

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 juin 2025

PJL REFONDATION DE MAYOTTE - (N° 1573)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 80

présenté par

M. Gumbs, M. Philippe Vigier, Mme Firmin Le Bodo et M. Gosselin

ARTICLE 19 TER

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« I. – La concertation postérieure au débat public, engagée en application de l'article L. 121-14 du code de l'environnement, relative au projet de piste longue adaptée aux vols longs courriers à Mayotte est poursuivie jusqu'à la décision du maître d'ouvrage prise à l'issue d'une procédure de consultation du public dans les conditions suivantes :

« 1° Un dossier destiné au public est établi par le maître d'ouvrage. Il comporte tous les éléments nécessaires à l'information du public, notamment les objectifs et les caractéristiques principales du projet, son coût estimé et une présentation des solutions alternatives envisagées, y compris celles concernant les ressources de sol nécessaires à la réalisation des travaux et à leur transport. Il présente également les enjeux socio-économiques du projet, son coût estimé, l'identification des principaux effets sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ainsi que les principales caractéristiques des équipements qui pourraient être créés ou aménagés en vue de sa desserte ;

« 2° Le dossier est mis à la disposition du public par voie électronique et mis en consultation sur support papier dans les locaux de la préfecture ainsi que dans les espaces France Services et les mairies des communes d'implantation du projet pendant un mois. Le public peut formuler ses observations et ses propositions par voie électronique ou postale au maître d'ouvrage dans un délai d'un mois à compter de la mise à disposition du dossier ;

« 3° Le garant désigné par la Commission nationale du débat public pour veiller à la bonne information et à la participation du public établit, dans le délai d'un mois à compter de la clôture du dépôt des observations et des propositions, le rapport final de la concertation engagée en application du même article L. 121-14, qui comprend notamment une synthèse des observations et propositions présentées dans le cadre de la procédure de participation du public ;

« 4° Dans un délai de deux mois à compter de la clôture du dépôt des observations et des propositions, le maître d'ouvrage, par un acte motivé et publié, indique les enseignements qu'il tire, les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place à ce titre et les éventuelles modifications du projet et décide du principe et des conditions de poursuite du projet. Cet acte abroge et se substitue à la décision du 7 mai 2012 prise par l'État sur le principe et les conditions de la poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols longs courriers de l'aéroport de Mayotte.

« II. – Le projet décidé par le maître d'ouvrage à l'issue de la procédure de consultation du public prévue au I du présent article n'est pas soumis :

« 1° À l'article L. 121-12 du code de l'environnement ;

« 2° À l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le site identifié pour le nouveau projet de piste longue (celui de Bouyouni-M'Tsangamouji) paraît aujourd'hui beaucoup plus pertinent que le projet de piste convergente sur le site actuel de l'aéroport de Mayotte à Pamandzi. Les études de comparaison des deux sites ont pris en compte l'ensemble des enjeux pour Mayotte, structurés autour de huit grands thèmes :

- les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement économique ;
- la desserte du site et l'impact sur l'aménagement et le développement de Mayotte ;
- la ressource en eau et la qualité des eaux ;
- les risques naturels et industriels ;
- les milieux naturels et le cadre de vie des habitants ;
- les besoins et les ressources en matériaux ;
- les activités humaines (agriculture, pêche) ;
- les coûts et la socio-économie.

Il ressort que le site de Bouyouni-M'Tsangamouji est plus favorable pour tous les thèmes examinés, à l'exception de celui relatif aux activités agricoles. Il pourrait permettre de limiter l'exposition aux risques naturels et les impacts sur l'environnement (un seul site d'extraction de matériaux à proximité) tout en répondant à l'objectif d'accueillir tous les aéronefs long-courriers sans limite d'accueil des passagers (capacité de plus de 1,2 million de passagers transitant par l'aéroport à horizon 2050). Le site de Bouyouni-M'Tsangamouji est largement plus favorable pour la préservation du cadre de vie des habitants (bruit, pollution, contraintes sur l'urbanisme) : il n'impacte aucune zone habitée et permet de supprimer toutes les nuisances sur Petite Terre, tandis que la desserte sera plus aisée, plus rapide et plus fiable pour la très grande majorité des habitants

de Mayotte, qui résident sur Grande Terre (89 % des habitants). Le projet est estimé à 1,2 milliard d'euros contre plus de 6 milliards d'euros pour le projet de Petite Terre à Pamandzi.

L'article 19 ter, issu de l'adoption d'un amendement en séance publique au Sénat, prévoit un dispositif ad hoc de clôture de la concertation avec le public sur les modifications apportées au projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte depuis le débat public mené en 2011 et la décision du 7 mai 2012 de l'État. Cette consultation clôturerait la consultation continue et abrogerait la décision du 7 mai 2012.

Tout en garantissant une concertation effective sous le contrôle du garant indépendant nommé par la CNDP, l'article 19 ter permet d'éviter de relancer une nouvelle procédure de débat public ou de concertation préalable en dérogeant à l'article L. 121-12 du code de l'environnement. En effet, ce dernier prévoit que l'enquête publique relative à un projet ayant fait l'objet d'un débat public ou d'une concertation préalable ne peut être ouverte plus de huit ans après la fin de celle-ci sans que la Commission nationale du débat public ne relance la participation du public. Éviter un nouveau débat public ou une concertation préalable permettrait ainsi de gagner un an dans les démarches et participerait à l'objectif de démarrer les travaux dès 2037. L'article 19 ter prévoit également d'éviter une concertation spécifique au titre du droit de l'urbanisme (article 103-2 du code de l'urbanisme) pour éviter toute redondance avec la procédure *ad hoc* de concertation proposée par le présent amendement.

Enfin, le fait d'éviter un nouveau débat public ou une concertation préalable n'enlève en rien la nécessité de conduire une évaluation environnementale et une enquête publique avant le lancement des travaux, une fois que le projet aura été clairement précisé.