



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile



5<sup>e</sup> VOLET

# DOSSIER DE PRÉSENTATION

Environnement et cadre de vie  
*Juillet 2022*

# DES ÉTUDES APPROFONDIES, PARTAGÉES AVEC LES ACTEURS

L'aéroport de Mayotte se situe au sein d'un milieu naturel d'exception à protéger, à la faune et à la flore riches, en particulier le lagon. Des habitations et une activité humaine sont également présentes à proximité. Les travaux préparatoires sur la piste longue prennent en compte ces enjeux, au moyen d'études approfondies engagées depuis 2020. Les premiers résultats disponibles sont détaillés dans ce dossier " 5ème volet ".

Les résultats présentés ici concernent le site de l'aéroport de Mayotte-Marcel Henry où sera implantée la future piste longue. Les enjeux environnementaux liés à l'extraction des matériaux nécessaires à la construction de la piste et leur transport jusqu'au site de l'aéroport, ainsi que les enjeux liés aux émissions de gaz à effet de serre du projet, seront traités dans de prochains dossiers.

## UNE DÉMARCHÉ D'INTÉGRATION DE L'ENVIRONNEMENT

Les études environnementales s'inscrivent, comme pour tout projet de l'ampleur de la piste longue, dans le **processus d'évaluation environnementale**. Cette démarche rend compte des effets potentiels ou avérés d'un projet sur l'environnement, dans l'objectif :

- d'**améliorer le projet** pour mieux intégrer les enjeux environnementaux et de santé ;
- d'**éclairer l'autorité administrative** sur la décision à prendre (rôle " d'aide à la décision " ) ;
- d'**informer le public et de le faire participer** à la prise de décision.

Dans le cadre de l'aménagement de la piste longue, des mesures seront mises en œuvre afin de préserver l'environnement. Définies en adéquation avec les enjeux environnementaux, ces mesures doivent permettre d'agir sur les impacts potentiels du projet pour, par ordre de priorité, **les éviter, les réduire ou les compenser**.

## LA MOBILISATION DE NOMBREUSES EXPERTISES ET RESSOURCES SCIENTIFIQUES

Afin de prendre en compte l'ensemble des domaines et enjeux concernés, les travaux préparatoires sur l'environnement mobilisent de nombreux spécialistes de bureaux d'études privés et publics mandatés par la DGAC : Ingerop, HR Wallingford, Espaces, Marex, Micropoda et le Cerema – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

**Ces experts ont travaillé sur toutes les thématiques en lien avec le projet :**

- le milieu physique, c'est-à-dire le contexte climatique et géologique, les risques naturels, les eaux superficielles et les eaux souterraines, la ressource en eau... ;
- le milieu naturel et la biodiversité, comprenant la biodiversité terrestre et maritime, les habitats, les espèces (faune et flore), les continuités écologiques... ;
- le milieu humain, prenant en compte le contexte démographique, les activités, l'urbanisation, les nuisances, la santé, les paysages ou encore le patrimoine culturel et archéologique.

**Les études sont également partagées et enrichies au fur et à mesure avec les différentes parties prenantes, réunies au sein de deux instances :**

- le **CSEE (comité de suivi des études écologiques)** qui regroupe depuis 2020 les principaux acteurs locaux et nationaux et les associations de protection de l'environnement de Mayotte, et

les associe étroitement aux études (voir ci-dessous le rôle et les acteurs du comité de suivi).

• **le comité technique environnement**, constitué des représentants de la Préfecture de Mayotte, de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de Mayotte, de l'Agence régionale de santé (ARS) Mayotte, du parc naturel marin de Mayotte et de la DGAC, maître d'ouvrage du projet de piste longue. Le comité technique valide au fur et à mesure la méthode et les rendus des études ;



Réalisation de l'état initial de l'environnement (description des habitats sous-marins).



Campagne de mesure de bruit (à l'aide de sonomètres comme ici) aux abords de l'aéroport.

## LE RÔLE DU COMITÉ DE SUIVI DES ÉTUDES ÉCOLOGIQUES

Le comité est sollicité de la manière suivante :

- il prend connaissance des résultats des études et des hypothèses ou scénarios du projet en vue d'apporter un éclairage préalable aux décisions sur les orientations ultérieures ;
- il permet au maître d'ouvrage de s'appuyer sur les expertises (guides méthodologiques, études locales) pour échanger notamment des informations à caractère scientifique (bibliographies, relevés, études, publications...);
- il valide les protocoles environnementaux (inventaires faune et flore) ;
- il contribue à la définition des mesures " E, R, C " (mesure d'évitement, de réduction, de compensation des impacts) et le cas échéant des mesures d'accompagnement du projet.

**Il est consulté aux étapes clés du projet, à savoir :**

- à l'issue du diagnostic produit dans le cadre de l'état initial, pour partager sur les enjeux hiérarchisés, les sensibilités, les vulnérabilités et les contraintes ;
- lors de la comparaison des scénarios pour le partage de l'analyse multicritères ;
- lors de l'évaluation des impacts et des mesures " E, R, C " et de l'estimation financière correspondante.

Les échanges avec les membres du comité de suivi ont permis d'enrichir les analyses conduites sur le projet, de les réorienter ou de les compléter.

## LES ACTEURS DU COMITÉ DE SUIVI DES ÉTUDES ÉCOLOGIQUES

**Sont notamment représentés dans le comité de suivi :**

- Le Parc naturel marin de Mayotte
- L'Office Français de la Biodiversité
- Le Conseil départemental de Mayotte
- Le Conseil économique, social et environnemental (CESE) de Mayotte
- Le Groupement d'intérêt scientifique du lagon de Mayotte
- Le Centre universitaire de formation et de recherche de Mayotte
- Le Groupe d'études et de protection des oiseaux de Mayotte (Gepomay)
- Les Naturalistes de Mayotte
- La fédération Mayotte Nature Environnement
- L'Union internationale de conservation de la nature, antenne de Mayotte
- Le Groupe Chiroptères Océan Indien
- Le Conservatoire botanique du Mascarin
- Le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres
- La Fédération mahoraise des associations environnementales
- Oulanga Na Nyamba (protection de l'environnement et des tortues marines) ...

# UN PROCESSUS D'ÉTUDE RIGOUREUX

Les études environnementales sont conduites selon un enchaînement rigoureux. Elles apportent aujourd'hui des éléments pour comparer entre eux les deux scénarios d'implantation de la piste longue.

Conformément au cadre légal et réglementaire pour la conduite de l'évaluation environnementale d'un projet (processus continu, itératif, progressif, sélectif et participatif), les études environnementales de la piste longue sont conduites **selon une démarche itérative d'optimisation** (c'est-à-dire qu'elle prend en compte l'environnement dans toutes les phases de la vie du projet) et selon une **vision systémique** (elle porte sur toutes les thématiques environnementales et leurs interactions sous la forme d'enjeux hiérarchisés, selon le principe de proportionnalité – son contenu est en relation avec l'importance du projet – et des incidences prévisibles sur l'environnement).

## Elles s'organisent en quatre étapes :

- la réalisation d'un " état initial de l'environnement ", c'est-à-dire d'un diagnostic de l'état actuel de l'environnement autour de l'aéroport ;
- sur la base de cet état initial, l'analyse des enjeux environnementaux présents sur le site et leur hiérarchisation ;
- à partir de ces enjeux, la comparaison des scénarios d'implantation de la piste longue pour chaque thème – milieu physique, milieu naturel et milieu humain ;
- enfin l'évaluation des impacts indirects, temporaires, permanents et cumulés et la définition des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts, conformément à la doctrine ministérielle, voire de mesures d'accompagnement du projet.

Le présent dossier synthétise les résultats des trois premières étapes, jusqu'à la comparaison des scénarios. La quatrième étape sera finalisée dans les mois qui viennent.

L'ensemble constituera *in fine* l'étude d'impact sur l'environnement, étude obligatoire pour tout projet d'infrastructure ou d'aménagement de l'ampleur de la piste longue, et pièce maîtresse du futur dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour bien orienter l'étude d'impact, la DGAC avait demandé en novembre 2020 un cadrage préalable à l'Autorité environnementale (Ae) et à l'Agence Régionale de Santé (ARS). Ce cadrage contribue à sécuriser le projet : les préconisations adressées au maître d'ouvrage par ces deux entités servent à mieux préparer et consolider l'étude d'impact. Elles ont permis de définir le degré de précision des études spécifiques à conduire. L'ensemble des recommandations de l'Ae et de l'ARS ont été intégrées aux études et font l'objet d'un suivi spécifique par le maître d'ouvrage afin que toutes les réponses leur soient apportées.

Une fois terminée, l'étude d'impact sera présentée à l'Ae et à l'ARS, pour avis simple qui portera sur la qualité de l'étude et proposera des recommandations pour la suite du projet. En parallèle, le parc naturel marin de Mayotte formulera un avis conforme, dont les prescriptions devront être obligatoirement prises en compte.

## LES 2 SCÉNARIOS COMPARÉS

La comparaison est établie pour les deux scénarios issus du débat public, avec les deux longueurs de piste étudiées : une longueur de 2 600 mètres et une longueur optimisée de 2 510 mètres.

### SCÉNARIO 1



#### Ce scénario 1 issu du débat public prévoit :

- un allongement de la piste actuelle au sud d'environ 400 m
- puis la création d'une piste convergente d'une longueur de 2600 m
- un remblai-digue, supportant la piste, de longueur 2900 m et de largeur 210 m

### SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ



#### Le scénario 2 issu du débat public est optimisé avec :

- la création d'une piste convergente d'une longueur d'au moins 2510 m, sans allongement préalable de la piste actuelle,
- un remblai-digue, supportant la piste, d'une longueur d'au moins 2690 m et d'une largeur de 150 m

# LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET

## LE MILIEU PHYSIQUE

Les principaux enjeux concernent le contexte géologique et climatique, les risques naturels, la ressource en eau et la qualité des eaux marines, et l'approche hydrodynamique et sédimentaire. Ils sont décrits dans ces pages et comparés selon les scénarios.

Ces enjeux ont été détaillés dans le dossier de présentation des risques naturels. Pour rappel il s'agit **d'enjeux forts**, qui sont la conséquence :

- du phénomène de subsidence des îles de l'archipel de Mayotte (c'est-à-dire leur lent affaissement dans le lagon) et des risques accrus de séismes et de tsunamis avec le nouveau volcan sous-marin Fani Maroé, qui a émergé au fond de l'océan en 2018 à 50 kilomètres à l'est de Petite-Terre ;
- de la hausse du niveau de la mer due à la subsidence de l'île et au changement climatique ;
- des vagues engendrées par des cyclones ou des tsunamis plus importantes et plus puissantes à l'avenir.

Ces enjeux sont pris en compte de manière équivalente dans les différents scénarios.

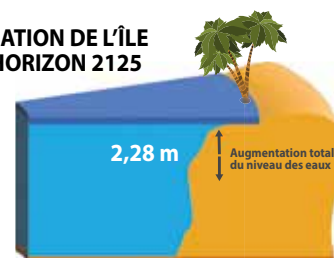
### SITUATION DE L'ÎLE EN 2018



La subsidence  
(enfouissement de l'île)  
**0,78 m**

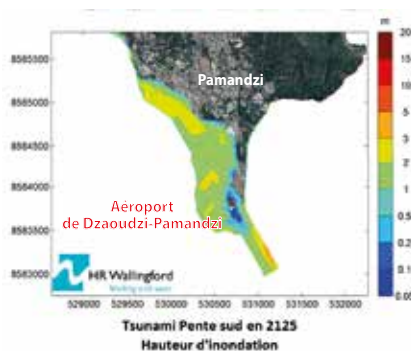
le changement climatique  
(hausse du niveau de la mer)  
**1,50 m**

### SITUATION DE L'ÎLE À L'HORIZON 2125



- La hausse du niveau de la mer due à la poursuite de l'enfoncement (subsidence) de l'île avec le nouveau volcan Fani Maoré et au changement climatique : + 2,28 mètres d'ici à 100 ans

Simulation d'un tsunami  
hauteurs d'inondation en  
**2125**



- Des vagues engendrées par des cyclones ou des tsunamis plus importantes et plus puissantes dans l'avenir

### PLUS D'INFOS

Le dossier sur les risques naturels à consulter sur [www.pistelongue-mayotte.fr](http://www.pistelongue-mayotte.fr)

## LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES NATURELS

L'extrémité nord de la future piste longue a un effet "barrière", qui contribuera à une protection du littoral de Pamandzi face au risque de submersion par des houles cycloniques ou des tsunamis. Cette protection est d'autant plus étendue que la piste s'allonge vers le nord. **De ce point de vue le scénario 2 est plus favorable que le scénario 1** et, au sein du scénario 2, une longueur de piste de 2 600 mètres est très légèrement plus favorable qu'une longueur de piste de 2 510 mètres.

Le scénario 1 prévoit dans sa première étape un allongement de la piste actuelle sur la mer au sud, sur une longueur de 400 mètres. Comme l'ont montré les travaux préparatoires sur les risques naturels, **cette extrémité sud du scénario 1 ne peut pas être techniquement protégée d'un tsunami important.**



## LA RESSOURCE EN EAU ET LA QUALITÉ DES EAUX MARINES

La préservation des masses d'eau superficielles et souterraines, la préservation de la qualité de l'eau et des installations de captage d'alimentation en eau potable sur Petite-Terre, ainsi que la préservation des masses d'eau marines autour de l'aéroport, représentent des enjeux majeurs.

Le site de l'aéroport est en partie concerné par le périmètre de protection rapprochée zone complémentaire (PPRZC)<sup>1</sup> du captage de Moya, qui est une prise d'eau en mer, ensuite traitée par l'usine de dessalement de Pamandzi. Des dispositions impératives devront être prises durant les périodes de travaux de construction et durant toute l'exploitation de la future piste longue pour préserver la qualité de cette ressource, ainsi que celle des eaux marines. **Le fort enjeu de préservation des eaux est équivalent quel que soit le scénario et les dispositions à prendre seront identiques.**

Des risques de transport de pollutions par les eaux pluviales existent. Il sera indispensable de prendre en compte ces eaux de ruissellement dans tous les scénarios. **L'enjeu est d'autant plus important dans le scénario 2** que les eaux de ruissellement pourraient se concentrer davantage dans la "rade de Sandravangue", espace maritime resserré entre la nouvelle et l'ancienne piste, situé face au quartier Sandravangue de Pamandzi.



<sup>1</sup> Les captages d'alimentation en eau pour la consommation humaine disposent de périmètres de protection immédiate, éloignée ou rapprochée. Ces périmètres sont destinés à protéger les captages et leur environnement proche des risques de pollutions ponctuelles ou diffuses.

## L'APPROCHE HYDRODYNAMIQUE ET SÉDIMENTAIRE



L'allongement de la piste actuelle sur la mer au sud **dans le scénario 1 présente plusieurs impacts significatifs** sur les courants de marée locaux et la propagation des houles sur les faces est-ouest de l'extension de la piste, jusqu'à Petit-Moya à l'est. Cet allongement pourrait modifier sensiblement l'équilibre sédimentaire de la plage.

Le scénario 2 venant se positionner sur l'extrémité sud de la piste actuelle, sans extension sur la mer au sud, **ne présente pas les impacts du scénario 1** mentionnés ci-dessus. Par contre, la rade de Sandravangue y est plus

allongée et plus resserrée que dans le scénario 1, avec **un risque plus fort d'envasement du fond marin à cet endroit.**

## POINTS CLÉS DE LA COMPARAISON - LE MILIEU PHYSIQUE

	SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ PISTE DE 2 600 m	SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ PISTE DE 2 510 m
Contexte géologique et climatique	Enjeux identiques pour la subsidence et les effets du changement climatique		
Ressource en eau et qualité des eaux marines	Enjeux identiques pour la préservation de la ressource en eau potable et la qualité des eaux marines		
		Sensibilité accrue à la qualité des eaux de ruissellement en raison de la « rade de Sandravangue » plus allongée et plus resserrée	
Risques naturels (tsunamis, houles cycloniques)	Impossibilité technique de protéger l'extrémité sud de la piste longue	La piste longue plus avancée vers le nord protège davantage le littoral de Pamandzi. La piste de 2 600 mètres offre une protection légèrement plus importante	La piste longue plus avancée vers le nord protège davantage le littoral de Pamandzi
Approche hydrodynamique et sédimentaire	Impacts significatifs sur les courants et la propagation des houles ainsi que sur la plage de Petit-Moya		
	Risque d'envasement du fond de la « rade de Sandravangue » plus élevé dans le scénario 2		

# LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET

## LE MILIEU NATUREL MARIN

Les principaux enjeux concernent les pressions sur le milieu, les habitats et le fonctionnement écologique ainsi que les espèces dominantes, remarquables et protégées. Ils sont décrits ci-dessous et comparés selon les scénarios.

### DES PRESSIONS IMPORTANTES SUR LE MILIEU



Le milieu marin autour de l'aéroport souffre d'une pression grandissante due aux activités humaines dans le lagon, mais aussi sur terre.

Diverses pressions sont exercées sur les milieux naturels et la biodiversité marine. Elles se traduisent par :

- une dégradation de la qualité des eaux littorales en raison des rejets mal ou non traités issus de l'assainissement, des rejets de l'usine de dessalement d'eau de Pamandzi et dans une moindre mesure des intrants chimiques de l'activité agricole et de la pollution du transport maritime. En particulier, des buses de rejet d'eaux pluviales

aboutissent au niveau de la " rade de Sandravangue " ;

- un engorgement du lagon et une prolifération des algues, en lien avec des apports de terre dus à l'érosion des terrains nus et des zones urbanisées ;
- une pollution par les déchets charriés par les cours d'eau ou issus des activités littorales – des déchets d'origine plus lointaine (Chine, marine marchande) sont également présents ;
- des destructions de milieux en raison de l'urbanisation et de l'agriculture, avec des impacts forts sur les mangroves ou les herbiers (prairies sous-marines) ;
- des conflits d'usages et une dégradation des écosystèmes due à l'activité de plongée, pratiquée notamment sur le site du Tombant des aviateurs, et à la pêche traditionnelle et professionnelle.

Le changement climatique a également des effets : montée des eaux, réchauffement ou acidification des eaux, événements climatiques dévastateurs...

Cette situation et ces enjeux **seront pris en compte dans tous les scénarios.**

## LES HABITATS ET LE FONCTIONNEMENT ÉCOLOGIQUE

Des habitats remarquables sont présents autour de l'aéroport. Ils remplissent des fonctions écologiques majeures en tant que zones de repos, nurseries ou réserves alimentaires de nombreuses espèces. Il s'agit principalement des herbiers à phanérogames marines (prairies sous-marines de plantes à fleurs), des mangroves à palétuviers, des récifs coralliens. Des plages de ponte de tortues marines, plus éloignées de l'aéroport, se situent sur la côte sud-est de Petite-Terre.

Avec son extension dans la mer sur 400 mètres vers le sud, **le scénario 1 est globalement le scénario le plus pénalisant pour ces fonctions.**

Il va en effet aboutir au recouvrement du platier du récif barrière (récif corallien). En conséquence, **plusieurs hectares d'herbiers, indispensables pour l'alimentation de nombreuses espèces, seront recouverts.** Ces zones d'herbiers sont aussi considérées comme des sites majeurs de l'archipel de Mayotte pour l'alimentation des tortues et des dugongs.

**Le scénario 2, en partant de l'extrémité actuelle de la piste, réduit significativement cet impact** sur ces habitats essentiels. Seule une partie de l'herbier situé au large de la ville de Pamandzi, aujourd'hui dans un stade de dégradation et d'envasement avancé, serait recouverte.

Le fonctionnement écologique du lagon pourrait également **souffrir du prolongement de la piste actuelle dans le scénario 1**, en raison d'effets qui restent difficiles à appréhender : la modification de la dynamique hydro-sédimentaire pourrait avoir des conséquences sur les écosystèmes, notamment sur les herbiers marins. Des contraintes géologiques sont également liées à la présence proche du Tombant des aviateurs, vertical sur plus de 100 mètres de profondeur.

Par ailleurs, **les scénarios 1 et 2 pourraient conduire à la destruction de quelques poches très fragmentées de mangroves** dans la partie centrale de la future piste longue. Des mesures de compensation, de type replantation, devront être trouvées.



## LES ESPÈCES PROTÉGÉES (FAUNE ET FLORE)

Des espèces protégées sont présentes dans le lagon de Mayotte et sur la côte océanique. Les plus concernées sont les tortues marines (verte et imbriquée essentiellement) et le dugong, des espèces remarquables de phanérogames marines (plantes à graines) présentes dans les herbiers, ainsi que des invertébrés, la raie pastenague, et plusieurs espèces de coraux classées vulnérables. Dauphins et baleines à bosse sont présents au large de Petite-Terre, mais ils ne fréquentent pas le secteur concerné par le projet, très proche de la côte.

Les différents scénarios ont des impacts mais ces derniers sont **nettement plus importants dans le scénario 1** en raison de l'extension de la piste au sud. En particulier, cette extension recouvrirait d'importantes surfaces d'herbiers, qui sont des zones d'alimentation et de repos des tortues et des dugongs, et pourrait détruire des espaces sur la pente externe du récif barrière, riche en coraux.



Tortue verte s'alimentant sur le platier du récif barrière



Mangrove à palétuviers au nord-est de l'aéroport (à Titi Moya)



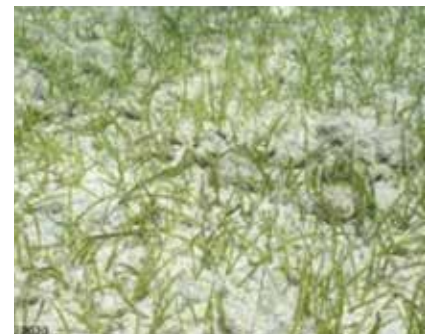
Massif de la pente externe du récif barrière riche en coraux



Raie pastenague à queue de vache sur une pente du récif barrière



Dugong se nourrissant dans un herbier



Herbier

## POINTS CLÉS DE LA COMPARAISON - LE MILIEU NATUREL MARIN

	SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ PISTE DE 2 600 m	SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ PISTE DE 2 510 m
Usages et pressions	Enjeux identiques, le secteur est déjà aujourd'hui fortement anthropisé (soumis à l'influence des activités humaines)		
Habitats et fonctionnement écologique	Impacts forts voire rédhibitoires du prolongement de la piste actuelle au sud (recouvrement des herbiers notamment)	Impacts significativement moins importants (pas de prolongement de la piste actuelle au sud)	
Espèces protégées	Impacts forts voire rédhibitoires du prolongement de la piste actuelle au sud sur les herbiers et les pentes externes du récif barrière	Impacts significativement moins importants (pas de prolongement de la piste actuelle au sud)	

# LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET

## LE MILIEU NATUREL TERRESTRE

Les principaux enjeux concernent les pressions sur le milieu, les habitats et le fonctionnement écologique et les espèces protégées remarquables. Ils sont décrits ci-dessous et comparés selon les scénarios.

### I UNE FORTE ANTHROPISATION

Le secteur autour de l'aéroport est caractérisé de longue date par une forte anthropisation, c'est-à-dire une influence des activités humaines, avec la présence de l'urbanisation (ville de Pamandzi), de l'aéroport, d'une exploitation agricole marquée et d'activités économiques et de loisirs. Les secteurs bâtis ou artificialisés (ville, aéroport, routes) occupent plus de 90 % de l'espace dans la partie sud de Petite-Terre.

Des pressions, de type pollutions ou destructions, s'exercent. De plus, les habitats côtiers sont exposés au recul du trait de côte (avec l'érosion, la mer progresse sur l'espace continental), et cela participe aussi à réduire leur surface.

Cette situation et ces enjeux **seront pris en compte dans tous les scénarios.**



Vues générales du site : vers le nord de l'aéroport (urbanisation de Pamandzi et de Dzaoudzi-Labattoir à l'arrière-plan) et vers l'ouest (secteur artificialisé de l'aéroport et littoral le long de la piste actuelle).

## LES HABITATS ET LE FONCTIONNEMENT ÉCOLOGIQUE

En dehors des secteurs anthropisés, les habitats naturels à enjeu sont présents mais à l'état de relique, sur des surfaces réduites le long du littoral : il s'agit principalement de petites poches de mangroves et de végétations de plage de sable : arbustes, fourrés secs et arbres isolés.

L'enjeu le plus fort concerne la mangrove en raison de sa raréfaction à l'échelle de Mayotte et de l'utilité de ce milieu pour des espèces végétales ou animales indigènes.

Comme cela a été évoqué pour le milieu marin, **les scénarios 1 et 2 pourraient conduire à la destruction de quelques poches de mangrove** dans la partie centrale de la future piste longue. Des mesures de compensation, en particulier en replantant, devront être trouvées. La mangrove de Petit Moya, située au nord-est de l'aéroport, ne devrait pas être concernée directement par les scénarios.

**Tous les scénarios ont des impacts sur des aires de reproduction ou de stationnement d'oiseaux**, principalement dans la zone littorale à l'ouest, en partie centrale de la future piste longue. Du fait de son effet d'emprise plus importante sur le rivage de cette partie centrale, **le scénario 1 est le plus pénalisant**, tandis que le scénario 2 présente le plus faible impact sur cette zone.

**Tous les scénarios**, en raison de la longueur de piste et de sa hauteur (qui variera de 7 à 8 mètres environ au-dessus du niveau moyen de la mer), créeront **un obstacle aux déplacements d'espèces et une rupture de corridors écologiques**, ou axes de déplacements, en particulier pour certains oiseaux et chauve-souris. Le scénario 2 avec une longueur de 2 510 mètres a un impact un peu moins important.

## LES ESPÈCES PROTÉGÉES (FAUNE ET FLORE)

Des espèces remarquables, rares ou menacées, sont présentes autour de l'aéroport :

- pour la faune, principalement des oiseaux et notamment des oiseaux de rivage (sternes, crabiers blancs...) et des chiroptères (chauve-souris). Une espèce d'oiseau en danger est présente : le **Héron de Humblot**, oiseau endémique de Madagascar, des Comores et de Mayotte. Il fréquente le littoral à l'est de l'aéroport ;

- pour la flore, des espèces végétales protégées, qui se trouvent surtout sur le rivage Est. Cinq espèces sont protégées : quatre arbres, et une liane. On recense en particulier à l'Est **l'habitat unique de l'espèce vulnérable Sophora Tomentosa** et sur le rivage ouest **Xylocarpus granatum**, un palétuvier de mangroves et de zones littorales.



**Tous les scénarios ont des impacts sur ces espèces végétales et animales. L'impact est plus important dans le scénario 1** du fait de son emprise terrestre plus conséquente en partie centrale.

Le projet cherchera à minimiser au maximum les impacts. La préservation des habitats et des stations, c'est-à-dire des sites où croissent les plantes, devra être recherchée et des mesures de compensation seront mises en œuvre chaque fois que nécessaire.



*Xyloparcus granatum*



*Sophora tomentosa*



*Héron de Humblot*



*Sterne*

## POINTS CLÉS DE LA COMPARAISON - LE MILIEU TERRESTRE

	SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ PISTE DE 2 600 m	SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ PISTE DE 2 510 m
Usages et pressions	Enjeux identiques, le secteur est fortement anthropisé (soumis à l'influence des activités humaines)		
Habitats et fonctionnement écologique	Impacts plus importants, principalement dans la partie centrale à l'ouest sur les poches de mangrove et sur des habitats d'oiseaux de rivage	Impacts moindres sur les habitats en partie centrale de la piste	
	Obstacle aux déplacements d'animaux (Sterne, chauve-souris en particulier)	Impacts un peu moindres sur les déplacements d'animaux en raison d'une piste plus courte	
Espèces protégées	Impacts plus importants, principalement dans la partie centrale à l'ouest	Impacts moindres sur les habitats en partie centrale de la piste	

# LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET

## LE MILIEU HUMAIN

Les principaux enjeux concernent les activités humaines, la qualité de l'air, l'ambiance sonore et l'impact visuel du projet. Ils sont décrits dans ces pages et comparés selon les scénarios.

### LES ACTIVITÉS HUMAINES

Le secteur de l'aéroport est un lieu d'habitation, d'activités agricoles, économiques et de loisirs et de déplacements terrestres, aériens et maritimes.

La population de Petite-Terre (environ 30 000 habitants) est concentrée dans les communes de Dzaoudzi-Labattoir (environ 18 000 habitants) et de Pamandzi (environ 11 000 habitants), situées immédiatement au nord de l'aéroport.

Sur le plan économique, les activités les plus représentées autour de l'aéroport, qui sont dynamisées par la présence de cet équipement majeur, sont le commerce et la restauration.

Le potentiel touristique et de loisirs de Pamandzi est lié à son patrimoine naturel (lagon, plages, collines préservées...). Un projet hôtelier est en cours de construction à l'aéroport de Mayotte-Marcel Henry. Les habitants de Pamandzi accèdent directement au littoral et à la mer pour des activités comme la pêche (amarrage des bateaux), des activités nautiques (canoé, paddle...) ou la baignade par la rue de la Plage.

**Les scénarios auront deux types d'impacts :**

- sur les activités de restauration et d'hébergement présents sur le littoral à l'ouest de Pamandzi : **la perception de l'évolution du cadre de vie** (création de la " rade de Sandravangue " et fermeture visuelle de l'espace avec la piste longue) **dépendra des activités qui seront rendues possibles sur cette rade, en particulier dans le scénario 2 ;**
- sur les activités touristiques et de loisirs : l'extension de la piste au sud prévue **dans le scénario 1 réduira de manière importante l'accessibilité aux sites de plongée sous-marine**, notamment le Tombant des aviateurs. Il sera nécessaire de vérifier si les activités de pêche, de plaisance ou de baignade seraient **pénalisées le long du littoral de Pamandzi par le scénario 2**, en raison de la proximité de la piste longue par rapport à la côte et de la création de la " rade de Sandravangue ".



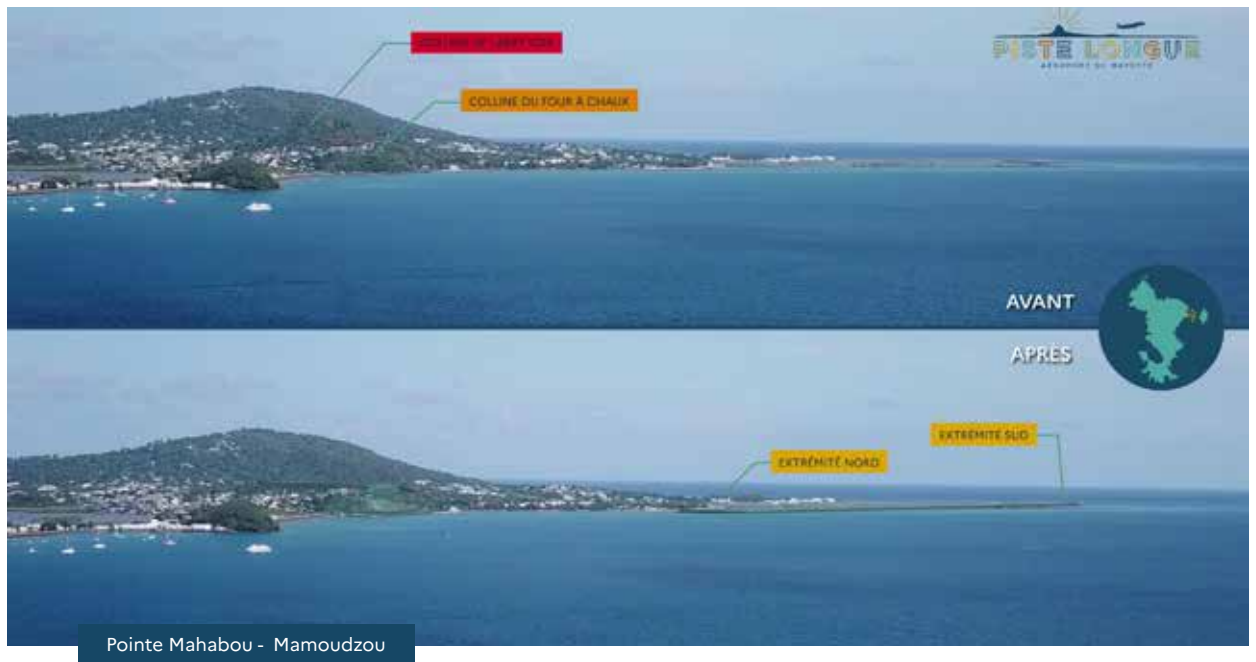
Rue du Commerce à Pamandzi / Rue de la Plage à Pamandzi (quartier de Sandravangue).

## LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

Le projet va principalement amener à modifier les perceptions paysagères et les vues proches et lointaines. Les modifications des perceptions seront dues à :

- l'extension de la piste au sud dans le scénario 1 ;
- la fermeture visuelle à partir du littoral ouest de Pamandzi dans le scénario 2.

Sur le plan du patrimoine, plusieurs vestiges sont identifiés sur le site de l'aéroport dans la carte archéologique de Mayotte. **Ces enjeux seront pris en compte de manière identique dans tous les scénarios** : une démarche d'archéologie préventive sera mise en œuvre en préalable aux travaux.





Lagon - Direction passe en S



Rue de la plage - Pamandzi



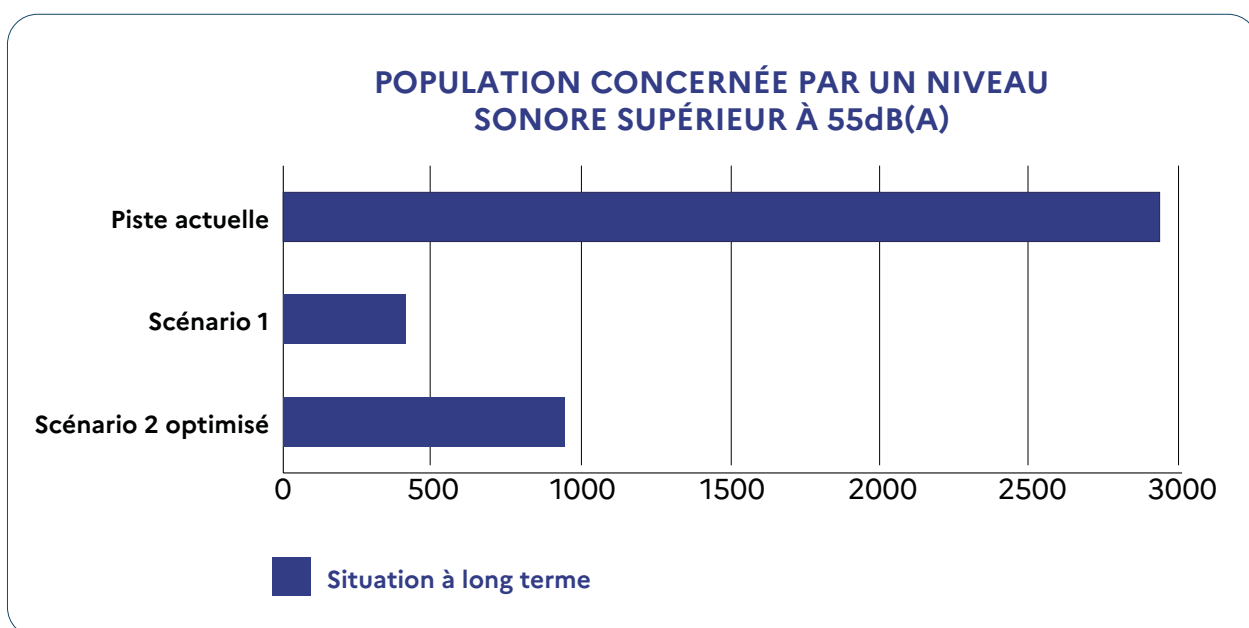
Îlot Fongoujou - Dzaoudzi

## LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

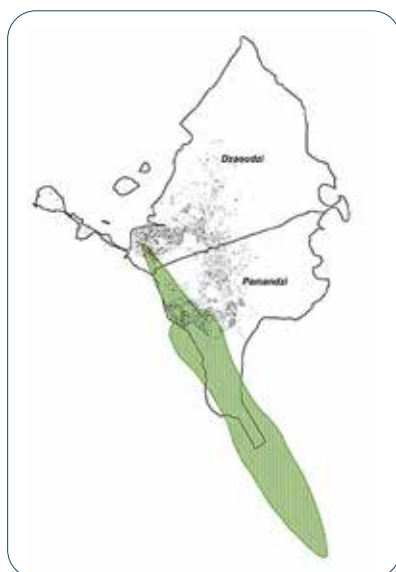
Deux campagnes de mesures de la qualité de l'air ont été réalisées au cours des travaux préparatoires du projet, au printemps puis à l'été 2021. Elles ont mis en évidence une bonne qualité de l'air, avec notamment des teneurs ou concentrations en polluants des transports (NO<sub>2</sub> – dioxyde d'azote et benzène) relativement faibles.

**L'impact des scénarios devrait être positif pour ce qui concerne les poussières** soulevées au décollage et à l'atterrissage des avions : la piste convergente éloignera en effet les aéronefs des habitations de Pamandzi.

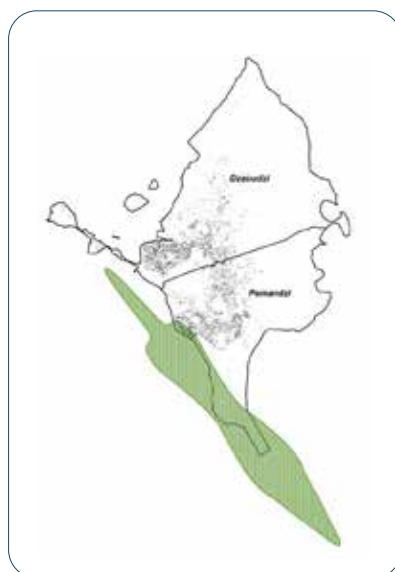
Les habitants de Pamandzi sont aujourd'hui soumis au bruit des avions, les niveaux sonores dus aux activités aériennes étant plus importants au Nord de la piste, où se trouvent les zones habitées. **Les scénarios apportent de ce point de vue une nette amélioration** : avec la piste convergente, les avions ne survoleront plus les zones habitées de Pamandzi. **La piste convergente du scénario 1 étant plus éloignée des habitations, ce scénario est celui qui apporte le plus grand bénéfice.**



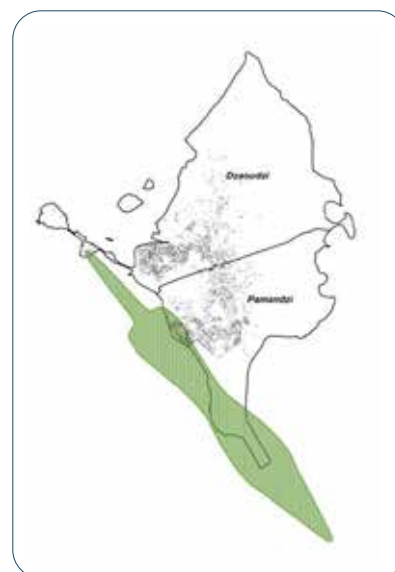
Carte des niveaux sonores dans la situation actuelle, dans le scénario 1 et dans le scénario 2 optimisé. Population concernée à long terme par un niveau supérieur à la valeur de référence de 55 dB(A)



S0 - Piste actuelle



Scénario 1



Scénario 2 optimisé



## POINTS CLÉS DE LA COMPARAISON - LE MILIEU HUMAIN

	SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ PISTE DE 2 600 m	SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ PISTE DE 2 510 m
Activités humaines	Réduction de l'accessibilité aux sites de plongée sous-marine	Impacts potentiels (restant à vérifier) sur les activités sur le littoral de Pamandzi (restauration, baignade, pêche...) en raison notamment de la création de la « rade Sandravanque »	
Cadre de vie des habitants	Impacts positifs identiques sur les poussières et sur l'ambiance sonore : avec la piste convergente, les activités aériennes s'écartent des zones habitées		
	Avantage au scénario 1, le plus éloigné des zones habitées		
Paysage et patrimoine	Impact visuel de l'extension de la piste au sud	Impact visuel sur le littoral de Pamandzi	Impact visuel légèrement moindre sur le littoral de Pamandzi (piste plus courte)
	Enjeux identiques concernant les vestiges archéologiques		



## À RETENIR DES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

- Les comparaisons thème par thème montrent que le scénario 2 présente un moindre impact. Spécifiquement, l'extension de la piste actuelle au sud prévue dans le scénario 1 apparaît difficilement acceptable du point de vue écologique : recouvrement de surfaces très importantes d'herbiers sous-marins, atteintes au récif barrière (coraux), potentiellement modification de la dynamique hydro-sédimentaire qui pourrait avoir des conséquences pour les écosystèmes, proximité du Tombant des aviateurs induisant de fortes contraintes géologiques et réductions importantes des surfaces d'habitats pour la faune et la flore terrestres en partie centrale.
- Au sein du scénario 2, la solution d'une piste optimisée de 2 510 mètres apparaît plus favorable qu'une piste de 2 600 mètres : elle représente un obstacle un peu moins important pour les déplacements d'animaux (oiseaux, chauve-souris), son impact visuel est moindre sur le littoral de Pamandzi.
- Tous les scénarios apportent, avec la piste convergente plus éloignée des zones urbanisées que la piste actuelle, des améliorations en termes de nuisances sonores et de qualité de l'air pour les habitants de Pamandzi : les habitants seront moins exposés qu'aujourd'hui au bruit et aux émissions de poussières lors des décollages des avions.
- Le scénario 2 contribue à protéger le littoral de Pamandzi des risques de submersion par des tsunamis ou des houles cycloniques.
- Une attention particulière devra être apportée au traitement de la " rade de Sandravanque ", c'est-à-dire de l'espace maritime resserré que le projet créera entre la nouvelle et l'ancienne piste au niveau de Pamandzi. Il s'agira à cet endroit de concilier les différents enjeux : faune et flore, activités humaines, impact visuel, qualité sanitaire, écoulement des eaux, sédimentation...

**"D'un point de vue environnemental, le scénario 2 apparaît ainsi globalement plus favorable."**



**Restez informés et faites part de votre avis !**

**@ [www.pistelongue-mayotte.fr](http://www.pistelongue-mayotte.fr)**

**f Piste longue de l'aéroport de Mayotte**



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

**Direction générale de l'Aviation civile**  
La Maison du projet  
Rue des Jardins  
97615 PAMANDZI

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