



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile




PISTE LONGUE
AÉROPORT DE MAYOTTE

VOLET 8

**DOSSIER
DE COMPARAISON DES SITES**



Les coûts et la socio-économie
Août 2025

L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

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. Ce dossier de comparaison « volet 8 » présente les principaux résultats de l'évaluation socio-économique pour chacun des sites.

L'évaluation socio-économique contribue à la comparaison des deux sites d'implantation. Elle permet :

- de disposer des données sur les effets **économiques, sociaux et environnementaux** de la piste longue sur chaque site. Elle porte sur les coûts de construction et d'exploitation du projet et les recettes, et mesure les effets de la piste longue sur un large éventail de thèmes : gains de temps, prix du billet d'avion, conditions d'accès à l'aéroport, emplois, développement économique et touristique, désenclavement de Mayotte, émissions de gaz à effet de serre, bruit, qualité de l'air, etc ;
- de quantifier, par une analyse des coûts et des bénéfices, **la création de valeur collective générée par la piste longue sur le long terme et pour tous les acteurs** : passagers aériens et usagers fret, riverains de l'aéroport, gestionnaires d'infrastructures, puissance publique, compagnies aériennes.

L'évaluation socio-économique a donné lieu à :

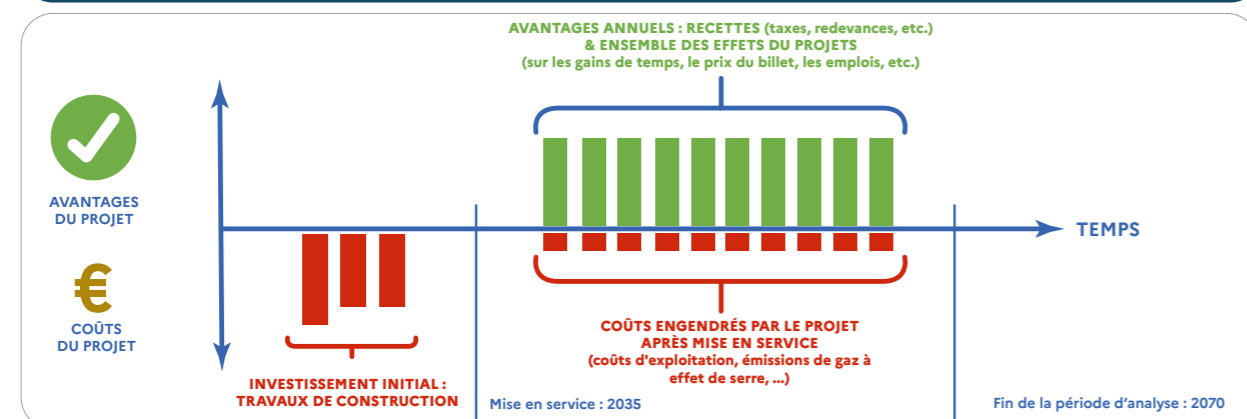
- une **analyse** de l'historique du projet, de la situation existante, du fonctionnement de l'aéroport et de l'évolution du **contexte socio-économique** (population, produit intérieur brut – PIB –, etc.) jusqu'en 2070 ;
- une **analyse qualitative et quantitative des effets** économiques, sociaux et environnementaux de la piste longue. Une analyse monétarisée a également été menée pour tous les effets quantifiés qui peuvent être « convertis » en euros ;
- enfin une **synthèse des hypothèses prises et des résultats obtenus**, indiquant le niveau d'atteinte des objectifs du projet pour chacun des sites.



LE CADRE ET LE PRINCIPE DE L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

L'évaluation socio-économique est réglementaire et obligatoire pour tout projet d'investissement public et tout projet de transport soumis à étude d'impact, ce qui est le cas de la piste longue. Elle constitue une pièce majeure du futur dossier d'enquête publique.

Elle suit une méthodologie normalisée¹. Dans son principe, l'évaluation socio-économique réalise la balance des avantages et des inconvénients du projet, rapporté à son coût complet, sur le long terme. Son principe peut être schématisé ainsi :



¹Suivant l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport.

LES ÉTAPES DE L'ÉTUDE

L'évaluation socio-économique 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**
- Les **services de l'État** (Secrétariat Général de la Préfecture de Mayotte) ont apporté leur appui à l'évaluation socio-économique du projet.



LES COÛTS ET LES DÉLAIS DE RÉALISATION

Le coût du projet et la durée des travaux font partie des principales hypothèses prises pour l'évaluation socio-économique du projet.

LE COÛT DU PROJET SUR LE SITE DE PAMANDZI

Sur ce site, le coût comprend :

- la construction d'une piste convergente de 2 600 mètres (dont 90 mètres fusibles aux tsunamis à l'extrémité sud) sur un remblai-digue dans le lagon pour la moitié sud de la piste et sur une dalle sur pilotis pour la moitié nord ;
- le prolongement du taxiway actuel pour l'accès des avions à la nouvelle piste et la reconversion partielle de l'ancienne piste.
- la restructuration de l'aéroport (aérogare, aire de stationnement des avions) pour répondre à la croissance du trafic ;
- la protection de l'ensemble des équipements exposés aux inondations et à la hausse progressive du niveau des eaux ;
- l'aménagement des infrastructures nécessaires à l'extraction et au transport des matériaux jusqu'au chantier depuis les sites du Four-à-Chaux, de Labattoir et d'Hajangua (voir carte page 2).

SCHÉMA DE PRINCIPE DE L'AÉROPORT

Site de Pamandzi

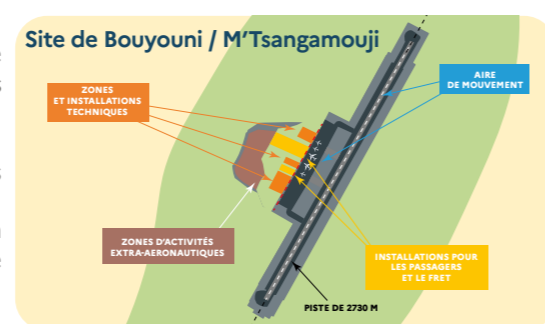


SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Sur ce site, le coût comprend :

- la construction d'une piste longue de 2 730 mètres ;
- la construction d'un aéroport complet (aérogares, tour de contrôle, aires des stationnement et de mouvement des avions, dépôts de carburant, etc.) ;
- la création d'une zone d'activités extra-aéronautiques ;
- une réserve foncière pour le développement d'activités dans l'avenir ;
- l'aménagement des infrastructures nécessaires à l'extraction et au transport des matériaux jusqu'au chantier depuis le site de Mlima Mahojani (voir carte page 2) ;
- le réaménagement de la route départementale RD2.
- la mise en sécurité et la dépollution du site actuel de l'aéroport ;

SCHÉMA DE PRINCIPE DE L'AÉROPORT



Les mesures d'accompagnement liées à la reconversion du site de Pamandzi sont prises en compte dans l'étude socio-économique mais non incluses dans le coût du projet lui-même.

Le coût du projet est constitué de quatre postes :

- **les travaux, représentant la part principale** : ils intègrent notamment le dégagement des emprises et les travaux préalables (déplacements de réseaux existants, préparation des sites d'extraction et des infrastructures de transport de matériaux, etc.), les installations de chantier, les terrassements, la construction d'une dalle sur pilotis, les travaux maritimes et de protection spécifiques au site de Pamandzi, les chaussées, les bâtiments, l'assainissement, la signalisation et les équipements, les voiries et réseaux divers... ;
- **un certain nombre de provisions** pour faire face aux aléas, risques et/ou révisions des prix ainsi que l'ensemble des **mesures spécifiques environnementales et agricoles** (replantations, reforestation, mesures pour l'activité agricole, etc.) ;
- des **études et prestations diverses** (contrôles extérieurs par exemple).

Sur ces bases, le coût total du projet, s'établit à :

- pour le site de Pamandzi : 7 milliard d'euros ;
- pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji : 1,2 milliard d'euros.

UNE DURÉE DE TRAVAUX DE 9 ANS POUR LES DEUX SITES

La durée des travaux prend en compte l'ensemble des interventions nécessaires sur chaque site.

SUR LE SITE DE PAMANDZI

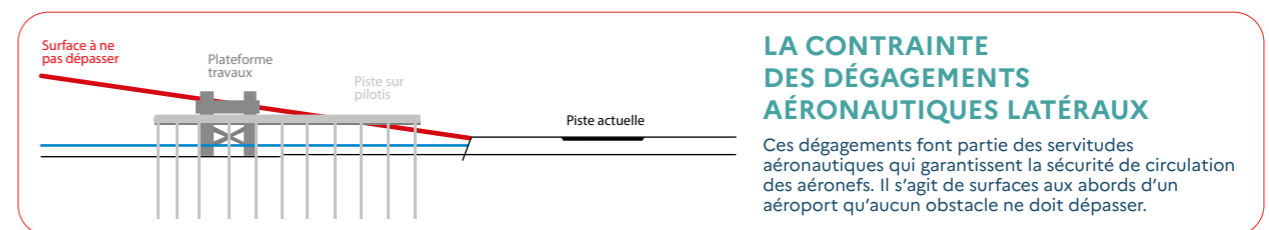
Le chantier s'organise en trois étapes :

- une première pour réaliser les aménagements pour l'acheminement des matériaux (déviation de la RN4 pour la circulation générale, création de voies de chantier et d'installations portuaires au pied de la colline du Four-à-Chaux et à Hajangua) puis pour extraire les matériaux nécessaires sur les sites du Four-à-Chaux, de Labattoir et d'Hajangua et préfabriquer les éléments de dalle béton et les enrochements artificiels destinés à protéger le futur remblai-digue supportant la moitié sud de la piste longue ;
- une deuxième pour construire une nouvelle piste provisoire, qui prendra le relais de la piste actuelle afin d'assurer la continuité de l'exploitation aérienne ;
- une troisième pour finaliser la piste longue et la mettre en service puis pour aménager l'aéroport (restructuration, surélévations).

La piste provisoire en deuxième étape sera une piste plus courte (1 830 mètres) : cela nécessitera, durant trois années, de **reporter provisoirement tous les vols à destination de la métropole sur La Réunion** et **d'utiliser des avions plus petits pour les autres destinations** (Madagascar, Comores, Kenya, Mozambique).

La durée des travaux sur le site de Pamandzi sera de **9 ans**.

Pendant les travaux de réalisation de la dalle sur pilotis dans le secteur du raccordement au taxiway, les dégagements aéronautiques latéraux, qui sont impératifs pour pouvoir faire atterrir et décoller des avions, ne seront pas respectés sur la piste actuelle. **L'exploitation de l'aéroport devra ainsi être arrêtée pendant au minimum un an et demi.**



SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

L'organisation du chantier est prévue en trois étapes également, pour permettre que la **RD2**, axe indispensable pour les déplacements nord-sud sur Grande-Terre, **reste utilisable pendant la durée du chantier.**

Ces étapes sont les suivantes :

- une première pour préparer la zone d'extraction de matériaux de Mlima Mahojani, aménager la voie de liaison entre ce site et le chantier et extraire les matériaux nécessaires ;
- une deuxième pour constituer progressivement, par des terrassements, les plateformes du futur aéroport et de la nouvelle RD2, réaliser les ouvrages de rétablissement des cours d'eau et l'assainissement et aménager la nouvelle RD2 ;
- une troisième pour réaliser la piste longue et l'ensemble de la plateforme aéroportuaire, construire les bâtiments et équipements et les mettre en service.

La durée des travaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sera également de **9 ans**.



SYNTHÈSE DES COÛTS ET DÉLAIS DE RÉALISATION

	COÛTS	DURÉE DES TRAVAUX	ANNÉE DE MISE EN SERVICE (au plus tôt)	IMPACT DES TRAVAUX SUR LE TRAFIC AÉRIEN
Site de Pamandzi	7 milliard €	9 ans	2035	Arrêt de l'exploitation de l'aéroport pendant 1 an et demi Passagers vers ou en provenance de métropole reportés vers La Réunion et limitations de la capacité pour les autres destinations (au cours des années 2033, 2034 et 2035)
Site de Bouyouni / M'Tsangamouji	1,2 milliard €	9 ans	2035	Pas d'impact

LES PRÉVISIONS DE TRAFIC AÉRIEN

Les résultats de l'étude de trafic aérien constituent une donnée d'entrée indispensable de l'évaluation socio-économique : en effet, de nombreux effets socio-économiques du projet dépendent directement du niveau de trafic (trafic terrestre, émissions de gaz à effet de serre, etc.).

LES PRINCIPALES HYPOTHÈSES PRISES

L'étude de trafic détermine les niveaux de trafic sur l'aéroport à moyen et long terme, soit à l'horizon 2050 et à l'horizon 2070

Elle prend en compte les hypothèses suivantes :

- une croissance annuelle du PIB (produit intérieur brut) de Mayotte de +4,25 % sur la période 2022-2070, poursuivant la tendance constatée depuis 2011, à savoir un PIB par habitant de Mayotte qui rattrape peu à peu le niveau du PIB par habitant de l'ensemble du territoire national ;
- le scénario « central » d'évolution démographique de Mayotte fourni par l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques), qui prévoit une population de plus de 700 000 habitants en 2070.

QU'EST-CE QUE LE PIB PAR HABITANT ?

Le produit intérieur brut (PIB) représente la richesse produite par un pays, ou une région, sur une année. Le PIB par habitant est le PIB divisé par la population totale. Il est un indicateur du niveau de vie.

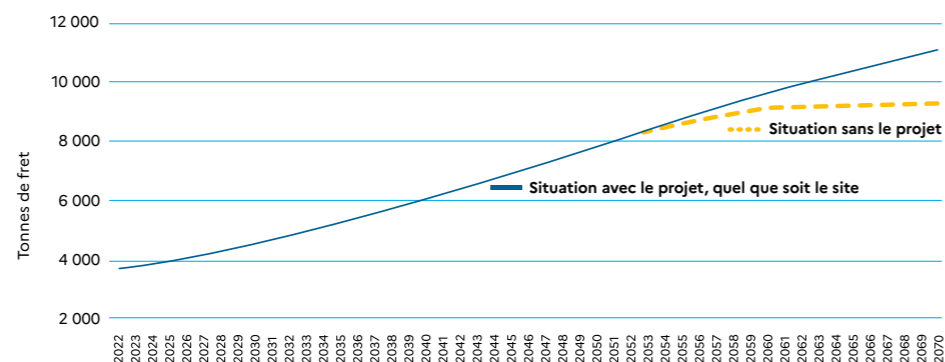


Elle définit pour chacun de ces horizons :

- le tonnage de fret transporté ;
- le nombre de passagers aériens selon quatre faisceaux géographiques qui correspondent aux liaisons aériennes identifiées à Mayotte : avec la métropole, avec La Réunion, avec Madagascar et les Comores et avec les autres destinations dont le Kenya et le Mozambique.

LES PRÉVISIONS POUR LE FRET

Les prévisions de trafic fret sont identiques pour les deux sites, avec 7 800 tonnes par an transportées en 2050 et 11 100 tonnes en 2070, contre 3 800 tonnes aujourd'hui. Pour mémoire, les synergies de développement du fret avec le port de Longoni n'ont pas été intégrées et l'hypothèse a été prise qu'il s'agira de fret voyageant dans la soute des vols passagers.



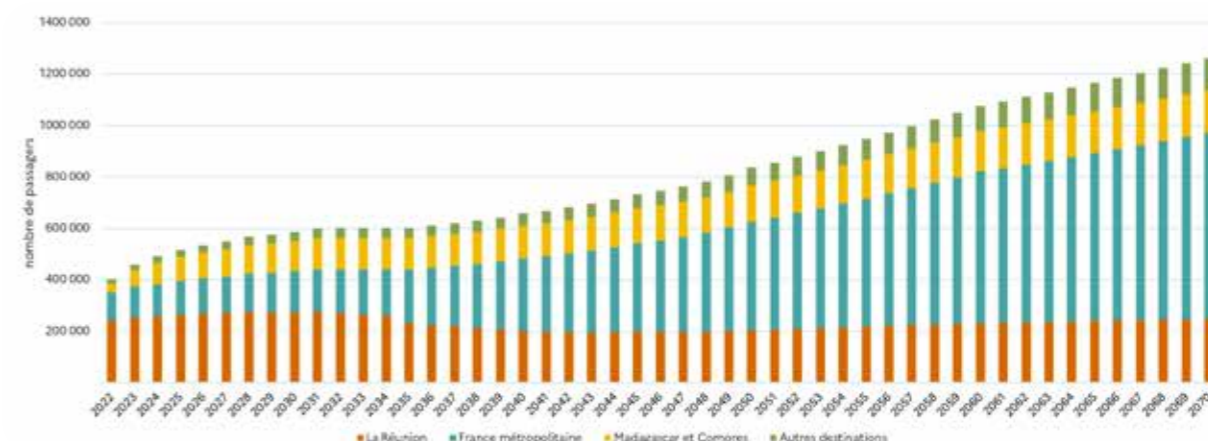
	TRAFIC AUJOURD'HUI	TRAFIC EN 2030	TRAFIC EN 2050	TRAFIC EN 2070
TOTAL FRET TRANSPORTÉ EN TONNES	3 800	4 700	7 800	11 100

LES PRÉVISIONS POUR LES TRAFICS PASSAGERS

Les prévisions de trafic passagers sont quasiment équivalentes pour les deux sites. Le trafic atteindra plus de 800 000 passagers aériens en 2050 et plus d'1,2 million en 2070, contre un peu plus de 400 000 passagers aériens aujourd'hui.

SITE DE PAMANDZI

PRÉVISIONS DE TRAFICS PASSAGERS PAR FAISCEAUX



	TRAFIC AUJOURD'HUI	TRAFIC EN 2030	TRAFIC EN 2050	TRAFIC EN 2070
TOTAL PASSAGERS AÉRIENS SUR LES 4 FAISCEAUX	400 866	587 000	835 000	1 262 000

SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

PRÉVISIONS DE TRAFICS PASSAGERS PAR FAISCEAUX



	TRAFIC AUJOURD'HUI	TRAFIC EN 2030	TRAFIC EN 2050	TRAFIC EN 2070
TOTAL PASSAGERS AÉRIENS SUR LES 4 FAISCEAUX	400 866	587 000	850 000	1 288 000

LES IMPACTS EN PHASE CHANTIER

Les impacts des travaux sur le nombre de passagers aériens ont été analysés en complément des prévisions de trafic présentées ci-dessus.

Il ressort de l'analyse que :

- l'arrêt de l'exploitation de l'aéroport pendant 1 an et demi générera une perte d'environ 880 000 passagers aériens
- la deuxième étape de travaux sur le site de Pamandzi (piste provisoire impliquant le report des passagers à destination ou en provenance de la métropole sur La Réunion et des limitations de l'exploitation sur les autres faisceaux pendant trois ans) générera une **perte de 718 000 passagers aériens** ;
- il n'y a **pas d'impact de ce type sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.**

LES BÉNÉFICES DE LA PISTE LONGUE POUR LES PASSAGERS AÉRIENS

L'évaluation socio-économique met en lumière les intérêts du projet pour les passagers aériens : développement de l'offre aérienne, amélioration de la sécurité et de la fiabilité des infrastructures, gains de temps, réduction du prix du billet d'avion et amélioration des conditions d'accès à l'aéroport.

LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE AÉRIENNE

La piste actuelle présente des contraintes en termes de longueur et d'obstacles (colline de Labattoir notamment) qui ont plusieurs conséquences :

- elles ne permettent pas aux avions de décoller à pleine charge et obligent, pour les vols vers la métropole, à réaliser une escale pour refaire le plein de kérosène à La Réunion ou à Nairobi (Kenya) ;
- elles obligent les compagnies aériennes à former spécifiquement leurs pilotes aux conditions de décollage et d'atterrissage à Mayotte : cela représente un frein pour l'arrivée de nouvelles compagnies et ne favorise pas la concurrence.

La mise en œuvre de la piste longue permettra, sur les deux sites, le développement de l'offre aérienne et notamment celui des vols directs systématiques vers la métropole avec des avions gros porteurs, capables d'emporter plus de 200 passagers et du carburant en quantité suffisante.

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji présentera un avantage supplémentaire de ce point de vue : la longueur de la piste (2 730 mètres) donnera la possibilité d'accueillir le plus gros porteur de la flotte d'avions retenue pour desservir Mayotte, l'Airbus 350-1000 (avion de 480 passagers prévu uniquement en secours par les compagnies aériennes), à pleine charge pendant toute l'année.

La longueur de la piste sur le site de Pamandzi (2 600 mètres) permettra d'accueillir cet avion mais à 85 % de charge.

Ce développement de l'offre participe, avec d'autres facteurs, à l'augmentation des trafics passagers (voir page 7). Il permet également qu'une partie du trafic aérien vers la métropole passant actuellement par l'aéroport de La Réunion Roland Garros, via une escale ou via une correspondance, se reporte sur le faisceau métropole, dans des proportions sensiblement identiques entre les deux sites.

NOMBRE DE PASSAGERS REPORTÉS DU FAISCEAU LA RÉUNION VERS LE FAISCEAU MÉTROPOLE

Situation	À LA MISE EN SERVICE DE LA PISTE LONGUE (2035)		
	2050	2070	
Situation sans le projet = aéroport de Mayotte Marcel-Henry avec la piste actuelle	Pas de report de passagers		
Piste longue sur le site de Pamandzi	33 000	80 000	124 000
Piste longue sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji	33 000	87 000	124 000

La piste longue permettra aussi d'augmenter les fréquences avec la métropole. Le tableau ci-dessous présente l'augmentation des rotations, c'est-à-dire le nombre d'arrivées et de départs d'avions chaque jour, sur ce faisceau métropole.

Les résultats pour les deux sites sont proches. Ils montrent que la piste longue donne la possibilité de réaliser près d'un quart de rotations en plus en 2050 et presque deux fois plus de rotations en 2070, par rapport à la situation sans piste longue.

NOMBRE DE ROTATIONS QUOTIDIENNES AVEC LA MÉTROPOLE

Situation	À LA MISE EN SERVICE DE LA PISTE LONGUE (2035)		
	2050	2070	
Situation sans le projet = aéroport de Mayotte Marcel-Henry avec la piste actuelle	0,9	1,6	1,8
Piste longue sur le site de Pamandzi	1,1	1,9	3,3
Piste longue sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji	1	2	3,4

LA FLOTTE D'AVIONS RETENUE POUR LA PISTE LONGUE ET LE NOMBRE DE SIÈGES

Modèle d'avion	Nombre de sièges
AIRBUS 330-900 (NEO)	352
AIRBUS 350-900	411
AIRBUS 350-1000	480
BOEING 777-300ER	442
BOEING 787-8	262
BOEING 787-9	276
BOEING 787-9	294

L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA FIABILITÉ

En phase d'exploitation

La piste longue améliorera la sécurité, le niveau de service et la fiabilité des infrastructures aéroportuaires.

En termes de sécurité, la formation spécifique des pilotes aux conditions de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Mayotte ne sera plus nécessaire :

- sur le site de Pamandzi, la piste longue convergente modifie l'axe de décollage et d'atterrissage : les contraintes imposées par la colline de Labattoir, qui aujourd'hui perce les servitudes aéronautiques d'approche, sont supprimées ;
- sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, l'orientation prévue pour la piste n'est soumise à aucune contrainte d'obstacle.



La colline de Labattoir dans l'axe de la piste actuelle.

Le niveau de service et la fiabilité seront également améliorés, sur les deux sites, par :

- des raquettes de retournement des avions de plus grande dimension que celles existantes aujourd'hui : leur élargissement permettra de réduire les temps d'occupation de la piste, notamment pour les gros porteurs qui mobilisent la piste pendant près de 30 minutes à chaque décollage ou atterrissage pour leur retournement. Cela fluidifiera le trafic, surtout dans les périodes de pointe lorsque plusieurs avions doivent opérer sur la piste dans des créneaux rapprochés ;
- la réduction du risque de submersion de la piste sur le site de Pamandzi, phénomène qui peut entraîner aujourd'hui l'annulation de vols, grâce à l'altimétrie de la piste longue et à l'absence d'un tel risque sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, qui est situé en altitude (environ 100 mètres au-dessus du niveau de la mer) et est éloigné du littoral.

En phase travaux

La deuxième étape de travaux sur le site de Pamandzi (piste provisoire) aura un impact sur le niveau de service pendant trois ans, puisqu'elle impliquera le report des passagers à destination ou en provenance de la métropole sur La Réunion, et des limitations de l'exploitation sur les autres faisceaux.

LES GAINS DE TEMPS SUR LES VOLS MAYOTTE-MÉTROPOLE

En phase d'exploitation

Aujourd'hui, les seuls vols directs existants sont en provenance de la métropole, où les contraintes de décollage n'existent pas. La durée de vol représente une dizaine d'heures. Quel que soit le site d'implantation retenu, la piste longue permettra les vols directs dans le sens Mayotte-métropole, sans escale à La Réunion ou à Nairobi.

La durée de ces vols sera de 9h45. Les passagers bénéficieront d'un gain de temps significatif :

- -1h55 par rapport aux vols faisant aujourd'hui escale à Nairobi ;
- -6h40 par rapport aux vols faisant escale à La Réunion ;
- -8h05 pour les passagers faisant leur correspondance eux-mêmes à La Réunion.

GAINS DE TEMPS SUR LE TRAJET MAYOTTE-MÉTROPOLE SELON L'AÉROPORT D'ESCALE OU DE CORRESPONDANCE (Temps annoncés par les compagnies aériennes)

Situation	Durée	EN SUPPRIMANT L'ESCALE À LA RÉUNION			VOL DIRECT
		EN SUPPRIMANT L'ESCALE À NAIROBI	EN SUPPRIMANT L'ESCALE À LA RÉUNION	EN SUPPRIMANT LA CORRESPONDANCE À LA RÉUNION	
AUJOURD'HUI	Durée du 1 ^{er} vol	2h10	2h10	2h10	/
	Durée de l'escale/de la correspondance	1h30	2h15	3h40	/
	Durée du 2 ^e vol	8h	12h	12h	/
	DURÉE TOTALE	11h40	16h25	17h50	9h45
DEMAIN AVEC LA PISTE LONGUE	GAIN DE TEMPS	1h55	6h40	8h05	/

En phase travaux

Le passage obligatoire par La Réunion pendant la deuxième étape de travaux sur le site de Pamandzi (piste provisoire) constituera un allongement du temps de trajet pour les passagers reportés. Le surplus de temps est estimé à 8h05, identique au gain de temps en l'absence de correspondance, et la durée totale de la liaison sera de 17h50.

LA RÉDUCTION DU PRIX DU BILLET D'AVION

La piste longue, quel que soit le site d'implantation, permettra aux compagnies aériennes de réduire leurs coûts en exploitant la liaison vers la métropole en direct, sans escale ou correspondance. Cette réduction se répercutera sur le prix du billet d'avion, qui est aujourd'hui le plus élevé de tous les Départements d'Outre-Mer.

Les coûts pour les compagnies aériennes se divisent en quatre grandes catégories :

- **les coûts aéroportuaires** : redevances directement liées à l'utilisation de la plateforme aéroportuaire (taxe passager, redevance atterrissage, services annexes, etc.) ;
- **le prix et la consommation de carburant** ;
- **les coûts fixes** : coûts d'exploitation (flotte, maintenance, équipage) et marge de la compagnie aérienne ;
- **les autres coûts** : fret, catering – restauration pour les passagers pendant le vol –, etc.

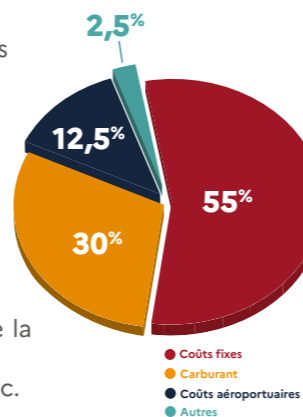
La systématisation des vols directs Mayotte-métropole avec la piste longue conduira à des évolutions des trois premières, et plus importantes, composantes du prix du billet d'avion :

- **pour les coûts aéroportuaires** : ces coûts représentent 55 % du prix du billet. Une escale ou une correspondance renchérit ces coûts puisque la compagnie aérienne doit utiliser une seconde plateforme aéroportuaire ; à l'inverse, avec un vol direct, ces coûts baissent ;
- **le prix et la consommation de carburant** : le carburant représente 30 % du prix du billet d'avion. Chaque cycle atterrissage-décollage augmente la consommation de carburant : avec la suppression de l'escale ou de la correspondance, le coût en carburant baisse. L'évaluation socio-économique estime également que l'écart actuel du prix du carburant entre Mayotte et les aéroports voisins (plus cher à Mayotte) se réduira inévitablement dans les années qui viennent ;
- **les coûts fixes** : ces coûts représentent 12,5 % du prix du billet d'avion. L'augmentation de la concurrence entre compagnies aériennes sur la liaison Mayotte-métropole constituera un levier majeur pour la réduction de la marge des compagnies ; un deuxième levier sera sans doute celui de l'augmentation des volumes de trafic et d'amélioration de l'attractivité touristique de l'île. Les coûts de maintenance, liés à la suppression d'une escale ou d'une correspondance, baisseront également.

L'évaluation socio-économique estime que la **baisse du prix du billet pourrait atteindre 14 %, identique pour le site de Pamandzi et pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji**, avec la décomposition précisée dans le tableau ci-dessous.

SYNTHÈSE DES RÉDUCTIONS DU PRIX DU BILLET D'AVION SUR L'ENSEMBLE DE LA PÉRIODE 2035-2070 ET POUR LES DEUX SITES

Composante du prix du billet	RÉDUCTION DU PRIX DU BILLET
Coûts aéroportuaires	-20%
Coûts carburant	-7%
Coûts fixes	-15%
TOTAL	-14%



L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS D'ACCÈS À L'AÉROPORT

La mise en place de liaisons maritimes express prévues au Plan global transports et déplacements de Mayotte **améliorera les conditions d'accès à l'aéroport quel que soit le site d'implantation.**

Cependant, **l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji facilitera l'accès pour le plus grand nombre de Mahorais**, qui résident dans les communes de Grande-Terre. Les habitants des communes de Petite-Terre perdront plus d'une heure en moyenne, mais les temps de trajet seront fiabilisés grâce aux liaisons maritimes express vers Bandraboua.

En raison du temps d'accès à l'aéroport de Pamandzi et notamment de l'impératif d'emprunter la barge, une part des passagers aériens venant de Grande-Terre est forcée de passer la nuit précédant le vol sur Petite-Terre. L'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji permet de **diviser par trois environ le nombre de ces nuits d'hôtel forcées**, par rapport à la situation sans le projet, et **par six par rapport à la piste longue sur le site de Pamandzi**, engendrant ainsi des économies pour les passagers aériens concernés (pouvant représenter de 10 à 20 % du prix du billet d'avion).

NOMBRE DE NUITS D'HÔTEL FORCÉES

	À LA MISE EN SERVICE DE LA PISTE LONGUE (2035)	2050	2070
Situation sans le projet = aéroport de Mayotte Marcel-Henry avec la piste actuelle	50 200	65 700	75 200
Piste longue sur le site de Pamandzi	51 000	135 500	180 700
Piste longue sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji	20 500	22 300	29 800

LES BÉNÉFICES DE LA PISTE LONGUE EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET D'EMPLOIS

L'évaluation socio-économique permet de mesurer les effets du projet sur l'emploi et sur le développement économique et touristique de Mayotte.

LES EFFETS SUR L'EMPLOI

Les emplois en phase chantier

Durant les travaux de la piste longue, deux types d'emplois seront nécessaires :

- **des emplois directs**, nécessaires à la construction ;
- **des emplois indirects**, liés aux industries amont pour la fabrication des fournitures de chantier.

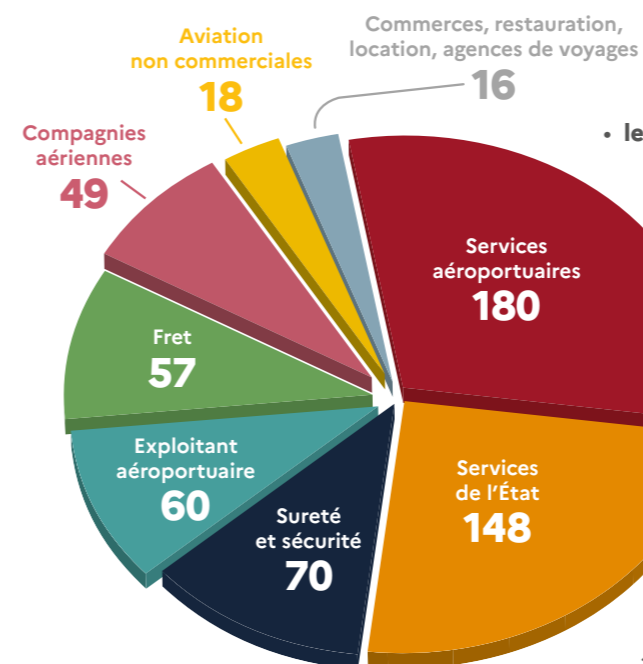
Ces emplois ne seront pas forcément créés (ils peuvent être déjà existants dans des entreprises) : on parle d'emplois soutenus.

Les emplois liés à l'exploitation de la piste longue

Les emplois présents aujourd'hui sur la plateforme aéroportuaire, soit les emplois directs, sont au nombre de **598**.

Il s'agit des emplois des salariés du concessionnaire EDEIS Aéroport Mayotte, qui est l'exploitant de l'aéroport, et de ceux des services de l'État, des compagnies aériennes et de différentes entreprises nécessaires au fonctionnement de la plateforme.

Leur répartition s'établit ainsi :



Une plateforme aéroportuaire influe aussi sur le territoire dans lequel elle est implantée, en soutenant un écosystème d'acteurs économiques, qui génèrent eux-mêmes des emplois indirects, induits ou catalytiques :

- **les fournisseurs** des entreprises et services installés sur la plateforme aéroportuaire : les emplois chez ces fournisseurs sont des emplois dits indirects ;
- **les acteurs de l'économie locale** qui bénéficient des retombées des dépenses et des impôts des salariés des entreprises directes et indirectes : les emplois créés par ces retombées sont dits induits ;
- **enfin les touristes** arrivant par l'aéroport et dont les dépenses contribuent à créer des emplois, dits catalytiques.

Des emplois indirects, induits et catalytiques seront générés, une fois la piste longue mise en service, par le développement de la plateforme aéroportuaire et du trafic aérien. Ils sont estimés à environ **780 ETP**.

Le projet permettra également de créer des emplois directs (liés directement au fonctionnement de la plateforme), qui seront, à l'horizon 2050, de l'ordre de :

- **35 ETP créés sur le site de Pamandzi ;**
- **38 ETP créés sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.**

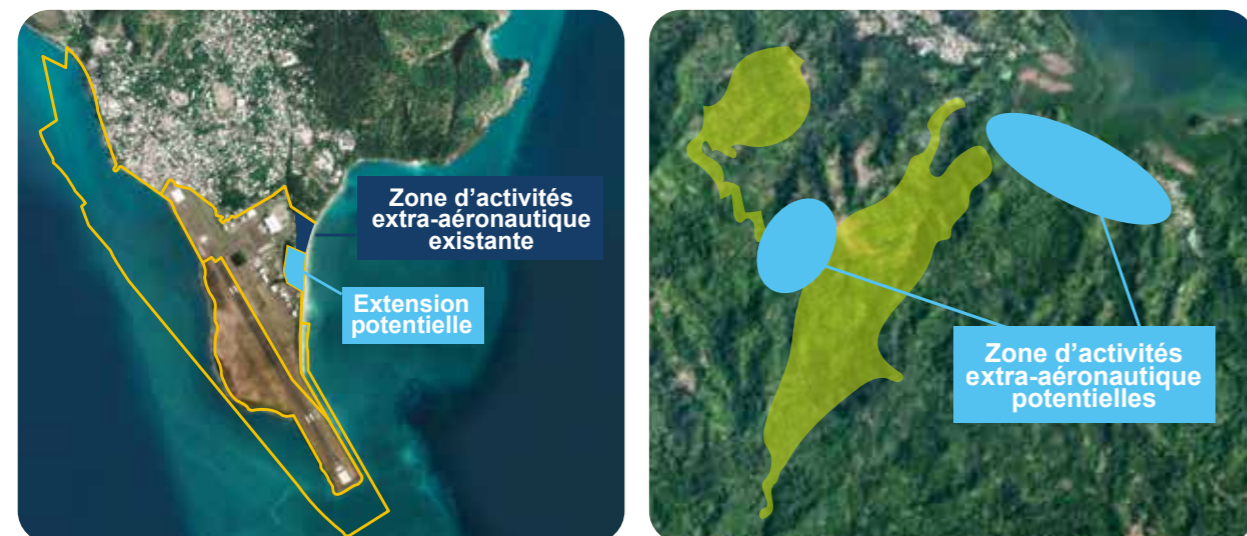
Les emplois des zones d'activités extra-aéronautiques

Les zones d'activités extra-aéronautiques comprendront des activités industrielles, logistiques, tertiaires, commerciales et hôtelières, qui créeront des emplois.

Ces créations seront **significativement plus importantes sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji** qui présente davantage de disponibilités foncières pour de l'activité économique et qui facilite les synergies avec le port de Longoni proche.

	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



Le nombre d'emplois créés, en prenant comme hypothèse qu'ils seront essentiellement des emplois logistiques, est estimé :


- entre 20 et 200 ETP sur le site de Pamandzi ;
- entre 200 et 2 000 ETP sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

D'autres impacts sur les emplois

Le projet conduira à une **réduction du nombre d'emplois agricoles**, qui sera **plus importante sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji**, où davantage de surfaces agricoles et d'exploitants sont concernés, que sur le site de Pamandzi. L'impact sur les emplois agricoles est estimé à approximativement **10 ETP** pour le site de Pamandzi et **50 ETP** pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Il pourra être minimisé par les mesures prévues dans le cadre du projet (réorganisation du foncier, recherche de terrains pour poursuivre l'activité, accompagnement pour la structuration d'exploitations agricoles, etc.).

Si l'aéroport est déplacé sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, la vocation du site actuel de l'aéroport pourra être réorientée par exemple autour d'activités touristiques, d'enseignement ou administratives. **La reconversion**, qui sera du ressort des collectivités (Département de Mayotte, Communauté de communes de Petite-Terre...), pourra induire un nombre d'emplois estimé à **785 ETP à l'horizon 2050**.

SYNTHÈSE DES CRÉATIONS D'EMPLOIS EN PÉRIODE D'EXPLOITATION DE LA PISTE LONGUE

	SITE DE PAMANDZI	SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI
 Emplois directs liés à l'exploitation	35	38
Emplois indirects, induits et catalytiques liés à l'exploitation	780	780
Emplois des zones d'activités extra-aéronautiques	20 à 200	200 à 2 000
Emplois liés à la reconversion du site de Pamandzi	/	785
Emplois agricoles	-10	-50
TOTAL	825 à 1 005	1 753 à 3 553

LA BAISSÉ DU COÛT DU FRET ET SES EFFETS

Avec la création de la piste longue, il est estimé que le taux de fret (ou coût au kilo transporté) diminue sous l'effet conjoint de :

- la suppression de la rupture de charge à La Réunion (qui oblige à un chargement-déchargement supplémentaire) ;
- l'amélioration de la capacité d'emport de marchandises dans les avions (davantage de capacité en soute avec les gros porteurs notamment) ;
- le développement de la concurrence entre les compagnies aériennes.

Le taux de fret était de 7,25 €/kg en 2020. L'évaluation socio-économique prend un hypothèse **prudente de diminution de 0,50 €/kg**.

Cette diminution peut avoir des effets positifs sur l'activité économique. Notamment elle pourrait permettre aux **produits de la filière piscicole mahoraise de devenir compétitifs à l'export**. Toutefois sur le site de Pamandzi, le projet conduisant à la destruction d'une partie des récifs, il pourrait réduire la quantité de poissons disponibles à la pêche côtière.



LES RETOMBÉES DU TOURISME

Le développement du trafic aérien entre la métropole et Mayotte avec la piste longue contribuera à **l'essor du tourisme d'agrément et d'affaires et à l'augmentation des retombées de cette activité** (dépenses des touristes pour leur logement, la restauration, les activités touristiques, etc.).

En raison des incertitudes trop importantes à ce stade sur les gains, l'évaluation socio-économique n'a pas quantifié précisément cet effet.

Cependant, on peut noter que 80 % des touristes à Mayotte réalisent au moins une activité liée au milieu marin (plongée sous-marine, découverte du lagon en bateau...) et que près de la moitié d'entre eux font usage des récifs pour toutes sortes de loisirs.

À ce titre, l'implantation de la piste convergente dans le lagon **sur le site de Pamandzi** qui conduit à la destruction d'une partie des récifs coralliens, dégrade la valeur touristique du site et peut avoir un effet négatif sur l'image de Mayotte (non-préservation d'un milieu emblématique). Le projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji a l'avantage d'être sans impact sur le milieu marin.



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

LES BÉNÉFICES SOCIAUX DE LA PISTE LONGUE

L'évaluation socio-économique prend en compte deux types de bénéfices sociaux de la piste longue : le désenclavement de Mayotte et l'amélioration des conditions pour les opérations de sécurité civile.

LE DÉSENCLAVEMENT DE MAYOTTE ET LA CONTINUITÉ TERRITORIALE AVEC LA MÉTROPOLE

Mayotte est un département isolé dans l'océan Indien, situé à 1 400 kilomètres du territoire français le plus proche, La Réunion, et à 8 000 kilomètres de la métropole. Dans cette configuration géographique particulière, la desserte aérienne joue un rôle majeur car elle est la porte d'entrée de l'île.

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 se déplacer vers d'autres pays.

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, quel que soit le site d'implantation. Elle améliorera et fiabilisera durablement la desserte de l'île en permettant le développement des fréquences, les gains de temps et en améliorant la sécurité et de la fiabilité des infrastructures aéroportuaires (voir pages 8 et 9). Elle jouera donc un rôle essentiel pour le désenclavement de Mayotte et pour son développement économique.

Pour la population mahoraise, le projet pourra être ressenti comme un rapprochement de la métropole et comme une meilleure intégration au territoire national.



LA SÉCURITÉ CIVILE

La sécurité civile a pour objet la prévention des risques de toute nature, l'information et l'alerte des populations ainsi que la protection des personnes, des biens et de l'environnement contre les accidents ou les catastrophes.

Le renforcement et la fiabilisation de la desserte de Mayotte permis par la piste longue contribueront à faciliter l'acheminement des secours en cas d'événement naturel majeur ou de crise sanitaire.

De ce point de vue, le site de Bouyouni / M'Tsangamouji présente l'avantage, compte tenu de son altitude et de sa situation éloignée du littoral, de ne pas être soumis aux très forts risques de submersion marine et de tsunamis qui sont présents sur le site de Pamandzi.



Vue générale du site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

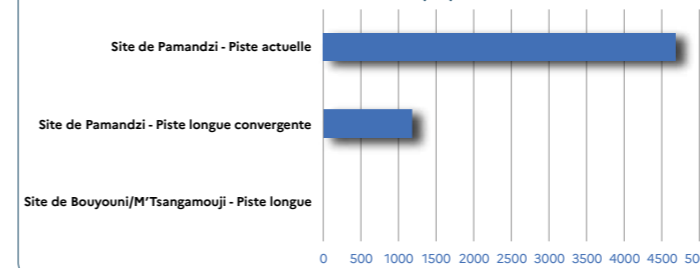
L'évaluation socio-économique intègre les différents effets du projet sur l'environnement et plus précisément ceux qui concernent le cadre de vie des habitats, le climat (émissions de gaz à effet de serre) et la qualité de l'air, les surfaces agricoles et le milieu marin.

LES EFFETS SUR LE BRUIT

L'analyse de ces effets montre que :

- la mise en service de la piste longue convergente sur le site de Pamandzi diminue fortement le nombre de personnes vivant dans les zones de bruit : les secteurs à forte densité de population ne sont plus survolés par les avions. Néanmoins, une partie du quartier de Sandravangue est toujours concerné, ainsi que désormais l'îlot Fougoujou ;
- aucun secteur urbanisé n'est affecté par les zones de bruit sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

POPULATION CONCERNÉE PAR UN NIVEAU SONORE SUPÉRIEUR À 55 dB(A) À LONG TERME



Avion au décollage au-dessus de Pamandzi

LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Le projet de piste longue entraîne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre en raison du développement du trafic aérien qu'elle génère, du développement des infrastructures aéroportuaires (surfaces supplémentaires à éclairer et climatiser, augmentation du nombre et de l'activité des engins et véhicules de piste...), du développement du trafic routier pour accéder à l'aéroport ainsi que des travaux et du transport de matériaux nécessaires à la construction.

Les émissions de gaz à effet de serre sont moins élevées sur le site de Pamandzi en raison des restrictions de l'exploitation aérienne pendant les travaux.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN TONNES ÉQUIVALENT CARBONE SUR LA PÉRIODE 2024-2070

	SITUATION SANS LE PROJET	SITE DE PAMANDZI	SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUIJI
Trafic aérien	9 751 776	10 940 896	11 879 084
Trafic routier et maritime	109 684	112 620	150 060
Exploitation de la plateforme aéroportuaire	88 017	99 691	103 173
Travaux de construction	239 480	965 289	1 194 232
TOTAL	10 378 497	12 316 684	13 614 196

L'IMPACT SUR LES SURFACES AGRICOLES

Cet effet est mesuré uniquement pour les zones agricoles à fort potentiel agronomique : seul le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est concerné – il impacte environ 60 hectares de telles zones.

L'IMPACT SUR LES RÉCIFS CORALLIENS

Seul le site de Pamandzi est concerné : l'implantation dans le lagon du remblai-digue supportant la piste longue impacte les récifs coralliens présents, sur une surface d'environ 500 000 mètres carrés.

LES EFFETS POUR LES OPÉRATEURS DE TRANSPORT ET GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

L'évaluation s'intéresse aux effets économiques du projet pour les différents acteurs du transport : compagnies aériennes, exploitant de l'aéroport et gestionnaires du réseau routier de Mayotte.

LES COMPAGNIES AÉRIENNES

La mise en service de la piste longue permettra aux compagnies aériennes de baisser le prix du billet d'avion (voir page 10), ce qui conduira à une baisse de leur marge sur chaque billet, estimée à -30 %.

Cette baisse ne sera rattrapée par l'augmentation du trafic aérien qu'après 2050.



L'EXPLOITANT AÉROPORTUAIRE

L'évaluation socio-économique a permis de réaliser des « plans d'affaires » de l'exploitation de l'aéroport sur les deux sites.

Ces plans permettent d'estimer la viabilité financière du projet pour l'exploitant. Ils sont réalisés en calculant la différence entre les produits (revenus d'exploitation et subventions) et les différentes charges : charges d'exploitation, dépenses d'investissement dans les infrastructures et dépenses de remplacement (par exemple remise en état des chaussées, du balisage, des installations, équipements et systèmes de l'aéroport).

LES GESTIONNAIRES DU RÉSEAU ROUTIER

L'augmentation du trafic aérien due à la mise en service du projet aura pour effet d'augmenter le trafic routier depuis et vers l'aéroport. La part des passagers aériens dans le trafic routier reste faible, de l'ordre de 5 %. Elle dépasse les 10 % uniquement sur les axes qui desservent directement l'aéroport, toutefois la hausse du trafic aura une incidence sur la maintenance du réseau routier, à la charge des gestionnaires de ce réseau.

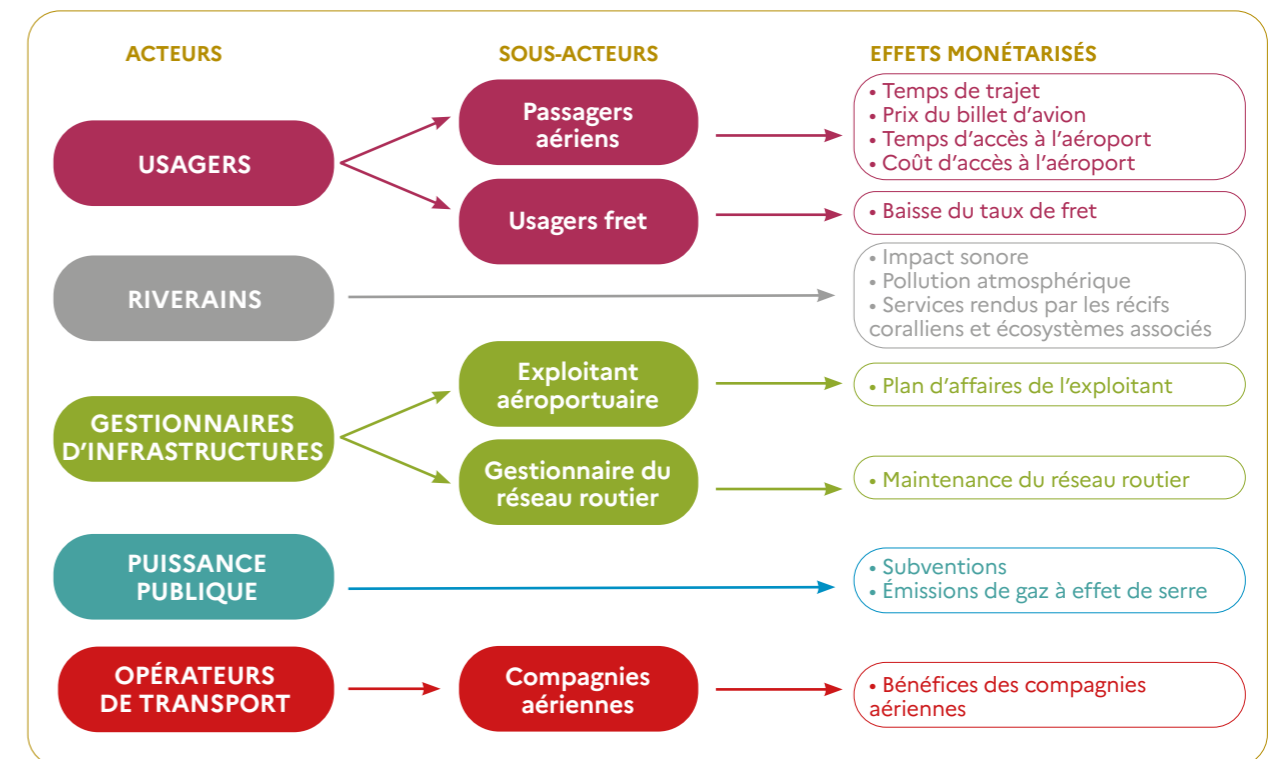
L'évaluation socio-économique prend pour hypothèse que la fréquence de maintenance du réseau routier desservant l'aéroport passera de 12 ans à 10 ans.



LE BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

LA RÉPARTITION DES EFFETS MONÉTARISÉS

Les effets monétarisés sont les effets du projet quantifiés, qui peuvent être « convertis » en euros. Ils sont répartis par acteurs de la manière suivante :



LE BILAN PAR ACTEUR

Le bilan par acteur présente deux points essentiels :

- les gains importants pour les usagers, du fait de l'amélioration de l'offre ;
- les impacts négatifs importants sur la puissance publique du fait, d'une part, de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre en lien notamment avec l'augmentation du trafic et, d'autre part, de l'investissement à financer.

LES INDICATEURS DE PERTINENCE DE L'INVESTISSEMENT

Deux indicateurs principaux sont calculés :

- la Valeur Actualisée Nette socio-économique (VAN-SE) : elle correspond au bénéfice que retire la collectivité du projet. Elle se calcule par différence entre les coûts et les avantages actualisés de toutes natures. Plus la VAN est positive et importante, plus le projet est créateur de richesse, ou de bien-être social, pour la collectivité dans son ensemble ;
- le Taux de Rentabilité Interne (TRI) : il permet d'évaluer l'utilité socio-économique d'un projet pour la collectivité. D'un point de vue technique, il correspond au taux d'actualisation qui annule la VAN-SE. Plus le pourcentage du TRI est élevé, plus le projet est considéré comme un investissement rentable.

EN MILLIERS D'EUROS (K€) 2022

Site de Pamandzi

Site de Bouyouni / M'Tsangamouji

VAN-SE
NÉGATIVE

TRI
NÉGATIF

VAN-SE
1 266 982 k€

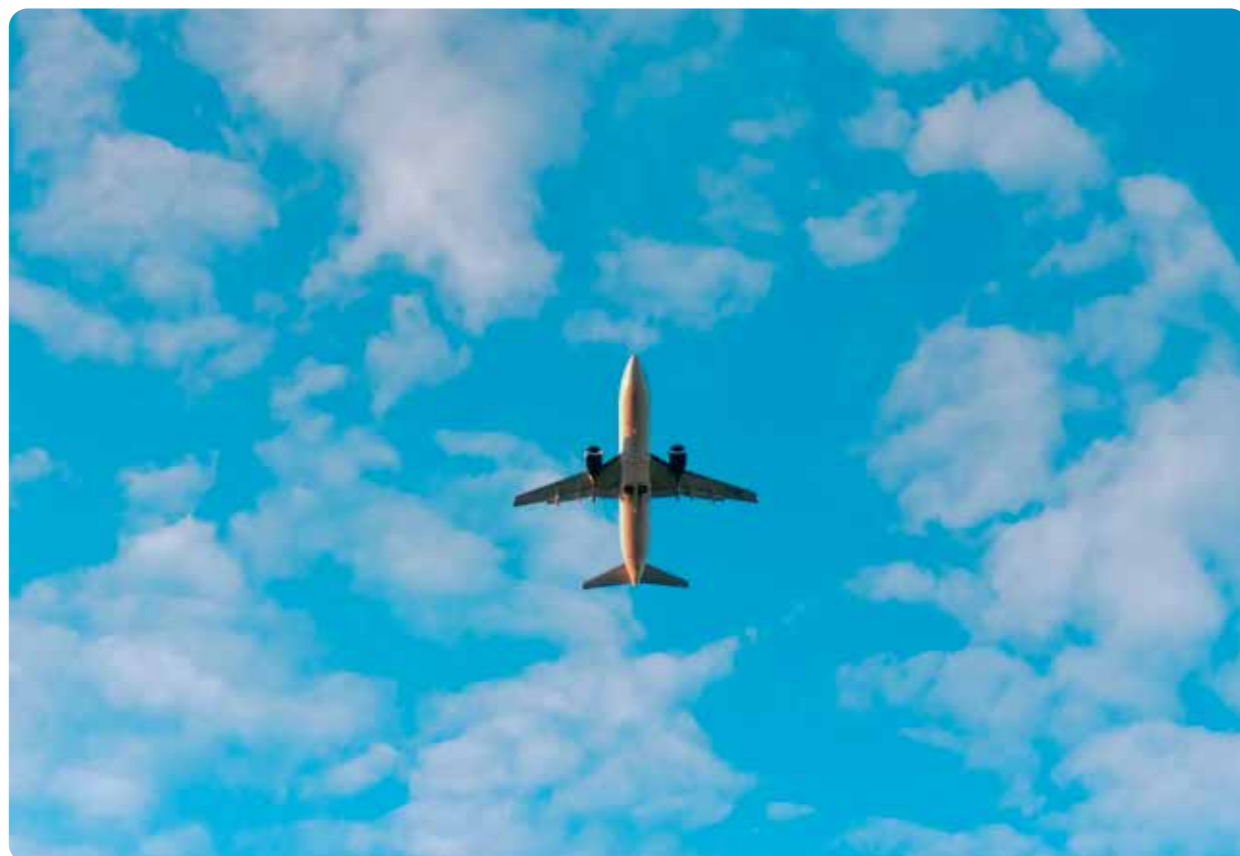
TRI
14,2 %

LES POINTS CLÉS DE LA COMPARAISON

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

Ces points sont les suivants :

- les **coûts d'investissement** sont importants, particulièrement pour le site de Pamandzi (7 milliards pour le site de Pamandzi, 1,2 milliard d'euros pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji) ;
- les **prévisions de trafic aérien**, passagers et fret, sont **identiques** pour les deux sites avec néanmoins **des restrictions** (reports sur La Réunion, limitations d'exploitation sur les autres destinations) **pour le projet sur le site de Pamandzi, pendant trois années** de la phase de travaux et **surtout la nécessité d'interrompre l'exploitation de l'aéroport pendant 1 an et demi, ce qui est totalement réhibitoire** ;
- les **gains pour les passagers aériens** sont **majeurs** (augmentation des fréquences, gains de temps sur les vols Mayotte-métropole, réduction du prix du billet) **quel que soit le site**, avec de meilleures conditions d'accès à l'aéroport et moins de risques de perturbations de l'exploitation aérienne **sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji** ;
- le **site de Bouyouni / M'Tsangamouji** offre de meilleures perspectives de **développement économique** et de **créations d'emplois** et de plus **grands bénéfices sociaux** ;
- le bilan pour les gestionnaires d'infrastructures, notamment **l'exploitant de l'aéroport**, et pour **la puissance publique**, est plus favorable **pour le site de Bouyouni/M'Tsangamouji du fait d'un montant d'investissement très inférieur à celui du site de Pamandzi** ;
- les **indicateurs** de pertinence de l'investissement (VAN-SE et TRI) sont **de bon niveau pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji alors qu'ils sont négatifs pour le site de Pamandzi**.



EN CONCLUSION

La piste longue apporte des gains notables pour les passagers aériens, avec moins de risques de perturbations de l'exploitation aérienne avec le projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji offre de meilleures perspectives de développement économique et d'emploi.




Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji présente des indicateurs socio-économiques de bon niveau

Au regard de son coût et des contraintes qu'il engendre sur la continuité de la desserte du territoire mahorais, l'aménagement de la piste longue sur le site de Pamandzi n'apparaît pas viable.





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 :  / Rédaction : 