



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



VOLET 2-2

DOSSIER DE COMPARAISON DES SITES



*L'impact du déplacement de l'aéroport
sur l'aménagement et le développement de Mayotte*

Août 2025

L'ÉTUDE DE L'IMPACT DU DÉPLACEMENT DE L'AÉROPORT SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les études complémentaires menées ont permis de comparer thème par thème les deux sites d'implantation possible de la piste longue, à Pamandzi et à Bouyouni / M'Tsangamouji. Le présent dossier de comparaison « volet 2-2 » décrit les impacts du déplacement potentiel de l'aéroport sur l'aménagement et le développement de Mayotte.

L'étude s'est intéressée au déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji et a pris en compte la situation existante et l'ensemble des développements et des aménagements prévus à court et moyen terme à Mayotte.

Pour cela, elle s'est appuyée sur les documents de planification du territoire, en particulier le Schéma d'aménagement régional (SAR) de Mayotte, qui est en cours d'élaboration, le Plan global transports et déplacements (PGTD), le Schéma directeur de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII), le Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL), le Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) et le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Le SAR est le document structurant sur l'aménagement de Mayotte, car il articule toutes ces thématiques (voir encadré ci-dessous).

L'étude de l'impact du déplacement de l'aéroport sur l'aménagement et le développement de Mayotte a donné lieu à :

- l'analyse du contexte de Mayotte et des documents de planification ;
- l'évaluation de **tous les impacts d'un déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji**, en les comparant aux objectifs du projet de SAR, en particulier ceux qui concernent le développement économique, les mobilités et les transports, la préservation et la mise en valeur des espaces naturels, aquatiques et maritimes et l'urbanisation et l'agriculture ;
- l'approfondissement de ces impacts, en intégrant les impacts sur l'économie et l'aménagement de Petite-Terre d'un déplacement de l'aéroport sur Grande-Terre et la reconversion du site actuel de l'aéroport de Pamandzi.

LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL (SAR)

Ce document, en cours d'élaboration, définit la stratégie d'aménagement de Mayotte. Il fixe les orientations à moyen terme en matière de développement durable, de mise en valeur du territoire et de protection de l'environnement. Dans sa version actuelle, le projet de SAR prend en compte une piste longue sur le site de Pamandzi, sur Petite-Terre.

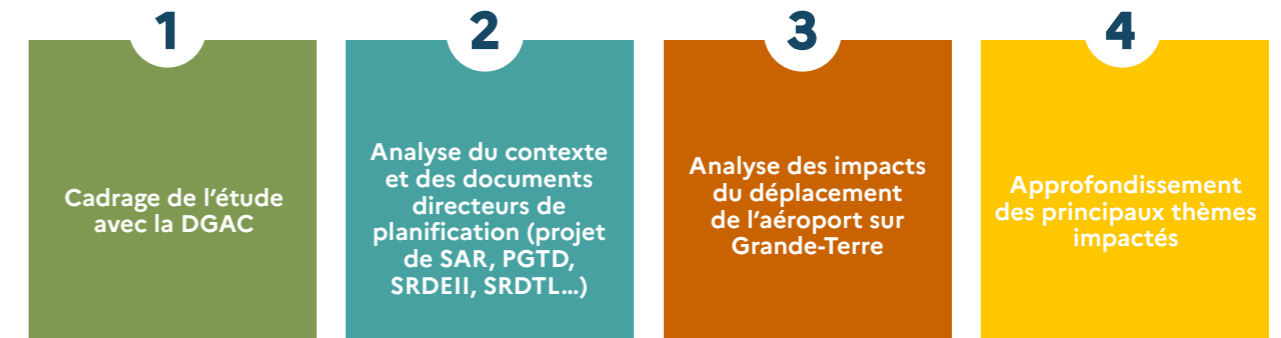
LES 6 OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU PROJET DE SAR POUR L'AMÉNAGEMENT DE MAYOTTE À L'HORIZON 2050

- ▶ Rééquilibrer l'armature territoriale
- ▶ Proposer un nouveau modèle d'urbanisation mahorais
- ▶ Réorganiser la mobilité mahoraise, initier une nouvelle pratique de l'île pour tous les usagers
- ▶ Un territoire au service de ses habitants
- ▶ Créer les conditions d'un développement économique endogène
- ▶ Définir les conditions de préservation et de mise en valeur des espaces naturels, aquatiques et maritimes



LES ÉTAPES DE L'ÉTUDE

L'étude de l'impact du déplacement de l'aéroport sur l'aménagement et le développement de Mayotte s'est déroulée en 4 étapes :



LES ACTEURS DE L'ÉTUDE

- Maître d'ouvrage : **DGAC** (Direction générale de l'aviation civile, sous-direction des aéroports de la direction du transport aérien)
- Conduite des études techniques : **DGAC** (Direction générale de l'aviation civile, service national d'ingénierie aéroportuaire)
- Bureau d'études : **SETEC International**
- Le **CAUE (Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement) de Mayotte**. Le CAUE a mené une étude urbaine et de logement, qui a été intégrée à l'étude globale sur l'impact du déplacement de l'aéroport sur l'aménagement et le développement de Mayotte
- Le **Comité de suivi des études de desserte et d'aménagement du territoire**. La méthodologie et les résultats successifs de l'étude ont été partagés avec les membres du comité au cours de l'année 2023. Le comité de suivi est composé :
 - de la DGAC
 - du **Département de Mayotte**
 - des **cinq intercommunalités** de Mayotte : Communauté d'agglomération Dombeni-Mamoudzou (CADEMA), Communauté d'agglomération du Grand Nord de Mayotte, Communauté de communes de Petite-Terre, Communauté de communes du Centre-Ouest, Communauté de communes du Sud
 - des **services de l'État**, dont le Secrétariat général pour les affaires régionales (SGAR) de Mayotte et la Direction de l'environnement, de l'aménagement, du logement et de la mer à Mayotte (DEALM).



Crédit photo : Jean-Pierre Dalbéra - Creative Commons

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'étude a évalué l'impact du déplacement de l'aéroport sur le rééquilibrage de l'armature territoriale de Mayotte, aujourd'hui concentrée sur l'est de l'archipel, et sur le développement économique et touristique. L'impact du déplacement de l'aéroport sur l'économie de Petite-Terre a également été analysé.

LA CONTRIBUTION DU PROJET AU RÉÉQUILIBRAGE DU TERRITOIRE VERS UN TERRITOIRE MULTIPOLAIRE

Le territoire de Mayotte est aujourd'hui **centré sur son chef-lieu, Mamoudzou, et le pôle urbain qu'il constitue avec Koungou, Dembéli, Dzaoudzi et Pamandzi**. Ce pôle regroupe l'essentiel **des services et des emplois**. Le fonctionnement de l'archipel se trouve ainsi **concentré sur à peine 20 km², soit 5 % du territoire**. Certains pôles urbains secondaires sont en croissance mais leur densité n'est pas encore assez importante pour faire évoluer cette situation.

L'objectif du projet de SAR est de **rééquilibrer le développement de Mayotte**. Pour cela, il prévoit que Mayotte devienne **un territoire multipolaire**, réorganisé autour de **nouvelles centralités** qui contribueront de manière complémentaire au développement de l'île.

Le projet de SAR définit les espaces suivants, chacun ayant une vocation principale :

- **le pôle supérieur de développement de l'est, constitué par Dembéli, Mamoudzou et Koungou** : l'objectif est de désengorger la zone sans pour autant la vider de ses équipements et de ses activités économiques ;
- **le pôle supérieur de développement du centre-ouest, autour de Sada, Chiconi, Ouangani et Tsingoni** : l'objectif est une ville nouvelle accueillant les fonctions supérieures de l'île au niveau administratif, économique, éducatif, de santé et de service ;
- **la baie de Bouéni** : le positionnement de la baie se fera autour de la nature, du sport, des loisirs et de l'écotourisme ;
- **le nord et le pôle de Longoni** : cet espace a pour vocation d'être la porte d'entrée et de sortie des marchandises et le point de redistribution de ces marchandises dans l'archipel ;
- **Petite-Terre** : le projet de SAR affirme ce territoire comme une zone historique, patrimoniale et touristique et comme un pôle de développement de la pêche, des sciences de la mer et du volcanisme ;
- **le sud** : il est une zone de développement touristique privilégié en raison de l'importance de son patrimoine culturel, historiques et naturel ;
- **le nord-ouest** : il est une zone de développement touristique privilégié en raison de l'importance de son patrimoine naturel.

UN AXE ÉCONOMIQUE NORD-SUD

Pour irriguer l'ensemble de l'île depuis le port de Longoni, le projet de SAR suggère la **création et/ou l'amélioration de l'axe routier Nord-Sud passant par la zone de Combani et Coconi** (futur pôle du Centre-Ouest) et **par le secteur de Chirongui** (support du développement économique et touristique de la baie de Bouéni et du Sud).

L'objectif est aussi que les futures zones de développement économique s'organisent le long de cet axe.



LES EFFETS DU DÉPLACEMENT DE L'AÉROPORT SUR LE RÉÉQUILIBRAGE TERRITORIAL

Le site actuel de l'aéroport à Pamandzi

Si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu pour réaliser le projet, l'aéroport de Pamandzi fera l'objet d'une reconversion (voir page 7).

La reconversion du site aéroportuaire n'a pas d'effet en elle-même sur le rééquilibrage de Mayotte, mais elle contribue au renforcement de la vocation de Petite-Terre et à l'objectif de désengorgement du pôle urbain de **Mamoudzou-Dzaoudzi-Pamandzi** en soulageant la zone d'une partie de ses trafics.

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji

Créer la piste longue et un nouvel aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji **s'inscrit parfaitement dans l'objectif d'un territoire multipolaire et du rééquilibrage** des emplois et de la population.

Cette implantation potentielle permettrait **d'accélérer la réorganisation de Mayotte autour des nouveaux pôles de Grande-Terre**. En effet, l'aéroport situé à Bouyouni / M'Tsangamouji :

- contribue au désengorgement du pôle supérieur de l'est (Dembéli-Mamoudzou-Koungou) ;
- se trouve dans une proximité stratégique avec le nouveau pôle supérieur du centre-ouest (Sada-Chiconi-Ouangani-Tsingoni) destiné à accueillir des fonctions supérieures ;
- favorise la synergie avec le port de Longoni pour le traitement du trafic de marchandises ;
- appuie le développement touristique du nord-ouest de l'île.

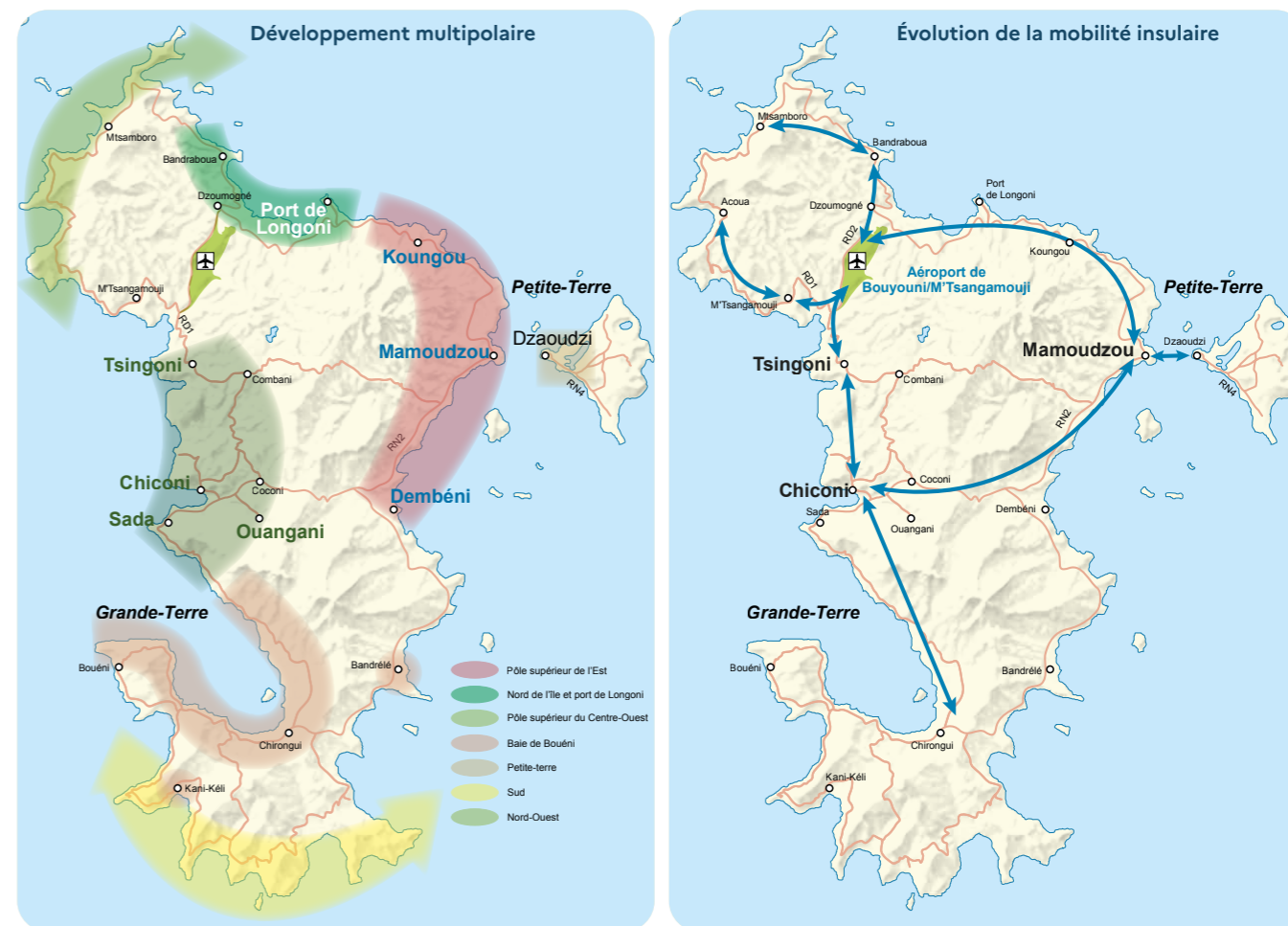
L'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji s'inscrit également **dans la logique de l'axe routier nord-sud à vocation d'irrigation économique**.

L'itinéraire entre Longoni et Combani pourrait se faire via la route départementale RD2 réaménagée dans le cadre du projet de piste longue, ce qui présenterait deux avantages : **éviter la création d'un nouvel axe routier et renforcer le lien entre le port de Longoni et l'aéroport**.

PLUS D'INFOS SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RD2 le dossier de comparaison « La desserte de l'aéroport » À consulter
www.pistelongue-mayotte.fr



SITUATION SCHÉMATIQUE DU RÉÉQUILIBRAGE DE MAYOTTE



Source : SAR et CAUE

I L'IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

LES SYNERGIES AVEC LE PORT DE LONGONI ET L'ESSOR D'UN HUB ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

Le renforcement des « portes d'entrée » de Mayotte

Mayotte possède une **situation géo-stratégique au cœur de l'océan Indien et au débouché du canal du Mozambique** qui constitue une opportunité pour capter les flux et les échanges.

Pour ce faire, le projet de SAR préconise de **renforcer les portes d'entrée de l'île que sont l'aéroport et le port de Longoni** : la création de la piste longue concourt à la réalisation de cet objectif et il est d'ores-et-déjà prévu une extension des capacités et des aménagements du port de Longoni.



Vu du Port de Longoni - Crédit photo : Yanis 45-976 Creative Commons

Les effets du déplacement de l'aéroport

La reconversion du site actuel de l'aéroport à Pamandzi **n'a pas d'effet sur cet objectif**.

Un aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji **contribue davantage à l'essor d'un hub économique régional au débouché du canal du Mozambique** :

- en raison des zones extra-aéronautiques disponibles et de sa proximité avec le port de Longoni et avec l'axe Nord-Sud prévu par le projet de SAR, le déplacement de l'aéroport favorise l'expansion d'infrastructures logistiques et offre ainsi de nouvelles opportunités aux entreprises locales et internationales ;
- la **synergie entre l'aéroport et le port** permet de stimuler les échanges économiques, d'attirer les investissements et de renforcer les liens (commerce, tourisme, etc.) de Mayotte avec ses voisins de l'océan Indien et de l'est africain : les Comores, Madagascar, le Mozambique, le Kenya, etc.

L'IMPACT ÉCONOMIQUE SUR PETITE-TERRE

L'étude a analysé l'impact du déplacement de l'aéroport sur les activités économiques et d'accueil aéroportuaires existantes sur Petite-Terre.

Elle met en lumière :

- qu'avec le déplacement de l'aéroport, **les entreprises basées à l'aéroport, les hôtels locaux et les services gouvernementaux représenteraient une perte de 770 emplois** (en Équivalents Temps Plein – ETP), dont 350 qui vivent sur Petite-Terre ;
- que ces 350 emplois actuels directement liés à l'aéroport ne représentent que **6 % des emplois des habitants de Petite-Terre**. Lors du déplacement de l'aéroport sur Grande-Terre, il est estimé qu'environ 20 % des employés (150 ETP) resteraient vivre sur Petite-Terre : **la perte effective d'emplois pour Petite-Terre s'élèverait donc à 200 ETP. Le déclin économique de Petite-Terre est de ce fait à relativiser ;**
- que, de plus, la **reconversion du site aéroportuaire est destinée à créer de nouvelles activités** et à maintenir, voire développer, **les activités de taxis, hôtels et restaurants**, créant un volume global d'emploi pouvant aller au-delà des 770 ETP ;
- que l'impact économique sur Petite-Terre pourrait ainsi être regardé, selon le scénario de reconversion, **en termes de développement et non de déclin**.

Concernant **l'activité de la barge, moins de 10 % du trafic** est directement lié à l'aéroport (passagers aériens et employés de la plateforme aéroportuaire) : le trafic de la barge serait **peu affecté par un déplacement de l'aéroport** puisqu'il est majoritairement le fait d'autres activités, en particulier des déplacements domicile-travail.



LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS POUR LA RECONVERSION DU SITE DE PAMANDZI

Si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu pour la piste longue à l'issue de la comparaison, de nombreuses utilisations de l'aéroport de Pamandzi pourraient être envisagées. Quatre scénarios de développement ont été analysés. La décision sur un scénario de reconversion sera du ressort des collectivités (Département de Mayotte, Communauté de communes de Petite-Terre...).

SCÉNARIO « DÉVELOPPEMENT URBAIN »

La reconversion pourrait prendre la forme d'une zone urbaine comprenant des logements, des services, des espaces publics, etc. La piste et les aires de stationnement des avions peuvent être transformées en rues et places publiques. Le terminal et les différents bâtiments peuvent être transformés en immeubles résidentiels. Ils peuvent également accueillir des activités du secteur tertiaire. Selon les besoins identifiés, une zone d'activité économique peut être créée.

Impact en emplois estimé : **création de 35 ETP**

SCÉNARIO « DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE TOURISTIQUE DE NIVEAU RÉGIONAL »

Cette reconversion s'appuierait sur les richesses naturelles de l'île, ses caractéristiques d'île volcanique et sa situation en bordure de lagon. Les infrastructures aéroportuaires existantes peuvent être réaménagées pour accueillir des écomusées, un aquarium de l'océan Indien et des installations pour les activités aéronautiques de tourisme. La reconversion peut également intégrer des visites guidées de l'îlot des Aviateurs, des expériences de plongée, des randonnées exploratoires et des parcours (plages de Petit-Moya et Moya, sentiers des cratères, Les Badamiers...). Des attractions permanentes ou éphémères, en plein air, peuvent être envisagées pour proposer une diversité d'activités tout au long de l'année.

Impact en emplois estimé : **création de 360 ETP**

SCÉNARIO « DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE ADMINISTRATIF ET D'ENSEIGNEMENT »

Cette reconversion répondrait au souhait du projet de Schéma d'aménagement régional (SAR) de permettre à tous les jeunes Mahorais de poursuivre leurs études à Mayotte, en les formant aux métiers nécessaires au développement de l'île. Le terminal et les différents bâtiments peuvent être reconvertis en salles de classe, laboratoires, bureaux administratifs, etc. La piste peut être réaménagée en espaces de détente et de loisirs pour les étudiants et les salariés. Les espaces extérieurs peuvent être aménagés en jardins, en parcs et en zones de loisirs.

Impact en emplois estimé : **création de 440 ETP**

SCÉNARIO MIXTE

La reconversion pourrait intégrer ces trois axes de développement. Une partie de la zone actuelle de la résidence DGAC, déjà définie en zone urbaine par le projet de SAR, peut être dédiée à une densification de logements. Une autre partie du site peut être consacrée à un développement urbain et à la création d'un pôle administratif et éducatif, en transformant une partie des infrastructures aéroportuaires en salles de classes, bureaux administratifs et installations éducatives. Une troisième partie du site peut être aménagée pour développer le secteur touristique : musées, centres d'interprétation, promenades thématiques, installations de loisirs...

Impact en emplois estimé : **création de 785 ETP**

EN COMPLÉMENT

Dans tous les scénarios, il est possible d'intégrer à la reconversion le futur lycée aéronautique (aujourd'hui en construction) et l'aérogare en cours d'extension.

Chaque scénario peut également prévoir :

- des parcs et espaces verts pour offrir un espace de détente et de loisirs à la population de Petite-Terre, comprenant : des aires de jeux, des terrains de sport, des sentiers de randonnée ou des pistes cyclables utilisant les surfaces déjà imperméabilisées, ainsi que des espaces pour la faune et la flore locales contribuant au maintien de la biodiversité ;
- de la production d'électricité photovoltaïque en équipant de panneaux les toits des bâtiments reconvertis et de « tournesols » photovoltaïques les espaces verts.

LES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET LES ZONES D'ACTIVITÉS EXTRA-AÉROPORTUAIRES

Les zones prévues

Pour déconcentrer les activités économiques, aujourd'hui présentes essentiellement à l'Est (Longoni, Koungou, Mamoudzou, Petite-Terre, Dembéné), le projet de SAR prévoit de **développer et d'améliorer la performances de cinq zones d'activités économiques (ZAE) principales.**

Il est prévu de faire évoluer ces parcs d'activités existants de la manière suivante :

- Kawéni : mutations à accompagner dont délocalisation de l'activité de bâtiments et travaux publics (BTP) ;
- Comban : plateforme logistique et entrepôt douanes ;
- Coconi : intégrée au pôle de développement du Centre-Ouest (zone d'aménagement concerté - ZAC) avec un focus agroalimentaire, administration et formation professionnelle ;
- Malamani : en cours, zone mixte ;
- Zone de Longoni : à articuler avec le projet de ZAC, la ZAE existante « Vallée 3 » et les projets d'extension du port avec un focus sur le traitement des déchets.

De plus, des **zones d'activités extra-aéronautiques seront développées sur chacun des sites d'implantation possible de la piste longue.** Les superficies disponibles sont les suivantes :



	Aéroport sur le site de Pamandzi	Aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji
Superficie disponible pour les activités extra-aéronautiques à la mise en service	3 hectares	20 à 25 hectares à proximité immédiate de l'aéroport et plusieurs dizaines d'hectares autour de la zone aéroportuaire
Superficie disponible pour les activités extra-aéronautiques à plus long terme	Moins de 10 hectares	Au-delà de 100 hectares

LES ZONES D'ACTIVITÉS EXTRA-AÉRONAUTIQUES



Les effets de la reconversion de l'aéroport actuel et du déplacement de l'aéroport

La reconversion de l'aéroport de Pamandzi n'a **pas d'effet sur les zones d'activités économiques**, qui sont toutes situées sur Grande-Terre.

De manière générale, **le déplacement de l'aéroport sur Grande-Terre conforte l'objectif de créer une multipolarité économique.** Grâce aux voyages d'affaires et au fret aérien, l'aéroport porterait en partie le développement des ZAE. La zone de Comban aurait une vocation logistique en totale cohérence avec la proximité immédiate de l'aéroport.

La création d'un aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji offre la possibilité de **développer dès la mise en service de la piste longue, mais aussi à plus long terme, des zones d'activités extra-aéronautiques sur une superficie significative.** Ce n'est pas le cas, en raison de l'environnement contraint de l'aéroport (situation littorale, présence de l'urbanisation), sur le site de Pamandzi.

L'impact en termes de création d'emplois de ces zones d'activités extra-aéronautiques pourrait être, pour des activités logistiques, de 2 à 20 ETP – Équivalents Temps Plein – par hectare, **soit entre 200 et 2 000 ETP pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji contre 20 à 200 ETP pour le site de Pamandzi.**

Le volume total d'emplois nouveaux créés, hors emplois directs de l'aéroport, pourrait ainsi porté à un minimum de :
 • avec **le maintien de l'aéroport à Pamandzi : 20 ETP ;**
 • avec **l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji : 985 ETP** (785 de reconversion du site de Pamandzi et 200 d'activités extra-aéronautiques).

L'IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME

La politique touristique

Quatre grands volets sont prévus dans le Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) et leur ambition est confirmée par le projet de SAR :

- mener une politique d'aménagement et de création d'une offre de tourisme d'agrément qui assure les « basiques » de la destination ;
- améliorer l'image de Mayotte ;
- améliorer la qualité des prestations et accompagner la formation des hommes ;
- structurer la gouvernance touristique du territoire.

Dans ce sens, le projet de SAR propose notamment :

- de développer **l'hébergement hôtelier de bon niveau** – sur un positionnement écotouristique ;
- de s'appuyer sur **les loisirs de sport et nature** et de favoriser **le tourisme « bleu »** : découverte de la mer, développement du produit « plongée », activités nautiques, plaisance... ;
- de **rendre accessibles les principaux sites** touristiques et de loisirs.



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

Les effets de la reconversion de l'aéroport actuel et du déplacement de l'aéroport

Le site aéroportuaire actuel à Pamandzi pourrait être rendu, conformément à la vocation fixée par le projet de SAR pour Petite-Terre, à **d'autres usages du littoral** : tourisme, recherche, enseignement universitaire axé sur certains sujets (pêche, patrimoine agricole, volcanisme sous-marin, milieu marin, etc.).



Si le scénario de reconversion « Développement d'un pôle touristique de niveau régional » ou le scénario « mixte » est retenu (voir page 7), les infrastructures de l'aéroport pourraient être transformées en un centre touristique mettant en valeur les richesses naturelles de l'île et proposant des activités variées, comme par exemple des écomusées, un aquarium de l'océan Indien et des activités aéronautiques de tourisme.

Une telle reconversion constituerait un moteur pour l'économie de Petite-Terre.

L'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, porte d'entrée pour les visiteurs de Mayotte, se trouverait **idéalement placé au cœur de la majorité des sites touristiques de Grande-Terre** : sites de plongée, de découverte du lagon en bateau, plages, sommets (mont Bénara, mont Choungou...), itinéraires de randonnée, villages typiques, jardin botanique de Coconi, etc.

Cette implantation serait propice au développement du tourisme dans le Nord de Grande-Terre, aujourd'hui en retard dans ce domaine par rapport au Sud.

À l'inverse du projet de piste longue sur le site de Pamandzi qui a un impact important sur le milieu marin, l'implantation sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji **ne dégrade pas l'image positive de Mayotte quant à la qualité de son lagon, et favorise le développement du tourisme bleu.**

LA MOBILITÉ ET LES PROJETS DE TRANSPORT

L'étude a évalué l'impact du déplacement de l'aéroport sur la mobilité des mahorais et a vérifié la cohérence avec les projets de transport prévus dans le plan global de transport et de déplacements.

LA CONTRIBUTION À L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ

Les objectifs pour la mobilité

Dans ce domaine, le projet de SAR propose notamment :

- le **renforcement des portes d'entrée du territoire** (port et aéroport) ;
- pour répondre aux besoins de déplacements, la mise en œuvre des projets prévus dans le **plan global de transport et déplacements complétés par la création d'un réseau de métro-câble** ;
- l'**amélioration des liaisons routières** pour faciliter et sécuriser les déplacements des personnes et des marchandises ;
- la **pacification de la traversée des villes et des villages** ;
- le **développement des modes actifs** (marche à pied, vélo).

Les effets de la reconversion de l'aéroport actuel et du déplacement de l'aéroport

La reconversion de l'aéroport de Pamandzi **n'a pas d'effet sur ces objectifs.**

Le déplacement de l'aéroport **sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji** apporte des réponses sur différents points :

- le site d'implantation est **plus adapté aux trafics aériens actuels et futurs** : piste plus longue dès la mise en service (2 730 mètres contre 2 600 mètres sur le site de Pamandzi) – elle est un atout pour faciliter l'accueil des avions gros porteurs et pour développer le fret aérien – et espace disponible qui facilite l'implantation des installations aéroportuaires et les évolutions à moyen et long terme ;

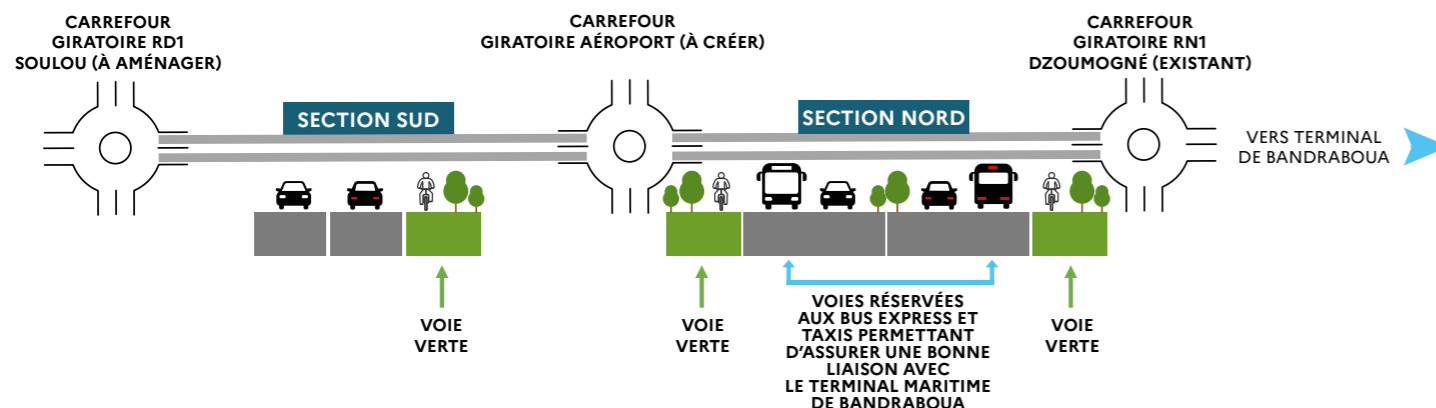
- les **temps d'accès à l'aéroport sont améliorés pour la majorité du territoire** ;
- la synergie avec le port de Longoni est **favorable au développement de la porte d'entrée portuaire** ;
- le projet favorise l'utilisation **de nouvelles infrastructures de dessertes maritimes** (liaisons maritimes express) ;
- la nouvelle implantation soulage **Mamoudzou et Petite-Terre d'une partie de leurs trafics routiers** ; ce désengorgement participe à la pacification de la traversée des villes et villages ;
- le réaménagement de la RD2 – intégrée dans le projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji – **prévoit un itinéraire continu pour les modes actifs et des voies réservées pour les transports en commun** (bus express et taxis) :



PLUS D'INFOS SUR LES LIAISONS MARITIMES ET LES TEMPS D'ACCÈS À L'AÉROPORT

le dossier de comparaison « La desserte de l'aéroport »
À consulter www.pistelongue-mayotte.fr

SCHÉMA DE PRINCIPE DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RD2



LA COHÉRENCE AVEC LES AUTRES PROJETS DE TRANSPORT

Les projets du plan global transports et déplacements et les effets du déplacement de l'aéroport

Les principaux projets du plan global transports et déplacements (PGTD) sont les suivants :

- transport collectif en site propre de Mamoudzou (Caribus) ;
- transports collectifs interurbains (lignes de bus interurbaines reliant les terminus nord et sud du Caribus depuis les villages) ;
- pôles d'échange multimodaux (PEM) de Mamoudzou et Fougoujou (Petite-Terre) ;
- liaisons maritimes pour les passagers et du cabotage fret entre Mamoudzou et Longoni et Itoni ;
- boulevard urbain de contournement de Mamoudzou.

La reconversion de l'aéroport de Pamandzi **n'a pas d'effet sur les projets du PGTD**. Les nouvelles activités développées dans le cadre d'une reconversion **bénéficieraient des améliorations apportées** notamment avec le PEM de Fougoujou : ce dernier est destiné à réorganiser l'ensemble des échanges et à disposer de plus grandes capacités pour bien accueillir les piétons et les véhicules.

Le PGTD a été pensé dans le contexte d'un aéroport sur Petite-Terre **mais aucun de ses projets ne serait remis en cause par le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji**. Certains projets pourraient nécessiter quelques ajustements afin de proposer un réseau de transport cohérent avec ce site d'implantation.

Le déplacement de l'aéroport ne nécessite **pas non plus de nouveau projet à intégrer au PGTD**.

La liaison téléphérique Petite-Terre / Grande-Terre et les effets du déplacement de l'aéroport

Le projet de SAR propose d'aller plus loin que le PGTD afin d'anticiper les besoins de mobilité futurs. Pour cela, il envisage la **création d'un réseau de métro-câble** (téléphérique) structuré en deux lignes :

- une première qui relierait le pôle Sada-Chiconi-Ouangani-Tsingoni à Dombéni, Mamoudzou et Petite-Terre jusqu'à l'aéroport ;
- une seconde permettant de couvrir la zone nord de l'île entre Acoua, Dzoumogné, Longoni, Koungou, Kawéni et Mamoudzou.

LE PROJET DE TÉLÉPHÉRIQUE (MÉTRO-CÂBLE)

La ligne de téléphérique vers Petite-Terre reste justifiée même si l'aéroport est déplacé sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji : en effet, les passagers aériens et les salariés de la plateforme aéroportuaire ne représentent qu'une faible part des déplacements entre Petite-Terre et Grande-Terre.

Le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji **permet la mise en œuvre du téléphérique entre Grande-Terre et Petite-Terre**, car il supprime les servitudes aéronautiques de la piste longue sur Pamandzi, qui interfèrent avec ce projet.

L'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji s'inscrit bien dans le projet de téléphérique car il se situe à une **distance raisonnable de plusieurs arrêts** (Dzoumogné, Longoni, Tsingoni). Un arrêt spécifique pour l'aéroport pourrait être envisagé dans une éventuelle réorganisation du tracé des lignes.



LA PRÉSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DES ESPACES NATURELS, AQUATIQUES ET MARITIMES

L'étude a évalué l'impact du déplacement de l'aéroport sur les risques naturels et sur les espaces naturels, aquatiques et maritimes.

LES RISQUES NATURELS

Les objectifs du projet de SAR

Le projet de SAR énonce que les développements et aménagements sur l'île doivent être réalisés en limitant l'exposition de la population actuelle et future aux risques.



PLUS D'INFOS SUR LES RISQUES ET SUR L'ENVIRONNEMENT

les dossiers de comparaison « Les risques naturels et industriels » et « Les milieux naturels et le cadre de vie des habitants »

À consulter

www.pistelongue-mayotte.fr

Les effets de la reconversion de l'aéroport actuel et du déplacement de l'aéroport

Le site de Pamandzi est très probablement le secteur de Mayotte le plus exposé aux risques naturels.

Un nouvel aéroport se devra d'intégrer un plan de gestion des risques optimal et d'utiliser des standards techniques et technologiques de haut niveau, pour s'adapter et/ou résister aux aléas naturels. De plus, le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, à l'écart du littoral, s'affranchit des risques liés à la houle, à l'érosion du trait de côte, à la montée des eaux, à la submersion marine et aux tsunamis potentiellement engendrés par l'activité du volcan sous-marin Fani Maoré.

LES MILIEUX MARINS

Les objectifs du Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)

L'un des principaux enjeux du SMVM est la conservation des écosystèmes maritimes et littoraux et sa conciliation avec le développement des activités socio-économiques.

Les effets de la reconversion de l'aéroport actuel et du déplacement de l'aéroport

La reconversion de l'aéroport de Pamandzi réduit les incidences sur le lagon par rapport à la piste longue réalisée sur ce site.



Crédit photo : Frédéric Ducarme
Creative Commons

L'ensemble du milieu marin à proximité de l'aéroport pourrait être converti en un espace aménagé, bénéfique aux écosystèmes marins et terrestres.

La reconversion de l'aéroport de Pamandzi peut s'appuyer sur la richesse des milieux marins pour développer des sciences de la mer, des métiers spécifiques ou des activités touristiques et patrimoniales (voir page 7).

Le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, à l'écart du littoral, diminue très significativement l'impact des activités aéroportuaires de Mayotte sur le récif corallien et sur l'ensemble du milieu marin à proximité de l'aéroport actuel.

Un impact réduit persisterait avec l'implantation des terminaux maritimes à Bandraboua et à Hajangua.

LES ESPACES ET LES ESPÈCES À FORTE VALEUR ENVIRONNEMENTALE

Les objectifs du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

Le SRCE définit des trames vertes et bleues, c'est-à-dire des continuités écologiques (sans fragmentation) permettant aux espèces de circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer, qui contribuent au maintien de la biodiversité.

Les effets de la reconversion de l'aéroport actuel et du déplacement de l'aéroport

La reconversion de l'aéroport de Pamandzi libère des espaces qui peuvent jouer un rôle dans le cadre de mécanismes de compensation environnementale liés au projet de piste longue.

L'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji artificialisera des espaces naturels et aura un impact sur la continuité écologique dans le Nord-Ouest de Grande-Terre : ces impacts devront être réduits et compensés.

Plus généralement, le déplacement de l'aéroport préserve les habitats, le fonctionnement écologique (herbiers sous-marins, barrière de corail...) et les espèces emblématiques (tortues, dugongs...) qui rendent exceptionnels les milieux naturels autour de l'aéroport actuel de Pamandzi.

LE COUVERT FORESTIER DES BASSINS VERSANTS

Les objectifs du projet de SAR

Le projet de SAR donne un objectif fort en termes de maintien et de restauration du couvert forestier (reboisement) sur trois bassins versants « pilotes » : le bassin versant d'Ourovéni, le bassin versant de Maré et Tanabé et le bassin versant de Bouyouni, afin de limiter les inondations, l'érosion des berges et la perte de biodiversité.

Les effets de la reconversion de l'aéroport actuel et du déplacement de l'aéroport

La reconversion de l'aéroport de Pamandzi n'a pas d'effet sur cet objectif.

Une attention particulière devra être portée aux impacts des travaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sur les micro-bassins versants présents. La compensation des impacts pourrait s'effectuer via des opérations de reforestation pérenne, en particulier de padzas (zones de terres rouges érodées, qui ne sont désormais plus propices aux cultures) environnants.

LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

Les temps et le confort d'accès à l'aéroport

Dans le cas de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, les liaisons express maritimes offriront un temps de trajet fiable, en dehors des aléas de la circulation routière, et une alternative en cas de problème sur l'un des modes de transport. L'accès à l'aéroport sera, par la route et par les liaisons maritimes, plus rapide et plus fiable pour la très grande majorité des habitants de Mayotte, qui résident sur Grande-Terre (89 % des habitants) : elle répondra mieux aux attentes des passagers aériens qu'avec l'aéroport à Pamandzi.

Le bruit aérien

Le trafic aérien survole aujourd'hui les habitations de Pamandzi. La situation est améliorée avec le projet de piste longue convergente ; toutefois les habitants du quartier Sandravangue et de l'îlot Fougounjou subiront encore des nuisances sonores.

Le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji permet de réduire de manière importante les impacts du trafic aérien sur les habitations. Les avions décolleront dans l'axe de la piste, sans virage nécessaire et ne survoleront donc pas d'habitations proches des villages avoisinants (Dzoumogné, Bouyouni, Tsingoni et M'Tsangamouji). Toutes les nuisances sonores aériennes sur Petite-Terre seront supprimées.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Un nouvel aéroport se doit d'éviter des impacts majeurs et d'intégrer les critères de développement durable : écoconception, gestion des déchets, dépollution des eaux de ruissellement, renaturation, relocalisation d'activités agricoles, etc. Il est plus aisé d'intégrer ces considérations sur un nouvel aéroport que sur un aéroport existant. L'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji intégrera également les bonnes pratiques d'économie et de production d'énergie verte nécessaire à son exploitation.

La réduction des temps d'accès à l'aéroport et l'utilisation des nouvelles dessertes en transport en commun (liaisons maritimes, bus express, taxis collectifs...) et des modes doux fera significativement baisser les émissions de gaz à effet de serre.

L'URBANISATION ET L'AGRICULTURE

L'étude a évalué l'impact du déplacement de l'aéroport sur le développement des zones urbanisées et sur les zones agricoles.

LA CONTRIBUTION À UN NOUVEAU MODÈLE D'URBANISATION

Le besoin de logements



Avec les perspectives d'évolution de la population de Mayotte à l'horizon 2050, il sera nécessaire de disposer de **130 000 logements supplémentaires**, qui s'ajouteront aux 40 000 logements existants conservables.

Pour répondre au besoin de logements tout en économisant un espace précieux, le projet de SAR émet trois préconisations :

- densifier les zones urbaines sur leur emprise actuelle ;
- imposer des **ambitions de qualité et de quantité** pour les zones d'extension des villes ;
- aménager de nouveaux espaces urbains en suivant des **principes écologiques et économiques et un équilibre entre nature, agriculture, culture et diversité.**

Un modèle d'urbanisation innovant

Dans son étude urbaine et de logement, le CAUE a imaginé deux modèles de développement urbain :

- l'un basé sur le principe historique de la « médina » (centre-ville dense pouvant gagner en verticalité quand le foncier se raréfie), comme par exemple la médina de la colline de Labattoir à Pamandzi ;
- l'autre sur le **développement d'écocités**, nouvelle forme urbaine **prenant en compte les enjeux de qualité de l'air, de gestion d'énergie et d'eau, de déchets, de mobilité et de cohésion sociale.** Les écocités doivent être denses pour préserver les sols de l'imperméabilisation.

Le CAUE imagine **une écocité tropicale et patrimoniale à Soulou**, au nord du carrefour entre les routes départementales D1 et D2, proche de l'ancienne usine sucrière, à une altitude permettant de se préserver des risques naturels et de dégager des vues remarquables vers la cascade de Soulou.



Cascade de Soulou - Crédit photo : Plg56 - Creative Commons



Vestiges de l'ancienne usine sucrière - Crédit photo : Eight-Studio Bertrand Fanonnel - Creative Commons

Elle serait alimentée en eau par la source présente sur ce site et par le système de traitement des eaux potables de M'Tsangamouji. Elle pourrait utiliser des matériaux bio-sourcés et serait largement végétalisée pour apporter le confort thermique aux logements.

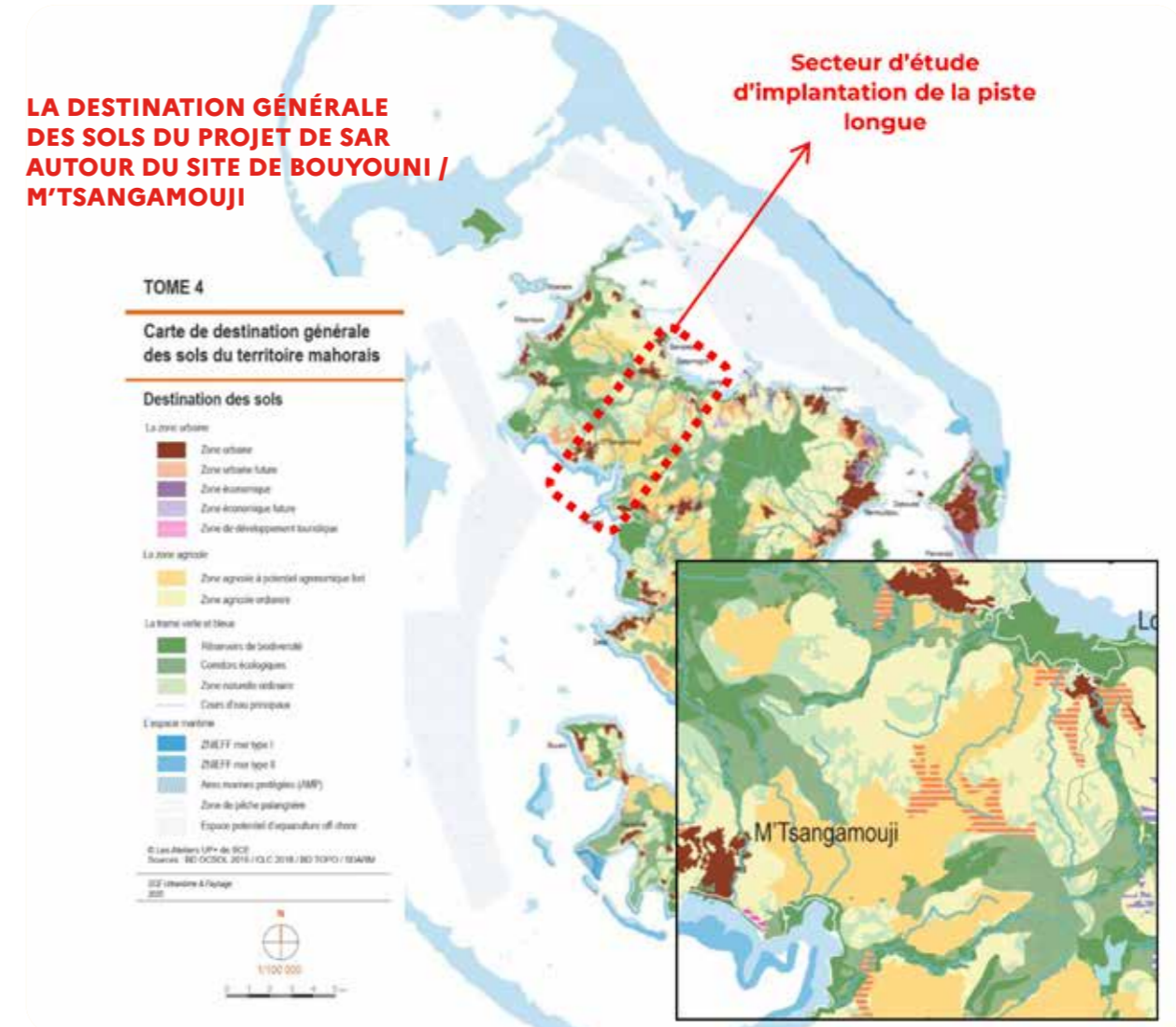
Elle offrirait aux employés des zones économiques de l'aéroport et du port de Longoni **un lieu de résidence proche de leur travail et agréable.** Par sa dimension innovante, elle pourrait aussi contribuer au rayonnement touristique de la baie de Soulou et de la façade Ouest de Grande-Terre.

Les effets de la reconversion de l'aéroport actuel et du déplacement de l'aéroport

Si nécessaire et selon le scénario de reconversion qui serait mis en œuvre (voir page 7), l'emprise de l'aéroport actuel pourrait **devenir en partie une zone urbaine**, libérant de l'espace pour contribuer à la **construction de nouveaux logements** sur Petite-Terre.

Le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji joue **un rôle d'accélérateur du développement des zones urbaines** prévues par le projet de SAR à proximité.

Il constitue notamment une opportunité pour **développer la zone urbaine dans l'emprise pressentie de l'aéroport** et les zones urbaines prévues à **Bouyouni et M'Tsangamouji** (figurées sur la carte ci-dessous) et pour développer une nouvelle forme urbaine avec l'écocité à Soulou.



Vue générale du site de Bouyouni / M'Tsangamouji

UN POTENTIEL AGRONOMIQUE À RECONSTITUER

L'enjeu de l'activité agricole pour Mayotte

Compte tenu de l'augmentation attendue de la population, la filière agricole constitue un enjeu majeur pour l'île.

Pour la préserver, le projet de SAR réalise un arbitrage entre les zones à urbaniser et les zones à potentiel agricole, notamment dans le centre-ouest de Grande-Terre où l'activité est plus structurée (voir carte page 15).



Les effets de la reconversion de l'aéroport actuel et du déplacement de l'aéroport

La reconversion de l'aéroport de Pamandzi n'a pas d'effet sur l'activité agricole.

L'impact en matière de surfaces de zones agricoles ordinaires pour les deux sites d'implantation possible de la piste longue est moins important à Pamandzi qu'à Bouyouni / M'Tsangamouji.

De plus, il existe un conflit entre l'emprise d'un **nouvel aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji** et **une zone agricole à fort potentiel agronomique** (voir carte page 15).

Le projet prend en compte cet enjeu et une attention particulière sera portée à la réduction et à la compensation des impacts. Entre autres mesures, **le foncier sera réorganisé** (certains secteurs dans l'emprise de la plateforme aéroportuaire pourront être revalorisés pour l'agriculture) et un accompagnement sera mis en œuvre pour la **structuration d'exploitations agricoles**.



Paysage agroforestier sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji

LE BILAN DES SURFACES ET L'ÉVOLUTION DE LA DESTINATION DES SOLS

En termes de surfaces concernées, le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est plus favorable au développement urbain, économique et touristique (+ 28 hectares) et il préserve significativement mieux les espaces à forte valeur environnementale (+ 62 hectares). Le site de Pamandzi occupe significativement moins les espaces agricoles (- 94 hectares).

Gain ou perte de surfaces en réalisant la piste longue sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji en lieu et place du site de Pamandzi (avec reconversion du site actuel) :

	Différence site de Bouyouni / M'Tsangamouji – site de Pamandzi en hectares (ha)
Zone urbaine	- 2,6 ha
Zone urbaine future	+ 5 ha
Zone économique	-9,2 ha
Zone économique future	+ 9,5 ha
Zone de développement touristique	+46 ha
Total zone urbaine	+ 28 ha
Zone agricole à potentiel agricole fort	-63 ha
Zone agricole ordinaire	- 31 ha
Total zone agricole	- 94 ha
Réserve de biodiversité	-6 ha
Corridors écologiques	-21 ha
Zones naturelles ordinaires	- 1 ha
Total Trame verte et bleue	- 28 ha
ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) mer type I	- 1 ha
ZNIEFF mer type II	+90 ha
Aires marines protégées	Non concerné
Zones de pêche palangrière	Non concerné
Espace potentiel d'aquaculture off-shore	Non concerné
Espace maritime autre	+3 ha
Total espace maritime	+ 92 ha
Total espaces à valeur environnementale terre et mer (y compris les zones naturelles ordinaires et espaces maritimes autres)	+ 64 ha
Total espaces à forte valeur environnementale terre et mer (sans zones naturelles ordinaires et espaces maritimes autres)	+ 62 ha

En cas de projet sur le site de Pamandzi ou sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, le projet de SAR, et notamment sa carte de destination des sols actuelle, devra être adapté pour être compatible avec le projet de piste longue. Les hypothèses de reconversion, après réalisation des travaux de la piste longue, sont les suivantes :

EN CAS DE PROJET DUR LE SITE DE PAMANDZI

	DESTINATION DES SOLS
Plateforme aéroportuaire (site de Pamandzi)	Existant : zone économique ; nouvelles infrastructures : zone économique future
Terminal maritime de Bandraboua	Mer : espace maritime autre ; terre : zone économique future
Terminal maritime d'Hajangua	Mer : zone blanche ; terre : zone économique future
Site d'extraction de matériaux colline du Four-à-Chaux	Zone urbaine future
Site d'extraction de matériaux colline de Labattoir	Zone urbaine
Site d'extraction de matériaux d'Hajangua	70 % zone économique future (poursuite de l'exploitation de la carrière), 30 % zone agricole ordinaire
Quai d'appointement et voie de chantier littorale à Pamandzi	Zone économique future
Îlot Fougoujou	Zone naturelle ordinaire

EN CAS DE PROJET SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

	DESTINATION DES SOLS
Plateforme aéroportuaire (site de Bouyouni / M'Tsangamouji)	Zone économique future
Emprise aéroportuaire site de Pamandzi	50 % zone urbaine future, 50 % zone de développement touristique
Terminal maritime de Bandraboua	Mer : zone blanche ; terre : zone économique future
Terminal maritime d'Hajangua	Mer : zone blanche ; terre : zone économique future
Site d'extraction de matériaux Mlima Mahojani	70 % zone agricole à fort potentiel, 30 % zone naturelle ordinaire
Desserte routière	50 % zone économique future, 50 % zone agricole ordinaire
Collines de Four à Chaux et de Labattoir	Zone naturelle ordinaire

LES POINTS CLÉS DE LA COMPARAISON

On peut retenir cinq points qui alimentent la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Ces points sont les suivants :

- 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. Sa situation et sa fonction de porte d'entrée de Mayotte garantissent une cohérence avec le **développement du pôle supérieur du centre-ouest** (Sada-Chiconi-Ouangani-Tsingoni). Il favorise la **création de logements** et le **développement du tourisme dans ce secteur**. 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** ;
- le site de Bouyouni / M'Tsangamouji **permet une redistribution des trafics**, moins concentrés sur Mamoudzou et son agglomération, tout en s'inscrivant dans les grands projets de déplacements du Plan global transports et déplacements et du projet de SAR. Avec l'aéroport implanté sur Grande-Terre, **l'accès est facilité pour le plus grand nombre d'habitants** ;
- en préservant davantage les espaces à forte valeur environnementale, en réduisant les expositions aux risques naturels de l'aéroport, en limitant les impacts sur les habitations (bruit notamment) et avec la possibilité d'intégrer dès la conception les attendus du développement durable, **l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji s'inscrit plus favorablement dans les orientations environnementales du projet de SAR** ;
- **l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji** nécessitera une réorganisation foncière et un accompagnement dans la structuration d'exploitations agricoles compensant la perte de surfaces ;
- **le site actuel de l'aéroport à Pamandzi offre des opportunités de reconversion et peut devenir un pôle générateur d'emplois liés aux usages du littoral, à l'enseignement, à la recherche ou aux activités touristiques et patrimoniales**, ainsi qu'un **secteur de développement urbain**. Sa situation est particulièrement attractive car elle permet de révéler aux visiteurs, en quelques kilomètres sur Petite-Terre, toutes les richesses de Mayotte : on y trouve en effet un volcan, du corail, des plages, des falaises, des îlots, des villages, des forêts, des espaces agricoles, des pêcheurs, etc. L'ensemble peut s'envisager dans **un environnement apaisé et sécurisé** grâce à la politique ambitieuse en matière de mobilité douce portée par la Communauté de communes de Petite-Terre.



EN CONCLUSION

Le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji accélère et garantit le rééquilibrage territorial prôné par le projet de SAR. Il est un point d'accroche structurant pour toutes les politiques territoriales portées par le projet de SAR, en particulier celles concernant les déplacements.




Le site de Bouyouni/M'Tsangamouji accélère et favorise le développement économique (activités aéronautiques, portuaires, touristiques) et le développement des logements, tout en accompagnant la structuration du secteur agricole en compensation de la réduction de surfaces et en contribuant, à l'échelle de Mayotte, à la préservation des espaces à forte valeur environnementale.

La libération des emprises de l'actuel aéroport est une opportunité pour faire du site de Pamandzi un pôle de développement économique et d'emplois dynamique, dans une logique de développement durable.





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

Rédaction :  / Création graphique :  / Création graphique : 