

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

TRANSPORTS

Décision du 7 mai 2012 prise par l'Etat sur le principe et les conditions de la poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers de l'aéroport de Mayotte

NOR : DEVA1222729S

La ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, chargée de l'outre-mer et le ministre auprès du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-13, L. 121-13-1, R. 121-11 et R. 121-12 ;

Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 2 juin 2010 relative à l'organisation d'un débat public sur le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte ;

Vu le compte rendu établi par la présidente de la commission particulière du débat public du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte établi le 8 février 2012 ;

Vu le bilan du débat public du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 8 février 2012 ;

Considérant que le débat public :

- a confirmé le bien-fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet envisagé, à savoir l'amélioration de la desserte aérienne de Mayotte par la réalisation de vols directs avec la métropole et d'autres destinations internationales, favoriser le développement économique et accompagner le développement touristique de Mayotte ;
- a permis l'expression d'une pluralité de points de vue quant à la desserte aérienne de Mayotte.

Considérant, sur la question du financement, que :

- le projet de piste longue envisagé est inscrit au projet de schéma national d'infrastructures de transport en tant que projet d'optimisation du transport aérien et que les projets retenus seront soumis à une phase d'évaluation socio-économique et de hiérarchisation ;
- le financement reste à établir, en tenant compte des crédits FEDER prochainement mis à disposition de Mayotte et des contributions des différents partenaires concernés ;

Considérant, sur la question des scénarios, que :

- le scénario 1 présente l'avantage d'une réalisation en deux phases, dont la première permet de sécuriser par toutes conditions météorologiques les vols sans escale vers la métropole, et donc une meilleure soutenabilité financière par suite de l'étalement de la dépense qui permettrait un début de réalisation plus rapide, mais présente les inconvénients suivants :
 - le prolongement de la piste actuelle semble impacter fortement le lagon ;
 - les nuisances sonores auxquelles sont exposées les populations situées à proximité et dans l'axe de la piste actuelle vont augmenter dans un premier temps et elles devront attendre la fin de la deuxième phase pour ne plus être survolées à très basse altitude et voir diminuer leur exposition à ces nuisances.
- le scénario 2 présente l'inconvénient d'un coût plus élevé, et donc le risque de retarder la réalisation du projet pour cause de difficultés à en assurer le montage financier, mais présente les avantages suivants :
 - un intérêt fonctionnel plus élevé du fait de la disponibilité plus rapide d'une piste plus longue et mieux dégagée des obstacles constitués par le relief de l'île ;
 - un impact semblant moins fort sur le lagon ;
 - une amélioration plus rapide des nuisances subies par les habitants de Pamandzi et de Labattoir, le nouvel axe de piste n'étant plus orienté sur les populations riveraines.

- lors du débat public, les déclarations des acteurs se sont partagées à peu près également sur les deux scénarios ;
- la réalisation de la phase 2 du scénario 1 dans la foulée de la phase 1 n'apporte pas d'avantage par rapport à la réalisation du scénario 2, alors que cela conduirait à une dépense très supérieure, et donc qu'une telle option ne doit pas être retenue.

Considérant, sur la question des impacts environnementaux, que le débat public a fait ressortir la préoccupation de mieux identifier les impacts :

- des différents scénarios sur les écosystèmes du lagon, les populations riveraines et leur environnement terrestre ;
- de mise en œuvre du chantier sur :
 - l'environnement terrestre et les populations riveraines du fait notamment du prélèvement et du transport des matériaux.
 - l'exploitation aéroportuaire ;

Ayant pris acte des conclusions du débat public qui a permis d'identifier les avantages et inconvénients des deux scénarios présentés,

Décident :

Art. 1^{er}. – 1. De poursuivre le projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers par le lancement d'études complémentaires pour les deux scénarios afin d'en affiner la comparaison, en particulier sur les sujets suivants :

- l'insertion environnementale des différents scénarios en étudiant les mesures à prendre pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser leurs impacts notamment sur les écosystèmes du lagon, les populations riveraines et leur environnement terrestre ;
- les options de mise en œuvre du chantier, en particulier :
 - la provenance et la qualité des matériaux nécessaires aux différents scénarios, en procédant aux repérages nécessaires, ainsi que leurs modes de prélèvement et de transport en étudiant la faisabilité technique, le coût, les impacts sur l'environnement terrestre et les populations riveraines et les mesures à prendre pour les minimiser ;
 - leurs impacts sur l'exploitation aéroportuaire et les mesures à prendre pour maintenir une accessibilité optimale de Mayotte durant le chantier ;
 - le coût après prise en compte des résultats des études complémentaires, la soutenabilité pour les dépenses publiques ainsi que les modalités de financement des deux scénarios en approfondissant l'évaluation de l'économie de ceux-ci et en travaillant sur les principes du montage financier et des contributions attendues dans le cadre des choix qui devront être faits pour l'utilisation des crédits FEDER consacrés à Mayotte.

2. De confier à la direction générale de l'aviation civile la poursuite de ces études et le soin de réunir l'ensemble des cofinancements nécessaires ;

3. De choisir au terme des étapes précédentes le scénario optimal et de préparer le dossier à soumettre à l'enquête publique ;

4. De déployer un dispositif d'information, d'échanges et de participation du public sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents interlocuteurs de l'Etat.

Art. 2. – Le directeur général de l'aviation civile et le délégué général à l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 7 mai 2012.

*Le ministre auprès du ministre de l'écologie,
du développement durable, des transports
et du logement, chargé des transports,*
THIERRY MARIANI

*La ministre auprès du ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration, chargée de l'outre-mer,*
MARIE-LUCE PENCHARD