

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 juin 2025

PJL REFONDATION DE MAYOTTE - (N° 1573)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 92

présenté par

M. Marleix, M. Wauquiez, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, M. Berger, Mme Blin, Mme Sylvie Bonnet, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Bourdeaux, M. Breton, M. Brigand, M. Fabrice Brun, M. Ceccoli, M. Cordier, Mme Corneloup, Mme Dalloz, Mme de Maistre, M. Descoeur, Mme Dezarnaud, M. Di Filippo, M. Dive, Mme Duby-Muller, M. Forissier, Mme Gruet, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Jeanbrun, M. Juvin, M. Le Fur, M. Lepers, M. Liger, M. Liégeon, Mme Alexandra Martin, M. Sébastien Martin, Mme Frédérique Meunier, M. Nury, M. Pauget, Mme Petex, M. Portier, M. Ray, M. Rolland, Mme Tabarot, M. Taite, M. Thiériot, M. Vermorel-Marques et M. Jean-Pierre Vigier

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 établi, 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 de Bouyouni–M'Tsangamouji retenu pour accueillir la future piste longue à Mayotte apparaît nettement plus pertinent que le scénario alternatif consistant à aménager une piste convergente sur l'emprise actuelle de l'aéroport de Pamandzi, à Petite-Terre.

Cette conclusion résulte d'une analyse approfondie, menée à travers huit grands axes d'évaluation intégrant l'ensemble des enjeux pour le territoire mahorais :

- la cohérence du projet avec les principes d'aménagement et ses perspectives de développement économique ;
- les conditions d'accessibilité au site et ses effets sur l'aménagement du territoire ;
- les enjeux liés à la ressource et à la qualité de l'eau ;
- les risques naturels et industriels ;
- les impacts sur les milieux naturels et le cadre de vie des habitants ;
- les besoins et disponibilités en matériaux ;
- les interactions avec les activités humaines, notamment agricoles et halieutiques ;
- les coûts globaux du projet et ses retombées socio-économiques.

Dans presque tous ces domaines, le site de Bouyouni–M'Tsangamouji présente des atouts décisifs. Il limite l'exposition aux risques naturels, réduit les nuisances sur les zones habitées — aucune population n'étant directement concernée — et évite toute aggravation de l'habitat informel. Contrairement au site de Pamandzi, ce projet n'engendre aucune nuisance sur Petite-Terre, ce qui améliore considérablement la qualité de vie des habitants.

Du point de vue de l'accessibilité, le site de Bouyouni bénéficie également d'un avantage net : il se situe sur Grande-Terre, où réside 89 % de la population mahoraise, ce qui facilitera les liaisons avec le reste de l'île. Sur le plan environnemental, un seul site d'extraction de matériaux situé à

proximité suffirait à alimenter le chantier, réduisant ainsi les impacts logistiques. Le site permettrait enfin de construire un aéroport capable d'accueillir tous les types d'aéronefs long-courriers, avec une capacité projetée de plus de 1,2 million de passagers à l'horizon 2050.

L'avantage économique est également significatif : le coût estimé du projet à Bouyouni s'élève à 1,2 milliard d'euros, contre plus de 6 milliards pour une adaptation du site actuel de Pamandzi.

Dans cette perspective, l'article 19 ter, introduit par amendement gouvernemental au Sénat, prévoit un dispositif spécifique de clôture de la concertation engagée à la suite du débat public de 2011 et de la décision de l'État du 7 mai 2012. Ce mécanisme permettrait d'achever formellement la phase de consultation continue, tout en abrogeant cette ancienne décision, afin de tenir compte des évolutions du projet et du choix du nouveau site.

Ce cadre ad hoc de concertation, conduit sous le contrôle d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), permet d'éviter le redémarrage d'une procédure complète de débat public ou de concertation préalable au titre de l'article L. 121-12 du code de l'environnement, qui imposerait une nouvelle phase de participation publique au-delà de huit ans après la dernière. En s'y soustrayant, le projet pourrait gagner environ un an dans son calendrier administratif, un gain de temps essentiel pour permettre le lancement des travaux dès 2037.

L'article 19 ter prévoit également une dérogation à la concertation préalable au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, afin d'éviter toute redondance procédurale.

Il est toutefois précisé que ce dispositif ne dispense en rien des obligations en matière d'évaluation environnementale et d'enquête publique, qui devront impérativement être menées avant l'ouverture du chantier, une fois le projet précisément défini.