



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



COMPARAISON DES SITES DE PAMANDZI ET DE BOUYOUNI M'TSANGAMOUJI

*Le site d'implantation de la piste longue
Août 2025*



SOMMAIRE

INTRODUCTION

Préambule du maître d'ouvrage
Le mot de la garante de la concertation
La piste longue en bref
La consultation du public, du 2 septembre au 3 octobre 2025
Participez à la consultation

1. LA DESSERTE AÉRIENNE ACTUELLE ET LES OBJECTIFS DE LA PISTE LONGUE

- 1.1. Les liaisons aériennes proposées et les trafics
- 1.2. Les objectifs de la piste longue

2. L'AÉROPORT ACTUEL

- 2.1. De nombreuses contraintes
- 2.2. Le scénario de maintien en exploitation du site actuel

3. LES SITES D'IMPLANTATION DE LA PISTE LONGUE ET LES ENJEUX

- 3.1. Dix sites d'implantation possible étudiés
- 3.2. Les enjeux approfondis pour comparer les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji

4. LES PROJETS SUR LES DEUX SITES

- 4.1. Le scénario de piste convergente en remblai-digue à Pamandzi et les nouvelles dispositions constructives
- 4.2. Le projet à Pamandzi
- 4.3. Le projet à Bouyouni / M'Tsangamouji

5. LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DES ÉTUDES DE COMPARAISON DES SITES DE PAMANDZI ET DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUJI

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

6. LA CONCLUSION DE LA COMPARAISON ET LES PROCHAINES ÉTAPES

- 6.1. La synthèse finale de la comparaison
- 6.2. Les prochaines étapes

ANNEXES



INTRODUCTION

I PRÉAMBULE



François-Xavier BIEUVILLE,
Préfet de Mayotte

La loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte, déclinée dans la Stratégie quinquennale pour la reconstruction et le développement de Mayotte 2026-2031, ouvre **une nouvelle étape majeure pour la desserte aérienne de Mayotte.**

Le rapport annexé à la loi présente un programme d'investissements prioritaires dans les infrastructures essentielles afin de soutenir les ambitions de la refondation. C'est dans ce cadre, et afin de garantir le désenclavement de Mayotte et favoriser le développement économique, que l'État s'engage dans **la réalisation d'un nouvel aéroport dotée d'une piste longue, dont l'implantation est envisagée en Grande-Terre.**

La procédure de consultation du public qui s'ouvre aujourd'hui sur le projet de piste longue est également inscrite dans la loi. Sur la base d'un dossier proposé par la Direction générale de l'aviation civile, elle permet à chacun **de prendre connaissance des objectifs et principales caractéristiques du projet et du résultat des études de comparaison des sites d'implantation et de s'exprimer sur ce projet crucial** pour la desserte aérienne et la continuité territoriale de Mayotte.

La consultation **vient clore la concertation continue post-débat public mise en œuvre** par la Direction générale de l'aviation civile. Elle se déroule sous le regard de Renée AUPETIT, garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP).

À l'issue de la consultation du public et du bilan de la garante, l'État maître d'ouvrage, indiquera les enseignements qu'il tire et **arrêtera les principes et les conditions de poursuite du projet.** La Direction générale de l'aviation civile, assurera ensuite, avec une équipe locale soutenue par l'administration centrale, la maîtrise d'ouvrage des différentes phases du projet, dans **l'objectif d'un début de réalisation dès 2027.**

Je vous invite à participer nombreux à cette étape charnière dans la réalisation de ce projet essentiel.

I LE MOT DE LA GARANTE



Renée AUPETIT,

Garante de la concertation de suivi post-débat public de la piste longue à Mayotte.

*Pour contacter la garante de la concertation :
renee.aupetit@garant-cndp.fr
+262 6 92 25 40 55*

Par décision du 2 septembre 2020, la Commission nationale du débat public (CNDP) m'a désignée garante de la concertation de suivi post-débat public sur le projet de réalisation d'une piste longue à Mayotte.

Un garant ne se prononce pas sur le fond d'un projet, il n'émet pas d'avis à son égard. La mission que m'a confiée la CNDP est de veiller à la participation de la population et à sa bonne information pendant cette phase de suivi, postérieure au débat public de 2011, qui peut faire évoluer le projet.

Ainsi chaque Mahorais ou toute personne susceptible de se rendre à Mayotte en avion, qu'il se trouve à Mayotte, à La Réunion ou en métropole, qu'il représente des habitants, une institution ou une association ou qu'il s'exprime en son nom propre. Chacun(e) doit pouvoir suivre l'avancement du projet de la piste longue, disposer d'une information complète et compréhensible, par une diffusion large, obtenir des réponses précises à ses questions et interrogations. De cette manière la concertation de suivi contribue, en complément et en lien avec les études, à enrichir le projet.

La consultation du public proposée aujourd'hui, en application des dispositions de la loi n°2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte, fait partie intégrante de la concertation continue de suivi post-débat public et vient l'achever. Elle répond aux mêmes objectifs de diffusion d'une information complète et de recueil des questions, recommandations et avis de tous les citoyens, en amont de la décision que prendra l'État sur les suites à apporter au projet.

Des rapports intermédiaires sur le déroulement de la concertation sont disponibles sur le site internet de la CNDP. A l'issue de cette dernière phase de concertation, opérée par voie électronique, je produirai un bilan final de fin de mission en octobre 2025. Il rendra compte des observations et remarques faites par la population. Dans un délai de deux mois, le maître d'ouvrage indiquera les réponses qu'il compte apporter à cette dernière phase de consultation. Ces documents sont publics et seront disponibles sur le site internet de la CNDP (debatpublic.fr) et sur le site internet du projet (pistelonguemayotte.fr). Ils seront également joints au futur dossier d'enquête publique sur la piste longue, adaptée aux vols long-courriers de l'aéroport de Mayotte.

I LA PISTE LONGUE EN BREF

Adaptée aux avions long-courriers et de grande capacité, la piste longue de l'aéroport de Mayotte permettra, par tout temps, les vols directs vers la métropole. Elle améliorera et fiabilisera durablement la desserte de l'archipel. Elle jouera un rôle essentiel pour le désenclavement de Mayotte et pour son développement économique.

POURQUOI UNE PISTE LONGUE

Mayotte est un département isolé dans l'océan Indien, situé à 1 400 km du territoire français le plus proche, l'île de La Réunion, et à 8 000 km de la métropole. Dans cette configuration géographique particulière, **la desserte aérienne joue un rôle majeur : elle est la porte d'entrée de l'archipel.** C'est elle qui garantit la continuité territoriale et la possibilité pour les Mahorais de se déplacer en métropole pour se former, travailler ou maintenir des liens familiaux, et de se déplacer vers d'autres pays.

Toutefois l'aéroport de Mayotte-Marcel Henry, situé à Pamandzi sur Petite-Terre présente d'importantes contraintes : la grande sensibilité du site aux risques naturels, la longueur de sa piste (1 930 mètres) et la présence d'obstacles au nord de la plateforme (collines, urbanisation, etc.) ne permettent pas de s'affranchir des aléas sismo-volcaniques et climatiques et génèrent d'ores et déjà des restrictions d'exploitation.

Depuis 2016, avec l'arrivée d'avions long-courriers de nouvelle génération, une liaison directe est proposée entre Mayotte et Paris. En pratique cependant, en fonction des conditions météorologiques, une escale technique a lieu dans la grande majorité des cas à Nairobi (Kenya), ce qui allonge significativement les temps de vol.

Seule la construction d'une piste longue, résiliente aux risques naturels, permettra de lever les contraintes actuelles et de garantir une liaison directe de qualité entre Mayotte et la métropole.



QUI PORTE LE PROJET ?

Le maître d'ouvrage de la piste longue est la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) – sous-direction des aéroports de la direction du transport aérien. Il est représenté à Mayotte par Christophe MASSON, délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte.

Le maître d'ouvrage s'appuie notamment sur le Service national d'ingénierie aéroportuaire (service à compétence nationale de la DGAC) pour la conduite des études sur le projet réalisées en interne ou par des bureaux d'études privés.

LA GOUVERNANCE DU PROJET

Elle associe les parties prenantes au projet au travers de différentes instances de suivi des études.

- **Le comité de suivi des études écologiques** : composé des principaux acteurs locaux et nationaux agissant en matière de protection de l'environnement, ce comité a pour rôle de s'assurer de l'exhaustivité et de la pertinence des études écologiques. Ses avis aident le maître d'ouvrage dans sa prise de décision.

- **Le comité de suivi des études de desserte et d'aménagement du territoire** : composé des collectivités territoriales de Mayotte et des services de l'État, compétents pour l'organisation de la mobilité et l'aménagement du territoire, ce comité prend connaissance des méthodologies et des résultats des études de desserte de l'aéroport et d'aménagement du territoire et contribue à leur enrichissement progressif.

- **Le comité de suivi des jeunes Mahorais** : il associe au projet et aux réflexions sur la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji les nouvelles générations, les plus concernées par les enjeux pour l'avenir de Mayotte.



OÙ EN EST-ON ?

L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES EN 2019

Le débat public de 2011 avait acté le bien-fondé de la piste longue pour améliorer la desserte aérienne de Mayotte et favoriser son développement économique et touristique.

À la suite du débat public, l'État avait décidé en mai 2012 de poursuivre le projet de piste longue sur le site de l'aéroport actuel à Pamandzi, sur la base de deux scénarios de piste convergente. Toutefois en juin 2013, le rapport de la commission Mobilité 21 avait classé le projet dans la catégorie des réalisations plus lointaines, entraînant une pause dans son développement.

À la suite de la visite du Président de la République à Mayotte le 22 octobre 2019, annonçant la réalisation de la piste longue, les travaux préparatoires ont été engagés en novembre 2019. Ils ont abouti, en septembre 2022, au choix du scénario d'aménagement prévoyant une nouvelle piste, convergente, longue de 2 600 mètres, qui prend appui sur l'extrémité sud de la piste actuelle, dans le cas d'une implantation de la piste longue sur le site de Pamandzi sur Petite-Terre.

En 2022, une nouvelle analyse des sites d'implantation possibles du projet a également été réalisée afin de consolider la justification du site retenu pour la piste longue. Elle a identifié le site alternatif de Bouyouni / M'Tsangamouji, sur Grande-Terre.

LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES DE 2023 ET 2024

Les études complémentaires ont porté sur deux volets :

- des études de réalisation des nouvelles installations routières et portuaires sur Grande-Terre (Hajangua) et Petite-Terre (Four-à-Chaux), nécessaires à l'acheminement des matériaux vers le futur chantier de la piste longue sur le site de Pamandzi, sur Petite-Terre ;

- les études préliminaires du site de Bouyouni / M'Tsangamouji, la comparaison, structurée autour de 8 thèmes d'études qui correspondent aux grands enjeux du territoire, entre les sites de Pamandzi et le site alternatif de Bouyouni / M'Tsangamouji. Cette comparaison permet de sécuriser juridiquement le projet.

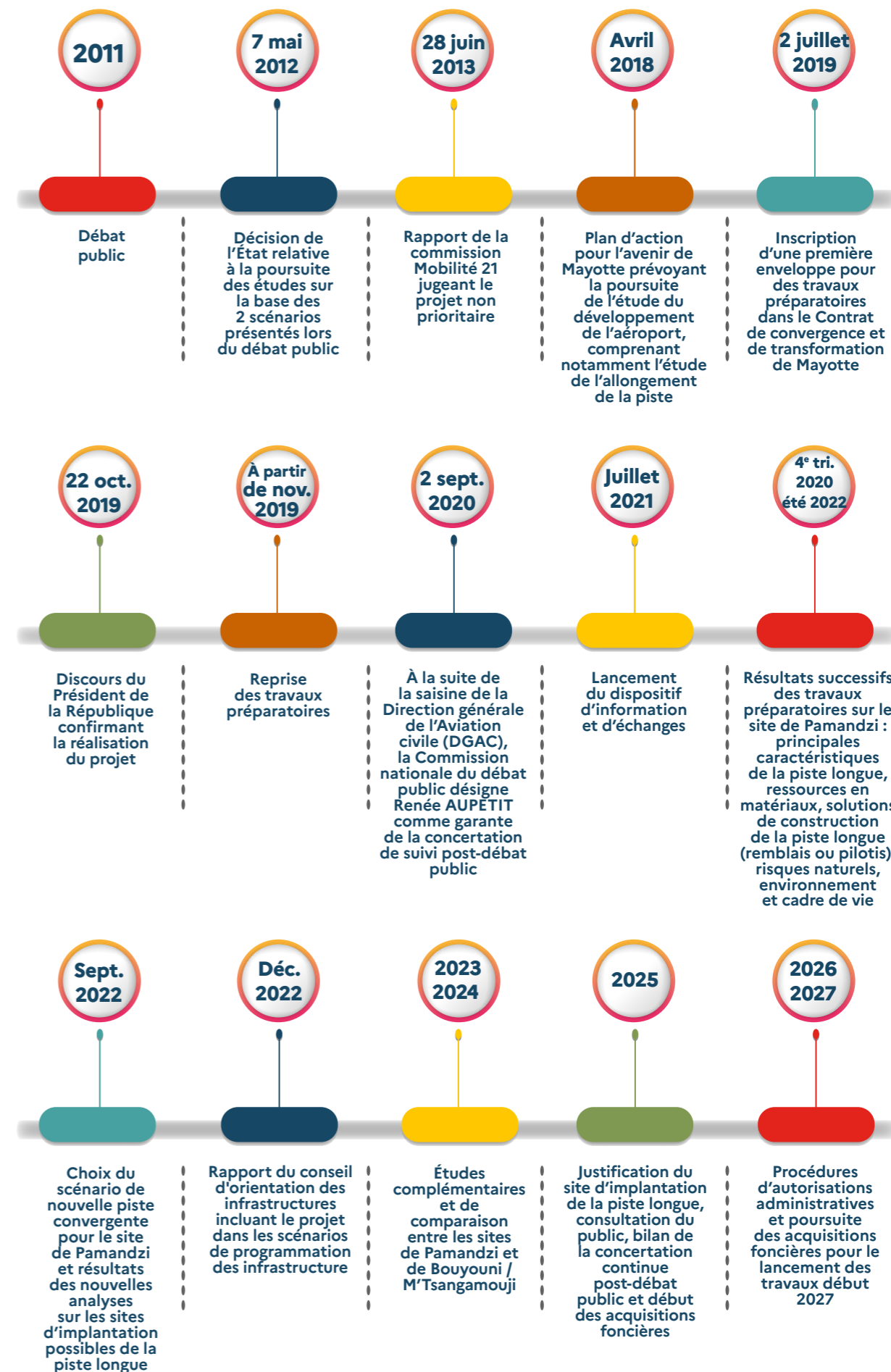
L'année 2025 donne lieu notamment à la consultation du public.

Une fois que le bilan de la concertation continue post-débat public, intégrant la consultation du public, sera établi, une décision ministérielle décidera du principe et des conditions de poursuite du projet, pour un lancement des travaux en 2027.



LES 2 SITES

LES DATES CLÉS DE LA PISTE LONGUE



LA CONSULTATION DU PUBLIC DU 2 SEPTEMBRE AU 3 OCTOBRE 2025

SES OBJECTIFS

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage, organise depuis 2021 une démarche d'information et d'échanges avec le public sur le projet de la piste longue à la suite du débat public de 2011. Cette concertation, suivie par la Commission nationale du débat public (CNDP), accompagne étroitement l'avancement des travaux préparatoires et des études complémentaires sur le projet.

L'objectif est de recueillir le maximum de questions, avis, suggestions, points d'attention, émanant de toute personne ou instance intéressée, de manière à améliorer au fur et à mesure le projet.

De nombreuses modalités ont ainsi été mises en œuvre pour faciliter la participation de tous : le site internet du projet pistelongue-mayotte.fr, la page Facebook « Piste longue de l'aéroport de Mayotte », la chaîne Youtube « La piste longue de l'aéroport de Mayotte », la Maison du projet à Pamandzi, les permanences à M'Tsangamouji, des stands itinérants, les dossiers et les films de présentation des résultats successifs des études, la Lettre d'information...

La présente consultation du public constitue une nouvelle étape dans cette démarche.

Elle a pour objectifs :

- d'apporter tous les éléments nécessaires à l'information du public sur la piste longue et les études complémentaires et de comparaison des sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji réalisées en 2023 et 2024 ;
- de recueillir observations et propositions.

LE CADRE DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

La consultation du public est organisée :
o dans le cadre de l'article L121-14 du code de l'environnement (cet article porte sur la concertation continue post débat public et le rôle du garant désigné par la Commission nationale du débat public) ;
o selon les dispositions de l'article 33 de la loi n°2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte, qui précisent les modalités d'information et de participation du public à la consultation (cf les modalités présentées en page ci-contre)

LES SUITES DE LA CONCERTATION

La garante de la CNDP établira dans le mois qui suit la clôture de la consultation un **bilan de la concertation continue post-débat public**, intégrant la consultation du public.

Dans les deux mois suivant la clôture de la consultation, le maître d'ouvrage tirera les enseignements de la consultation et une décision ministérielle précisera le principe et les conditions de poursuite du projet de piste longue. Ce dernier entrera alors dans un processus d'autorisations administratives et donnera lieu notamment à **une déclaration d'utilité publique, une déclaration de projet au titre de l'environnement et une autorisation environnementale.**



Maison du projet
et marché de M'Tsangamouji



PARTICIPEZ À LA CONSULTATION

POUR S'INFORMER

Les moyens d'information à votre disposition sont les suivants :

Les éléments composant le **dossier de la consultation du public** sur le projet de piste longue et les études de comparaison des sites sont à la disposition de tous :
o par voie électronique sur le site pistelongue-mayotte.fr ;
o au format papier à la Préfecture de Mayotte, dans les bureaux France Services de Tsingoni – Combani, de Bandraboua – Dzoumogné, de Mtsamboro et de Petite-Terre et dans les mairies de Bandraboua, de M'Tsangamouji, d'Acoua et de Pamandzi, aux heures habituelles d'ouverture.

Des films en français, en shimaoré et en kibushi viennent en appui des éléments qui composent le dossier de la consultation. Ils sont disponibles sur pistelongue-mayotte.fr.

POUR PARTICIPER

Chacun peut faire part de ses observations et propositions entre le 2 septembre et le 3 octobre 2025 au moyen du formulaire d'expression électronique sur pistelongue-mayotte.fr



QUE COMPREND LE DOSSIER DE LA CONSULTATION DU PUBLIC ?

Les éléments suivants constituent le dossier de la consultation du public :

- le présent dossier de consultation ;
- les 9 sous-dossiers de comparaison des sites d'implantation de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji sur les thèmes :
 - les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement économique ;
 - la desserte de l'aéroport ;
 - l'impact du déplacement de l'aéroport 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, tourisme et loisirs) ;
 - les coûts et la socio-économie ;
- le sous-dossier relatif à l'organisation du chantier sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.



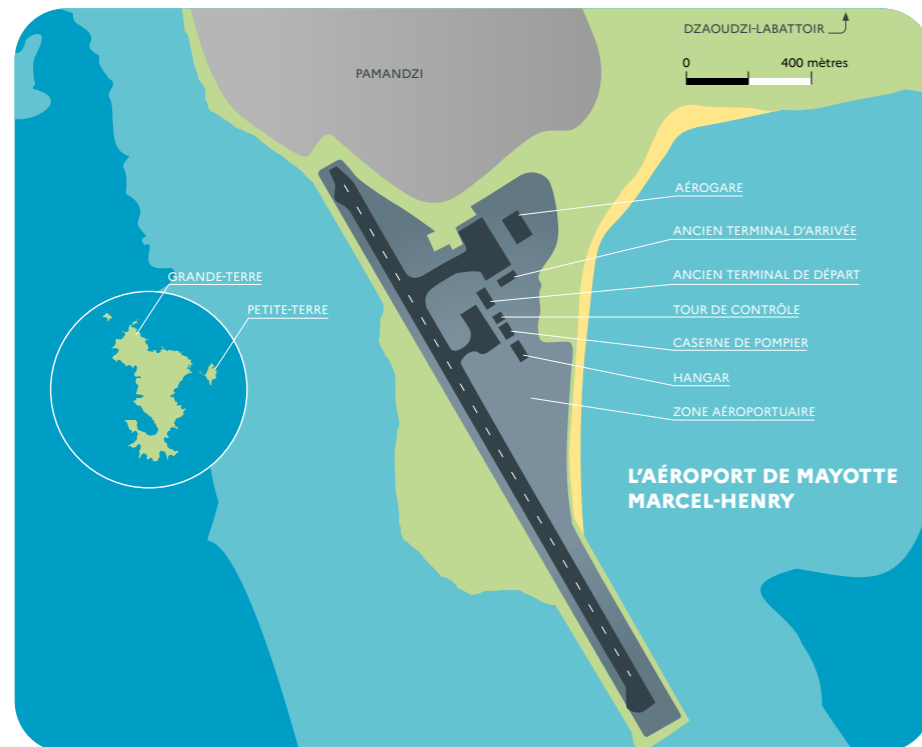
1. LA DESSERTE AÉRIENNE ACTUELLE ET LES OBJECTIFS DE LA PISTE LONGUE

1.1. LES LIAISONS AÉRIENNES PROPOSÉES ET LES TRAFICS

LES LIAISONS AÉRIENNES PROPOSÉES ET LES TRAFICS

L'aéroport international de Mayotte – Marcel Henry, mis en service en 1977, se situe sur Petite-Terre sur la commune de Pamandzi. Il est propriété de l'État français. L'État aménage l'aéroport au fur et à mesure de l'évolution du trafic et a confié sa gestion et son exploitation à EDEIS Aéroport Mayotte à travers un contrat de concession qui prendra fin en 2026.

En 2024, **424 000 passagers** y ont transité. La Réunion est la destination principale, comptabilisant à elle seule près de 55 % du trafic, devant Paris (32 % du trafic) et les îles de Madagascar et des Comores (9 % du trafic).



DES INVESTISSEMENTS EN CONTINU SUR LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE



L'État aménage l'aéroport de Mayotte – Marcel Henry au fur et à mesure de l'évolution du trafic. Depuis 2011, ont été réalisés notamment :

- o la nouvelle aérogare d'une capacité d'accueil de 600 000 passagers par an ;
- o des travaux d'aménagement pour l'accueil de gros porteurs, en particulier l'extension de l'aire de stationnement des avions ;
- o la réfection du balisage permettant les atterrissages de nuit depuis le nord de la piste ;
- o un dispositif de sécurité en bout de piste, permettant de freiner l'aéronef et répondant aux exigences pour la certification européenne des aéroports.

L'exploitant achève en ce moment l'extension de l'aérogare pour répondre aux exigences réglementaires en matière de traitement des bagages (système d'inspection-filtrage des bagages de soute qui améliore la sûreté de la plateforme) et à la croissance du trafic de passagers attendue jusqu'à la mise en service de la piste longue.

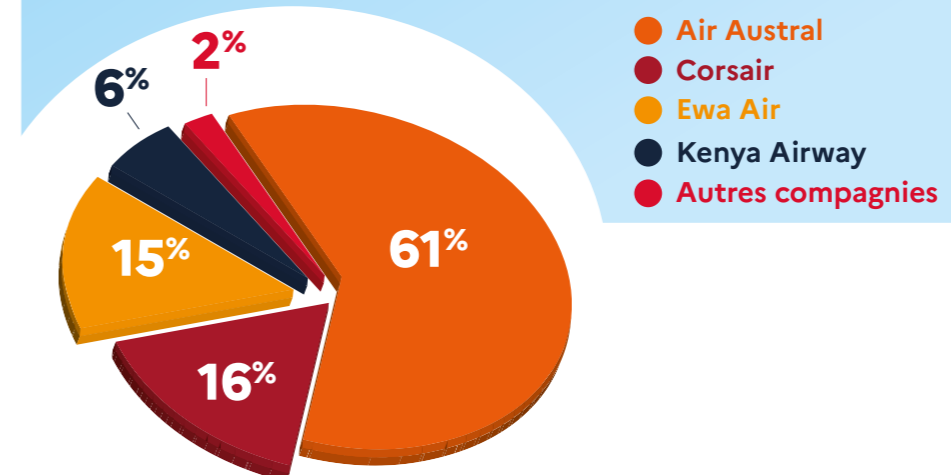
LES DESTINATIONS AÉRIENNES DESSERVIES

Plusieurs compagnies aériennes desservent Mayotte. Parmi elles Air Austral, Corsair et Kenya Airways proposent les vols long-courriers vers la métropole. Air Austral représente 60 % du trafic passagers de l'aéroport.

Le coût du billet d'avion entre Mayotte et la métropole est le plus élevé des Départements d'Outre-Mer.



LE TRAFIC PASSAGERS PAR COMPAGNIE EN 2024



I 1.2. LES OBJECTIFS DE LA PISTE LONGUE

La piste longue permettra de garantir **par tout temps**, hors quelques rares événements météorologiques, **les vols directs vers la métropole**.

Elle permettra d'augmenter les distances de décollage et donc l'exploitation de l'aéroport avec **des avions de plus grande capacité** (emportant plus de passagers), qui pourront être utilisés à **pleine charge de passagers, de fret et de carburant**.

De cette manière, la piste longue :

- permettra de réduire les temps de vols ;
 - contribuera à l'émergence d'une plus grande concurrence entre les compagnies aériennes, ce qui favorisera la baisse du prix du billet ;
 - donnera la possibilité d'ouvrir de nouvelles liaisons aériennes internationales ;
 - donnera la possibilité de développer du transport aérien de marchandises, dans la soute des vols passagers.
- En cas de développement de l'activité, la piste longue permettrait aussi à des avions cargo (dédiés au transport de marchandises) réalisant du cabotage (acheminement de marchandises entre des aéroports rapprochés) dans l'océan Indien, de faire escale à Mayotte.

Ces évolutions auront **des effets positifs** pour l'emploi, le développement des entreprises mahoraises (nouveaux débouchés, possibilités d'exportation...), le rayonnement de Mayotte et son attractivité touristique.

LA FLOTTE D'AVIONS RETENUE POUR DESSERVIR MAYOTTE DEMAIN

La flotte d'avions retenue a été définie par l'étude opérationnelle en 2020-2021 à la suite de rencontres avec de nombreux acteurs, dont le constructeur Airbus, et d'un travail approfondi avec les compagnies aériennes intéressées pour desservir Mayotte à l'avenir. Elle prend en compte les évolutions prévisibles et est composée de 6 aéronefs :

- 4 aéronefs long-courriers les plus demandeurs en termes de longueur de piste : le Boeing 777-300 ER, l'Airbus 330-900 « Neo », le Boeing 787-9 et l'Airbus 350-900 (ces deux derniers étant des avions de nouvelle génération) ;
- 2 autres avions moins adaptés à la desserte directe de Mayotte mais que les compagnies pourraient néanmoins utiliser : le Boeing 787-8 actuellement opéré par Air Austral et l'Airbus 350-1000, qui pourrait remplacer ponctuellement un Airbus 350-900 (solution de secours en cas d'indisponibilité de l'A350-900).

Nombre de sièges passagers aéronefs retenus	
	NOMBRE DE SIÈGES PASSAGERS
AIRBUS 330-900 (NEO)	352
AIRBUS 350-900	411
AIRBUS 350-1000	480
BOEING 777-300ER	442 (Air Austral)
BOEING 787-8	262
BOEING 787-9	276 (Air Austral)
BOEING 787-9	294 (KLM)



2. L'AÉROPORT ACTUEL

En 2022, dans le cadre des travaux préparatoires engagés en novembre 2019, une nouvelle analyse des sites d'implantation possibles du projet a été livrée. Elle intègre l'étude de nouveaux sites sur Grande-Terre.

I 2.1. DE NOMBREUSES CONTRAINTES

Des contraintes liées à l'infrastructure et aux risques naturels pèsent sur l'aéroport actuel de Mayotte. Elles sont décrites ci-dessous.

LA LONGUEUR DE LA PISTE ET LES OBSTACLES

La piste actuelle a été allongée (en 1995) à 1 930 mètres vers le sud, sur le platier corallien, mais sa longueur est plus faible que celle habituellement requise pour une exploitation régulière de vols long-courriers. De plus, la présence d'obstacles au nord de la piste, en particulier la colline de Labattoir, pénalise les décollages vers le nord et les atterrissages vers le sud.

Cette situation a deux conséquences :

- d'une part, les avions utilisés pour les vols de Mayotte vers la métropole **ne peuvent pas décoller à pleine charge** (plus un avion est lourd, plus sa distance de décollage augmente) et, de ce fait, emportent moins de carburant que nécessaire. De plus, la présence d'obstacles au nord de la piste, (colline de Labattoir et développement urbain en bout de piste), pénalise les décollages... vers le sud, et empêche d'utiliser toute la longueur de la piste. Ils doivent refaire le plein de kérosène en opérant une escale à La Réunion ou à Nairobi (Kenya), **ce qui allonge les temps de vol** de manière importante : une liaison directe Mayotte-métropole représente une dizaine d'heures de vol ; un vol avec escale dure une quinzaine d'heures. Les seuls vols directs existants sont en provenance de la métropole, où ces contraintes au décollage n'existent pas ;
- d'autre part, les compagnies aériennes **doivent former spécifiquement leurs pilotes aux conditions de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Mayotte**. Cela constitue un frein pour l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes et ne favorise pas la concurrence.



La colline de Labattoir et l'urbanisation dans l'axe de la piste

LA SATURATION DU SITE À 900 000 PASSAGERS AÉRIENS

En raison de la surface restreinte du site, l'aéroport actuel sera saturé dans l'avenir. Les projections réalisées, sans la piste longue et en réorganisant la zone terminale (aire de stationnement des avions et aérogare) afin de mieux répondre à l'augmentation régulière du trafic, indiquent que l'aéroport sera saturé à 900 000 passagers par an. Or, les prévisions de trafic aérien sur le moyen-long terme sont supérieures : elles atteignent 1,2 million de passagers par an en 2070.

LA SENSIBILITÉ AUX RISQUES NATURELS

L'étude de la sensibilité aux risques naturels a pris en compte :

- les travaux du REVOSIMA (Réseau de surveillance volcanologique et sismologique de Mayotte) créé en 2019 à la suite de la découverte du volcan Fani Maoré
- les expertises de l'Institut de physique du globe de Paris (IPGP) et du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM)
- les avis du comité technique composé de la DGAC, du BRGM, de l'IPGP, du REVOSIMA, du CEREMA, de la Direction de l'environnement, de l'aménagement, du logement et de la mer à Mayotte (DEALM) et de la Préfecture de Mayotte.

LE CONTEXTE SISMO-VOLCANIQUE ET LA FRAGILISATION DES SOLS

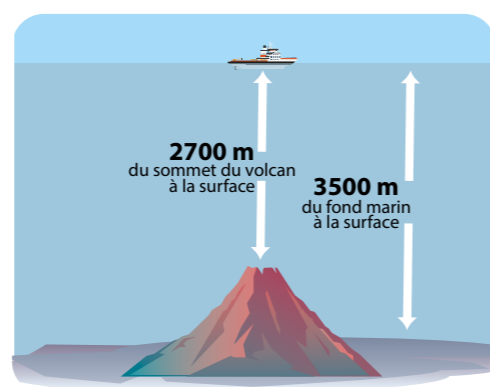
Le site de l'aéroport de Pamandzi est devenu l'un des plus sensibles de Mayotte en termes de risques naturels depuis l'émergence en 2018, à 50 kilomètres à l'ouest de Petite-Terre, du volcan sous-marin Fani Maoré.

Le volcan a conduit à un enfoncement de l'île au niveau de l'aéroport de 19 centimètres depuis le 1er juillet 2018 – renforçant ainsi le phénomène de subsidence existant, c'est-à-dire le lent enfoncement naturel de l'archipel dans le lagon (voir le schéma ci-dessous).

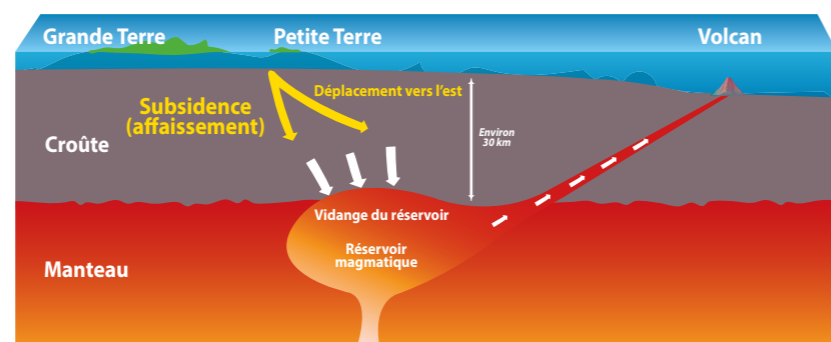
Il a également conduit à la survenue de séismes réguliers, de l'ordre de 400 par mois. Le secteur situé entre 5 et 15 kilomètres à l'est de Petite-Terre (dit « du fer à cheval »), à des profondeurs de 20 à 50 kilomètres sous le fond marin, est le secteur qui concentre aujourd'hui les épicentres des séismes qui se produisent quotidiennement sur Mayotte. Ces séismes pourraient avoir des conséquences majeures car ils peuvent être à l'origine :

- d'une fragilisation des sols sous-marins – elle se constate déjà sous la piste actuelle de l'aéroport ;
- de glissements ou d'effondrements sous-marins au large de Petite-Terre, qui seraient eux-mêmes générateurs de tsunamis.

LA SITUATION DU VOLCAN FANI MAORÉ



L'EFFET DU VOLCAN SUR LA SUBSIDENCE DE MAYOTTE



source : <https://leblob.fr/enquetes/mayotte-naissance-un-volcan-sous-marin>

LA FRAGILISATION DES SOLS

La fragilisation des sols, liée aux séismes, est déjà à l'œuvre au sein de l'aéroport : des dégradations ont été constatées par des investigations réalisées à la fin de l'année 2024 et au début de l'année 2025 dans les fondations de la piste actuelle.

La fragilisation concerne la partie de la piste qui repose sur le platier (plateforme sous-marine). Les sols dans ce secteur sont constitués d'une juxtaposition de couches qui contiennent des sols durs mais aussi **des sables lâches (des sols coralliens solides mais qui peuvent se liquéfier sous l'effet de séismes) et des argiles qui pourraient se tasser.**

Une infrastructure construite sur ce type de sols **nécessiterait des fondations à grande profondeur afin de garantir la stabilité des ouvrages.**



Exemple de juxtaposition de zones dures et d'un couloir sableux dans la zone d'étude du projet (au niveau du tombant du platier). Photo Cerema

LA SUBMERSION MARINE

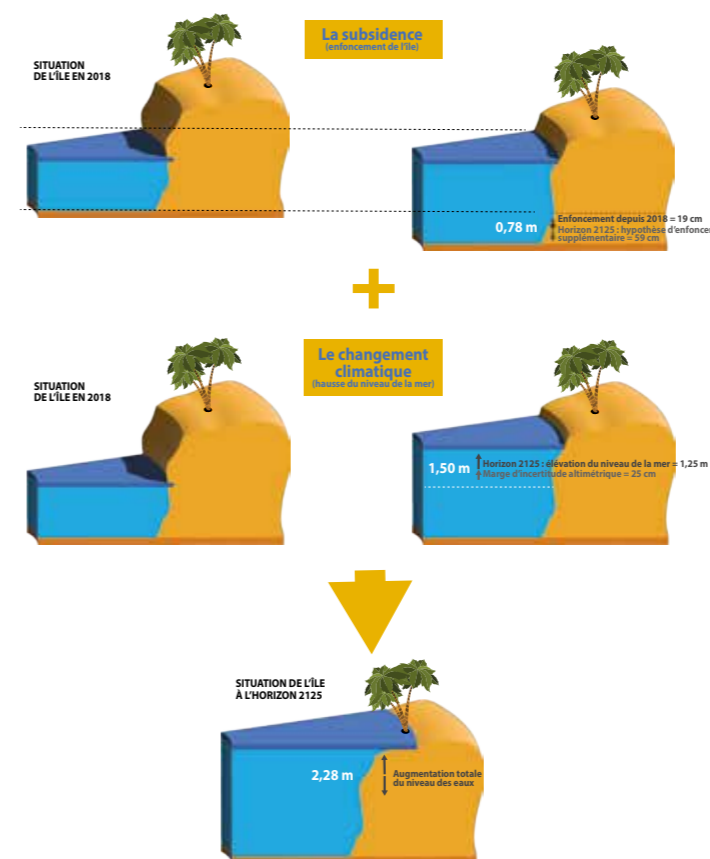
Des hypothèses de **hausse du niveau des eaux sur cent ans** (année 2125) ont été prises pour dimensionner le projet de piste longue.

L'hypothèse prise pour la subsidence (enfoncement de l'île) est de 78 centimètres, qui résulte de l'addition des 19 cm d'enfoncement dus à l'émergence du volcan Fani Maoré le 1er juillet 2018 et de la poursuite du phénomène naturel de subsidence, estimée à 59 centimètres.

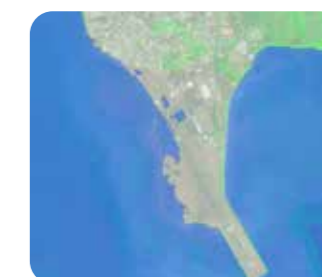
À cela s'ajoute, en s'appuyant sur les prévisions du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), une hausse du niveau de la mer due au changement climatique de 1,50 mètre à l'horizon de 100 ans pour Mayotte.

Au total, l'hypothèse d'augmentation du niveau des eaux, et donc de submersion d'une partie de l'aéroport, prise à l'horizon 2125 est de + 2,28 mètres par rapport à la situation actuelle.

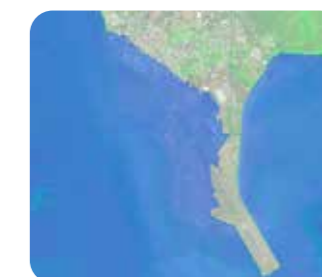
LES CONSÉQUENCES DE L'AFFAISSEMENT DE MAYOTTE ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR LE NIVEAU DES EAUX.



Niveau de l'eau aux plus hautes marées (sans houle)



SITUATION SUR L'AÉROPORT EN 2018



SITUATION SUR L'AÉROPORT EN 2125

L'un des épisodes de submersion de la piste en 2025



La hausse du niveau des eaux autour de l'aéroport sera progressive au cours des décennies qui viennent. Elle produira des submersions régulières de la piste et de la plateforme aéroportuaire qui s'accroîtront au fil du temps et qui auront des effets sur la structure de la piste et sur son exploitation. À l'horizon de cent ans notamment, comme le montre le schéma ci-dessus (niveau de l'eau aux plus hautes marées), la submersion atteindra l'aérogare. La piste de l'aéroport connaît déjà aujourd'hui des épisodes de submersions marines. Elle n'est alors plus praticable, ce qui conduit à l'annulation ou au report de vols.

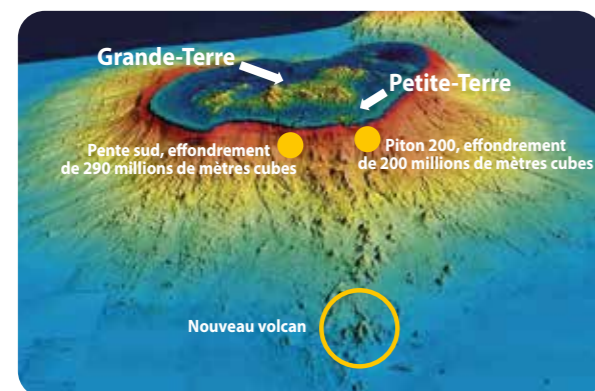
Les prévisions réalisées dans les études montrent qu'à partir de 2035 l'aéroport présentera de très grosses difficultés d'exploitation en raison de la récurrence de ces submersions.

LE RISQUE DE TSUNAMIS

Le site de l'aéroport est déjà aujourd'hui soumis à des risques de tsunamis provenant des côtes d'Indonésie ou du Pakistan, mais leur point d'origine étant lointain, ils n'auraient plus que des effets faibles en arrivant sur Mayotte. **Le risque tsunami majeur est dû dorénavant au nouveau volcan et aux séismes récurrents**, qui peuvent conduire à une augmentation de l'intensité et de la rapidité de propagation d'un tel événement.

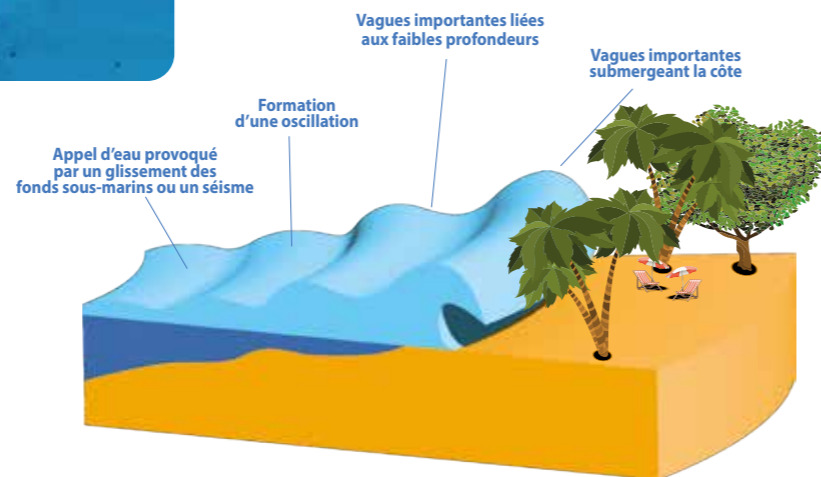
Les séismes peuvent en effet engendrer des **glissements ou des effondrements de très importants volumes de matériaux, de l'ordre de 200 à 300 millions de mètres cubes, le long des fortes pentes sous-marines au large de Petite-Terre**, en particulier dans les zones dénommées « Pente sud », située au niveau de la passe en S, et « Piton 200 » située directement au sud de Petite-Terre.

Une telle chute de matériaux sous-marins **créerait le déplacement brutal d'une grande quantité d'eau et la formation d'un tsunami.**



Situation des zones de potentiels effondrements sous-marins

Les tsunamis sont le résultat de la mise en mouvement brusque d'une grande masse d'eau dans les fonds sous-marins, qui se propage jusqu'aux côtes sous la forme d'une ou plusieurs vagues d'ampleur exceptionnelle. La propagation des vagues est influencée par la bathymétrie (topographie du fond marin).



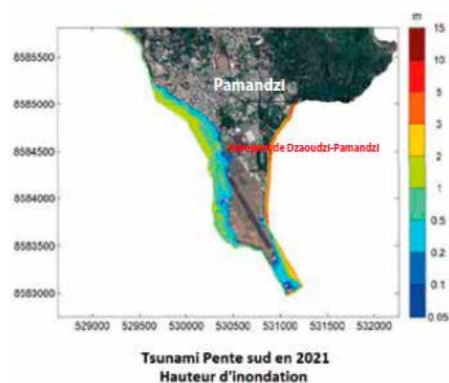
Un tsunami aurait des conséquences de plusieurs ordres :

- l'extrémité sud de la piste serait emportée dans l'eau, les protections positionnées autour de la piste ayant été dimensionnées pour des cyclones et non pour des tsunamis tels qu'ils sont identifiés aujourd'hui ;
- les sols subiraient de nouvelles et brutales dégradations ;
- la zone aéroportuaire serait inondée, comme le montre le calcul des hauteurs d'inondation avec l'hypothèse d'un tsunami « Pente Sud » dans les schémas ci-dessous.

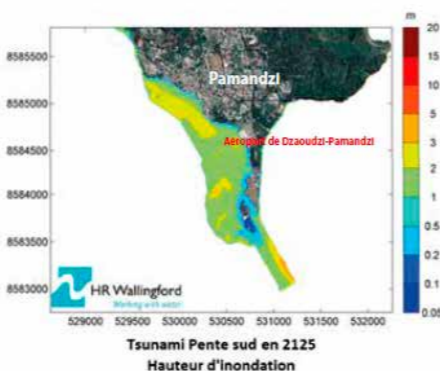


L'extrémité sud de la piste

HAUTEURS D'INONDATION EN 2021



HAUTEURS D'INONDATION EN 2125



2.2. LE SCÉNARIO DE MAINTIEN EN EXPLOITATION DU SITE ACTUEL

Un scénario de maintien de l'aéroport actuel, sans réalisation de la piste longue et en prenant en compte la situation actuelle (hausse du niveau des eaux, séismes et risque de tsunamis), a été étudié. Il impliquerait un programme de travaux spécifiques et des contraintes pour l'exploitation aérienne.

LES TRAVAUX NÉCESSAIRES ET LE TRANSPORT DES MATÉRIAUX

Pour pouvoir continuer d'utiliser la piste actuelle, il serait nécessaire de la rehausser sur sa partie nord **au moyen d'un remblai d'une hauteur de 5 mètres environ** et de déplacer des installations, en particulier le dépôt de carburant pour les avions.

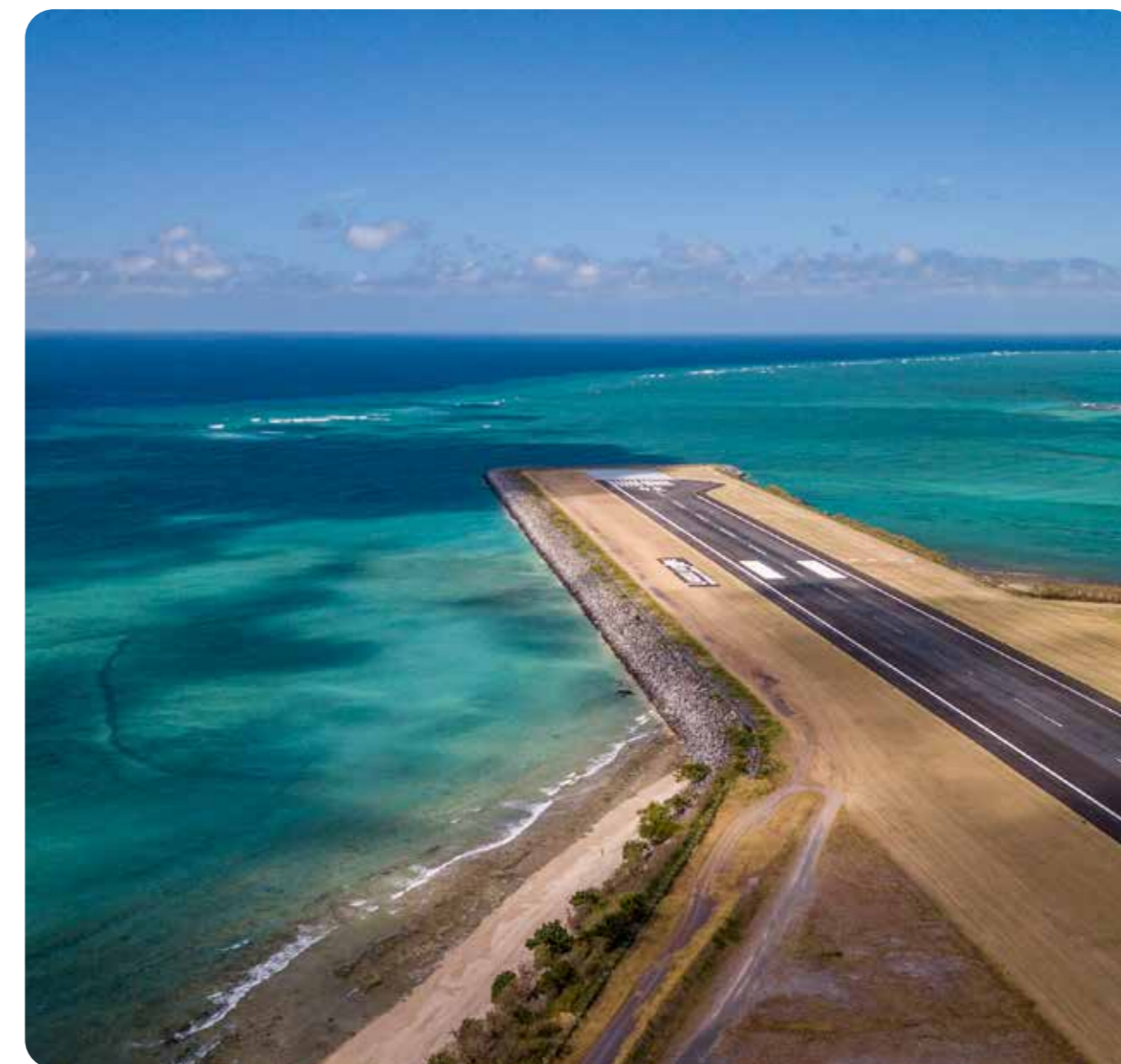
Les matériaux pour réaliser le remblai rehaussant la piste devraient provenir d'un site d'extraction à Hajangua, sur Grande-Terre : en effet, les matériaux présents sur Petite-Terre (dans les collines du Four-à-Chaux et de Labattoir) ne présentent pas la qualité suffisante pour ces travaux, en particulier pour réaliser les chaussées.

L'acheminement des matériaux se ferait principalement par la mer. Il impliquerait de ce fait **la création de nouvelles infrastructures routières et portuaires sur Grande-Terre et sur Petite-Terre.**

LES CONTRAINTES DU CHANTIER

La durée du chantier de rehaussement de la piste (hors traitement de la fragilisation des sols) serait de l'ordre de 4 à 5 ans. Le chantier se caractériserait par :

- o des **nuisances** (bruit, poussières...) pour les riverains de l'aéroport ;
- o des **contraintes liées à l'environnement naturel**, principalement le lagon tout proche ;
- o et surtout **la nécessité de fermer l'aéroport de Mayotte durant 18 mois**, sans alternative de desserte aérienne pour l'archipel.



LE COÛT D'INVESTISSEMENT

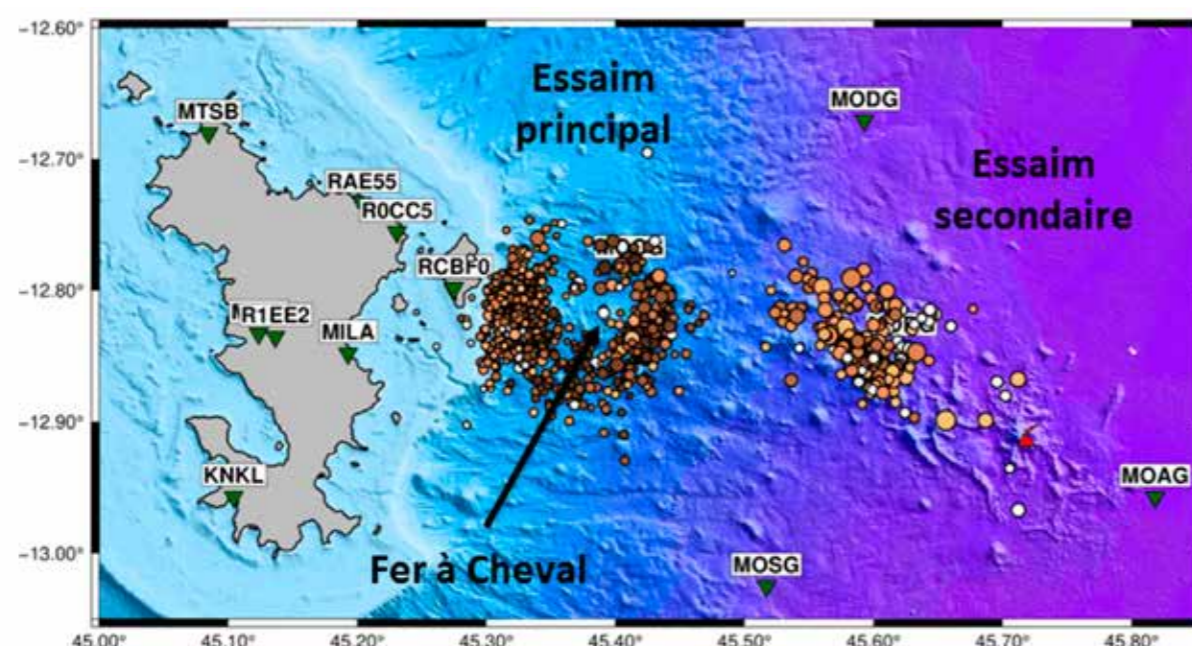
Le coût d'investissement serait de 450 millions d'euros, ne comprenant pas le coût de traitement de la fragilisation du sol supportant la piste. Ce dernier ne peut être défini que lors de la réalisation des travaux avec fermeture de l'aéroport, et conduirait vraisemblablement à alourdir très notablement le coût de ce scénario, sans garantie de tenue dans le temps.

DES INCERTITUDES MAJEURES

Le maintien en exploitation du site actuel de l'aéroport, sans piste longue, resterait confronté à des incertitudes concernant l'évolution de l'activité sismo-volcanique en particulier dans la zone du « fer à cheval » située entre 5 à 15 km à l'est de Petite-Terre : des questions restent et resteront sans réponse sur l'éventualité d'une reprise du phénomène de subsidence, les conséquences d'un fort séisme ou encore l'ampleur que pourrait prendre un effondrement sous-marin et celle d'un tsunami consécutif.

Ce scénario engendrerait donc un projet avec une piste qui ne serait pas résiliente aux risques naturels : son extrémité sud pourrait être emportée en cas de tsunami, et les problématiques de stabilité du sol, pouvant conduire à la déformation ou la dégradation du remblai supportant la piste, ne seraient pas résolues.

La zone du « fer à cheval », épiceutre des séismes



Le scénario de maintien en exploitation de l'aéroport actuel, sans piste longue, n'apparaît pas viable au regard des contraintes qu'il engendre, notamment pour la continuité de la desserte de Mayotte, la sensibilité aux risques naturels, dont la fragilisation des sols, et l'exposition à des risques non quantifiables et non maîtrisables.

Il sera néanmoins nécessaire de maintenir l'aéroport en exploitation tant que le projet de piste longue n'est pas réalisé. Cela devra passer par des travaux importants et réguliers de confortement pour faire face à la fragilisation des sols et par une surveillance et des mesures d'exploitation notamment dans les périodes de submersion marine.



3. LES SITES D'IMPLANTATION DE LA PISTE LONGUE ET LES ENJEUX

En 2022, dans le cadre des travaux préparatoires engagés en novembre 2019, une nouvelle analyse des sites d'implantation possibles du projet a été livrée. Elle intègre l'étude de nouveaux sites sur Grande-Terre.

Cette analyse a été mise en œuvre pour pouvoir :

- **apporter les éléments attendus réglementairement** (esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine) dans le futur dossier d'enquête publique. L'étude d'impact, pièce maîtresse de ce dossier, doit en effet présenter la justification du site retenu pour la piste longue : il s'agit d'argumenter sur le choix du site pour réaliser le projet, en comparaison avec les autres possibilités d'implantation ;
- **répondre aux nombreuses questions posées par le public** sur la possibilité de réaliser la piste longue sur Grande-Terre.

De plus, il est apparu indispensable d'actualiser les données sur les sites d'implantation qui avaient été présentées lors du débat public de 2011, dans la mesure où elles provenaient elles-mêmes d'études anciennes, réalisées en 1984.

3.1. DIX SITES D'IMPLANTATION POSSIBLES ÉTUDIÉS

La nouvelle analyse des sites d'implantation a porté sur dix sites :

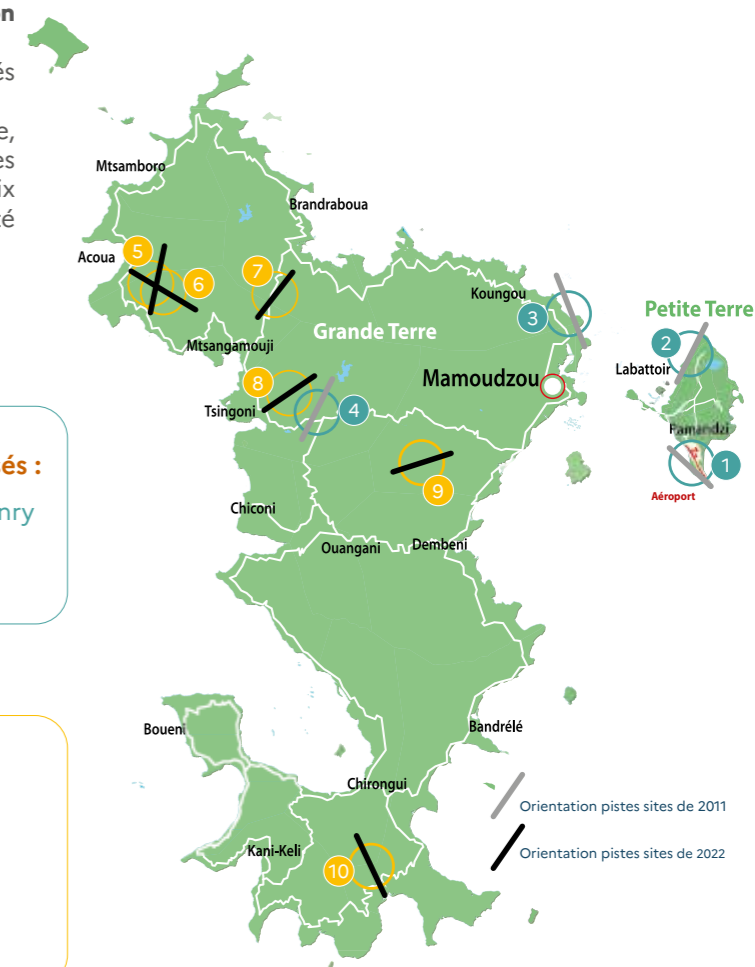
- elle a réexaminé quatre sites présentés lors du débat public ;
- et, pour apporter une réponse complète, elle a recherché de nouveaux sites d'implantation possibles à Mayotte. Six nouveaux sites potentiels ont ainsi été examinés sur Grande-Terre.

Sites d'implantation présentés lors du débat public de 2011 et réanalysés :

- 1 Aéroport de Mayotte-Marcel Henry
- 2 Dzaoudzi-Les Badamiers
- 3 Mamoudzou-Majikavo Lamir
- 4 Combani

Nouveaux sites d'implantation étudiés en 2022 :

- 5 Acoua / Mliha
- 6 M'Tsangamouji
- 7 Bouyouni / M'Tsangamouji
- 8 Tsingoni
- 9 Mamoudzou-Kwalé Légion
- 10 Dapani



Pour les sites présentés lors du débat public de 2011, la synthèse des résultats était la suivante :

- le site de l'aéroport de Mayotte-Marcel Henry (n° 1 sur la carte ci-avant) est le site retenu au moment du débat public pour réaliser le projet de piste longue et sur lequel ont été conduits les travaux préparatoires de 2020 à 2022 et les études complémentaires en 2023 ;
 - les contraintes, en particulier environnementales, qui avaient conduit dans le débat public à ne pas retenir les trois autres sites, n° 2 Dzaoudzi-Les Badamiers, n° 3 Mamoudzou-Majikavo Lamir et n° 4 Combani, se sont renforcées. La nouvelle analyse a permis d'écarter ces sites définitivement.

L'analyse de nouveaux sites d'implantation sur Grande-Terre s'est faite en deux temps :

- d'abord une recherche en tenant compte uniquement de la topographie accidentée de Mayotte aboutissant à l'identification de six sites potentiels ;
 - ensuite un premier examen des points de vue aéronautique et technique ainsi qu'environnemental (sur la base d'une analyse documentaire) des 6 sites identifiés.

Les principaux résultats ont été les suivants :

- quatre sites (n° 5 Acoua / Mliha, n° 6 M'Tsangamouji, n° 9 Mamoudzou-Kwalé Légion et n° 10 Dapani) présentent des contraintes en termes aéronautiques et/ou de volumes de terrassements beaucoup trop importantes pour que le projet soit réaliste ;
 - le site n° 8 (Tsingoni) est à écarter du fait de sa situation dans un secteur à forts enjeux environnementaux ;
 - les premiers éléments d'étude sur le site n° 7 (Bouyouni / M'Tsangamouji) ont montré que bien que nécessitant des emprises foncières importantes (ensemble des installations d'un nouvel aéroport) en secteur agricole, ce site pouvait présenter des avantages. Situé dans une zone relativement moins accidentée, non urbanisée et non exposée à d'importants risques naturels, il permettrait d'offrir de nouvelles potentialités de développement ultérieur (piste plus longue, surfaces de développement économique) et ne semble pas présenter de forts enjeux environnementaux.



Données cartographiques : © IGN - Airbus Defence and Space - INRAE - IRD



	Localisation	Bilan des contraintes
5. Acoua / Mliha	Au nord de Grande-Terre, au sud-est de la commune de Acoua	<ul style="list-style-type: none"> Relief trop important au nord empêchant l'approche et le décollage nord Zone très accidentée impliquant des terrassements extrêmement importants
6. M'Tsangamouji	Au nord de Grande-Terre, au nord-ouest de M'Tsangamouji	<ul style="list-style-type: none"> Vents perpendiculaires limitant l'aviation générale et pas recommandés pour l'aviation commerciale Obstacles limitants Zone très accidentée impliquant des terrassements très importants
7. Bouyouni M'Tsangamouji	Au nord de Grande-Terre, sur les territoires de Bouyouni et M'Tsangamouji	<ul style="list-style-type: none"> Zone moyennement accidentée, impliquant des terrassements importants Route départementale à dévier Terrains agricoles
8. Tsingoni	Sur la plaine agricole à l'ouest de Combani sur Grande-Terre (il s'agit d'une adaptation du site 4 présenté lors du débat public)	<ul style="list-style-type: none"> Relief impliquant des limitations de performance au décollage et terrassements très importants Zones urbanisées Zones humides Périmètre de protection rapproché de captage d'alimentation en eau potable Terrains agricoles
9. Mamoudzou Kwalé Légion	Au centre de Grande-Terre, sur les territoires de Tsoundzou et de Passamaïnty	<ul style="list-style-type: none"> Vents perpendiculaires limitant l'aviation générale et pas recommandés pour l'aviation commerciale Obstacles limitants Survol des villes de Tsoundzou et de Passamaïnty Zone accidentée en pied de montagne, terrassements très importants
10. Dapani	Au sud de Grande-Terre, sur l'emplacement de la piste d'ULM à l'ouest du village de Dapani	<ul style="list-style-type: none"> Relief impliquant des limitations de performance à l'approche et au décollage et volumes de terrassements extrêmement importants Proximité du village de Dapani Aire marine protégée, zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique, zones humides

L'analyse concluait que le site de Bouyouni / M'Tsangamouji ne pouvait pas être écarté à ce stade et que des études complémentaires (portant notamment sur les activités agricoles, les milieux naturels, le besoin de foncier, la géotechnique – étude des sols –, les déplacements et la socio-économie), étaient nécessaires pour consolider ou invalider ces premières conclusions et comparer ce site à celui de Pamandzi.

3.2. LES ENJEUX APPROFONDIS POUR COMPARER LES SITES DE PAMANDZI ET DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Les études de comparaison entre les sites, réalisées en 2023 et 2024, ont pris en compte l'ensemble des enjeux du territoire de Mayotte, structurés en 8 grands thèmes :



LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT & LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les études ont eu pour but de définir :

- les caractéristiques techniques de la piste longue pour répondre aux besoins de liaisons directes par tous les temps entre Mayotte et la métropole et d'amélioration des dessertes vers d'autres pays ;
- les principes d'aménagement de la plateforme aéroportuaire : aires de trafic, tour de contrôle, taxiways, aérogare, parkings, etc. Elles ont porté également sur le potentiel de développement de zones économiques autour de la plateforme pour chacun des sites et sur les besoins globaux de mobilisation de fonciers.



LES COÛTS ET LA SOCIO-ÉCONOMIE

Les études apportent un éclairage pour les deux sites sur :

- les coûts de construction
- les délais de réalisation
- les perspectives de développement du trafic aérien
- l'évaluation socio-économique du projet



LES ACTIVITÉS HUMAINES (AGRICULTURE, PÊCHE)

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji et dans une moindre mesure les sites d'extraction de matériaux nécessaires pour le site de Pamandzi se situent dans des zones majoritairement agricoles. Les études complémentaires sont destinées à donner une vision exhaustive de l'activité agricole présente et des projets et stratégies de développement de l'activité et proposeront les mesures pour réduire ou compenser les impacts du projet. Ces études ont porté également sur le secteur de la pêche professionnelle, plus particulièrement concerné par le projet sur le site de Pamandzi.



LES MILIEUX NATURELS & LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

Les études ont porté sur :

- les milieux naturels maritimes et terrestres (habitats, fonctionnement écologique, zones humides, espèces protégées) ;
- le paysage et le patrimoine (dont la recherche de vestiges archéologiques) ;
- la qualité de l'air et le bruit .

Les études apportent pour les deux sites les données objectives sur ces sujets. Le périmètre d'étude concerne le site d'implantation, les sites d'extraction de matériaux nécessaires au chantier, les itinéraires des réseaux qui raccorderont la plateforme – en électricité, eau potable, télécommunications, hydrocarbures... – et un équipement de réception et de stockage de carburant aéronautique..



LA DESSERTE DU SITE & L'IMPACT SUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DE MAYOTTE

L'accessibilité a été étudiée pour la localisation actuelle de l'aéroport, à Pamandzi, et pour sa localisation sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Il s'est agi :

- d'évaluer la desserte actuelle de l'aéroport et l'impact d'un déplacement de l'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji ;
- d'évaluer les effets de différentes solutions de desserte en transport en commun, et en particulier maritimes.

L'impact du site d'implantation sur l'aménagement du territoire et sur sa capacité à favoriser le développement de Mayotte notamment en tant que hub économique régional a été analysé. Les études donnent également des orientations en matière de maintien ou non d'une exploitation aérienne sur le site actuel de l'aéroport, à Pamandzi.



LES RISQUES NATURELS & INDUSTRIELS

Cette thématique intègre :

- les risques naturels : risques liés au volcan Fani Maoré et au phénomène de subsidence et de hausse du niveau de la mer, risques cycloniques, risques de glissements de terrain ;
- les risques industriels liés notamment à l'alimentation en carburant aéronautique et au stockage d'hydrocarbures sur la plateforme. Les études permettent de mesurer les impacts et de comparer les deux sites.



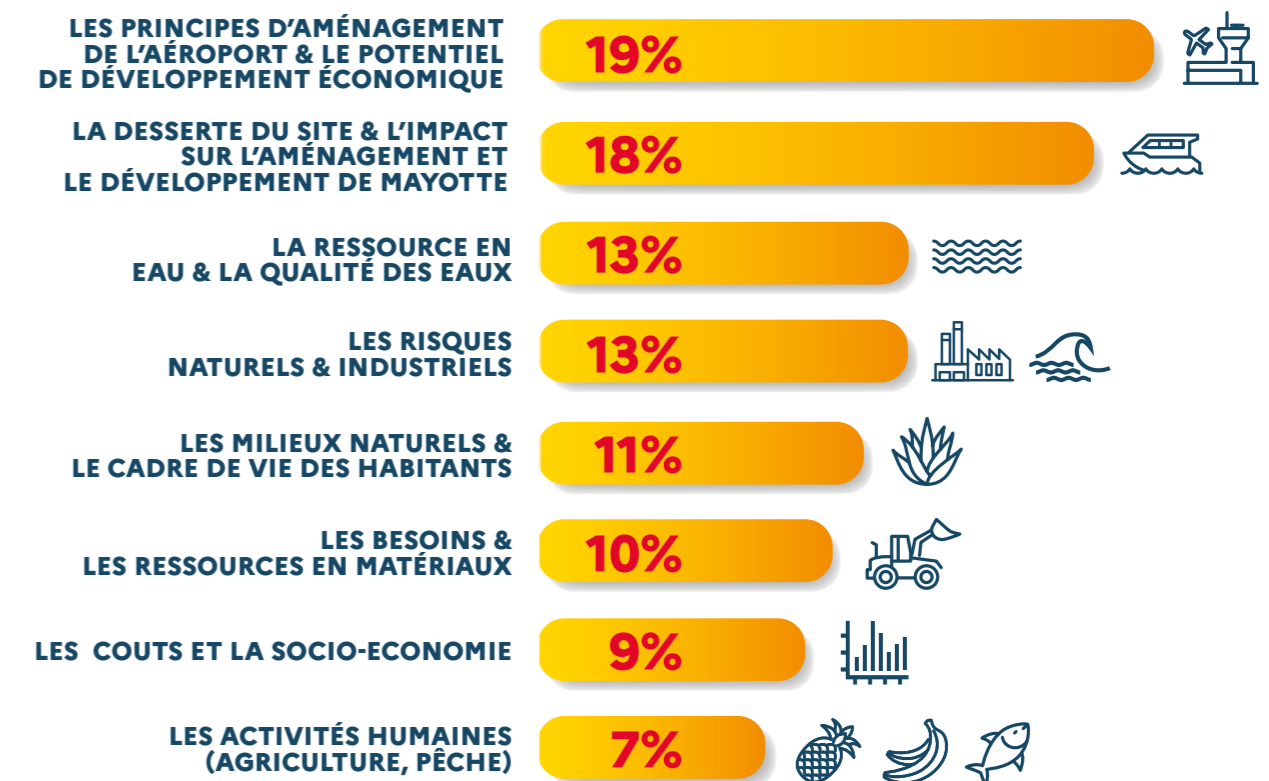
LA RESSOURCE EN EAU & LA QUALITÉ DES EAUX

La préservation des masses d'eau superficielles et souterraines, de la qualité de l'eau et des ressources d'alimentation en eau potable représente un enjeu majeur. Les deux sites sont proches d'installations essentielles. Les études permettent de quantifier ces risques et de comparer les impacts et mesures à mettre en œuvre sur les deux sites.

Ces 8 thèmes correspondent aux questions, points d'attention et priorités exprimés par les Mahorais sur la comparaison des sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji au cours de la concertation continue au dernier trimestre 2022 et en 2023.

Les résultats du questionnaire en ligne sur les priorités accordées à ces 8 thèmes montrent tout d'abord que les répondants s'intéressent à l'ensemble des thèmes de comparaison. Les quatre thèmes qu'ils jugent les plus importants sont : « Principes d'aménagement de l'aéroport et potentiel de développement économique autour de l'aéroport », « Desserte du site de l'aéroport et impact du site d'implantation sur l'aménagement et le développement de Mayotte », « Ressource en eau et qualité des eaux » et « Risques naturels (séismes, tsunamis, cyclones, glissements de terrain) et industriels (stockage du carburant pour les avions) »

Les réponses au questionnaire sur la comparaison des sites (à sa clôture fin décembre 2023)



Les Mahorais qui ont visité le stand itinérant « Piste longue » ou les permanences à la Maison du projet à Pamandzi et au marché couvert à M'Tsangamouji (environ 700 visiteurs au dernier trimestre 2022 et en 2023), ont exprimé également des questions et avis concernant prioritairement :

- la capacité de l'aéroport (longueur de piste, surfaces de développement...);
- les accès au site de l'aéroport ;
- le développement autour de l'aéroport et l'aménagement du territoire ;
- les besoins de foncier et l'activité agricole ;
- les risques naturels et les impacts environnementaux, dont la ressource en eau.

Les personnes rencontrées dans ce cadre ont majoritairement souligné les facilités d'accès pour le plus grand nombre du site de Bouyouni / M'Tsangamouji, la contribution de ce site à un rééquilibrage vers l'ouest des activités de l'île et la moindre sensibilité de ce site aux risques naturels par rapport au site de Pamandzi, tout en soulignant son impact sur le secteur agricole.



Pour en savoir plus :

Les comptes rendus de la concertation de fin 2022 et 2023 sur pistelongue-mayotte.fr – page « Documentation ».

4.1. LE SCÉNARIO DE PISTE CONVERGENTE EN REMBLAI-DIGUE À PAMANDZI ET LES NOUVELLES DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES

LE SCÉNARIO DE PISTE CONVERGENTE EN REMBLAI-DIGUE

Le projet étudié sur le site de Pamandzi prévoyait au départ (selon le scénario d'aménagement retenu en 2022 parmi les deux scénarios étudiés) que la piste convergente, longue de 2 600 mètres dont 90 mètres fusibles à l'extrémité sud, soit construite sur un remblai-digue implanté dans le lagon.

Le coût du projet, comprenant la piste longue convergente en remblai-digue et la réorganisation de la plateforme aéroportuaire pour accueillir la croissance du trafic aérien, était estimé à 1,1 milliard d'euros.



Néanmoins sur ce site, de la même manière que dans le scénario de maintien en exploitation de l'aéroport actuel sans piste longue (cf. 2.2.) :

- les incertitudes découlant du phénomène sismo-volcanique lié au volcan Fani Maoré sont majeures : elle portent sur l'éventualité d'une reprise du phénomène de subsidence (un nouvel enfoncement de l'île dû à un nouvel événement volcanique ou une accélération de la subsidence naturelle), la survenue et l'ampleur d'un effondrement sous-marin ou encore la survenue d'un séisme de forte magnitude ;

- la résilience de la piste longue en remblai-digue ne peut plus être garantie aujourd'hui : le site de Pamandzi est le

plus exposé de Mayotte aux risques naturels, l'extrémité sud de la piste ne pourra pas être protégée et la stabilité du sol support n'est plus assurée, des dégradations étant déjà à l'œuvre.

Ce scénario de piste convergente en remblai-digue n'est pas viable au regard de sa sensibilité aux risques naturels, dont la fragilisation des sols, et de son exposition à des risques non quantifiables et non maîtrisables.

LE CHANGEMENT DE DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES : UNE DALLE SUR PILOTIS



En conséquence de nouvelles dispositions constructives ont été étudiées.

Elles prévoient pour la moitié nord de la piste, qui est la partie la plus sensible au risque de fragilisation des sols et de circulation d'eau, une piste posée sur une dalle sur pilotis, dotée de fondations profondes et dimensionnée pour résister aux séismes.

La dalle sur pilotis serait constituée :

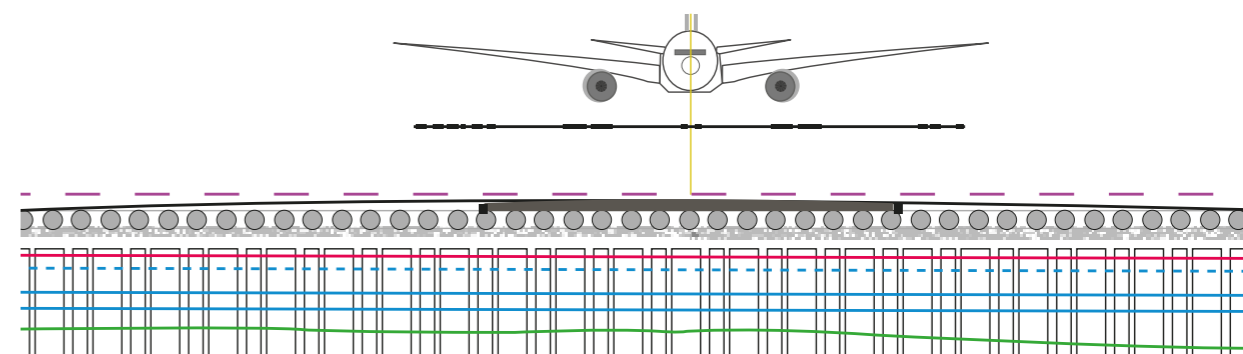
- d'un tablier (dalle et poutres) d'une épaisseur totale d'environ 5 mètres ;
- d'une hauteur d'ouvrage de 11 mètres environ, afin d'éviter le soulèvement de la dalle en cas de vagues engendrées par un cyclone ou un tsunami ;

- de piles circulaires en béton de 1,5 mètre de diamètre, disposées en tous sens tous les 14 mètres, et enfoncées de 25 à 30 mètres dans le platier.

Cet ouvrage serait d'une ampleur considérable : il nécessiterait au total la fabrication de 1 100 piles, 600 000 mètres cubes de béton et 50 000 tonnes d'armatures.

Le coût du projet, comprenant la piste longue convergente pour une moitié sur un remblai-digue et pour l'autre moitié sur une dalle sur pilotis, et la réorganisation de la plateforme aéroportuaire pour accueillir la croissance du trafic aérien, est estimé à 7 milliards d'euros.

Schéma de principe de la piste sur dalle sur pilotis



LES CONTRAINTES DU CHANTIER

La nouvelle piste sur dalle serait située en surplomb de la plateforme actuelle et impliquerait d'engager des engins de chantier de type grues et plateformes en mer qui culmineraient à plus de 25 mètres de haut.

De ce fait, les dégagements latéraux de sécurité impératifs pour les atterrissages et les décollages des avions ne seraient pas respectés pendant la réalisation de la dalle sur pilotis dans le secteur du raccordement au taxiway. De plus, un travail uniquement de nuit pour la construction de la partie sur pilotis ne serait pas envisageable. **Ces contraintes obligeraient donc à fermer complètement la piste pendant 18 mois au cours du chantier.**

Secteur du raccordement du taxiway où les travaux seraient incompatibles avec l'exploitation aérienne



La période des travaux nécessite également le report de tous les vols Mayotte-Paris sur La Réunion pendant trois ans (il n'y aura donc aucun vol direct de Paris durant cette période).

4.2. LE PROJET À PAMANDZI



Sur ce site, le projet comprend :

- la création d'une **piste convergente d'une longueur de 2 600 mètres, dont 90 mètres fusibles aux tsunamis à l'extrémité sud**, construite sur un remblai-digue dans la moitié sud et sur une dalle sur pilotis dans la moitié nord ;
- la **réorganisation complète de l'aéroport** pour pouvoir accueillir l'augmentation prévisible du trafic aérien (1,2 million de passagers par an à moyen-long terme contre 424 000 passagers par an aujourd'hui) ;
- les **infrastructures routières et portuaires** pour le transport, le stockage et la pré-fabrication des matériaux – les matériaux proviendront des collines de Labattoir et du Four-à-Chaux sur Petite-Terre et du site d'extraction d'Hajangoua sur Grande-Terre.

CHIFFRES CLÉS

- Longueur de piste : **2 600 mètres**
- Altitude de la piste au-dessus du niveau actuel de la mer : **env. 11 mètres**
- Coût du projet : **7 milliards d'euros**
- Durée des travaux : **9 ans**
- Besoins en matériaux : **3 à 4 millions de mètres cubes**
- Principale contrainte du chantier : **fermeture totale de l'aéroport pendant 18 mois**
- Surfaces pour du développement économique : **3 hectares à la mise en service**
- Surfaces agricoles concernées : **97 hectares**
- Taux de rentabilité interne (TRI) : **négatif**

Le **Taux de Rentabilité Interne (TRI)** permet d'évaluer l'utilité socio-économique d'un projet pour la collectivité. Plus le pourcentage du TRI est élevé, plus le projet est considéré comme un investissement rentable.

4.2. LE PROJET À BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI



Sur ce site, le projet comprend :

- la création de la **piste longue de 2 730 mètres** à la mise en service ;
- la **création d'un aéroport complet**, adapté aux niveaux de trafic aérien dans l'avenir ;
- le **réaménagement de la route départementale (RD2)** ;
- l'aménagement d'une **voie agricole existante en voie de chantier** pour le transport des matériaux qui proviendront du site d'extraction de Mlima Mahojani, à 3 kilomètres environ du site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

CHIFFRES CLÉS

- Longueur de piste : **2 730 mètres**
- Altitude de la piste au-dessus du niveau actuel de la mer : **env. 100 mètres**
- Coût du projet : **1,2 milliard d'euros**
- Durée des travaux : **9 ans**
- Besoins en matériaux : **3 à 4 millions de mètres cubes**
- Principale contrainte du chantier : **maintien de la circulation de la RD2 durant le chantier**
- Surfaces pour du développement économique : **20 à 25 hectares à la mise en service**
- Surfaces agricoles concernées : **285 hectares**
- Taux de rentabilité interne (TRI) : **14,2 %**

5. LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DES ÉTUDES DE COMPARAISON DES SITES DE PAMANDZI ET DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

5.1. LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT ET LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

THÈME FAVORABLE AU SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

LA LONGUEUR DE PISTE

Sur le site de **Pamandzi**, la piste est longue de **2 600 mètres**, dont **90 mètres fusibles aux tsunamis**, et se situe à environ 11 mètres au-dessus du niveau de la mer. La longueur de 2 600 mètres est une longueur maximale : au-delà dans le lagon se trouvent des grands fonds, qui rendent une construction impossible.

Sur le site de **Bouyouni/M'Tsangamouji**, il est prévu **une piste d'une longueur de 2 730 mètres** à la mise en service du projet, avec la possibilité d'aller au-delà, si nécessaire dans l'avenir, moyennant toutefois de lourds investissements.

Cette piste plus longue est **un atout pour faciliter l'accueil des avions gros porteurs et pour développer le fret aérien**. Elle permet d'accueillir sans contrainte l'Airbus A330-900 Néo (exploité actuellement par Corsair) et l'Airbus A350-1000, contrairement à Pamandzi où ces avions resteraient exploités à 85 % seulement de leur capacité.

L'ADAPTATION DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE AU TRAFIC

Les deux sites permettent de disposer **d'une plateforme adaptée à la croissance du trafic aérien**. Cela nécessite :

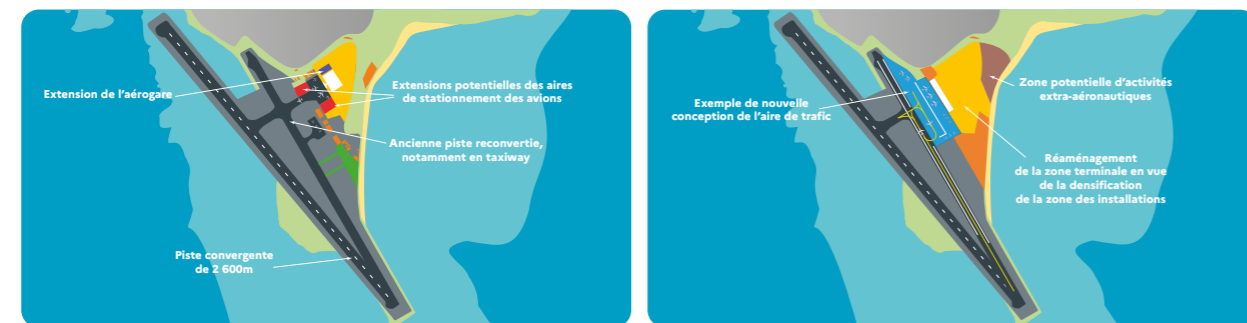
- à **Pamandzi**, une restructuration de l'aéroport ;
- à **Bouyouni / M'Tsangamouji**, la création d'un aéroport complet.

Le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji** dispose **d'un potentiel plus important d'adaptation** à la croissance du trafic, qui va au-delà de la prévision de 1,2 million de passagers aériens par an à moyen-long terme.

LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

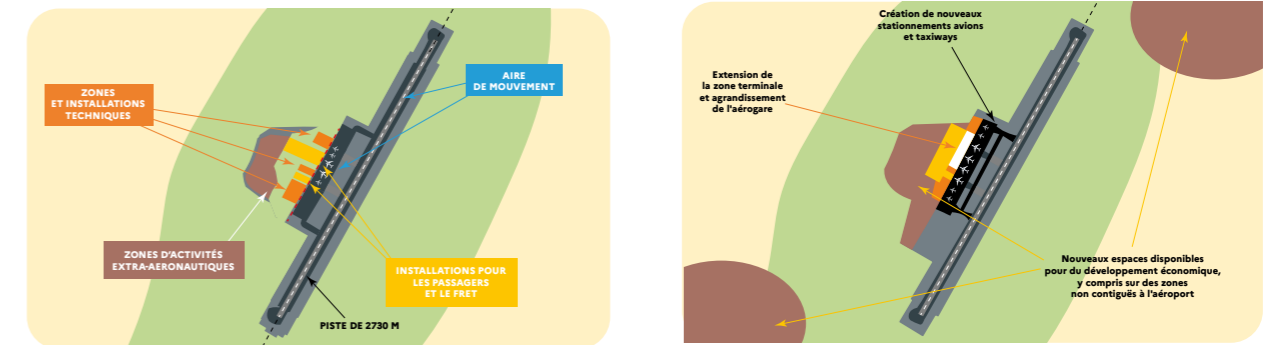
L'exiguïté du site de **Pamandzi** et la pression foncière sur Petite-Terre **limitent les possibilités** de disposer de surfaces de développement (3 hectares disponibles à la mise en service et moins de 10 hectares disponibles à long terme).

PAMANDZI



À **Bouyouni / M'Tsangamouji**, **des surfaces importantes peuvent être mobilisées** autour de la plateforme aéroportuaire, dans les villages voisins et notamment en synergie avec le port de Longoni (20 à 25 hectares à la mise en service et plus de 100 hectares mobilisables à long terme).

BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI



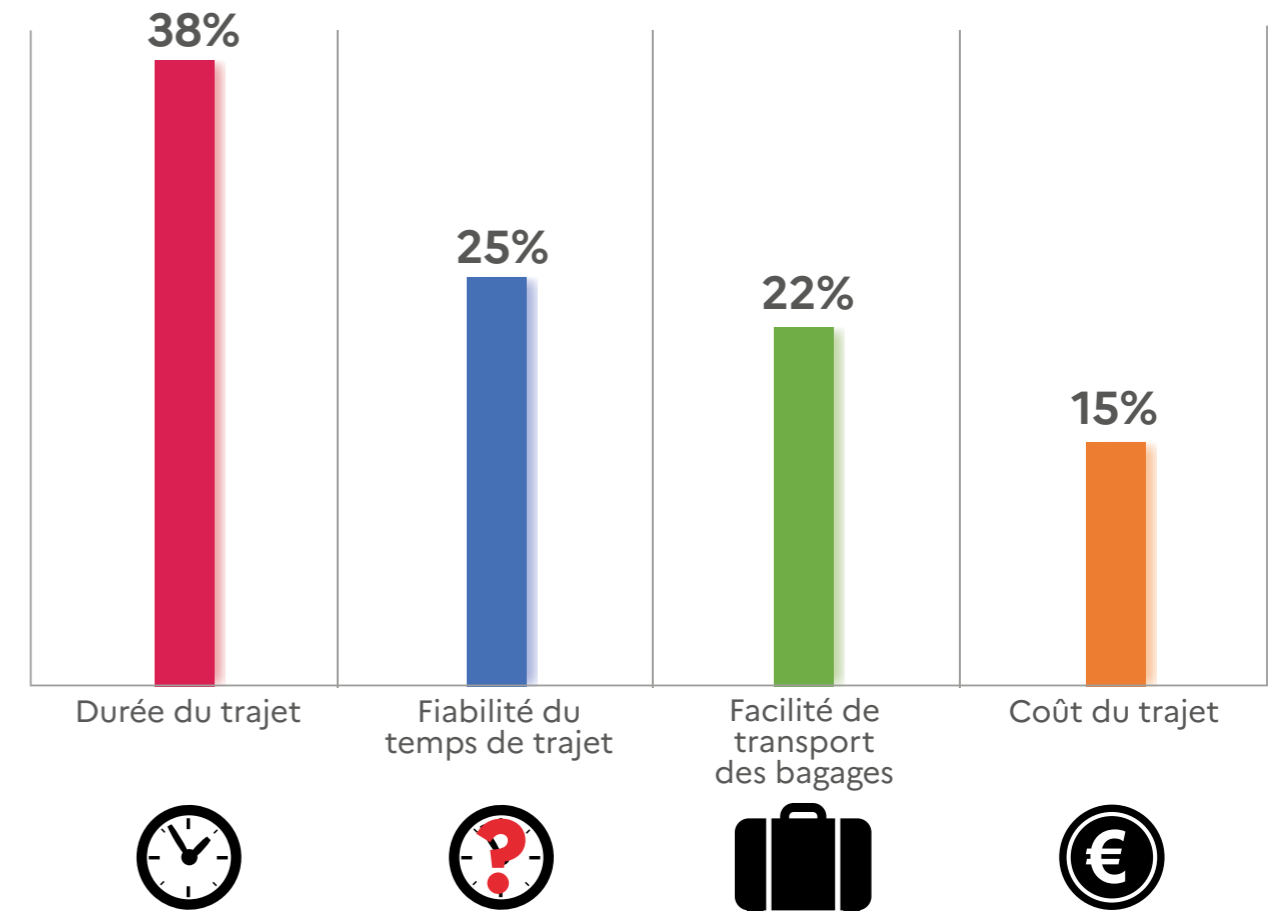
5.2. LA DESSERTE DU SITE ET L'IMPACT SUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

THÈME FAVORABLE AU SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

L'ÉTUDE DE LA DESSERTE DU SITE

Une **étude complète de la desserte du site** a été réalisée sur la base :

- d'un modèle de trafic prenant en compte les aménagements prévus d'ici à la mise en service de la piste longue (déviation de Combani et de Dzoumogné, développement du réseau de transport collectif interurbain, Caribus, futures zones d'activités), la croissance de la population et du nombre de passagers aériens ;
- et également de comptages de trafics routiers, de mesures des temps de trajet entre chaque commune de Mayotte et l'aéroport, et d'une enquête auprès des passagers aériens, réalisée en février 2023, portant sur les modes de transport utilisés pour se rendre ou revenir de l'aéroport.

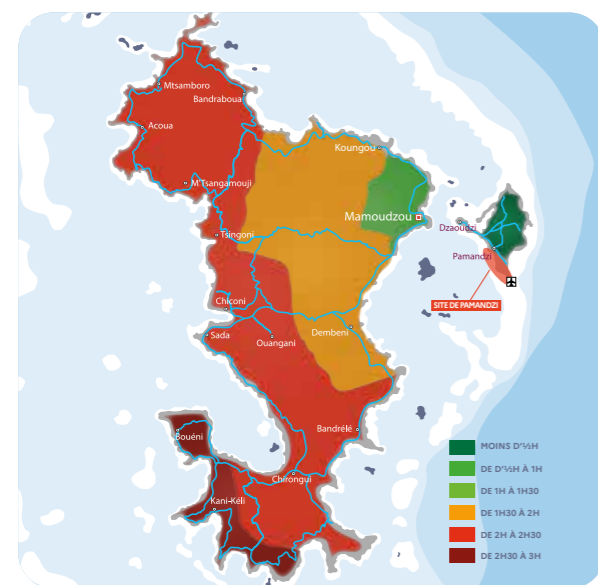


Les critères prioritaires des passagers pour choisir le mode d'accès à l'aéroport (enquête passagers 2023)

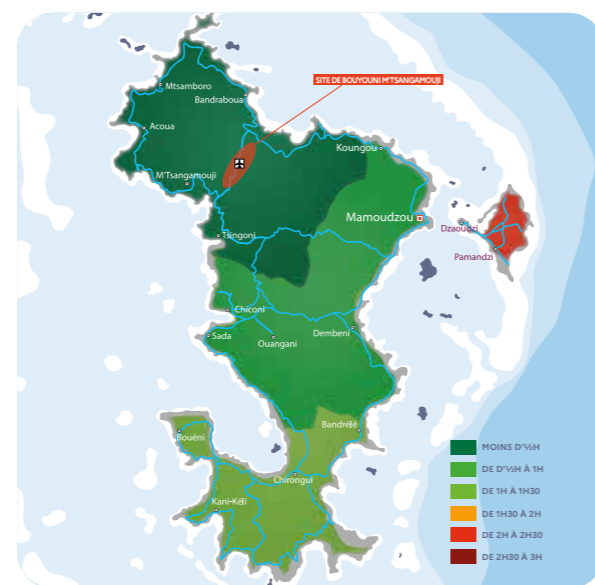
LE TEMPS DE TRAJET PAR LA ROUTE

Les cartes ci-dessous présentent les résultats des mesures des temps d'accès à l'aéroport à l'horizon de la mise en service de la piste longue, sans nouveaux moyens de transport en commun, pour tout le territoire de Mayotte.

AÉROPORT SUR LE SITE DE PAMANDZI



AÉROPORT SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI



On constate qu'avec l'implantation de l'aéroport sur le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji** :

- la **desserte de l'aéroport est meilleure** : elle est plus rapide et plus fiable pour la grande majorité des habitants de Mayotte qui résident sur Grande-Terre (89 % des habitants) et elle répond mieux aux attentes des passagers aériens ;
- elle ne nécessite **pas d'aménagement du réseau routier existant** compte tenu de la faible part du trafic lié à l'aéroport (environ 5 % du trafic routier est lié aux déplacements vers et depuis l'aéroport) ; en revanche, la route départementale RD2, sur laquelle est implantée l'aéroport, devra être **totalelement réaménagée**.

LA DESSERTE DE L'AÉROPORT EN TRANSPORT EN COMMUN

L'enquête passagers de 2023 a fait ressortir un souhait préférentiel de desserte en transport en commun par navettes maritimes express de grande capacité, couplées à des offres de rabattement en bus.

Deux terminaux maritimes sont envisagés, en complément des pôles multimodaux de Mamoudzou et de Petite-Terre :

- un terminal à Hajangua ;
- un terminal à Bandraboua – ce site ayant été privilégié parmi 4 sites étudiés entre Longoni et Bandraboua.

Ces transports seront **ouverts à tous** (ils ne seront pas réservés aux seuls passagers aériens).

Ces principes d'aménagement sont prévus dans le Plan global transports et déplacements (PGTD) de Mayotte. Les terminaux maritimes de Bandraboua et d'Hajangua sont intégrés à l'étude de la piste longue mais ils ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage de la piste longue.

Avec l'implantation de l'aéroport sur le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji** et le développement de ces transports en commun :

- la desserte de l'aéroport en transport en commun **demeure meilleure** avec un aéroport implanté à Bouyouni / M'Tsangamouji ;
- cette nouvelle offre est **compatible avec les projets de mobilité** (Caribus, transports collectifs interurbains, Boulevard urbain de Mamoudzou-BUM, liaisons maritimes) ;
- son **impact est relativement faible sur la barge** entre Grande-Terre et Petite-Terre, les déplacements liés à l'aéroport ne représentant que 10 à 15 % de la fréquentation de la barge ;
- le déplacement de l'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji rend **possible la liaison par téléphérique (réseau de métro-câble) entre Grande-Terre et Petite-Terre**. À l'inverse, les servitudes aéronautiques de la piste longue à Pamandzi seraient incompatibles avec cette liaison.



L'IMPACT SUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Avec l'implantation de l'aéroport sur le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji**, l'impact sur l'aménagement et le développement du territoire est positif :

- le site de Bouyouni / M'Tsangamouji **s'inscrit parfaitement dans la volonté de rééquilibrage du territoire mahorais** porté par le projet de Schéma d'aménagement régional (SAR) et d'essor d'un territoire multipolaire, en particulier sur la façade nord-ouest de Mayotte ;
- en synergie avec le port de Longoni, il participe au souhait de Mayotte de devenir **un hub économique régional** au débouché du canal du Mozambique ;
- l'implantation à Bouyouni / M'Tsangamouji s'inscrit **plus favorablement dans les orientations environnementales du projet de SAR**, en particulier la préservation d'espaces à forte valeur environnementale, la réduction de l'exposition aux risques naturels et la réduction des nuisances sonores (voir également 5.5).

Le site a néanmoins **un impact plus important sur les espaces agricoles**, en termes de surfaces et de potentiel agricole. Des mesures pour l'activité agricole seront intégrées dans le projet (voir 5.7).

En complément du déplacement de l'aéroport, le site actuel de Pamandzi offre **des opportunités de reconversion** et peut devenir un pôle générateur d'emplois liés aux usages du littoral, à l'enseignement, la recherche ou aux activités touristiques et patrimoniales, ainsi qu'un secteur de développement urbain.



SITUATION SCHEMATIQUE DU RÉÉQUILIBRE DE MAYOTTE

5.3. LA RESSOURCE EN EAU ET LA QUALITÉ DES EAUX

THÈME FAVORABLE AU SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Les deux sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji sont **sensibles du point de vue de la ressource en eau et de la qualité des eaux**.

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, traversé par des cours d'eau et proche d'un périmètre de captage d'alimentation en eau potable (forage « Béja 2 »), paraît globalement plus concerné. Néanmoins, **les risques peuvent être maîtrisés** par des dispositions techniques et des mesures compensatoires intégrées dans le projet telles que des opérations de reforestation pérenne, des puits d'infiltration et une petite retenue collinaire.

Le site de Pamandzi paraît moins concerné, mais il est directement bordé par le lagon et sa zone de chantier est directement proche de la prise d'eau en mer (point de captage de Moya) de l'usine de dessalement de Pamandzi. Si elle advenait, **une pollution accidentelle dans le lagon**, tant pendant les travaux que durant l'exploitation de la piste longue, **serait particulièrement difficile à maîtriser**, des mesures curatives en milieu marin étant très complexes à déployer.

À BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI : LA PROXIMITÉ DU FORAGE « BÉJA 2 »



Source SETEC

À PAMANDZI : LA PROXIMITÉ DU CAPTAGE DE MOYA



I 5.4. LES RISQUES NATURELS ET INDUSTRIELS

THÈME FAVORABLE AU SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Depuis l'émergence du volcan Fani Maoré en 2018, le site de **Pamandzi** est **le site le plus exposé de l'archipel de Mayotte aux risques naturels**.

Du fait de l'extrême jeunesse du phénomène sismo-volcanique toujours en cours au large de Petite-Terre, en particulier dans la zone du « fer à cheval », l'évolution des risques est toujours soumise à de nombreuses incertitudes et pourrait avoir des conséquences sur l'exploitation de l'aéroport sur le site de Pamandzi et sur la résilience des infrastructures.

Le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji**, compte tenu de son altitude (environ 100 mètres) et de son éloignement du littoral, **permet de s'affranchir de ces forts risques**.

Les risques présents sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji en termes de mouvement de terrain et d'inondation pourront être maîtrisés par le projet. **Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est très largement préférable au site de Pamandzi au regard des risques naturels.**

VUE SUR LE SITE DE PAMANDZI



VUE SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI



Les risques industriels concernent les installations de stockage et le transport de carburant pour les avions. Ils sont **présents de la même façon** sur le site de **Pamandzi** et sur le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji**.

Le stockage de carburant aéronautique livré par navires sera réalisé, pour les deux sites, dans des zones dédiées à cet effet, déjà existantes. Les transports de carburant jusqu'au lieu de stockage de la plateforme aéroportuaire traverseront des zones urbaines pour les deux sites, mais les zones traversées présentent **une plus forte densité de population** dans le cas du site du **Pamandzi**.

I 5.5. LES MILIEUX NATURELS ET LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

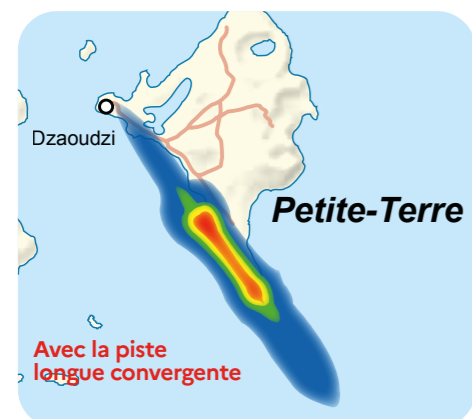
THÈME FAVORABLE AU SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est largement plus favorable pour la préservation du cadre de vie des habitants (bruit, pollution, intégration dans le paysage, patrimoine, contraintes sur l'urbanisme). En particulier pour ce site, aucun secteur urbanisé et aucune habitation proche des villages avoisinants (Dzoumogné, Bouyouni, Tsingoni et M'Tsangamouji) ne sont affectés par les zones de bruit, l'axe de la piste étant orienté Nord-Est/Sud-Ouest et débouchant rapidement au-dessus des étendues maritimes.

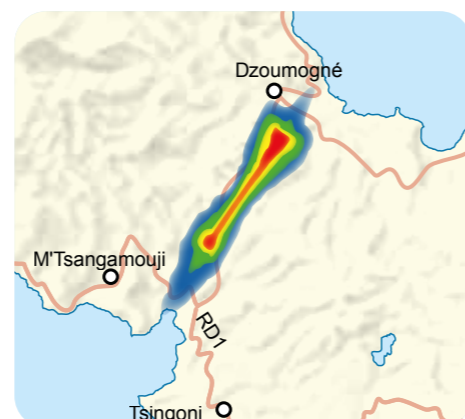
Le déplacement de l'aéroport sur le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji** permet de plus de supprimer les nuisances et les contraintes actuelles liées aux servitudes aéronautiques sur Petite-Terre.

NIVEAUX SONORES AVEC LA PISTE LONGUE

SITE DE PAMANDZI



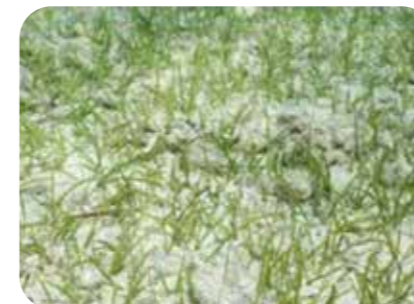
SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI



Les deux sites présentent **des contraintes fortes et équivalentes sur le milieu naturel terrestre** (habitats, faune et flore). Des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts pourront être mises en œuvre.

Le site de **Pamandzi** présente **un impact significatif sur le milieu naturel marin**. Les enjeux sont forts pour la préservation de la biodiversité (tortues, dugongs, herbiers sous-marins, récifs coralliens...) avec, au contraire du milieu naturel terrestre, des difficultés pour mettre en œuvre des mesures de compensation efficaces.

HABITATS ET ESPÈCES PROTÉGÉES DU LAGON DE MAYOTTE



Herbier



Tortue verte s'alimentant sur le platier du récif barrière



Dugong se nourrissant dans un herbier

I 5.6. LES BESOINS ET RESSOURCES EN MATÉRIAUX

THÈME FAVORABLE AU SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Pour réaliser le projet sur le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji**, un seul site d'extraction doit être ouvert (site de Mlima Mahojani), contre trois pour le site de **Pamandzi** (collines du Four-à-Chaux et de Labattoir sur Petite-Terre et site d'Hajangua sur Grande-Terre). Les **surfaces mobilisées seront plus faibles** en réalisant le projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji et, de ce fait, **les impacts seront moindres**.

Le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji** dispose de **ressources importantes et de qualité à proximité** immédiate du chantier (le site de Mlima Mahojani n'est distant que de 3 kilomètres). Cela procure **plusieurs avantages** :

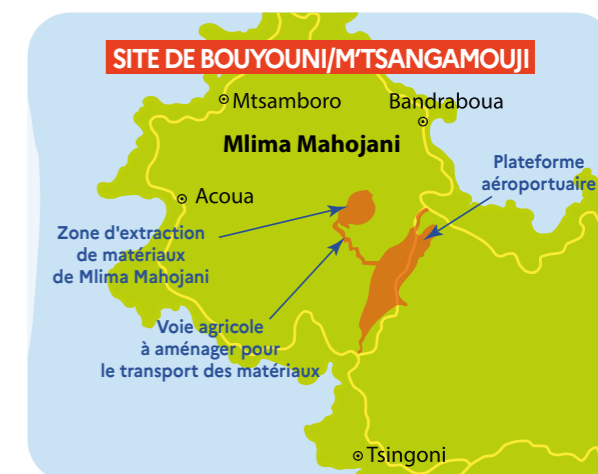
- l'acheminement des matériaux est grandement simplifié ;
- les investissements sont moins importants ;
- l'approvisionnement du chantier est davantage sécurisé ; il présente moins de risques d'aléas et de surcoûts que sur le site de Pamandzi, qui demande notamment un acheminement de matériaux par la mer depuis le site d'extraction d'Hajangua.

SITUATION DES SITES D'EXTRACTION DE MATÉRIAUX

POUR LE SITE DE PAMANDZI



POUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI



5.7. LES ACTIVITÉS HUMAINES (AGRICULTURE, PÊCHE, TOURISME ET LOISIRS)

THÈME FAVORABLE AU SITE DE PAMANDZI

Le projet consommera **davantage d'espaces agricoles sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji** (285 hectares contre 97 hectares pour le site de **Pamandzi**) avec une majorité des **terres considérées comme à fort potentiel**.

Le jardin mahorais vivrier destiné à l'alimentation familiale étant prédominant sur les deux sites, l'impact sera prioritairement social et **des mesures devront être prises dans le cadre du projet**, au cas par cas, pour le compenser. Ces mesures pourront prendre la forme d'une indemnisation financière pour ceux qui ne souhaitent pas continuer une activité agricole, de la recherche d'un terrain avec des caractéristiques proches pour ceux qui voudront poursuivre une activité agricole et/ou de compensations collectives pour aider à la structuration d'exploitations agricoles.

Par rapport au site de **Bouyouni / M'Tsangamouji**, des difficultés se présenteront pour le site de **Pamandzi** pour mettre en œuvre des mesures compensatoires agricoles, en **l'absence de disponibilité foncière sur Petite-Terre pour de l'agriculture**.



Jardin mahorais vivrier à Pamandzi



Zébus à l'enclos

Le projet sur le site de **Pamandzi** aura un **impact au niveau de la « rade de Sandravangue »** (espace maritime resserré entre la nouvelle et l'ancienne piste, situé face au quartier Sandravangue, à Pamandzi) sur **l'activité de pêche** – l'activité devra être relocalisée.

Il y aura également **des impacts sur des activités de tourisme et de loisirs** selon les sites :

- sur des activités liées à la mer (plongée sous-marine, snorkeling – plongée avec masque et tuba...) sur le site de **Pamandzi** ;
- sur la randonnée pédestre sur le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji**.



Crédit photo : Wikifan33170 / Creative Commons



Crédit photo : Paillet Jerome (2013). Plongeuse et poissons-papillons (Chaetodon falcula). Ifremer. <https://image.ifremer.fr/data/00619/73127/>

5.8. LES COÛTS ET LA SOCIO-ÉCONOMIQUE

THÈME FAVORABLE AU SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Les principaux résultats socio-économiques sont présentés dans le tableau ci-dessous.

De manière générale, la piste longue, quel que soit le site, apporte **des gains notables pour les usagers avec l'augmentation des fréquences de vols et la réduction des temps de vol et du prix des billets d'avion**. Le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji** offre de plus des perspectives de développement économique significatives autour de l'aéroport, notamment en lien avec le port de Longoni – alors que les disponibilités foncières sont faibles sur Petite-Terre, autour du site de Pamandzi.

La durée des travaux (9 ans) et l'échéance de mise en service (2035) sont identiques pour les deux sites.

Les différences majeures entre les sites de **Pamandzi** et de **Bouyouni / M'Tsangamouji** tiennent :

- à la période des travaux, avec **des contraintes très fortes, voire rédhibitoires** (notamment la fermeture de l'aéroport pendant 18 mois, sans alternative de desserte aérienne pour Mayotte, et le report de tous les vols Mayotte-Paris sur La Réunion pendant trois ans) pour le site de Pamandzi – à l'inverse le site de Bouyouni / M'Tsangamouji n'aura aucun impact sur l'exploitation aéronautique pendant la durée des travaux et jusqu'à la mise en service du nouvel aéroport ;
- au montant d'investissement : il est de **7 milliards d'euros** pour le site de Pamandzi, montant qui s'explique par les dispositions constructives (dalle sur pilotis) désormais indispensables sur ce site pour faire face aux risques naturels, contre **1,2 milliard d'euros** pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

De ce fait, **les indicateurs socio-économiques sont négatifs** pour le site de **Pamandzi**, alors qu'ils sont **de bon niveau** pour le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji**.

	SITE DE PAMANDZI	SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI
Gains pour le territoire et pour les passagers aériens	Augmentation des fréquences, réduction des temps de vol et du prix des billets	Augmentation des fréquences, réduction des temps de vol et du prix des billets Perspectives de développement extra-aéronautique, plateforme logistique en lien avec le port de Longoni
Principaux enjeux techniques et contraintes	<ul style="list-style-type: none"> • Fermeture de l'aéroport pendant 18 mois • Travaux sous exploitation aéroportuaire avec report de tous les vols Mayotte-Paris sur La Réunion pendant 3 ans • Production, transport et mise en œuvre des matériaux, ouvrages béton et protections maritimes • Nuisances et contraintes environnementales dans le milieu maritime 	<ul style="list-style-type: none"> • Terrassements et ouvrages géotechniques de très grande hauteur • Rétablissement et réaménagement de la RD2 (inclus dans le programme de travaux) • Mesures d'accompagnement sur Petite-Terre (hors programme de travaux)
Montant de l'investissement	7 milliards d'euros	1,2 milliard d'euros
Début des travaux	Début 2027	Début 2027
Mise en service	Fin 2035	Fin 2035
Taux de rentabilité interne (TRI) socio-économique	Négatif	14,2 %

Le **Taux de Rentabilité Interne (TRI)** permet d'évaluer l'utilité socio-économique d'un projet pour la collectivité. Plus le pourcentage du TRI est élevé, plus le projet est considéré comme un investissement rentable. Il est considéré comme négatif lorsqu'il est inférieur au taux d'actualisation.

6. LA CONCLUSION DE LA COMPARAISON ET LES PROCHAINES ÉTAPES

6.1. LA SYNTHÈSE FINALE DE LA COMPARAISON

La comparaison des sites thème par thème montre que tous les thèmes, à l'exception des activités humaines (impact sur l'activité agricole, mais pour lequel des mesures seront mises en œuvre), sont favorables au site de **Bouyouni / M'Tsangamouji** :

	SITE DE PAMANDZI	SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI
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 du territoire	●	●
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	●	●

● ● ● ● ● Des effets positifs aux effets négatifs

Au regard de son coût (7 milliards d'euros) et des contraintes qu'il engendre sur la continuité de la desserte aérienne du territoire mahorais (notamment la fermeture de l'aéroport pendant 18 mois au cours des travaux), **l'aménagement de la piste longue sur le site de Pamandzi n'apparaît pas viable.**

Ces éléments orientent aujourd'hui la réalisation de la piste longue et d'un nouvel aéroport sur le site de **Bouyouni / M'Tsangamouji.**

6.2. LES PROCHAINES ÉTAPES

Les prochaines étapes du projet sont les suivantes :

- du 2 septembre au 3 octobre 2025 se tient la consultation du public. Elle sera suivie, dans le mois qui suivra sa clôture du bilan de la concertation continue post-débat public, puis dans les deux mois d'une décision ministérielle qui décidera du principe et des conditions de poursuite du projet ;
- l'année 2026 sera consacrée aux procédures d'autorisations administratives et à la poursuite des acquisitions foncières, pour le lancement des travaux début 2027.



ANNEXES :

SOUS-DOSSIERS DE COMPARAISON DES SITES SUR LES THÈMES :

1. LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT ET LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

2-1. LA DESSERTE DU SITE

2-2. L'IMPACT SUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DE MAYOTTE

3. LA RESSOURCE EN EAU ET LA QUALITÉ DES EAUX

4. LES RISQUES NATURELS ET INDUSTRIELS

5. LES MILIEUX NATURELS ET LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

6. LES BESOINS ET LES RESSOURCES EN MATÉRIAUX

7. LES ACTIVITÉS HUMAINES (AGRICULTURE, PÊCHE, TOURISME ET LOISIRS)

8. LES COÛTS ET LA SOCIO-ÉCONOMIE




SOUS-DOSSIER RELATIF À L'ORGANISATION DU CHANTIER SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

FILMS EN FRANÇAIS, EN SHIMAORÉ ET EN KIBUSHI VENANT EN APPUI DE CES ÉLÉMENTS





TOUTE L'INFO SUR LA PISTE LONGUE

-  Le site internet www.pistelongue-mayotte.fr
-  La page Facebook « Piste longue de l'aéroport de Mayotte »
-  La chaîne Youtube « La piste longue de l'aéroport de Mayotte »

PARTICIPEZ AU PROJET !



www.pistelongue-mayotte.fr



Direction générale de l'Aviation civile
Aéroport de Mayotte - BP 6
97615 PAMANDZI

Représentant du maître d'ouvrage à Mayotte :
Christophe Masson,
délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte