

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Décision du 3 décembre 2025 prise par l'Etat sur le principe et les conditions de poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte

NOR : TRAA2533551S

La ministre des outre-mer et le ministre des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-8 à L. 121-15 et R. 121-9 à R. 121-11 ;

Vu la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte, notamment son article 33 ;

Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 2 septembre 2020 nommant une garante pour veiller à la participation et à la bonne information du public pendant la phase postérieure au débat public du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte ;

Vu le rapport final de la concertation postérieure au débat public établi le 30 octobre 2025 par la garante désignée par la Commission nationale du débat public ;

Vu les conclusions de l'étude de comparaison des sites d'implantation de la piste longue de Pamandzi et de Bouyouni/M'Tsangamouji présentée au public dans le cadre de la consultation prévue à l'article n° 33 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 et mettant en évidence les avantages d'une implantation sur Grande Terre en matière, notamment, de continuité de la desserte aérienne du territoire mahorais, de coût, de potentiel de développement économique, de desserte, d'impact sur l'aménagement et le développement de Mayotte, d'exposition aux risques naturels et d'impacts environnementaux ;

Considérant que la concertation continue de suivi post débat public comprenant la procédure de consultation du public prévue à l'article n° 33 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 :

- a confirmé le bien fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet envisagé, à savoir garantir le désenclavement de Mayotte et sa desserte aérienne internationale avec un aéroport adapté aux avions long-courriers et de grande capacité et permettant par tout temps les vols directs vers l'hexagone, ainsi que favoriser le développement économique de Mayotte ;
- a confirmé l'attente forte des Mahorais quant à la réalisation rapide du projet ;
- a permis l'expression d'une pluralité de points de vue quant à l'implantation et à la définition du projet ;

Considérant la contribution de collectivités territoriales qui souhaitent maintenir une activité aéronautique sur le site de l'aéroport actuel à Pamandzi ;

Considérant, sur la question du financement, que :

- le projet d'aéroport à Mayotte destiné à accueillir la piste longue adaptée aux vols long-courriers est inscrit au programme d'investissements prioritaires mentionné à l'article 2 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 ;
- ce même article prévoit la mise en place des autorisations d'engagement nécessaires à la réalisation du projet à compter de sa déclaration d'utilité publique prévue en 2026 ;

Considérant, sur la question du site d'implantation, que :

- une attente du grand public s'est exprimée pour disposer d'une piste pouvant accueillir les plus gros porteurs et d'une longueur proche des 2730 m et que seul le site de Bouyouni/M'Tsangamouji permet d'atteindre cet objectif ;
- l'amélioration de la desserte de l'aéroport est jugée comme une priorité et que la majorité des Mahorais, habitants de Grande Terre, ont souligné les facilités d'accès avec un aéroport sur Grande Terre ;
- le nouvel aéroport en Grande Terre, avec ses espaces disponibles et sa proximité avec le port de Longoni, est considéré par le grand public comme un important levier de développement économique et permettrait en outre d'envisager une reconversion du site actuel de Pamandzi en un pôle économique générateur d'emplois ;
- le positionnement du projet sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji répond aux attentes en matière de rééquilibrage territorial et de développement économique du nord-ouest de Grande Terre prévu dans le projet de schéma d'aménagement régional de Mayotte ;
- le positionnement de l'aéroport sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji, contrairement au site de Pamandzi, est situé loin du littoral et en altitude ce qui le protège des risques naturels liés notamment à la hausse du

niveau de la mer et à l'activité sismo-volcanique, et permet de préserver les milieux naturels sensibles du lagon et du littoral ;

- le projet sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji n'oblige pas à interrompre la desserte aérienne de Mayotte pendant sa réalisation et permet un approvisionnement sécurisé des matériaux nécessaires à sa construction sans impacter la circulation routière ;
- la proposition de prévoir deux aéroports, l'un en Grande Terre pour les vols long-courriers et celui de Pamandzi pour les vols régionaux, irait à l'encontre d'un objectif de réduction des coûts et donc du prix des billets d'avion ;
- au regard des différents arguments avancés par le grand public mentionnés ci-dessus, une préférence pour le site de Bouyouni/M'Tsangamouji s'est exprimée ;

Considérant, sur la question de la définition technique du nouvel aéroport, que :

- il est attendu un aéroport moderne, aux standards internationaux, ambitieux et adapté à l'évolution du trafic s'agissant notamment des dimensionnements de l'aérogare passagers, de la piste et des taxiways, des postes de stationnement avions ainsi que des installations pour le fret ;
- le souhait a été exprimé de faire du nouvel aéroport une porte d'entrée valorisante pour le territoire participant au développement d'activités économiques et touristiques, avec l'identification dans le schéma d'aménagement régional de secteurs de développement économique et touristique, et avec un haut niveau de qualité sur l'architecture, notamment de l'aérogare passagers, mais également sur les services proposés aux usagers et de manière générale avec un haut niveau de qualité de service ;
- une information des Mahorais sur la construction de l'infrastructure est souhaitée ;

Considérant, sur la question des enjeux d'insertion environnementale et notamment de la préservation de la ressource en eau et de la ressource agricole du projet, que :

- la prise en compte des différents enjeux environnementaux est attendue. Une information de la population sur les impacts sonores de l'activité aérienne et sur les mesures en période de chantier et en période d'exploitation pour les atténuer est souhaitée. Il est également attendu un partage avec les associations de protection de l'environnement mahoraises des études et actions qui seront prises en matière de mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts environnementaux ;
- la préservation de la ressource en eau fera l'objet d'une attention particulière, spécialement lors des travaux à proximité des points de captage ;
- une prise en compte effective des enjeux agricoles est attendue, à travers une information et des échanges avec les représentants de la profession agricole et les agriculteurs directement concernés, notamment vis-à-vis des impacts agricoles, ou sur la structuration des activités et filières agricoles ;

Considérant, sur la question du développement économique de Petite Terre et de sa sensibilité aux risques naturels, que :

- l'attractivité et le développement de Petite Terre au sein de Mayotte est une préoccupation mise en avant ;
- les conséquences du déplacement de l'aéroport sur Grande Terre, sur les activités et emplois de Petite Terre, sont sources d'inquiétude ;
- des mesures sont attendues quant à la prise en compte de la forte sensibilité du territoire de Petite Terre aux risques naturels et quant à la protection des populations face à ces risques ;

Considérant, sur la question des transports et déplacements sur l'ensemble du territoire mahorais, que :

- des attentes fortes se sont exprimées de manière générale sur le territoire de Mayotte, quant aux enjeux de mobilité et sur la compatibilité des projets prévus à ce jour en la matière avec les différents investissements prévus à l'avenir sur Mayotte ;
- il est souhaité que les projets prévus dans le Plan général transports et déplacements de Mayotte et dans le futur schéma d'aménagement régional soient effectivement mis en œuvre ;

Ayant pris acte des observations et propositions formulées lors de la concertation continue qui ont permis de tirer les enseignements mentionnés ci-avant quant aux différents volets du projet,

Décident :

Art. 1^{er}. – La 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 est abrogée.

Art. 2. – Le projet de piste longue sera poursuivi sous la forme de l'implantation sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji d'un aérodrome comportant une piste longue adaptée aux vols long-courriers.

Art. 3. – Le projet de piste longue et la construction du nouvel aérodrome se réaliseront selon les modalités suivantes :

- le nouvel aérodrome aura vocation à accueillir l'ensemble du trafic commercial de passagers et de fret en substitution de l'aéroport de Pamandzi, ainsi que des activités d'aviation militaire et générale ;
- l'aérodrome sera classé en catégorie A au sens de l'article R. 6321-36 du code des transports ;
- La plateforme aéroportuaire ainsi que les zones d'activités extra-aéronautiques contiguës à cette dernière et les zones d'extraction de matériaux affectées à la construction de l'aérodrome seront implantées sur le territoire des communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua ;

- une attention particulière sera portée à la qualité environnementale, architecturale et paysagère du projet ainsi qu'à la qualité des prestations lors de la phase de désignation des concepteurs, constructeurs et exploitant de l'aéroport.

Art. 4. – L'Etat réaffirme sa volonté d'intégrer pleinement la démarche Éviter – Réduire – Compenser (ERC) à l'ensemble des phases de conception, de réalisation et d'exploitation du projet. Cette démarche vise à assurer que toute atteinte potentielle à l'environnement soit, en priorité, évitée ; à défaut, réduite autant que possible ; et, en dernier ressort, compensée de manière effective et proportionnée. A ce titre, le comité de suivi des études écologiques, mis en place lors de l'élaboration des études préliminaires, est maintenu.

Conscient des enjeux liés à la préservation de l'activité agricole, l'Etat s'engage à mettre en œuvre des mesures visant à éviter et réduire les effets négatifs notables du projet sur l'économie agricole locale ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire. Ces engagements seront mis en œuvre à travers un comité de suivi des mesures agricoles avec les acteurs concernés du monde agricole.

Enfin, l'Etat réaffirme son ambition d'exemplarité en matière environnementale et d'intégration du public. A ce titre, un dispositif d'information et d'échanges avec tous les publics du territoire sur l'avancement du projet et sur l'association des Mahorais à la construction de l'infrastructure est déployé par le maître d'ouvrage ;

Art. 5. – En parallèle du développement du projet, des réflexions sont engagées sur :

- le développement économique de Petite Terre et sa sensibilité aux risques naturels, à travers un comité de projet sur l'attractivité de Petite Terre associant les acteurs concernés. Dans ce cadre, est examinée l'opportunité de conserver sur Petite Terre quelques activités aéroportuaires de l'aviation générale (aviation sportive ou de loisir, travail aérien, évacuations sanitaires) ;
- la prise en compte des acteurs économiques et touristiques du nouvel aéroport dans l'élaboration du schéma d'aménagement régional.

Art. 6. – La direction générale de l'aviation civile a en charge la poursuite du projet de nouvel aéroport, y compris l'aménagement de la RD2 nécessaire au projet.

Le préfet de Mayotte est chargé du pilotage des réflexions sur les enjeux de développement économique de Grande Terre et Petite Terre, sur la sensibilité du territoire aux risques naturels et sur les enjeux de transports et déplacements à Mayotte.

Art. 7. – Le directeur général de l'aviation civile, le directeur général des outre-mer et le préfet de Mayotte 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 3 décembre 2025.

Le ministre des transports,
PHILIPPE TABAROT

La ministre des outre-mer,
NAÏMA MOUTCHOU