



MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile



  
**PISTE LONGUE**  
AÉROPORT DE MAYOTTE

VOLET 1

## DOSSIER DE COMPARAISON DES SITES



Les principes d'aménagement de l'aéroport  
et le potentiel de développement économique  
Août 2025

# UNE ÉTUDE SUR LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT

Les études complémentaires menées permettent de comparer thème par thème les deux sites d'implantation possible de la piste longue. Le présent dossier volet 1 du dossier de comparaison présente les résultats de l'étude sur les principes d'aménagement de l'aéroport.

Les principes d'aménagement de l'aéroport ont été étudiés en prenant en compte l'objectif d'assurer des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole grâce à la piste longue, la croissance attendue du trafic aérien, et les besoins pour les différents espaces nécessaires au fonctionnement de la plateforme : piste longue, voies de circulation et postes de stationnement des avions, tour de contrôle, aérogare, etc.

## Ils concernent :

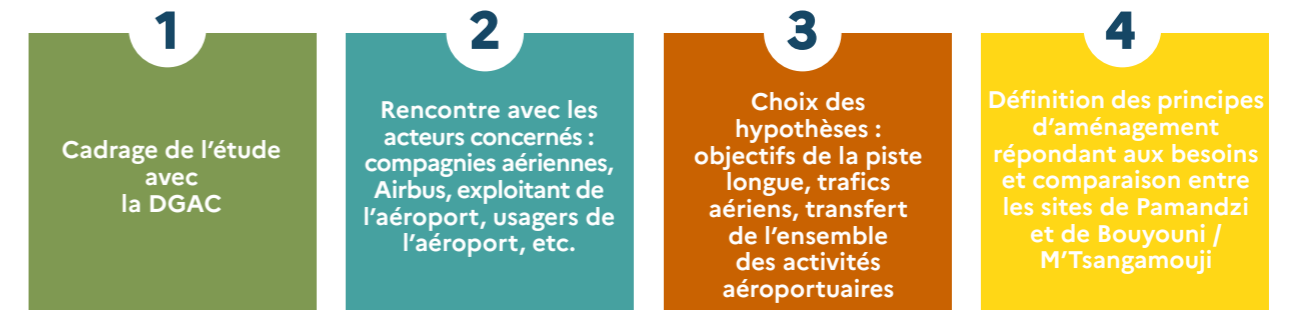
- pour l'aéroport actuel de Mayotte-Marcel Henry à Pamandzi : la création d'une nouvelle piste longue (convergente) et les évolutions à apporter dans l'avenir à la plateforme aéroportuaire pour tenir compte de la progression du trafic et de l'élévation du niveau de la mer ;
- pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sur Grande-Terre : la création d'une nouvelle piste longue et d'un nouvel aéropor.

Il est considéré dans les études que l'ensemble des fonctions de l'aéroport de Mayotte-Marcel Henry sont transférées sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, si ce site est retenu à l'issue de la comparaison : cela permet de prendre en compte l'hypothèse la plus haute (et donc celle qui peut s'adapter le mieux à l'augmentation du trafic aérien) en termes de surfaces et de foncier nécessaires.



## LES ÉTAPES DE L'ÉTUDE

L'étude sur les principes d'aménagement de l'aéroport s'est déroulée en 4 étapes :



## LES ACTEURS DE L'ÉTUDE

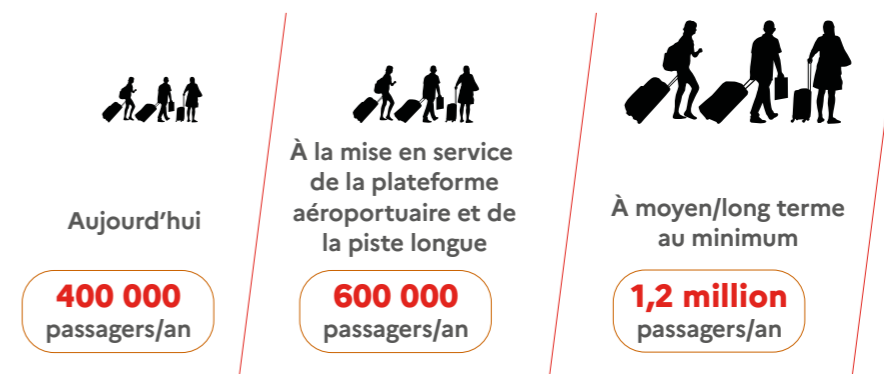
- Maître d'ouvrage : DGAC (Direction générale de l'Aviation civile, sous-direction des aéroports de la direction du transport aérien)
- Conduite des études techniques : DGAC (Direction générale de l'aviation civile, service national d'ingénierie aéroportuaire)
- Bureaux d'études : SNIA, SETEC International, avec ACFT Perfo (sous-traitant)
- Acteurs rencontrés pour consolider l'étude :
  - les compagnies aériennes : Air Austral, Air Caraïbes, Air France, Corsair, Egyptair, KLM, Wamos Air, Zena Airlines
  - le constructeur aéronautique européen : Airbus
  - l'exploitant de l'aéroport Mayotte-Marcel Henry : EDEIS Aéroport Mayotte
  - le service de la navigation aérienne – Océan Indien (SNA-OI), chargé du contrôle aérien sur la plateforme de Mayotte
  - la Direction de la sécurité de l'aviation civile – Océan Indien (DSAC-OI), chargée notamment de la sécurité et de la sûreté du transport aérien
  - Météo-France Mayotte
  - les usagers de l'aéroport : aviation légère, ULM, parachutisme, drones, préfecture (lutte contre l'immigration clandestine), évacuation sanitaire (Evasan), section aérienne de la gendarmerie nationale.

## LES PRINCIPALES HYPOTHÈSES RETENUES

Les principales hypothèses retenues sont les suivantes :

- une piste longue adaptée aux avions long-courriers et de grande capacité, permettant les liaisons aériennes directes, par tous les temps (hors quelques conditions extrêmes) entre Mayotte et la métropole et l'amélioration des dessertes vers d'autres pays ;
- le transfert de l'ensemble des activités aéroportuaires sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, si celui-ci est retenu à l'issue de la comparaison entre les deux sites ;
- croissance du trafic aérien, et donc de la fréquentation de l'aéroport à différentes échéances, telle que présentée dans le schéma ci-dessous, au minimum 1,2 million de passagers aériens par an à moyen/long terme.

## LES HYPOTHÈSES DE TRAFIC AÉRIEN RETENUES



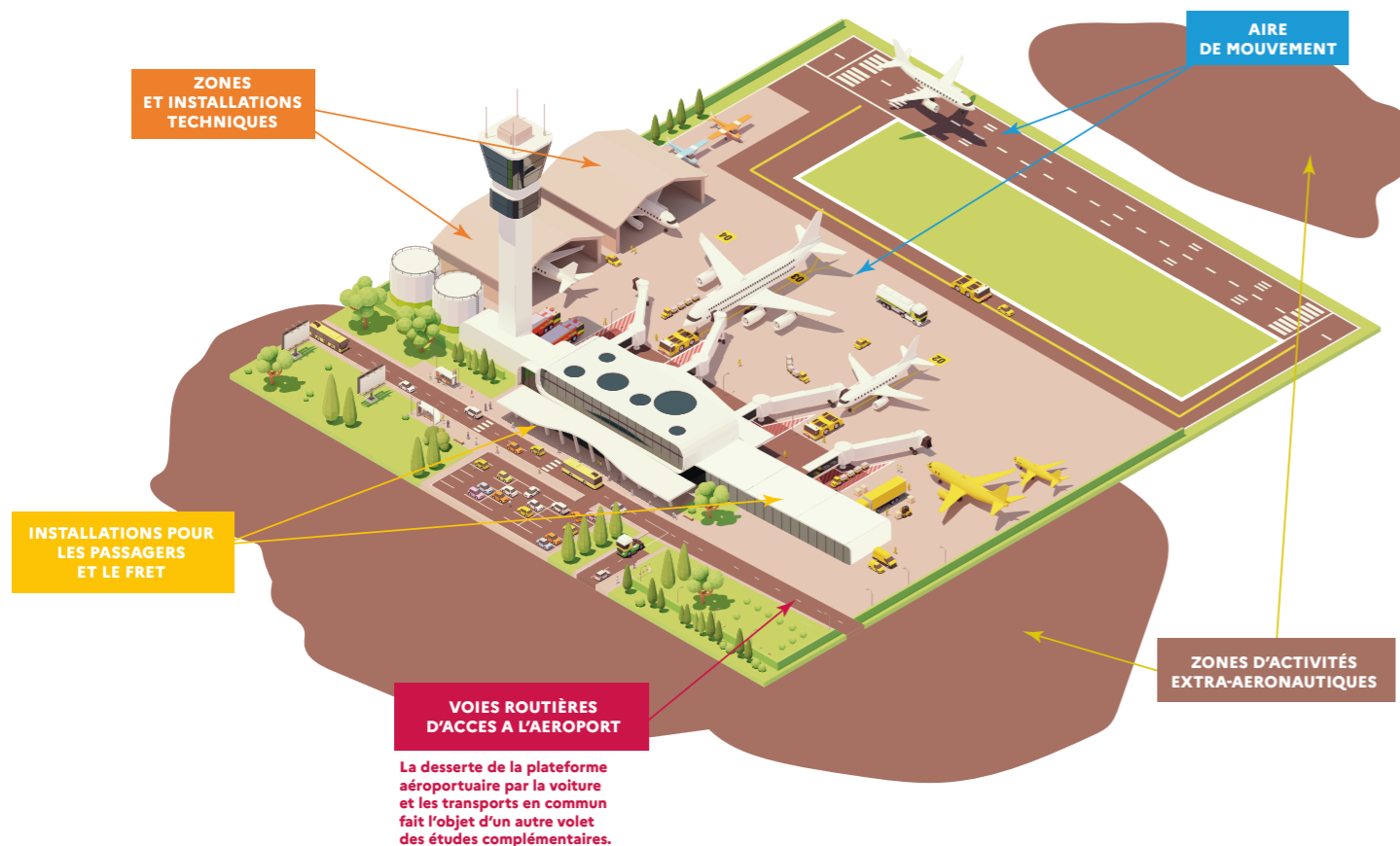
# LES CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉROPORT

## DE QUOI SE COMPOSE UN AÉROPORT ?

Dans son principe, une plateforme aéroportuaire comprend 5 parties essentielles, comme le montre le schéma ci-dessous :

- **une aire de mouvement**, c'est-à-dire l'ensemble des parties aménagées destinées aux opérations d'atterrissage, de décollage et de déplacement au sol des avions : piste, taxiways (voies de circulation des avions), postes de stationnement des avions ;
- **des zones et installations techniques** : tour de contrôle, locaux de l'État (DGAC, gendarmerie des transports aériens, Météo-France...), service de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs, aviation générale (aviation d'affaires, aviation légère, aérodrome...) et militaire, évacuations sanitaires (hélicoptères), dépôt de carburants, centrale énergie, etc. ;
- **des installations pour accueillir les passagers, employés et visiteurs et pour le fret** : aérogare passagers, aérogare fret, parcs de stationnement, stations de taxis, arrêts de bus, stationnements des véhicules de location ;
- **des zones d'activités extra-aéronautiques** : logements pour le personnel de l'aéroport, activités tertiaires, commerciales, industrielles et hôtelières ;
- **des voies routières** d'accès et de desserte de l'aéroport.

### Un aéroport et ses composantes (schéma-type)



## L'AÉROPORT AUJOURD'HUI

L'aéroport est implanté aujourd'hui sur 101 hectares. La longueur de la piste est de 1 930 mètres ; elle permet d'accueillir des avions gros porteurs (emportant plus de 200 passagers) mais avec des restrictions. L'aéroport compte une aire de trafic qui comprend deux aires de stationnement pour les avions dénommées «Alpha» et «Bravo».



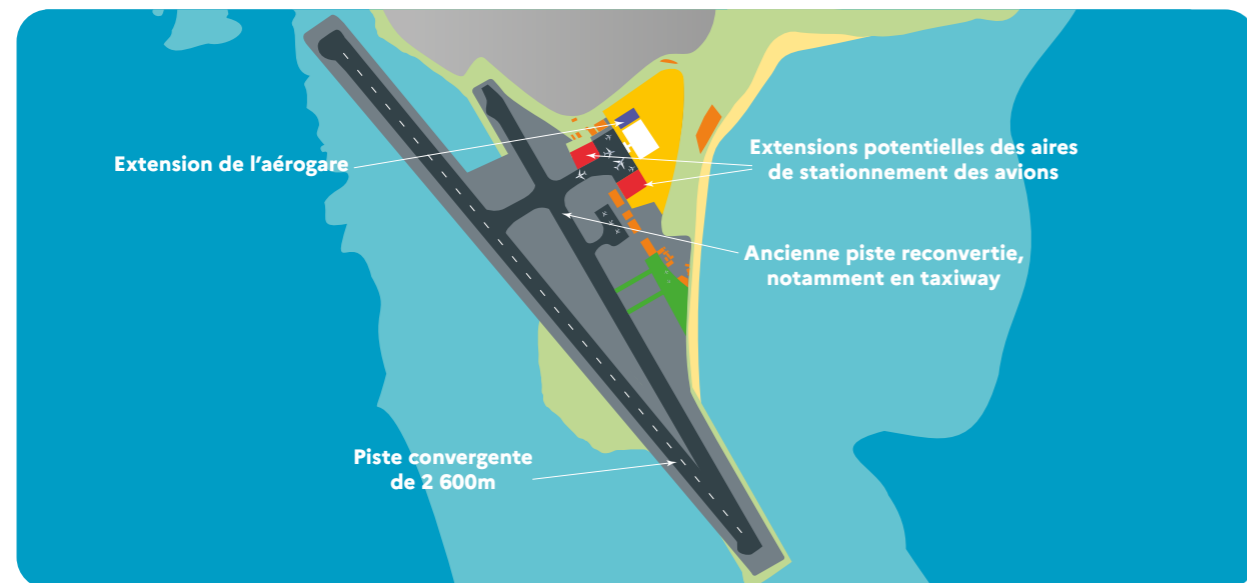
## LES SCHÉMAS DE PRINCIPE

L'aménagement de l'aéroport a été étudié selon deux horizons temporels : à la mise en service et dans une projection à long terme, intégrant la poursuite de la croissance du trafic aérien.

### L'AÉROPORT SUR LE SITE DE PAMANDZI

#### Les évolutions à la mise en service de la piste longue

La superficie de l'aéroport passe à 130 hectares avec la réalisation de la piste longue convergente. La piste est longue de 2 600 mètres et permet d'accueillir les avions gros porteurs. L'ancienne piste est convertie notamment en taxiway pour desservir les postes de stationnement des avions. Les aires de stationnement pour les avions sont agrandies et la restructuration de l'aéroport est engagée.



#### Les évolutions à long terme

La zone terminale de l'aéroport (aire de trafic et aérogare passagers) peut être restructurée : cela permet de densifier les installations pour mieux répondre à l'augmentation prévisible du trafic aérien. Le schéma ci-après illustre les possibilités de développement mais ne préjuge pas de la restructuration qui pourrait réellement être mise en œuvre.

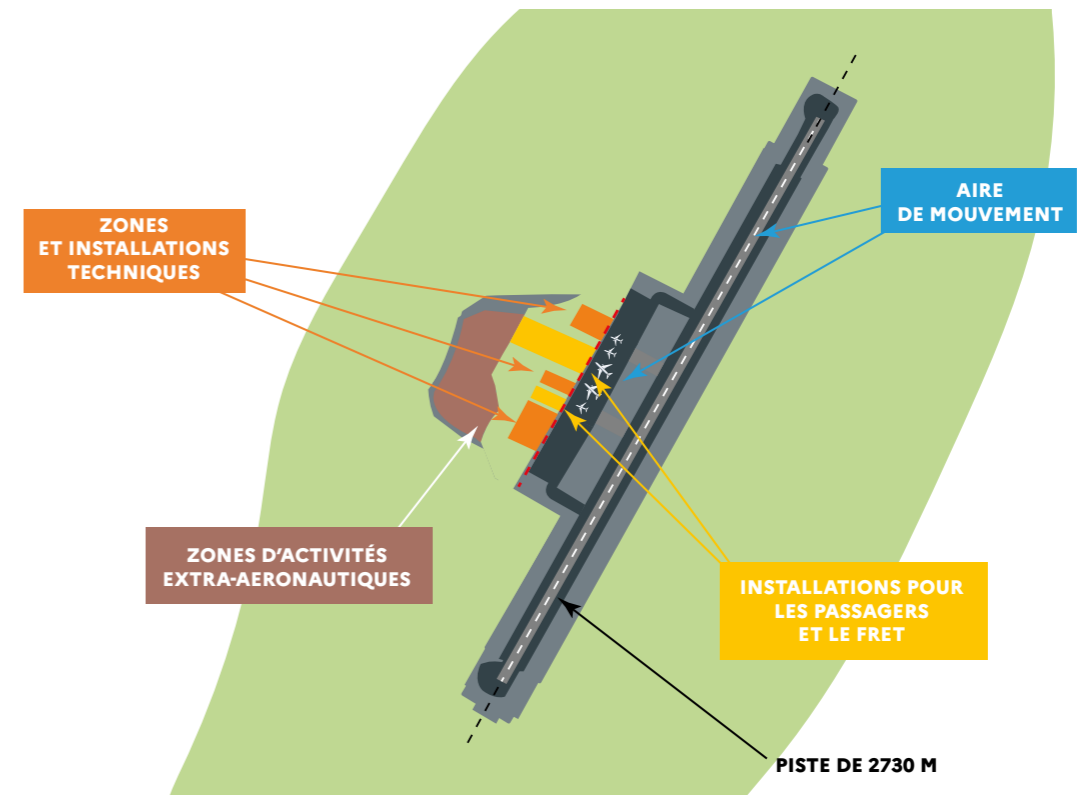


Les aménagements présentés sont des configurations de principe ; l'élaboration du plan de masse détaillé de l'aéroport n'interviendra que dans les phases ultérieures de développement du projet.

### L'AÉROPORT SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUJI

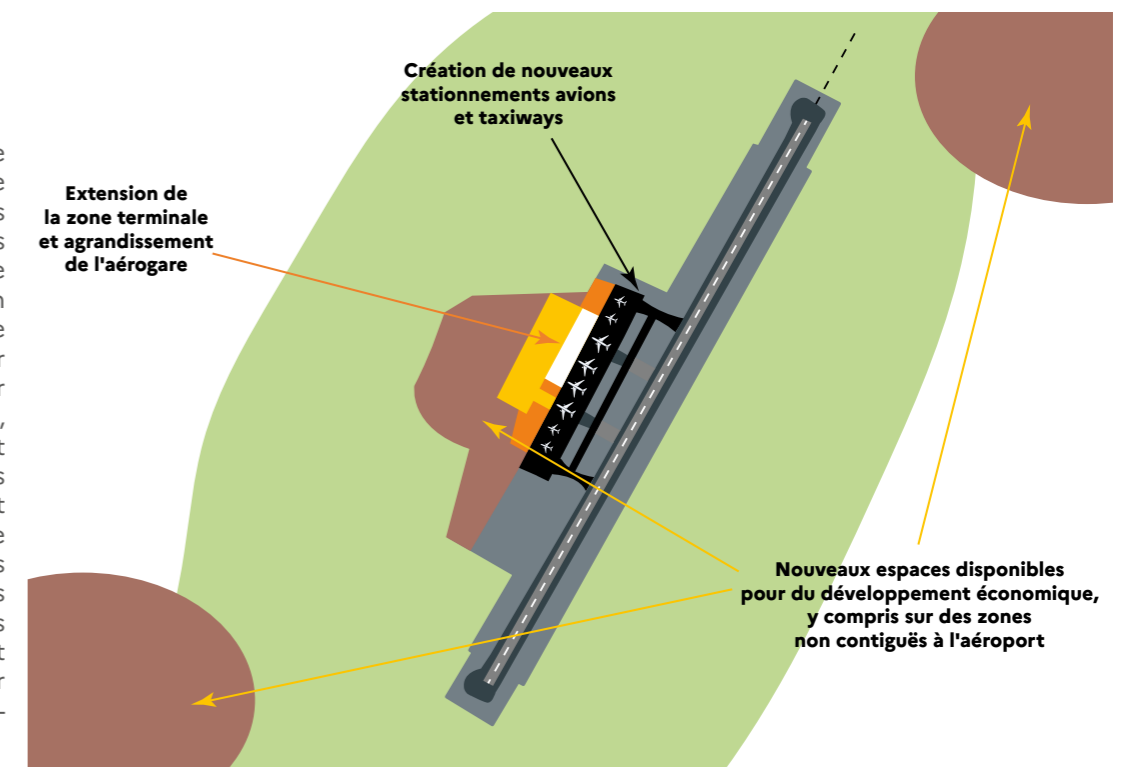
#### Principe d'aménagement à la mise en service (forme possible du plan de masse de l'aéroport)

La part de superficie de l'aéroport utilisée à la mise en service représente entre 150 et 180 hectares sur les 210 hectares totaux prévus. La piste est longue de 2 730 mètres et permet d'accueillir les avions gros porteurs sans aucune restriction.



#### Les évolutions à long terme

La superficie de l'aéroport passe à 210 hectares environ. Des espaces sont encore disponibles au sein de la plateforme aéroportuaire pour agrandir ou densifier les installations, avec notamment davantage de postes de stationnement des avions et une aérogare passagers agrandie. Des surfaces supplémentaires peuvent également être mobilisées pour les activités extra-aéronautiques.



# LE DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS ET LA COMPARAISON ENTRE LES SITES

## Aire de mouvement

### LES TAXIWAYS ET LES POSTES DE STATIONNEMENT DES AVIONS



L'aire de mouvement comprend la piste, les taxiways et les postes de stationnement des avions.

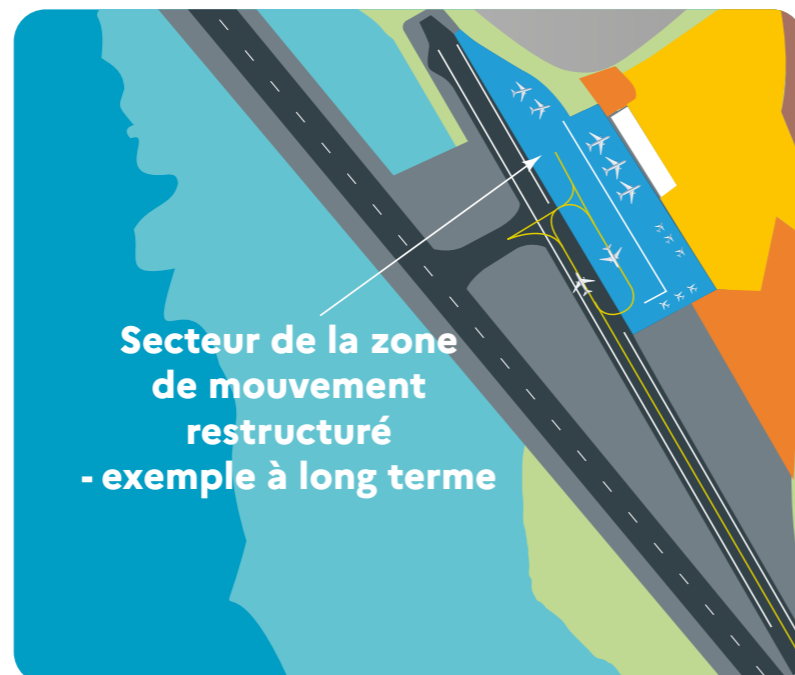
#### Les voies de circulation des avions et postes de stationnement, doivent répondre à deux objectifs principaux :

- assurer un dégagement rapide des avions à l'atterrissage pour ne pas réduire la capacité d'accueil de la plateforme en allongeant le temps d'occupation de la piste ou de ses abords ;
  - permettre une gestion fluide des aires de stationnement en tenant compte des repoussages des appareils (manœuvres assistées).
- Dans les différentes configurations, des raquettes de retournement sont prévues aux extrémités.

#### À PAMANDZI

À la mise en service de la piste longue, l'ancienne piste sera convertie notamment en taxiway. Une extension de l'aire Alpha permettra de dégager des capacités supplémentaires de stationnement d'avions.

Face à l'organisation spatiale actuelle de l'aéroport et aux rares espaces disponibles, une restructuration complète de la zone terminale sera envisagée pour répondre au mieux à l'évolution du trafic à long terme et à l'élévation du niveau de la mer. Afin d'assurer la continuité de l'exploitation de l'aéroport, une telle restructuration ne pourra être réalisée que de façon très cadencée.

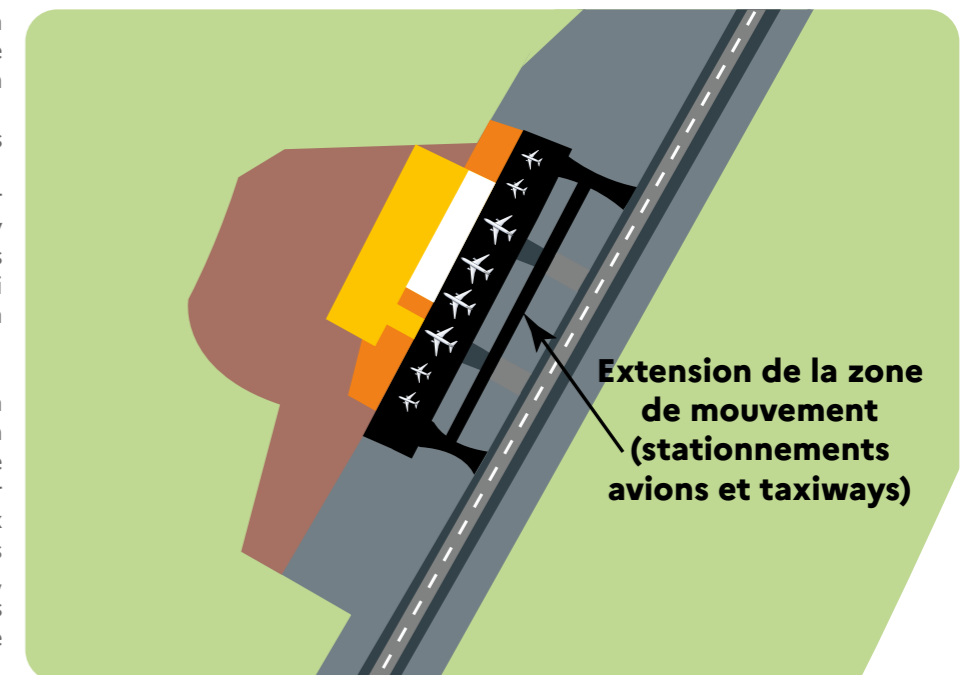


#### À BOUYOUNI / M'TSANGAMOUJI

L'espace disponible sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji donne davantage de latitude pour faciliter la circulation des avions sur l'aéroport et optimiser de la sorte l'exploitation de la piste longue. L'aménagement de l'aéroport a ainsi été conçu en prévoyant à la mise en service :

- deux taxiways entre la piste et les stationnements des avions ;
- la possibilité de réaliser ultérieurement un taxiway parallèle à la piste et des bretelles perpendiculaires qui augmenteront la capacité de la plateforme.

Sur le long terme, et au-delà des hypothèses d'évolution du trafic, l'espace disponible permet également d'envisager plus facilement de nouveaux postes de stationnement des avions en contact avec l'aérogare, notamment pour les avions gros porteurs, que sur le site de Pamandzi.



## I LA PISTE LONGUE

Plusieurs conditions et paramètres influent sur le dimensionnement de la piste longue, en particulier :

- la température, l'humidité et la pression atmosphérique ;
  - le vent, qui conditionne les décollages et atterrissages ;
  - l'état de la piste, sèche ou mouillée ;
  - les dégagements aéronautiques, pour éviter les obstacles ;
  - la pente longitudinale de la piste, qui doit être très faible (un maximum de 1 % de pente) ;
  - les flottes des compagnies aériennes susceptibles de desservir l'aéroport : chaque appareil possède des spécificités qui déterminent la distance nécessaire pour son décollage (voir encadré ci-après) ;
  - la charge de passagers, de fret et de carburant ; plus un avion est lourd, plus sa distance de décollage augmente.
- Pour dimensionner la piste longue, la DGAC a fait le choix d'hypothèses volontairement contraignantes, présentées dans le schéma ci-dessous : l'objectif est qu'il y ait dans l'avenir **moins d'un vol perturbé par mois en saison des pluies, soit un maximum de 4 vols perturbés par an – ces 4 vols ne seraient pas annulés mais devraient attendre des conditions plus favorables.**

**Température retenue 30°C :**  
supérieure à la température moyenne dans la plupart des cas et en particulier aux températures observées aux heures de décollage des vols vers Paris (soir et matin)

**Force du vent de face retenue : 0 nœud, soit une absence de vent de face pour le décollage (cas le plus défavorable)**

**Précipitations retenues : piste mouillée :** la piste est considérée comme mouillée lorsque la surface est mouillée mais qu'il n'y a pas d'eau stagnante (13mm) qui rendrait la piste inexploitable

**Masses des avions au décollage :** masses avec un avion complet de passagers, avec leurs bagages, et le carburant (carburant pour la liaison, la réserve, le délestage...)

## RAPPEL SUR LA FLOTTE D'AVIONS RETENUE

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

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

### Et les hypothèses pour le fret ?

L'étude opérationnelle ne prévoit que du fret voyageant dans la soute des vols passagers. En cas de développement de l'activité, la piste longue permettrait aussi à des avions cargo (dédiés au transport de marchandises), réalisant du cabotage dans l'Océan Indien, de faire escale à Mayotte.

## Nombre de sièges passagers retenus par aéronef

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

À titre d'exemple, l'Airbus 350-900 offre ainsi 56% de sièges en plus par rapport au Boeing 787-8 actuellement exploité.

## À PAMANDZI

# 2600m

Les travaux préparatoires réalisés en 2022 ont conclu à une longueur de piste convergente de 2 510 mètres pour l'aéroport de Pamandzi pour répondre au besoin, y compris en tenant compte de l'évolution prévisible des flottes d'avions.

Cette longueur est portée à 2 600 mètres, dont 90 m fusibles aux tsunamis\*, afin de disposer d'une piste temporaire de longueur suffisante pendant le chantier de construction de la

piste longue garantissant la continuité de l'exploitation de l'aéroport et donc le maintien de la desserte aérienne de Mayotte. Les vols entre Mayotte et la métropole devront néanmoins être reportés sur la Réunion pendant les trois années d'utilisation de la piste convergente temporaire.

**Cette longueur de 2 600 mètres est le maximum qui puisse être réalisé. La piste longue de 2 600 mètres repose en effet sur le platier sous-marin peu profond, mais au-delà les grands fonds ne permettent pas une extension.**

## À BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

# 2730m

La longueur de piste sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est calculée en prenant en compte les spécificités climatiques et topographiques du lieu (altimétrie) et, en complément des paramètres présentés ci-avant, les enjeux liés au terrassement, avec la nécessité de réaliser un équilibre entre les

déblais (terres extraites) et les remblais (terres rapportées issues des déblais) qui permet d'éviter des apports de sites extérieurs. La configuration du site et la recherche des synergies de terrassements conduisent à retenir une piste plus longue que sur le site de Pamandzi, de 2 730 mètres, dès la mise en service de l'aéroport. Cela représente un atout pour développer du fret aérien, en synergie avec le port de Longoni proche.

**Il sera également possible d'allonger la piste au-delà de 2 730 mètres moyennant de lourds investissements, si l'évolution des performances des avions desservant Mayotte le justifie.**

	Aéroport sur le site de Pamandzi	Aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji
Longueur de la piste actuelle	1 930 mètres	/
Longueur de piste à la mise en service	2 600 mètres (dont 90 m fusibles aux tsunamis) Cette longueur permet d'accueillir certains avions de la flotte retenue à 85 % de charge, dont en particulier les avions de « secours » (ex. Airbus 350-1000)	2 730 mètres. Cette longueur permet d'accueillir tous les avions de la flotte retenue à pleine charge, y compris les avions de « secours ». La piste plus longue est un atout pour le développement du fret aérien, en synergie avec le port de Longoni.
Longueur de piste à plus long terme	Pas de possibilité d'allonger la piste au-delà des 2 600 mètres en raison des grands fonds marins présents au-delà du platier	Possibilité d'allonger la piste au-delà de 2 730 mètres si l'évolution des performances des avions desservant Mayotte le justifie.
Taxiway entre la piste et le parking de l'aviation commerciale aujourd'hui	1 taxiway entre la piste et le parking alpha	/
Taxiways entre la piste et le parking de l'aviation commerciale à la mise en service	2 taxiways : le taxiway du parking alpha au nord et la piste actuelle convertie en second taxiway, raccordé à la piste longue au sud	2 taxiways entre la piste et le parking de l'aviation commerciale
Taxiways entre la piste et le parking de l'aviation commerciale à plus long terme	Pas de possibilité d'évolution notable ultérieure	L'espace suffisant entre la piste longue et les postes de stationnement permet d'envisager trois taxiways supplémentaires dont un implanté parallèlement à la piste longue.
Postes de stationnement de l'aviation commerciale aujourd'hui	L'aéroport compte actuellement 2 postes de stationnement pour des avions gros porteurs et 2 pour des avions moyens porteurs*	/
Postes de stationnement de l'aviation commerciale à la mise en service	3 postes gros porteurs et 2 postes moyens porteurs. Un poste gros porteur peut être utilisé par deux avions moyens porteurs.	3 postes gros porteurs et 2 postes moyens porteurs. Un poste gros porteur peut être utilisé par deux avions moyens porteurs.
Postes de stationnement de l'aviation commerciale à plus long terme	Possibilité d'évolution avec une reconfiguration complète de la zone des postes de stationnement : 4 postes gros porteurs et 2 postes moyens porteurs. Deux postes gros porteurs peuvent être utilisés par deux avions moyens porteurs chacun.	Au minimum 4 postes gros porteurs et 2 postes moyens porteurs. Deux postes gros porteurs peuvent être utilisés par deux avions moyens porteurs chacun.

\*Partie de la piste qui pourrait être détruite en cas de tsunami important.

### \*C'EST-A-DIRE ?



Gros porteur : avion capable d'emporter plus de 200 passagers



Moyen porteur : avion emportant entre 70 et 200 passagers



Petit porteur : avion emportant moins de 70 passagers

# LE DETAIL DES AMENAGEMENTS ET LA COMPARAISON ENTRE LES SITES

## Les zones et installations techniques

### Les zones et installations techniques sont dimensionnées pour :

- accueillir les différents services nécessaires au fonctionnement d'un aéroport (navigation aérienne, sécurité, sûreté, alimentation en énergie et en carburant, moyens généraux, assistance en escale, catering – restauration pour les passagers pendant le vol...);
- contribuer au fonctionnement du territoire (évacuations sanitaires, aviation militaire, surveillance...);
- permettre le développement de l'aviation générale qui accompagne des activités d'affaires, de tourisme, de loisirs;
- permettre le développement sur place des activités économiques liées à l'aviation commerciale dont en particulier la maintenance d'avions moyens et petits porteurs.



**\*C'EST-A-DIRE ?**  
Le bloc technique abrite les organismes qui assurent la circulation aérienne, le contrôle de la circulation aérienne, la sûreté et la sécurité : les services de la DGAC, la brigade de gendarmerie des transports aériens.

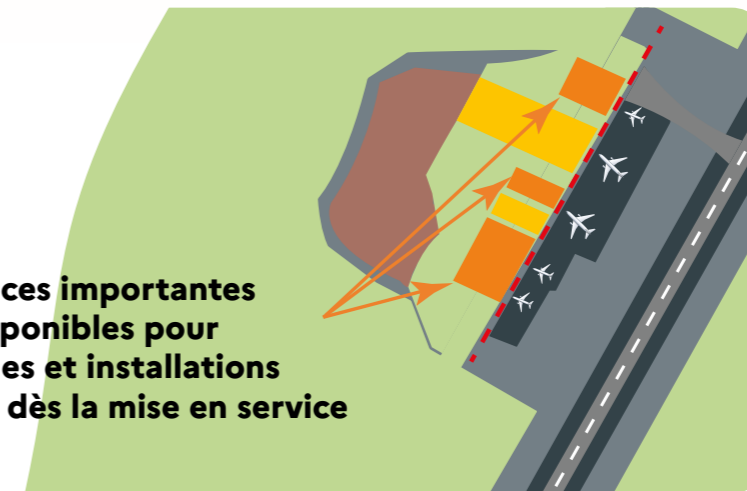
Les zones et installations techniques comprennent la tour de contrôle, le bloc technique\*, la caserne des pompiers du SSLIA (Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs), les installations de maintenance, l'aviation générale (aviation d'affaires, aviation légère, aérodrome...) et militaire, les évacuations sanitaires (hélicoptères), le dépôt de carburants, la centrale énergie, etc.

### À PAMANDZI

La configuration de l'aéroport de Pamandzi, avec la reconstruction envisagée, permet d'accueillir sur le long terme les installations nécessaires au fonctionnement de l'aéroport en lien avec ses possibilités de développement de l'aviation commerciale ainsi qu'au fonctionnement du territoire. **Le développement des activités économiques basées sur le site demeure limité en raison de l'exiguïté du site.**



**Surfaces importantes disponibles pour les zones et installations techniques dès la mise en service**



### À BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

L'espace disponible sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji permet de disposer de surfaces importantes pour ces zones et installations dès la mise en service. **Il permet d'envisager un fort développement d'activités économiques basées et d'adapter quantitativement et qualitativement au fil du temps les installations techniques aux besoins réellement constatés.**

	Aéroport sur le site de Pamandzi	Aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji
Aviation générale et militaire et évacuations sanitaires aujourd'hui	11 000 m <sup>2</sup>	/
Aviation générale et militaire et évacuations sanitaires à la mise en service	11 000 m <sup>2</sup>	16 000 m <sup>2</sup>
Aviation générale et militaire et évacuations sanitaires à plus long terme	Maximum 16 000 m <sup>2</sup> : le développement est contraint, notamment en raison de l'érosion côtière	16 000 m <sup>2</sup> (pas d'agrandissement prévu, les surfaces à la mise en service répondent déjà aux besoins). Possibilité d'aller au-delà si nécessaire
Zone d'assistance aéroportuaire* et de maintenance des avions aujourd'hui	6 000 m <sup>2</sup>	/
Zone d'assistance aéroportuaire et de maintenance des avions à la mise en service	6 000 m <sup>2</sup>	11 200 m <sup>2</sup>
Zone d'assistance aéroportuaire et de maintenance des avions à plus long terme	11 200 m <sup>2</sup> après une reconfiguration complète	11 200 m <sup>2</sup> (pas d'agrandissement prévu, les surfaces à la mise en service répondent déjà aux besoins). Possibilité d'aller au-delà si nécessaire
Bloc technique et installations diverses aujourd'hui	5 000 m <sup>2</sup>	/
Bloc technique et installations diverses à la mise en service	5 000 m <sup>2</sup>	5 000 m <sup>2</sup>
Bloc technique et installations diverses à plus long terme	5 000 m <sup>2</sup> après une reconfiguration complète	5 000 m <sup>2</sup> (pas d'agrandissement prévu, les surfaces à la mise en service répondent déjà aux besoins). Possibilité d'aller au-delà si nécessaire

\*Services assurés pour les compagnies aériennes pour permettre les vols (approvisionnement en carburant, nettoyage, catering, etc.).

# LE DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS ET LA COMPARAISON ENTRE LES SITES

## Les installations pour les passagers et pour le fret

### Les installations pour les passagers et pour le fret

doivent permettre d'assurer dans de bonnes conditions le lien entre le mode de transport aérien (les avions) et les modes de transport terrestre (voitures, taxis, transports en commun, véhicules de transport de marchandises...) pour les passagers et les marchandises. Leur dimensionnement est ainsi directement lié au volume de passagers et de fret prévisible tel que défini dans les hypothèses de l'étude. Une vérification de la capacité des sites à accueillir les volumes de passagers envisagés a été effectuée dans le cadre des études de desserte de l'aéroport.



INSTALLATIONS POUR LES PASSAGERS ET LE FRET

Les installations pour les passagers et pour le fret comprennent les aéroports passagers et fret, les parcs de stationnement pour les passagers, les visiteurs et les employés de la plateforme aéroportuaire, les stations de taxis, les arrêts de bus et les stationnements des véhicules de location.

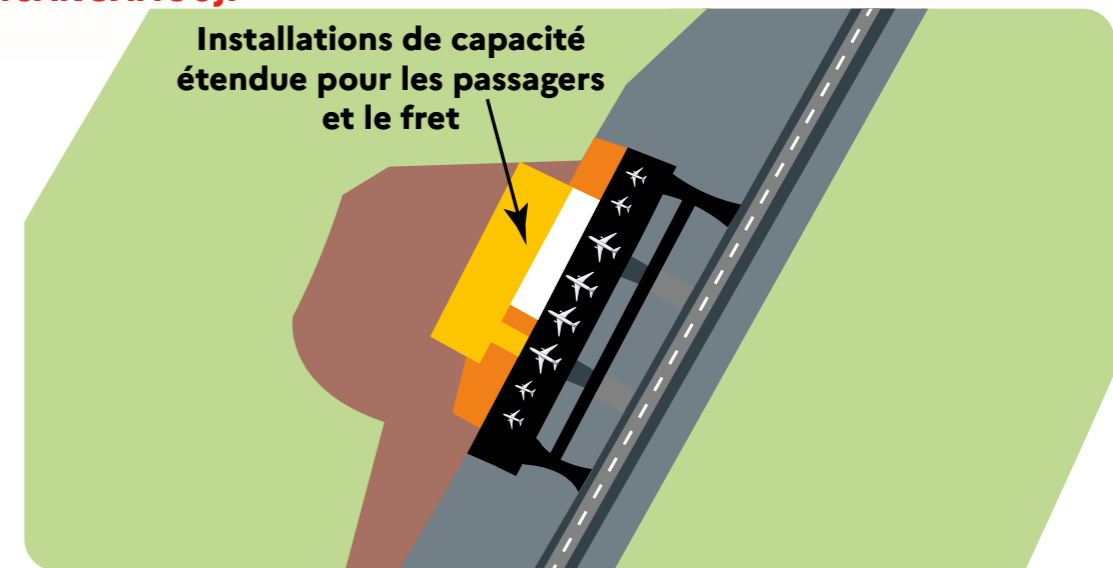
### À PAMANDZI

L'extension de l'aérogare en cours de réalisation, une extension complémentaire à réaliser à la mise en service et la restructuration sur le long terme de la zone terminale du site de Pamandzi, comprenant notamment un nouvel emplacement pour l'aérogare, permettent de répondre aux hypothèses de prévisions de trafic. La capacité de traitement du fret demeure limitée.



### À BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

L'espace disponible sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji permet des installations de grande capacité dès la mise en service, permettant donc d'accueillir davantage de passagers et de traiter davantage de marchandises.



	Aéroport sur le site de Pamandzi	Aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji
Aérogare passagers et aérogare fret aujourd'hui (emprise au sol)	7 000 m <sup>2</sup> pour l'aérogare passagers et 900 m <sup>2</sup> pour le hangar fret	/
Aérogare passagers et aérogare fret à la mise en service (emprise au sol)	10 000 m <sup>2</sup> pour l'aérogare passagers et pas de changement pour le hangar fret	10 000 m <sup>2</sup> pour l'aérogare passagers et 2 000 m <sup>2</sup> pour le hangar fret
Aérogare passagers et aérogare fret à plus long terme (emprise au sol)	12 000 m <sup>2</sup> pour l'aérogare passagers et 2 700 m <sup>2</sup> pour le hangar fret, après une reconfiguration complète	Au minimum 12 000 m <sup>2</sup> pour l'aérogare passagers et 2 700 m <sup>2</sup> pour le hangar fret
Stationnements tous types (passagers, employés, taxis, bus, loueurs) aujourd'hui	12 000 m <sup>2</sup>	/
Stationnements tous types à la mise en service	12 000 m <sup>2</sup>	14 000 m <sup>2</sup>
Stationnements tous types à plus long terme	24 000 m <sup>2</sup> après une reconfiguration complète	27 000 m <sup>2</sup>

# LE DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS ET LA COMPARAISON ENTRE LES SITES

## Les zones d'activités extra-aéronautiques

### Les zones d'activités extra-aéronautiques sont destinées :

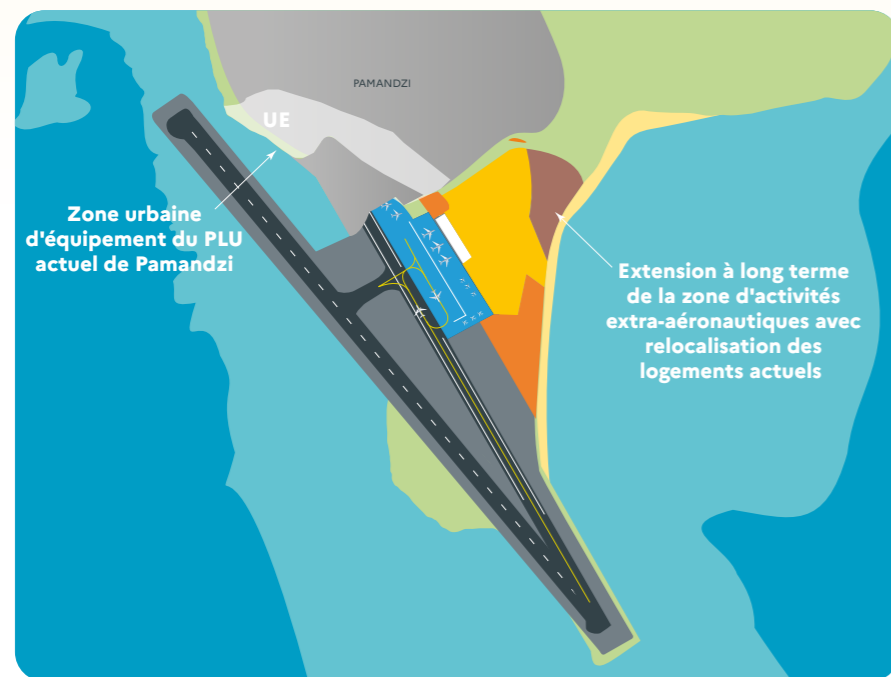
- à contribuer au développement d'activités économiques et à l'essor du hub économique régional ;
- à faciliter le bon fonctionnement de l'aéroport avec, à proximité immédiate de l'aéroport, des zones d'hébergement permanent pour les personnels de l'aéroport, ou temporaire pour les personnels des compagnies aériennes ou les passagers.



Les zones d'activités extra-aéronautiques comprennent les activités tertiaires, commerciales, industrielles et hôtelières qui peuvent se développer autour de la plateforme aéroportuaire et des logements pour le personnel de l'aéroport.

ZONES D'ACTIVITÉS EXTRA-AERONAUTIQUES

### À PAMANDZI

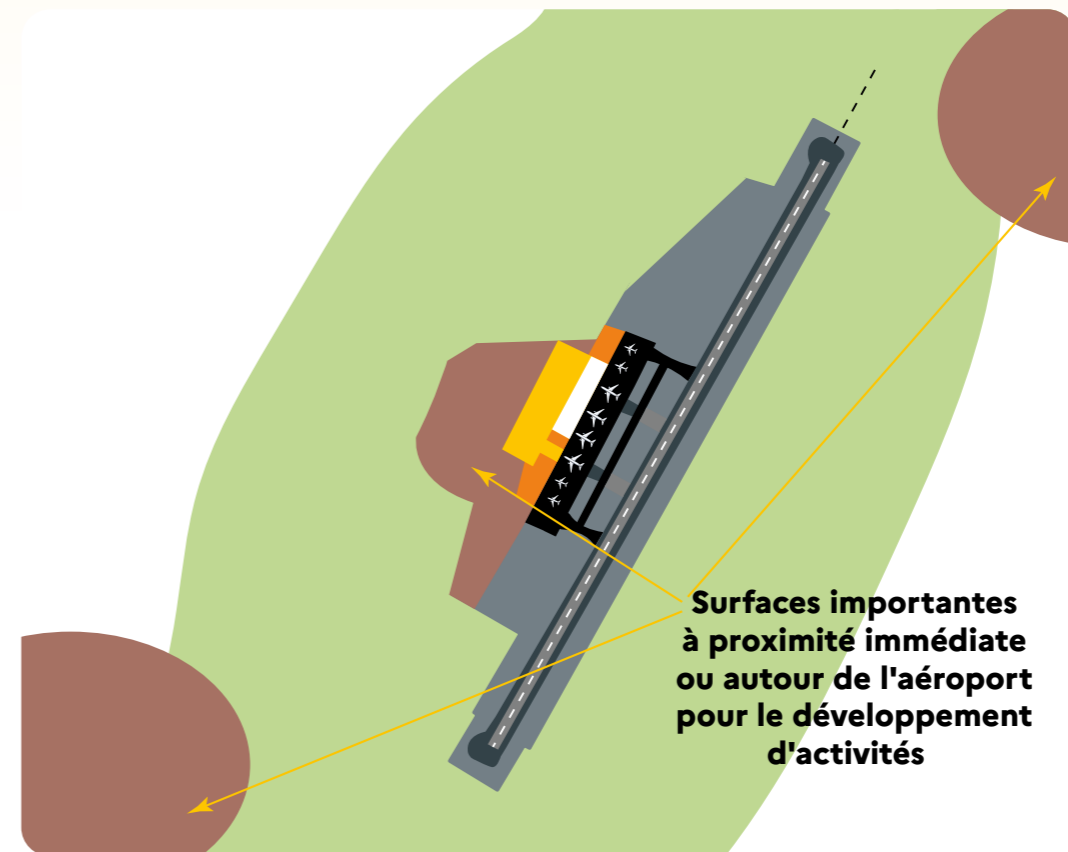


Sur le site de Pamandzi, les activités extra-aéronautiques ne peuvent être envisagées, y compris sur le long terme, que sur des surfaces extrêmement réduites (moins de 10 hectares) pour l'essentiel déjà occupées par des zones de logement en lien avec l'aéroport qu'il conviendrait alors de déplacer en zone urbaine proche.

Une dizaine d'hectares supplémentaires pourraient être mobilisés dans l'hypothèse où le secteur urbain situé le long de la rade de Sandravangue (classée en zone UE – zone urbaine d'équipement – dans le plan local d'urbanisme actuel de

Pamandzi, figurée sur la carte ci-dessus) serait transformée en zone d'activités. Néanmoins, la forte densité de l'habitat présent sur ce secteur et la proposition de non-reprise de cette zone UE formulée dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Petite-Terre rendent très difficile la mobilisation de ce secteur pour du développement économique en lien avec l'aéroport.

### À BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI



Surfaces importantes à proximité immédiate ou autour de l'aéroport pour le développement d'activités

L'espace disponible, à proximité immédiate ou autour de la plateforme aéroportuaire, sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji offre un large potentiel pour le développement d'activités économiques. Les surfaces conséquentes mobilisables permettent d'envisager le développement d'activités tertiaires traditionnellement proches des aéroports, mais également des activités industrielles ou logistiques, dont l'essor pourrait être favorisé par la proximité et les synergies avec les activités du port de Longoni.

	Aéroport sur le site de Pamandzi	Aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji
Superficie disponible aujourd'hui	3 hectares (hôtel, logements et centre d'affaires)	/
Superficie disponible 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 à plus long terme	Moins de 10 hectares	Au-delà de 100 hectares

## LES POINTS CLÉS DE LA COMPARAISON

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

Ces points sont les suivants :

- **Les deux sites** permettent de réaliser **une piste longue qui répond à l'objectif de garantir des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole, par tout temps et avec le plein de passagers.**

**Sur le site de Pamandzi**, il est prévu une piste longue convergente, construite sur le platier, **de 2 600 mètres** (dont 90 mètres à l'extrémité sud fusibles aux tsunamis). **Cette longueur est maximale** en raison des grands fonds marins qui se trouvent au-delà des 2 600 mètres (il serait techniquement impossible de construire sur ces grands fonds).

**Sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji**, il est prévu une piste d'une longueur **de 2 730 mètres à la mise en service du projet**. Cette piste plus longue est **un atout pour faciliter l'accueil des avions gros porteurs et pour développer du fret aérien, en synergie avec le port de Longoni proche**. Il sera également possible d'allonger la piste au-delà des 2 730 mètres, moyennant de lourds investissements complémentaires, si l'évolution des performances des avions desservant Mayotte le justifie.

- **les deux sites de Pamandzi et de Bouyouni/M'Tsangamouji** permettent de disposer **d'une plateforme aéroportuaire adaptée à la croissance du trafic aérien dans l'avenir.**

**Sur le site de Pamandzi** il sera nécessaire de **restructurer l'aéroport** dans cette perspective, **étape par étape** afin de ne jamais interrompre l'exploitation aérienne.

**Le site de Bouyouni/M'Tsangamouji** permet d'envisager **dès la mise en service** de la piste longue et du nouvel aéroport **des installations de grande capacité, répondant aux besoins**, qu'il s'agisse des aires de mouvement des avions ou des installations pour accueillir les passagers et le fret (aérogare passagers, aérogare fret, stationnements des voitures, bus, taxis, etc.). Ce site dispose par ailleurs d'un potentiel de développement plus important sur le long terme ;

- **les possibilités d'évolution de l'aire de mouvement, hors stationnement, des avions sont plus importantes sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji** : il sera notamment possible de réaliser trois taxiways supplémentaires dont un aménagé parallèlement à la piste, permettant d'optimiser encore l'utilisation de la piste longue. **Le site de Pamandzi**, dont la configuration est contrainte, **ne pourra pas évoluer de manière significative en cette matière ;**

- en raison de leurs situations différentes, **les deux sites ne bénéficient pas du même potentiel pour le développement d'activités économiques.**

**L'exiguïté du site de Pamandzi**, géographiquement contraint (lagon, urbanisation), **limite les possibilités** de développer des activités économiques basées sur l'aéroport et surtout les surfaces pour des activités extra-aéronautiques sont très réduites (moins de 10 hectares), avec la nécessité de déplacer des zones de logement ;

**Des surfaces importantes sont disponibles dans l'emprise aéroportuaire et surtout à proximité immédiate de l'aéroport sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji** pour développer des activités tertiaires, mais aussi des activités industrielles ou logistiques pouvant s'envisager en synergie avec le port de Longoni.

## EN CONCLUSION

Pour répondre aux évolutions prévisibles du transport aérien sur le long terme, le site de Pamandzi pourra être restructuré afin d'accueillir plus de postes de stationnement pour les avions et bénéficier d'une aérogare bien dimensionnée. Mais, y compris avec cette restructuration, l'exiguïté du site, contraint par la situation littorale et par l'urbanisation immédiatement au nord de l'aéroport, ne permettra pas d'atteindre le potentiel de développement à la fois aéroportuaire et économique offert par le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji pourra s'adapter aux besoins quelles que soient les évolutions réelles de l'activité.








# PISTE LONGUE

AÉROPORT DE MAYOTTE

## TOUTE L'INFO SUR LA PISTE LONGUE

-  Le site internet [www.pistelongue-mayotte.fr](http://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](http://www.pistelongue-mayotte.fr)



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

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