

PISTE LONGUE DE L'AÉROPORT DE MAYOTTE

Concertation de suivi post-débat public jusqu'à l'enquête publique

VOS QUESTIONS & NOS RÉPONSES sur pistelongue-mayotte.fr DE JUILLET 2021 À MARS 2024

- [Février-mars 2024](#)

QUESTION

Je suis un jeune mahorais qui souhaite se lancer dans l'entrepreneuriat mais je suis bloqué par le retard concernant la réalisation de la piste longue.

Où en est le projet ?

Pourquoi perdre du temps sur l'évaluation d'un autre site quand il y a plus de 10 ans nous avons opté pour une seconde piste convergente ?

7 mars 2024 – Alexandre Rakotoarivony – Moinatrindri

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Des études de comparaison entre les sites d'implantation possible de la piste longue, à Pamandzi et à Bouyouni / M'Tsangamouji, ont été réalisées en 2023 et sont désormais achevées. Elles prennent en compte les grands enjeux pour Mayotte et permettent de préciser les avantages et les inconvénients de chaque site.

L'évaluation d'un autre site que celui de Pamandzi s'est avérée indispensable pour deux raisons :

- cela fait partie des éléments attendus réglementairement dans le futur dossier d'enquête publique, qui sont à fournir pour assurer la sécurité juridique du projet. L'étude d'impact, pièce maîtresse de ce dossier, doit en effet présenter la justification du site retenu pour réaliser la piste longue : il s'agit d'argumenter sur le choix du site pour réaliser le projet, en comparaison avec les autres possibilités d'implantation ;
- cette comparaison permet également d'apporter des réponses aux nombreuses questions du public sur une implantation sur Grande-Terre, faisant souvent référence aux enjeux du site actuel de Pamandzi concernant l'approvisionnement en matériaux, les risques naturels – contexte du nouveau volcan sous-marin Fani Maroé –, ou l'environnement.

Les études de comparaison de 2023 n'ont pas retardé le projet car elles ont été réalisées en parallèle de celles qui restaient à conduire sur le site de Pamandzi (études des installations nécessaires à l'approvisionnement en matériaux).

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) prépare en ce moment un temps spécifique d'échanges avec le public sur la comparaison des sites et le résultat des études de 2023.

QUESTION

On en est où de la piste longue en mars 2024?

3 mars 2024 – Luttfi Saïd – Mamoudzou

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études complémentaires et de comparaison entre les sites d'implantation de la piste longue à Pamandzi et à Bouyouni / M'Tsangamouji sont désormais achevées.

Elles prennent en compte les grands enjeux pour Mayotte et permettent de préciser les avantages et les inconvénients de chaque site.

Elles ont porté sur différents thèmes : les principes d'aménagement et le potentiel de développement économique autour de l'aéroport, les impacts de chaque site sur l'aménagement du territoire (dont le foncier agricole), sur la ressource en eau et la qualité de l'eau, sur les activités humaines (agriculture et pêche), sur les milieux naturels et le cadre de vie des habitants, sur les besoins et ressources en matériaux et enfin les délais de réalisation, les coûts et l'évaluation socio-économique.

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) prépare en ce moment un temps spécifique d'échanges avec le public sur la comparaison des sites et les résultats des études de 2023.

QUESTION

Bonjour, J'ai découvert récemment votre site concernant le projet de piste longue à Mayotte. Dans les scénarios proposés, un nouveau site(Bouyouni) est venu compléter les différents études et propositions.

Sachant que Mayotte est une île où le foncier est rare, le site de Bouyouni a-t-il réellement des avantages sur l'aéroport actuel ?

Dans la mesure où l'aéroport actuel dispose de toutes les infrastructures, du foncier à proximité de l'aéroport, possibilité de réaménager l'aérogare, quel est réellement l'utilité d'un deuxième aéroport à Mayotte ? si ce n'est que de faire perdre du temps au projet par des nouveaux réinvestissements ?

Si le site de Bouyouni est choisi, Que deviendra-t-il de l'aéroport actuel sachant que dans une île de près de 800000 habitants comme La Réunion, leur deuxième aéroport n'a pas de grande utilité ?

La solution Bouyouni semble être une diversion pour moi sur le projet réel qui est la piste longue car le débat a toujours été de disposer d'une piste longue.*

Je vous remercie des réponses que vous pourriez m'apporter.

14 février 2024 – Rastami Issouf- Clermont-Ferrand

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Des études de comparaison entre les sites d'implantation possible de la piste longue, à Pamandzi et à Bouyouni / M'Tsangamouji, ont été réalisées en 2023 et sont désormais achevées. Elles n'ont pas retardé le projet car elles ont été réalisées en parallèle de celles qui restaient à conduire sur le site de Pamandzi (études des installations nécessaires à l'approvisionnement en matériaux).

Elles prennent en compte les grands enjeux pour Mayotte et permettent de préciser les avantages et les inconvénients de chaque site.

Elles ont porté sur différents thèmes, dont ceux que vous évoquez : les principes d'aménagement et le potentiel de développement économique autour de l'aéroport, les impacts de chaque site sur l'aménagement du territoire (dont le foncier agricole), sur la ressource en eau et la qualité de l'eau, sur les activités humaines (agriculture et pêche), sur les milieux naturels et le cadre de vie des habitants, sur les besoins et ressources en matériaux et enfin les délais de réalisation, les coûts et l'évaluation socio-économique.

Elles ont également analysé différents scénarios de reconversion de l'aéroport de Pamandzi, si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu. L'objectif général est que la reconversion du site de Pamandzi constitue un moteur de développement social et économique pour Petite-Terre. Il ne sera en effet pas pertinent de conserver deux aéroports à Mayotte car cela impliquerait que les compagnies aériennes séparent leurs activités entre deux sites, ce qui ne serait pas économiquement intéressant pour elles.

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) prépare en ce moment un temps spécifique d'échanges avec le public sur la comparaison des sites et le résultat des études de 2023.

- [Décembre-janvier 2024](#)

QUESTION

Vous nous avez dit qu'en 2024, nous saurons où sera construite la piste longue. Nous aurons une date exacte un jour ?

8 janvier 2024 – Riffain Hamidou – Nyambadao

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études complémentaires et de comparaison entre les sites d'implantation de la piste longue à Pamandzi et à Bouyouni / M'Tsangamouji sont désormais achevées.

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) prépare en ce moment un temps spécifique de concertation auprès du public sur la comparaison des sites. Il démarrera dans les semaines qui viennent et fera l'objet d'une large communication.

Il est en effet très important que le plus grand nombre d'habitants, d'acteurs et de collectivités soit associé à la réflexion sur le choix du site de la piste longue, qui sera structurant pour l'avenir de Mayotte.

Le temps de concertation permettra à chacun de prendre connaissance des résultats des études au travers de nouveaux dossiers de présentation, de vidéos, de permanences, de stands d'information et de réunions avec le public, et à la DGAC de recueillir le maximum de questions, avis, suggestions, points d'attention et positions. Il permettra ainsi d'enrichir la comparaison entre les sites et de mesurer les attendus de chacun.

C'est sur cette base que la décision définitive sur le site d'implantation sera prise par l'État, au cours du premier semestre 2024.

QUESTION

- 1) **On nous a promis d'avoir une décision définitive pour le site retenue de la piste longue à partir de 23 décembre 2023.. on en est ou ??**
- 2) **la grande terre est habitée par 90% de la population de Mayotte. Les embouteillages du matin et soir en entrée et sortie Mamoudzou, parmi, il y a beaucoup de voyages et leurs accompagnants. Je pense qu'on ne peut plus déplacer toute la population de la grande terre vers la petite terre tant qu'il n'y a pas un pont autoroutier qui relie les deux îles.**

Et contenu des activités sismique du nouveau volcan non loin de la petite terre, je pense que ce ne serait pas très sérieux de faire ce projet sur le site de petite terre sachant que la piste est quasiment au niveau de la Mer avec les risques que nous connaissons tous (vague de submersion, tsunami, vent violent..... Rehaussé tout site d'aéroport de minimum de 1m serait trop coûteux avec des bâtiments déjà existants..

Personnellement, si nous souhaitons construire un aéroport de demain et durable, ce serait plus sérieux de le construire en grande terre d'autant plus que le site culmine à plus de 100m au niveau de la Mer et ça réglerait en plus une bonne partie des embouteillages quotidien vers Mamoudzou puisque les habitants de l'ouest, nord et sud n'auront plus à se diriger vers Mamoudzou pour rendre à l'aéroport

30 décembre 2023 – Ibra Mogne – Versailles

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études complémentaires et de comparaison entre les sites d'implantation de la piste longue à Pamandzi et à Bouyouni / M'Tsangamouji sont désormais achevées.

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) prépare en ce moment un temps spécifique de concertation auprès du public sur la comparaison des sites. Il démarrera dans les semaines qui viennent et fera l'objet d'une large communication.

Il est en effet très important que le plus grand nombre d'habitants, d'acteurs et de collectivités soit associé à la réflexion sur le choix du site de la piste longue, qui sera structurant pour l'avenir de Mayotte.

Le temps de concertation permettra à chacun de prendre connaissance des résultats des études au travers de nouveaux dossiers de présentation, de vidéos, de permanences, de stands d'information et de réunions avec le public, et à la DGAC de recueillir le maximum de questions, avis, suggestions, points d'attention et positions. Il permettra ainsi d'enrichir la comparaison entre les sites et de mesurer les attendus de chacun.

C'est sur cette base que la décision définitive sur le site d'implantation sera prise par l'État, au cours du premier semestre 2024.

L'avis que vous exprimez dans votre message s'inscrit parfaitement dans ce cadre. Les études comparent en effet les deux sites notamment sur les thèmes que vous évoquez : les accès à l'aéroport et les risques naturels.

Les résultats seront communiqués très prochainement avec ceux des autres thèmes de comparaison : les principes d'aménagement et le potentiel de développement économique autour de l'aéroport, les impacts de chaque site sur l'aménagement du territoire, la ressource en eau et la qualité de l'eau, sur les activités humaines (agriculture et pêche), sur les milieux naturels et le cadre de vie des habitants et sur les besoins et ressources en matériaux et enfin les coûts et l'évaluation socio-économique selon les sites.

- [Octobre-novembre 2023](#)

QUESTION

On sait comment la piste longue devrait se construire à l'aéroport de Pamandzi grâce à toutes les études déjà réalisées. Aujourd'hui, le choix d'un nouvel aéroport en grande terre impose aussi une création d'une nouvelle route départementale. La population se demande comment seront organisés les travaux de l'aéroport et la construction d'une nouvelle route départementale à Bouyouni-Mtsagamouji ? Merci

17 novembre 2023 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études complémentaires, qui sont en cours d'achèvement, prennent en compte de nombreuses thématiques et vont permettre de comparer les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji. Elles portent en particulier sur les principes d'aménagement de l'aéroport et sur la desserte de chaque site.

Comme vous l'indiquez, l'organisation des travaux sur le site de Pamandzi a été étudiée en 2022 et a fait l'objet d'un dossier de présentation et d'une vidéo, disponibles sur www.pistelongue-mayotte.fr (rubrique « Documentation »).

L'organisation des travaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji fait l'objet d'une étude de même niveau qui intègre notamment la création de la piste longue et d'un aéroport complet, le réaménagement de la route départementale (RD) 2, depuis la RD1 (Soulou) au sud jusqu'à la RN1 (Dzoumogné) au nord, et l'aménagement d'une voie de chantier séparée de la circulation générale pour le transport des matériaux (qui proviendront d'un site proche du chantier).

Les principes déjà disponibles sur le réaménagement de la RD2 sont les suivants :

- cet axe contribue aux déplacements Nord-Sud néanmoins il est directement concerné par l'implantation de l'aéroport. Il sera donc maintenu en le déplaçant pour qu'il puisse continuer à assurer ses fonctions actuelles tout en permettant de desservir l'aéroport ;
- la RD2 sera réaménagée sur un nouveau tracé situé à l'ouest de son tracé actuel tout en maintenant ses deux extrémités ;
- la RD2 restera utilisable par les usagers pendant toute la durée de son réaménagement et pendant la construction de l'aéroport. Les travaux seront organisés par phases successives de manière à ne jamais interrompre la circulation sur la RD2 (réalisation de la nouvelle RD2, puis basculement de la circulation sur la nouvelle RD2, puis destruction de l'actuelle RD2 pour construire la plateforme aéroportuaire).

QUESTION

Pouvez-vous nous donner la longueur maximale de la piste, si l'aéroport est construit à Bouyouni-M'Tsangamouji ? Quelles sont les caractéristiques techniques de la piste longue si la construction de l'aéroport se fait à Bouyouni-M'Tsangamouji ?

14 octobre 2023 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études complémentaires, qui sont en cours d'achèvement, prennent en compte de nombreuses thématiques et vont permettre de comparer les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji. Elles portent en particulier sur les caractéristiques de la piste, dont sa longueur.

Pour répondre à votre question, les principaux éléments de comparaison déjà disponibles sont les suivants :

- sur le site de Pamandzi, les travaux préparatoires ont conduit à retenir la solution d'une piste convergente, construite sur le platier (la plateforme sous-marine présente sur le littoral au sud de Petite-Terre), d'une longueur de 2 600 mètres. 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). Une longueur de 2 510 mètres permet de remplir l'objectif de garantir des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole, par tout temps et avec le plein de passagers, néanmoins celle-ci a été portée à 2 600 mètres pour faciliter l'exploitation de l'aéroport pendant les travaux d'aménagement de la piste longue. Cette longueur permet à des avions envisagés par les compagnies aériennes, en particulier en cas de défaillance d'un aéronef de leur flotte de base (exemple A350-1000), de décoller *a minima* à 83% de leur pleine charge.
- 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 longueur est déterminée à la fois :

- pour remplir l'objectif de garantir des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole, par tout temps, avec le plein de passagers et à pleine charge ;
- pour réaliser un équilibre en termes de terrassements entre les déblais (terres extraites) et les remblais (terres rapportées issues des déblais), ce qui évite des apports de matériaux de sites extérieurs et optimise les coûts.

Elle représente par ailleurs un atout pour développer du fret aérien, en synergie avec le port de Longoni proche.

À plus long terme, il sera techniquement possible, moyennant de lourds investissements complémentaires, d'allonger la piste au-delà de 2 730 mètres (au moins 3 000 mètres) si l'évolution des performances des avions desservant Mayotte le justifie.

-
- [Juin 2023](#)

QUESTION

J'ai déjà posé la question et la réponse a été plus qu'évasive. Alors, je reformule. Vous-êtes vous assurés de la maîtrise foncière des sites d'extraction des gravats et autres matériels d'extraction utiles à la construction de cette piste ? Si oui, pouvez-vous nous assurer être déjà entré en contact avec les propriétaires de ces fonciers et avoir signé des documents permettant ainsi d'assurer une disponibilité de ces matériaux ? Si ce n'est pas le cas, cette phase sera menée à quel moment ? L'acheminement de ces matériaux doit se faire dans le respect de la réglementation. Vous êtes-vous assurés de du respect de la réglementation, notamment en terme de nuisances sonores et de poussières ? Qu'en-est-il des traversées dans les villages, que ce soit dans la journée ou pendant la nuit ? Quels outils sont déployés actuellement pour suivre l'impact du trafic actuel sur les habitations et la santé des habitants de Pamandzi ? En effet, il y a les effets du bruit et des différents rejets, notamment lors de la traversée des avions sur Pamandzi ou pendant le stationnement des avions ou en phase de décollage. Surtout qu'il y a des écoles et des mosquées sur la route de ces avions. Quels outils et mesures avez-vous déployés pour suivre et donc atténuer les effets sur les habitations et la population ? Et, quels outils et mesures comptez-vous déployer pour la suite ? Il y a une importante colonie de

roussettes qui nichent sur les arbres sur le site aéroportuaire. Actuellement (semaine du 19 juin 2023), la DGAC est en train de couper et élaguer les arbres qui servent de nichoirs à ces roussettes. Êtes-vous au courant ? Comment travaillez-vous avec les différents structures ou institutions ou entreprises intervenant sur le site ? Est-ce que vous pouvez les contraindre à respecter la réglementation, dont la réglementation environnementale ? En détruisant l'habitat de ces roussettes, les roussettes vont partir. Est-ce que cela est fait de façon intentionnelle pour fausser le diagnostic ? Comment comptez-vous remédier et stopper ces massacres programmés ? Au plaisir d'avoir des réponses claires et tangibles.

17 juin 2023 – Ali Madi – Pamandzi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Des études sont conduites durant cette année 2023 pour définir techniquement les aménagements nécessaires à l'extraction et à l'acheminement des matériaux (nouveaux cheminements routiers et voies de chantier à réaliser, installations portuaires, plateformes de stockage et de fabrication, installations des zones d'extraction de matériaux). Pour le site de Pamandzi, les principes d'organisation du chantier sont décrits dans le 7ème volet du dossier de présentation du projet de piste longue ainsi que dans un film de présentation, éléments que vous retrouverez dans la rubrique « documentation » du site internet dédié à l'opération.

En parallèle sont conduites les études destinées à comparer les sites d'implantation de Pamandzi et de Bouyouni/M'Tsangamouji.

Il est nécessaire de disposer des résultats de ces études pour pouvoir engager les opérations foncières. Ces opérations, qui seront menées au regard de l'utilité publique du projet (piste et zones d'extraction et d'acheminement des matériaux), nécessiteront bien sûr des contacts et des échanges approfondis avec l'ensemble des propriétaires concernés et ne pourront démarrer qu'une fois que le site d'implantation de la piste longue sera choisi.

L'objectif est de disposer fin 2023 de tous les éléments d'études pour les deux sites qui permettront de justifier le site d'implantation de la piste longue, et de préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique pour un début de réalisation en 2026, quel que soit le site retenu.

Les sites d'extraction de matériaux et les ouvrages nécessaires à l'acheminement des matériaux sur le chantier de la piste longue devront effectivement faire l'objet, comme vous le rappelez, d'autorisations administratives spécifiques. La demande de délivrance de ces autorisations est intégrée dans le processus de développement du projet. Deux principes sont déjà arrêtés : celui de privilégier le transport des matériaux par voie maritime et celui de la création de voies routières dédiées au chantier séparées de la circulation générale, afin de réduire au maximum la gêne des habitants et des usagers de la route.

Le sujet des impacts du transport des matériaux, des impacts du trafic aérien pour les riverains de l'aéroport (bruit et qualité de l'air) et des impacts du projet sur les milieux naturels terrestres et maritimes fait partie de l'étude d'impact environnemental, en cours actuellement et dont l'avancement et les résultats sont présentés régulièrement dans le comité de suivi des études écologiques..

Cette étude, réglementaire, comprendra l'évaluation des impacts indirects, temporaires, permanents et cumulés et la définition des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts, notamment concernant le bruit. Elle permettra d'apporter des réponses à votre question sur le sujet des nuisances du trafic aérien pour les habitants, qui peuvent être sensiblement différentes selon le site retenue pour l'implantation de la piste longue.

Il est déjà possible de dire que si le site de Pamandzi est retenu pour l'implantation de la piste longue, la piste convergente se trouvera plus éloignée des zones urbanisées que la piste actuelle. De ce fait, elle apportera des améliorations en termes de nuisances sonores et de qualité de l'air : les habitants seront moins exposés qu'aujourd'hui lors des décollages des avions (cf éléments relatifs au cadre de vie figurant dans le volet n°5 du dossier de présentation).

Enfin, s'agissant du sujet des opérations d'abattage d'arbres que mènerait la DGAC sur le site aéroportuaire, celui-ci ne concerne nullement le projet de piste longue. Les seules opérations récemment menées par les services en charge de la gestion de l'emprise aéroportuaire sur les arbres dans les emprises de la DGAC concernent le tronçonnage d'un arbre qui est tombé en ce début d'année sur une maison de la résidence de la DGAC, occupée au moment des faits, occasionnant d'importants dégâts sur ce logement, ainsi que l'élagage de trois arbres dangereux menaçant un logement et ses occupants. Il s'agit donc exclusivement d'opérations mineures d'entretien de sécurisation des personnes et des biens.

QUESTION

Bonjour, pouvez-vous nous faire un point sur l'état d'avancement de toutes les études en cours (techniques, transport matériaux, géotechniques, environnement, socio-économie, etc.) sur les deux sites d'implantation de la piste longue à Pamandzi et sur Bouyouni-Mtsagamouji sur ce 1er semestre 2023 ? et sur les autres études qui seraient réalisées ou finalisées au 2nd semestre 2023 ? Merci de votre réponse.

17 juin 2023 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Toutes les études de comparaison entre les sites de Pamandzi et le site de Bouyouni / M'Tsangamouji que vous évoquez et qui portent sur de nombreuses thématiques (principes d'aménagement de l'aéroport et potentiel de développement économique autour de la plateforme, desserte du site, impact du site d'implantation sur l'aménagement du territoire, investigations géotechniques, impacts sur les activités humaines, les milieux naturels, le cadre de vie des habitants, la ressource en eau...) sont en cours et se déroulent en parallèle depuis le début de l'année 2023. Elles vont se poursuivre durant le deuxième semestre de cette année.

L'objectif est de disposer fin 2023 de tous les éléments pour les deux sites qui permettront de justifier le site d'implantation de la piste longue, et de préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique pour un début de réalisation en 2026, quel que soit le site retenu.

-
- [Mai 2023](#)

QUESTION

Quelle partie de la population voyage t'il à Mayotte ?

15 mai 2023 – Fayal Combo

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Dans leur grande majorité, les voyageurs aériens actuels résident à Mayotte, en métropole ou à la Réunion, deux principales destinations depuis l'aéroport de Mayotte-Marcel Henry.

Les voyageurs appartiennent à toutes les catégories socio-professionnelles, avec une part prépondérante des catégories employés et ouvriers, cadres, étudiants et femmes au foyer. Les principaux motifs de déplacement sont le travail, les études, les visites de la famille, d'amis ou les vacances.

-
- [Février-avril 2023](#)

QUESTION

Les progrès technologiques de l'aéronautique ne permettraient ils pas dans un avenir proche de faire décoller et atterrir des avions longs courriers dans les conditions actuelles de la piste de Pamandzi ? Ceci permettrait peut être d'éviter des investissements importants et conduirait à pouvoir réaliser d'autres projets bien plus importants pour Mayotte à commencer par la production d'eau douce ou le déploiement de réseaux de transports en commun !

2 avril 2023 – Adrien Michon

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Plusieurs paramètres influent sur les possibilités de décollage et d'atterrissage des avions à l'aéroport de Mayotte : les performances des avions utilisés, comme vous l'évoquez, mais aussi d'autres paramètres essentiels comme notamment les conditions météorologiques (température, humidité de la piste, vent), les dégagements aéronautiques pour éviter les obstacles et la longueur de piste. C'est pourquoi l'évolution des flottes d'avion ne peut pas apporter à elle seule toutes les réponses : seule la construction d'une piste longue permettra de lever les contraintes de la piste existante, en particulier les obstacles constitués par les collines de Labattoir et du Four à Chaux, mais aussi les contraintes futures si le site de Pamandzi est retenu (hausse du niveau de la mer, subsidence –

enfouissement – de l'île, risques cycloniques et risques de tsunamis), pour garantir une liaison directe de qualité entre Mayotte et la métropole.

L'étude opérationnelle conduite entre septembre 2020 et juin 2021, qui prend bien en compte les flottes que les compagnies aériennes souhaiteront utiliser dans l'avenir pour desservir Mayotte et leurs évolutions prévisibles, a confirmé cette conclusion (vous pouvez consulter les éléments clés de l'étude dans ce dossier de présentation).

QUESTION

La question du foncier se pose, si la piste longue se fait en grande terre. Je voudrais savoir à qui appartient les terrains à Bouyouni-Mtsagamouji pour la construction d'un nouvel aéroport ? à l'état ? au département ? à des propriétaires privés ? Le processus pour acquérir ces terrains va prendre combien de temps ? Sachant que le démarrage des travaux est prévu pour 2026 quel que soit le site choisi. Est-ce que l'acquisition de ces terrains va t-il repousser le début des travaux ? (si ce site est privilégié).

31 mars 2023 – Ibrahim Soumaila

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Il y a un enjeu de maîtrise du foncier sur les deux sites d'implantation de la piste longue : pour l'ensemble du projet à Bouyouni / M'Tsangamouji et pour les terrains indispensables à l'extraction et au transport des matériaux à Pamandzi.

Pour pouvoir débiter les travaux sur le site de Pamandzi, des acquisitions de terrain sont ainsi nécessaires en Petite-Terre (dont probablement quelques habitations) et en Grande-Terre sur Hajangua.

En milieu rural, comme c'est le cas pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sur Grande-Terre, ce sont essentiellement le Conseil Départemental de Mayotte et l'État qui sont propriétaires mais il y a aussi des propriétaires privés.

La DGAC est organisée pour engager la maîtrise foncière dès que le site sera connu (et quel que soit le site retenu), début 2024. L'acquisition des terrains sera réalisée dans les délais pour assurer le lancement des travaux en 2026.

QUESTION

Dans le cadre du débat sur la piste longue, je tiens à vous faire part de ma contribution avec quelques interrogations.

D'abord, j'étais présent à votre présentation lors de la journée des présidents organiser par la FAMM le samedi 18 février 2023 à Paris.

Je vous remercie d'avoir fait le déplacement et cela montre l'intérêt que vous accordez à la réalisation du projet.

Effectivement, tout les Mahorais appellent de leurs vœux la réalisation de la piste longue qui ne souffre d'aucune contestation. Il est vrai qu'une interrogation légitime s'illustre quand aussi près du but, l'hypothèse du déplacement de la piste de la petite terre à la grande terre apparaît. Surtout qu'aucune étude encore sérieuse n'a eu lieu pour l'hypothèse de la grande terre. Cependant, c'est une très bonne et grande idée de construire l'aéroport de mayotte en grande terre. Mayotte a besoin de se structurer et se développer. Nous avons traversé plusieurs époques depuis 1840 que nous faisons partie de l'état.

La petite terre était considérée comme la ville en opposition de la campagne qu'était la grande terre. La superficie rendait sa sécurité plus facile. La présence des administrations et pouvoirs politiques justifiait la présence de l'aéroport.

Aujourd'hui, nous aspirons à un développement plus global. Les conditions ne sont pas les mêmes que ceux des années 80.

Nous avons une classe moyenne qui voyage et une île qui veut être prise en compte dans sa globalité.

Nous avons des projets de décentralisation vers Combani et des projets de contournement de mamoudzou pour désengorger la circulation. Dans ce cadre, le projet de la piste longue à BOUYOUNI prend tout son sens.

Nous avons besoin de garantie de réalisation du projet pour éviter des attermolements. Une fois les garanties fournies, je vous propose une votation pour choisir le site. Ainsi c'est la population qui décidera pour un projet aussi important.

28 février 2023 – Oussouldine Kassidi Abdou

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Nous vous remercions pour votre contribution.

L'année 2023 va être consacrée aux études complémentaires sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, sur Grande-Terre, et à la comparaison entre ce site et celui de Pamandzi.

Ces études vont porter sur de nombreuses thématiques et en particulier sur les enjeux que vous relevez concernant le développement de Mayotte. Ainsi vont être analysés :

- les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement de zones économiques autour de la plateforme aéroportuaire pour chacun des deux sites ;
- l'impact de chaque site d'implantation sur l'aménagement du territoire, en intégrant effectivement à la réflexion les réalisations en cours et les projets de mobilité, d'équipement et d'aménagement du territoire ;
- la capacité de chaque site d'implantation à favoriser le développement de Mayotte, notamment en tant que hub économique régional.

Ces études sont conduites en parallèle avec les approfondissements encore requis sur les infrastructures nécessaires au transport des matériaux pour le site de Pamandzi (nouveaux cheminements routiers, installations portuaires, zones d'extraction de matériaux), sans ralentir le calendrier annoncé.

L'objectif est de disposer fin 2023 de tous les éléments qui permettront de définir les caractéristiques techniques du projet, de justifier le site d'implantation de la piste longue et de préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique. Quel que soit le site retenu, le lancement du chantier est prévu en 2026.

Nous vous remercions pour votre proposition de votation. Il est bien prévu d'associer la population durant toute l'année 2023 aux études complémentaires et à la comparaison des sites d'implantation. Le sujet de la piste longue étant majeur pour l'avenir de Mayotte, nous partageons avec vous l'importance de la participation du public.

Un système de consultation, sous la forme d'un questionnaire, est d'ores et déjà ouvert à tous ici : <https://pistelongue-mayotte.fr/questionnaire/>. Ce questionnaire sera renouvelé régulièrement pour aborder les thématiques successives des études complémentaires.

La DGAC souhaite par ce biais, et au moyen de toutes les autres modalités de concertation qu'elle propose et proposera au cours de l'année (permanences, stands itinérants, réunions à Mayotte, à La Réunion et en métropole, cahiers d'acteurs, etc.) recueillir le maximum de questions, avis, suggestions, points d'attention, afin d'améliorer le projet et d'enrichir au fur et à mesure, et collectivement, la comparaison entre les sites.

QUESTION

Le site de Bouyouni s'il est retenu, que ce que va changer réellement dans ce secteur économiquement?

Quelle sera la longueur maxi sur la piste de Bouyouni si le site est retenu ?

23 février 2023 – Riffain Hamidou – Nyambadao

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études complémentaires conduites tout au long de l'année 2023 prennent en compte de nombreuses thématiques et vont permettre de comparer les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Elles portent en particulier sur :

- le potentiel de développement de zones économiques autour de la plateforme aéroportuaire pour chacun des deux sites. L'impact du site d'implantation sur l'aménagement du territoire et sur sa capacité à favoriser le développement de Mayotte, notamment en tant que hub économique régional, va être analysé ;

- les caractéristiques techniques de la piste longue : longueur (et longueur maximale), largeur, hauteur, etc.

Les résultats de ces études permettront d'apporter des réponses plus précises à vos questions. Les éléments sur les caractéristiques techniques de la piste longue seront disponibles en premier, d'ici à quelques semaines.

Vous pouvez retrouver toutes les informations sur les points clés des études sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji ici.

QUESTION

Je souhaite sincèrement que ce projet vois le jour a bouyouni

18 février 2023 – Rachad Boina – Vichy

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Nous vous remercions pour votre expression. Les études complémentaires conduites tout au long de l'année 2023 vont permettre de comparer les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Vous avez également la possibilité de faire part de votre avis en répondant au questionnaire sur la comparaison des sites. Il sera actualisé régulièrement au cours de l'année, suivant chaque nouvelle thématique des études de comparaison.

QUESTION

Je me pose la question suivant: Est-ce que il y aura une transfert de technologie sur ce projet ? Ou va faire appel à l'hexagone à chaque que qu'il aura un pépin ou qu'on faire construite un projet de cette envergure.

15 février 2023 – Tashididi Fataha – Quimper

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les futurs travaux de la piste longue feront appel à des entreprises choisies sur appels d'offres. Elles devront disposer de compétences et de technologies spécifiques pour réaliser un chantier complexe comme celui de la piste longue. Toutefois l'organisation des contrats de travaux permettra à des entreprises locales, même petites, d'intervenir directement ou en sous-traitance. Les contrats de travaux comprendront également des clauses pour l'insertion professionnelle de personnes aujourd'hui éloignées de l'emploi.

L'enjeu de formation et de retombées économiques du projet pour les entreprises locales et pour Mayotte en général est en effet très important. D'autres mesures pourront être prises en temps voulu, en partenariat notamment avec les collectivités locales de Mayotte.

Dès aujourd'hui, la DGAC souhaite associer le plus possible les jeunes générations au projet, au travers par exemple du comité de suivi des jeunes Mahorais et de l'appel à projets dans les collèges et les lycées. L'objectif est de recueillir leurs avis sur la comparaison des sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji mais aussi de les sensibiliser aux métiers utiles pour le chantier de la piste longue puis pour son exploitation, lorsqu'elle sera mise en service. Cela peut leur permettre d'enrichir leurs réflexions sur leurs propres orientations professionnelles.

QUESTION

En 2019, sur le sujet la piste longue, Le président de la république avait annoncé des études de réalisations pour une mise en chantier rapide. Ce dossier de piste longue comporte vraiment des zones d'ombres et du grand flou. A chaque fois qu'on se rapproche des travaux, d'autres études viennent volontairement bloquer la mise en chantier de ce projet (on nous fait le coup à chaque fois). Comprenez que les mahorais sont fatigués et lassés du retard de ce projet qui est en souffrance depuis de nombreuses années.

4 ans après, la population constate que ce projet de piste longue est à l'arrêt. Aujourd'hui, il y'a une étude de faisabilité pour une implantation en grand terre à Bouyouni. C'est le flou total, on parle d'un même coût d'environ 750 millions d'euros pour la construction de la piste longue à Pamandzi ou à Bouyouni en grande terre ?

On nous parle d'un début de travaux hypothétique en 2026 mais c'est totalement contradictoire puisque aujourd'hui on ne sait pas où la piste longue sera construite ?

Pouvez vous nous confirmer qu' aujourd'hui 4 ans après la parole présidentielle, on ne sait toujours pas où la piste longue de Mayotte sera construite ?

6 février 2023 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Suite à l'annonce faite par le Président de la République le 22 octobre 2019 à Mamoudzou, les travaux préparatoires sur la piste longue ont été engagés en novembre 2019.

Ils ont pour objectif de définir les caractéristiques précises de la piste longue et de sécuriser techniquement et juridiquement le projet. En effet, il est important que le projet ne rencontre pas de frein dans le futur : cela implique que les dossiers de demande d'autorisations administratives soient solides.

C'est pourquoi l'année 2023 va être consacrée à :

- des études complémentaires sur le site alternatif de Bouyouni / M'Tsangamouji, sur Grande-Terre, et la comparaison entre ce site et le site de Pamandzi. Cette comparaison fait partie des éléments attendus réglementairement dans le futur dossier d'enquête publique, qui sont à fournir pour assurer la sécurité juridique du projet. L'étude d'impact, pièce maîtresse de ce dossier, doit en effet présenter la justification du site retenu pour la piste longue : il s'agit d'argumenter sur le choix du site pour réaliser le projet, en comparaison avec les autres possibilités d'implantation.

Elle permet également de répondre aux nombreuses questions du public sur une implantation sur Grande-Terre, faisant souvent référence aux enjeux du site actuel de Pamandzi concernant l'approvisionnement en matériaux, les risques naturels – contexte du nouveau volcan sous-marin Fani Maroé –, ou l'environnement ;

- des études pour définir techniquement les aménagements nécessaires au chantier sur le site de Pamandzi. Elles permettront de positionner et de dimensionner les nouveaux cheminements routiers et voies de chantier à réaliser, les installations portuaires, les plateformes de stockage et de fabrication ainsi que les installations des zones d'extraction de matériaux.

Ces études sont conduites en parallèle, sans ralentir le calendrier annoncé. L'objectif est de disposer fin 2023 de tous les éléments qui permettront de définir pour chacun des deux sites les caractéristiques techniques du projet, de justifier le site d'implantation de la piste longue et de préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique.

Quel que soit le site retenu, le calendrier prévoit bien, comme vous l'évoquez, un lancement du chantier en 2026.

S'agissant du coût du projet, celui-ci a fait l'objet d'une première estimation sur le site de Pamandzi, qui s'élève entre 550 et 700 millions d'euros.

Les études complémentaires menées en 2023 vont permettre d'affiner les coûts de construction pour chacun des sites. Cette dimension socio-économique fera partie, avec l'ensemble des autres thématiques étudiées en 2023 (principes d'aménagement, desserte de l'aéroport et impact sur l'aménagement et le développement de Mayotte, besoins et ressources en matériaux, risques naturels, environnement, etc.), des critères de comparaison entre les deux sites.

-
- [Octobre-décembre 2022](#)

QUESTION

J'ai bien noté les lieux d'extraction des matériaux.

Je souhaite savoir si vous vous êtes assurés de la maîtrise foncière de ces lieux? Pour être concret, je fais régulièrement des sorties sur les sites visées. Et je vois régulièrement de nouvelles bornes délimitant ces terrains à des fins privés et individuelle. Au plaisir de vous lire.

5 décembre 2022 – Ali Madi – Pamandzi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'étude relative à l'organisation du chantier, réalisée au second semestre 2022, a permis de définir les grandes étapes de déroulement du chantier. La première consiste à réaliser les infrastructures nécessaires à l'acheminement des matériaux depuis les sites d'extraction sélectionnés.

Des études restent à conduire en 2023 pour définir techniquement ces aménagements. Elles permettront de positionner et de dimensionner les nouveaux cheminements routiers et voies de chantier à réaliser, les installations portuaires, les plateformes de stockage et de fabrication ainsi que les installations des zones d'extraction de matériaux. En parallèle, les études se poursuivront sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji afin de consolider ou d'invalider ce site d'implantation alternatif.

L'ensemble de ces études permettra de stabiliser le projet dans tous ses aspects, y compris les emprises nécessaires à l'intérieur des sites d'extraction de matériaux et pour les infrastructures permettant l'acheminement des matériaux vers le chantier de la piste longue. La maîtrise de la totalité des fonciers nécessaires à la réalisation de la piste longue pourra alors être engagée.

QUESTION

Mesdames et Messieurs vaut mieux prévoir que guérir.

Je pense que Mayotte n'a pas droit à l'erreur en construisant cette piste sur le choix du site. En plus de la problématique liée à l'environnement, personne n'est capable de prévoir exactement ce que le volcan nous réserve. On peut juste estimer mais rien n'est sûr. Si vous n'êtes pas convaincu, alors qui aurait penser qu'un jour ce volcan allait nous surprendre en pleine nuit ? Deuxième chose, le site de Pamandzi est une zone à risque en cas de forte pluie, Mayotte a déjà vécu cette situation, ce n'est secret à personne. Troisièmement, je prends un parabole pour mieux discerner ce point de vu. Imaginons qu'on est dans une maison avec une porte principale d'entrée et de sortie et aucune porte de secours. Mais comme nous remarquons que cette porte ressemble à une fenêtre, on la normalise en la transformant à une vraie porte. Que ferions nous le jour où un sinistre arrive devant cette porte et qu'elle devient impraticable ? Quatrièmement, sachons que piste longue rime avec développement, économie, tourisme etc... Or la petite terre est déjà saturée. Quelles zones vont être réservée pour les entreprises ? les hôteliers ? pour les infrastructures liées à la logistique , les barges ne pourront plus répondre à certaines situations. En fin bref, c'est l'avenir de Mayotte qui est en jeu. Sérieusement construire cette piste longue en grande terre, serait une solution à beaucoup des choses.

Je continue sur mon point de vue sur la réalisation de la piste longue. Nous savons très bien qu'une piste longue de cette nature est une infrastructure qui appelle forcément d'autres infrastructures pour qu'elle soit bénéfique au sens large. Mais vu que la zone de petite terre est déjà saturée, très urbanisée, très limitée etc, alors quelle solution envisagez-vous à long terme pour accompagner cette développement afin que Mayotte en tire profil au maximum ? Sachant aussi que c'est toute Mayotte qui viendra à l'aéroport, alors une des infrastructures qui doit être réalisée pour faciliter les allers /retours car les barges ne répondront pas forcément à certaines situations, c'est le pont entre Mamoudzou et Dzaoudzi. Et là, on va encore toucher au lagon. Pourquoi n'est pas éviter d'abîmer la vitrine de Mayotte qui est le lagon ? Le ministre a bien dit qu'il faut délocaliser, décentraliser pour désengorger Mamoudzou alors pourquoi ne pas commencer par cette piste longue pour bien montrer l'exemple ? Cela veut dire qu'on a écouté, on a entendu mais on ne fait pas ! Je signale que la charité bien ordonner commence par soit même.

Alors ce qu'il faut retenir de mon point de vue : Oui à la piste longue mais pas au détriment du lagon. Oui à la piste longue mais à la grande terre pour que Mayotte soit accessible par deux portes, une porte en petite terre et une à la grande terre. Oui à la piste longue pour accompagner, favoriser et dynamiser le développement économique de Mayotte à long terme. Oui à la piste longue mais tout ne doit pas être figé dans la zone de Mamoudzou-petite terre. Oui à la piste longue pour instaurer le choix à la population. Oui à la piste longue stratégiquement parlant car nous sommes dans une île. Oui à la piste longue pour désenclaver Mayotte Française. Oui à la piste longue par ce que la population de Mayotte en ont besoin et Oui à la piste longue par ce que le président de la république l'a confirmé. ZA

7 & 9 novembre 2022 – Abdou Ziady – Mtsangadoua

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Dans le cadre des travaux préparatoires sur la piste longue de l'aéroport de Mayotte, une nouvelle analyse des sites d'implantation possibles du projet a été réalisée en 2022, en intégrant l'étude de nouveaux sites sur Grande Terre.

Cette analyse a été mise en œuvre pour pouvoir :

- apporter les éléments attendus réglementairement dans le futur dossier d'enquête publique. En effet, l'étude d'impact, pièce maîtresse de ce dossier, doit présenter la justification du site retenu pour la piste longue : il s'agit d'argumenter sur le choix du site pour réaliser le projet, en comparaison avec les autres possibilités d'implantation ;
- répondre aux nombreuses questions posées par le public sur la possibilité de réaliser la piste longue sur Grande Terre. Le public a souvent fait référence aux enjeux du site actuel de Pamandzi concernant notamment, comme vous le soulignez, les risques naturels – le contexte du nouveau volcan sous-marin Fani Maroé – l'environnement, les déplacements ou le développement économique.

La nouvelle analyse a requestionné les sites d'implantation présentés lors du débat public de 2011, et, pour apporter une réponse complète, recherché de nouveaux sites d'implantation sur Grande Terre. Six nouveaux sites ont été analysés (vous pouvez consulter la présentation complète de l'analyse dans la plaquette intitulée « Implantation de la piste longue »).

À l'issue de cette analyse, il apparaît que le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, bien que nécessitant des emprises foncières importantes en secteur agricole, pourrait présenter des avantages car il est situé dans une zone relativement moins accidentée, non urbanisée et non exposée à d'importants risques naturels. Il ne semble pas présenter de forts enjeux environnementaux.

Des études complémentaires vont être réalisées en 2023. Elles vont permettre de consolider ou d'invalider le site d'implantation alternatif de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Elles porteront sur l'environnement (activités humaines dont les enjeux agricoles, milieux naturels dont la présence ou non d'espèces protégées), le besoin de foncier, la géotechnique (étude des sols), les déplacements des personnes et des marchandises et l'évaluation socio-économique. Elles permettront de comparer le site de Pamandzi et le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

QUESTION

Je voudrais savoir quand est ce que l'étude socio-économie sur la piste longue sera publiée ?

17 octobre 2022 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La finalisation de l'évaluation socio-économique interviendra une fois les autres études achevées. Cette évaluation doit en effet intégrer l'ensemble des coûts et des effets du projet (effets sociaux, effets environnementaux, etc.) et les monétariser, c'est-à-dire les transformer en une valeur monétaire. Cela implique qu'au préalable toutes les dimensions du projet soient définies.

Des études restent à conduire pour cela :

- des études de création de nouvelles installations portuaires sur Grande Terre (Hajangua) et sur Petite Terre (Four à Chaux), nécessaires à l'acheminement des matériaux vers le futur chantier sur le site de Pamandzi ;
- des études complémentaires sur le site d'implantation alternatif de Bouyouni / M'Tsangamouji pour consolider ou invalider l'intérêt de ce site ;
- la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement (partie obligatoire de l'étude d'impact sur l'environnement), y compris pour les nouvelles installations nécessaires à l'acheminement des matériaux.

L'ensemble de ces études, y compris l'évaluation socio-économique, sera finalisé en 2023, permettant d'envisager le lancement de l'enquête publique du projet fin 2024.

- [Juillet-septembre 2022](#)

QUESTION

Je suis au cœur de ce projet depuis 2004 à mes 18 ans jusqu'à mes 36 ans en 2022, cela fait 18 ans d'attente mais toujours rien pas de piste longue. Etant jeune mahorais je souhaite le meilleurs de ce projet pour développement de notre île. Je suis un passionné d'aéronautique et surtout des gros porteur que j'aurai souhaité voir atterrir et décoller à Mayotte. Cela fait 18 ans pour et j'espère ne être déçu des étude qui sont traité pour l'aboutissement ce projet.

Mes questions sont les suivantes :

1 – Pourquoi se limité sur 2600 mètres de piste alors qu'on faire plus pour anticiper le futur trafic aérien ?

2 – Pourquoi ne pas rallonger comme sur le scénario n°1 la piste actuel pour avoir les 2600 mètres vers l'extrémité sud de l'aéroport et s'appuyant sur ce point pour donner plus de longueur a la nouvelle piste afin d'obtenir les 3500 mètres vers l'intérieur du lagon ainsi les A380, peuvent atterrir et dynamisé le trafic aérien ?

3 – Es ce qu'il aura un agrandissement du tarmac, de l'aérogare de même pour l'aéroport, y'aurait-il un nouveau tour de control pour libérer de l'espace sur l'actuelle tour de control ?

20 septembre 2022 – Daniel Bacar Saïd – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires permettant de définir les caractéristiques techniques de la piste longue sont désormais achevés et permettent aujourd'hui de confirmer, parmi les deux scénarios présentés lors du débat public de 2011, le choix de la solution prévoyant la création d'une nouvelle piste convergente s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle, solution qui correspond au scénario n° 2 avec une piste de longueur de 2 600 mètres.

L'étude opérationnelle conduite entre septembre 2020 et juin 2021 a montré qu'une telle piste remplit l'objectif de garantir des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole, par tout temps et avec le plein de passagers.

Cette longueur de piste est également adaptée aux évolutions prévisibles des flottes d'avions utilisées par les compagnies aériennes qui desserviront Mayotte et permettra le développement de liaisons aériennes vers d'autres destinations.

Par ailleurs, l'analyse des enjeux relatifs aux risques naturels et à l'environnement ont montré que l'extension de la piste actuelle au sud (qui correspond comme vous l'indiquez à la première phase du scénario 1) ne peut pas être retenue comme solution, pour deux raisons majeures : il est techniquement impossible de protéger le prolongement au sud du scénario 1 des tsunamis les plus importants – en cas d'événement important, cette partie de la piste s'avançant dans la mer pourrait être emportée ; l'impact du prolongement de la piste actuelle au sud dans le scénario 1 apparaît rédhibitoire du point de vue écologique, en raison notamment du recouvrement de surfaces très importantes d'herbiers sous-marins et d'atteintes au récif barrière (coraux).

Enfin, le projet porte sur la construction de la piste longue. L'aéroport de Mayotte dispose depuis 2014 d'une nouvelle aérogare qui peut accueillir 600 000 passagers par an.

Les installations de l'aéroport évolueront dans le temps pour suivre la progression du trafic et assurer une bonne qualité de service pour les voyageurs aériens.

QUESTION

Le délégué à la piste longue nous disait que le début de chantier pour ce projet était prévu fin 2023 puis récemment sur le media Kwezi Tv un début de chantier en 2024 ou 2025. Pouvez-vous nous donner une date précise pour le début de chantier ?

10 septembre 2022 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires permettant de définir les caractéristiques techniques de la piste longue sont désormais achevés.

Afin de répondre aux enjeux d'acheminement de matériaux nécessaires à la réalisation de la piste longue dans ce scénario, les études de création de nouvelles installations portuaires sur Grande Terre (Hajangua) et sur Petite Terre (Four à Chaux) vont être réalisées dans l'année 2023 permettant d'envisager le lancement de l'enquête publique fin 2024, l'obtention de la déclaration d'utilité publique en 2025 et un début de travaux en 2026.

D'autre part, l'étude d'impact, pièce majeure de la sécurisation juridique du projet, doit inclure les justifications conduisant à privilégier le site actuel de l'aéroport pour la construction de la piste longue et intégrer une analyse des sites d'implantation alternatifs possibles. Cette analyse a débuté et va se poursuivre sans perturber le déroulement des opérations sur le site actuel de l'aéroport car elle sera conduite en parallèle en 2023, en vue de consolider le projet.

QUESTION

Je voudrais savoir et les mahorais aussi la date précise du début de chantier ? La date du lancement de l'enquête publique ? Et combien de temps il faut attendre pour obtenir toutes les autorisations pour ce projet ?

10 septembre 2022 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires permettant de définir les caractéristiques techniques de la piste longue sont désormais achevés.

Afin de répondre aux enjeux d'acheminement de matériaux nécessaires à la réalisation de la piste longue dans ce scénario, les études de création de nouvelles installations portuaires sur Grande Terre (Hajangua) et sur Petite Terre (Four à Chaux) vont être réalisées dans l'année 2023 permettant d'envisager le lancement de l'enquête publique fin 2024, l'obtention de la déclaration d'utilité publique en 2025 et un début de travaux en 2026.

D'autre part, l'étude d'impact, pièce majeure de la sécurisation juridique du projet, doit inclure les justifications conduisant à privilégier le site actuel de l'aéroport pour la construction de la piste longue et intégrer une analyse des sites d'implantation alternatifs possibles. Cette analyse a débuté et va se poursuivre sans perturber le déroulement des opérations sur le site actuel de l'aéroport car elle sera conduite en parallèle en 2023, en vue de consolider le projet.

QUESTION

J'ai hâte de voir ce projet tant attendu par les mahorais et mahoraises depuis des années voir le jour enfin. Je souhaiterais que cette piste soit un peu plus de 2600 m pour éviter tout problème à l'avenir sur les atterrissages et les décollages surtout par temps de pluie. Merci d'avance.

20 août 2022 – Saifoudine Youssouf Chebani – M'tsapéré

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'étude opérationnelle conduite entre septembre 2020 et juin 2021 a permis de proposer une longueur de piste d'au minimum 2 510 mètres, qui répond aux besoins pour la desserte aérienne de Mayotte.

Cette étude s'est basée sur l'ensemble des paramètres influant sur la longueur de piste nécessaire : performances des avions qui seront utilisés demain pour desservir l'île, conditions météorologiques et dégagements aéronautiques pour éviter les obstacles.

Elle a montré qu'une piste de 2 510 mètres remplit l'objectif de garantir des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole, par tout temps et avec le plein de passagers. Cette longueur de piste est également adaptée aux évolutions prévisibles des flottes d'avions et permettra le développement de liaisons aériennes vers d'autres destinations. Pour mémoire, les informations sur l'étude opérationnelle sont disponibles dans le dossier de présentation ici.

QUESTION

Bonjour je voulais savoir quand est ce que les travaux commencent.

19 août 2022 – Marxy Assani – Kani keli

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires permettant de définir les caractéristiques techniques de la piste longue sont désormais achevés.

Afin de répondre aux enjeux d'acheminement de matériaux nécessaires à la réalisation de la piste longue dans ce scénario, les études de création de nouvelles installations portuaires sur Grande Terre (Hajangua) et sur Petite Terre (Four à Chaux) vont être réalisées dans l'année 2023 permettant d'envisager le lancement de l'enquête publique fin 2024, l'obtention de la déclaration d'utilité publique en 2025 et un début de travaux en 2026.

D'autre part, l'étude d'impact, pièce majeure de la sécurisation juridique du projet, doit inclure les justifications conduisant à privilégier le site actuel de l'aéroport pour la construction de la piste longue et intégrer une analyse des sites d'implantation alternatifs possibles. Cette analyse a débuté et va se poursuivre sans perturber le déroulement des opérations sur le site actuel de l'aéroport car elle sera conduite en parallèle en 2023, en vue de consolider le projet.

QUESTION

Je voudrais savoir quand est ce que toutes les études seront finis ? et à quelle date aura lieu le lancement de l'enquête publique ? et aussi la date de début de chantier ? merci à vous.

27 juillet 2022 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires permettant de définir les caractéristiques techniques de la piste longue sont désormais achevés et permettent aujourd'hui de confirmer, parmi les deux scénarios présentés lors du débat public de 2011, le choix de la solution prévoyant la création d'une nouvelle piste convergente s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle, solution qui correspond au scénario n°2 avec une piste de longueur 2600 mètres.

Afin de répondre aux enjeux d'acheminement de matériaux nécessaires à la réalisation de la piste longue dans ce scénario, les études de création de nouvelles installations portuaires sur Grande-Terre (Hajangua) et sur Petite-Terre (Four à Chaux) vont être réalisées dans l'année 2023 permettant d'envisager le lancement de l'enquête publique fin 2024, l'obtention de la déclaration d'utilité publique en 2025 et un début de travaux en 2026.

D'autre part, l'étude d'impact, pièce majeure de la sécurisation juridique du projet, doit inclure les justifications conduisant à privilégier le site actuel de l'aéroport pour la construction de la piste longue et intégrer une analyse des sites d'implantation alternatifs possibles. Cette analyse a débuté.

Il apparaît qu'un nouveau site d'implantation, situé au nord de Grande-Terre, sur Bouyouni et M'Tsangamouji, pourrait présenter certains intérêts sans pouvoir conclure, à ce stade, que ce site alternatif serait à écarter ou à privilégier.

Des études complémentaires vont donc être menées pour consolider ou invalider l'intérêt de ce site alternatif. Elles ne viendront pas perturber le déroulement des opérations sur le site actuel de l'aéroport car elles sont conduites en parallèle en 2023, en vue de consolider le projet.

QUESTION

Pourquoi ne pas pousser la piste à 3000 m ? Parce que si on construit sur la mer et que la zone le permet... Pourquoi ne pas voir plus grand ? Une piste de 3000 m nous ouvre la porte à beaucoup de très gros porteurs...

25 juillet 2022 – Ibrahim Souffou – Mamoudzou

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'étude opérationnelle conduite entre septembre 2020 et juin 2021 a permis de proposer une longueur de piste d'au minimum 2 510 mètres, qui répond aux besoins pour la desserte aérienne de Mayotte.

Cette étude s'est basée sur l'ensemble des paramètres influant sur la longueur de piste nécessaire : performances des avions qui seront utilisés demain pour desservir l'île, conditions météorologiques et dégagements aéronautiques pour éviter les obstacles.

Elle a montré qu'une piste de 2 510 mètres remplit l'objectif de garantir des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole, par tout temps et avec le plein de passagers. Cette longueur de piste est

également adaptée aux évolutions prévisibles des flottes d'avions et permettra le développement de liaisons aériennes vers d'autres destinations. Pour mémoire, les informations sur l'étude opérationnelle sont disponibles dans le dossier de présentation ici.

Les choix finaux sur la longueur de piste et sur les autres grandes caractéristiques techniques (longueur et largeur du remblai, orientation de la piste, altimétrie, etc.)

QUESTION

Quel sera l'impact de délai pour la réalisation de cette piste longue?

Sachant qu'un débat public a déjà eu lieu, élément moratoire non maîtrisé, Diriez-vous que les personnes précédentes ayant transmis le contenu du débat public n'étaient fiables ou les données transmises n'étaient pas à la hauteur de la DGAC et du Gouvernement? Ou parce que dans l'intérêt du gouvernement, l'enjeu majeur est ailleurs !

24 juillet 2022 – Max Rajoana – Mamoudzou

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le lancement des travaux de la piste longue interviendra à la suite de la phase actuelle des travaux préparatoires, puis du processus d'enquête publique permettant la délivrance de toutes les autorisations administratives.

L'organisation du chantier qui est actuellement en cours de définition nous renseignera sur la durée prévisionnelle des travaux ; elle dépendra notamment des solutions techniques retenues pour l'acheminement des matériaux nécessaires à la construction de la piste et du phasage retenu pour permettre la poursuite de l'exploitation de l'aéroport pendant les travaux. Elle sera probablement d'au minimum sept années.

Vous évoquez les études préliminaires réalisées dans le cadre du débat public de 2011. Le projet s'inscrit bien dans la suite du débat public, qui avait acté le bien-fondé de la piste longue pour améliorer la desserte aérienne de Mayotte et favoriser son développement économique et touristique. L'opportunité du projet n'est plus discutée aujourd'hui, le débat public a tranché sur ce point et la piste longue va se faire. Le Président de la République l'a confirmé le 22 octobre 2019 et les travaux préparatoires, qui visent notamment à définir techniquement le projet en approfondissant les études préliminaires et en prenant en compte les évolutions de ces dix dernières années, sont engagés pour cela depuis novembre 2019.

QUESTION

Combien de temps vas durer la réalisation de la piste longue ?

20 juillet 2022 – Abdillahi Bacar – Labattoir

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le lancement des travaux interviendra à la suite de la phase actuelle des travaux préparatoires, puis du processus d'enquête publique permettant la délivrance de toutes les autorisations administratives.

L'organisation du chantier qui est actuellement en cours de définition nous renseignera sur la durée prévisionnelle des travaux ; elle dépendra notamment des solutions techniques retenues pour l'acheminement des matériaux nécessaires à la construction de la piste et du phasage retenu pour permettre la poursuite de l'exploitation de l'aéroport pendant les travaux. Elle sera probablement d'au minimum sept années.

- [Janvier-mars 2022](#)

QUESTION

La construction de la piste longue est attendu par les mahorais depuis plus de 20 ans. En 2011 on a eu le débat public, suivi par toutes les études techniques (environnement, matériaux etc...) pour un début des travaux qui était prévu en 2015. Pouvez vous nous donner toutes les

raisons de l'abandon du projet en 2015 ? et nous expliquer pourquoi la construction de la piste longue va se faire cette fois ci alors que l'état a renoncé quelque années auparavant ? merci
26 mars 2022 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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

À la suite du débat public, l'État a décidé en mai 2012* de poursuivre le projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers sur la base des deux scénarios de piste convergente. Toutefois en juin 2013, le rapport de la Commission Mobilité 21 a classé le projet dans la catégorie des projets plus lointains, entraînant une pause dans son développement.

Le projet a été relancé par le Président de la République le 22 octobre 2019 lors de sa visite à Mayotte et les travaux préparatoires, en cours, ont été engagés dans ce but en novembre 2019.

Ils vont permettre de faire le choix définitif du scénario, de définir l'ensemble des caractéristiques techniques de la piste et de s'assurer que le projet sera sécurisé techniquement et juridiquement.

Aujourd'hui les travaux préparatoires sont menés pour faire en sorte que le projet se déroule dans les meilleures conditions et qu'il n'y ait pas de frein ou de blocage dans le futur. .

* « Décision du 7 mai 2012 prise par l'État sur le principe et les conditions de la poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers de l'aéroport de 6 Mayotte »

QUESTION

Bonjour, je voudrais savoir combien de mettre la futur piste longue mesurera et je voudrais savoir aussi si vous avez pensé à un taxiway j'espère que l'es bien écrit, pour pouvoir libérer rapidement la piste ? Merci.

18 mars 2022 – Kaied Moussa – Kani keli

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le choix de la longueur de piste interviendra à la fin des travaux préparatoires en cours, qui permettront de définir le scénario optimal de piste convergente.

L'étude opérationnelle, dont les résultats ont été publiés en septembre 2021, a permis de montrer qu'une longueur de piste de 2 510 mètres répond aux besoins pour la desserte aérienne de Mayotte. Vous pouvez trouver toutes les informations sur cette étude dans le dossier de présentation ici.

Toutefois les choix finaux seront effectués au regard des résultats des autres travaux préparatoires (sur les matériaux, les risques naturels, l'environnement, la socio-économie...), que la DGAC met au fur et à mesure à la disposition de tous dans la rubrique « Documents » du site www.pistelongue-mayotte.fr.

Comme vous l'indiquez, un taxiway est bien prévu pour permettre aux avions d'accéder à la piste longue. Également, une raquette de retournement (permettant aux avions de faire demi-tour) sera positionnée entre l'extrémité nord de la future piste et le taxiway.

QUESTION

J'ai lu avec un très grand intérêt tous vos rapports, disponibles, ou quand on me les adresse à moitié complets.

GEOTEC a réalisé pour ce projet quelques sondages carottés le long du littoral Ouest (côté lagon) de l'île de Pamandzi Sud (secteur de Bandrabassi / Sandravouangué) et de ce que je nomme « l'îlot de la météorologie » sur l'aérodrome sensu stricto de Dzaoudzi-Pamandzi (aéroport Martial Henry... que j'ai bien connu).

Mais qu'en est-il de forage ou de sismique réflexion sur la plateforme infralittorale devant Bandrabassi, là où une partie de remblais de la piste convergente (option que j'avais déjà défendue en 2010 devant le Conseil Général de Mayotte et qui semble refaire l'unanimité aujourd'hui 12 ans après !) ?

Ces études ont-elles été déjà programmées ou sont-elles à venir ?

Merci d'avance pour ces informations, Tout en restant à votre disposition pour vous communiquer les connaissances sur la géomorphologie, la sédimentation de l'île de Pamandzi et du récif barrière de Pamandzi, plus au Sud acquises depuis 30 ans de terrain sur ces zones.

15 mars 2022 – Bernard-Armand Thomassin – Marseille

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet de piste longue a fait l'objet d'études et de reconnaissances géotechniques préalables au débat public de 2011. Au cours de l'année 2021, de nouvelles investigations géotechniques ont été réalisées dans le cadre des travaux préparatoires.

Une nouvelle campagne d'investigations offshore est effectivement prévue au droit de la digue de la piste longue. Elle permettra notamment de consolider le modèle lithologique et l'ensemble des paramètres mécaniques.

QUESTION

Bonjour, je cherche des informations sur la construction de l'aéroport de Mayotte, la date et pourquoi le choix de Petite-Terre pour l'implantation et son coût de construction, je ne trouve que des informations au sujet de la belle rénovation de 2014 à 40M€.

Belle vidéo explicative concernant la construction de la piste longue, est-ce que vous avez reçu les nouvelles autorisations d'extraction comme évoqué dans la vidéo ? Merci pour votre retour.

11 mars 2022 – Sylvain Ghysens – Mamoudzou

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Quelques éléments de l'histoire de l'aéroport de Mayotte, de son implantation sur Petite-Terre et de son aménagement progressif sont présentés dans un numéro du bulletin des archives départementales de Mayotte, disponible en ligne ici : https://publications.cg976.fr/ressources/mahabari_122014.pdf (voir les pages 4 et 5 de ce document).

La phase actuelle des travaux préparatoires sur le projet de piste longue se terminera mi-2022. Le processus d'enquête publique permettant la délivrance de toutes les autorisations administratives préalables au lancement des travaux sera ensuite engagé.

Les sites d'extraction de matériaux et les ouvrages nécessaires à l'acheminement des matériaux sur le chantier de la piste longue devront effectivement faire l'objet, comme vous le rappelez, d'autorisations administratives spécifiques. La demande de délivrance de ces autorisations fera partie du processus d'enquête publique.

QUESTION

Je suis avec intérêt la progression des différentes étapes sur l'évolution de La Piste Longue. J'annote la rapidité des différents acteurs qui s'accordent sur les études, et dégagent des scénarios probants et réalistes à ce projet. Toutefois à la lecture des différents documents sur les étapes qui mènent à la réalisation de ce Piste Longue, je m'en rend compte que ce qui est de plus en plus compliqué et surtout très risqué. Vos équipes sont obligées de tenir compte de certains aléas naturels dont on a même pas le contrôle (risque sismique, risque volcanique, risque cyclonique/tsunami)...

Aussi vous rencontrez des difficultés à s'approvisionner en matière et en matériel détruire la carrière de Petite-Terre et celle de Hajangoua, transport, nuisance et perturbations du réseau routier.... tous ces faits vous les avez soulignés sur vos études présentés au grand public. Alors pourquoi tout simplement ne pas abandonner cette idée de prolonger la piste actuelle, et d'en construire tout bonnement une autre sur Grande-Terre??? Ainsi vous éviterez pas mal de tracas.

Et pourquoi ce scénario n'a pas été du tout étudié, mais d'emblée vous êtes parti sur une prolongation de l'existant, sans même penser à une idée de construire un tout autre en évitant pas mal d'étude, et par conséquent de coût????

19 février 2022 – Assani Bacar – Ouangani

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires en cours ont pour objet de définir les caractéristiques de la future piste longue, et de sécuriser techniquement le projet, en tenant compte de l'ensemble des enjeux, en particulier : les risques naturels, l'approvisionnement en matériaux, l'organisation du chantier et la préservation de l'environnement et du cadre de vie des habitants.

Dans les dossiers de présentation que nous publions nous nous efforçons de décrire, comme vous le soulignez, l'ensemble des hypothèses et les solutions à mettre en œuvre pour répondre à chacun de ces enjeux.

Ainsi, les travaux préparatoires montrent que des mesures devront être prises pour faire face aux risques naturels (par exemple des protections de la piste longue contre les vagues générées par des cyclones ou des tsunamis) et pour organiser le transport des matériaux vers le futur chantier avec le moins d'impacts possible pour les habitants (notamment en privilégiant le transport par mer). Si ces problématiques sont relativement complexes en effet, elles sont maîtrisables et rien n'apparaît bloquant pour réaliser le projet sur le site de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi.

La question de l'implantation de la piste longue sur Grande-Terre s'est déjà posée dans le passé, notamment lors des études de 2003, puis en 2011 au moment du débat public.

En raison du relief sur Grande-Terre, il n'y a pas beaucoup de sites possibles. Les sites identifiés comme possibles dans le cadre des études passées répondaient aux besoins en termes aéronautiques mais ils avaient des impacts importants sur l'environnement (disparition de la mangrove, régression de la forêt et des espaces agricoles, présence d'urbanisation).. Pour ces raisons, ils n'ont pas été retenus.

La question est néanmoins tout à fait légitime et elle nous est régulièrement posée. Nous y répondrons donc de manière complète. Les travaux préparatoires en cours ont bien pour objectif d'apporter des réponses et de maîtriser du mieux possible ces enjeux. Pour fournir tous les éclairages nécessaires, une actualisation des études de 2011 sur les sites de Grande-Terre est en cours. Les résultats seront mis à disposition du public. Nous vous invitons à consulter le site pistelongue-mayotte.fr pour rester informé.

QUESTION

Pouvez-vous nous renseigner sur le calendrier de la publication des autres études préparatoires restantes sur la piste longue (organisation du chantier, risques naturels, environnement, socio économie) ?

Le projet de loi Mayotte devait accéléré l'acquisition du foncier et des autorisations administratives. Donc l'avis défavorable du conseil départementale sur le projet de loi va t'il bloqué, ralentir ou décaler la construction de la piste longue ?

7 février 2022 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le dossier de présentation des résultats d'études sur les risques naturels vient d'être mis en ligne sur le site www.pistelongue-mayotte.fr. Il est disponible à partir de la rubrique « Documentation ».

Les dossiers sur les autres thématiques (environnement, organisation du chantier, socio-économie) seront publiés au fur et à mesure d'ici à mi-2022, échéance prévue pour finaliser la phase actuelle des travaux préparatoires.

Le texte du projet de loi Mayotte intègre, comme vous l'indiquez, des dispositions permettant d'accélérer des procédures administratives ou de lever des freins en début de phase de travaux, concernant notamment l'identification des propriétaires du foncier à acquérir. En l'absence de ces dispositions législatives, ces facilités ne pourront pas être activées, mais leur mise en œuvre ne constitue pas une condition nécessaire à l'avancement du projet de piste longue.

QUESTION

Pour que le projet répond aux principes de développement durable, je propose au maître d'ouvrage et à ses partenaires d'anticiper pour former les mahorais (jeunes et adultes) et leurs entreprises aux métiers nécessitant la construction de cet aéroport et son exploitation. Sur un territoire qui compte 60% de jeunes de moins de 20 ans et 80% de sa population vivant sous le seuil de pauvreté, le projet doit s'inscrire dans un démarche de développement en contribuant au développement humain et sociale de l'île. Les entreprises mahoraises doivent devenir les premiers bénéficiaires de ce chantier en tant que sous-traitants des grands entreprises. Ces derniers doivent participer à la formation des jeunes mahorais pour occuper les emplois qui seront créés via ce projet. Les personnes formées aux métiers de construction pour l'aéroport serviront Mayotte sur d'autres projets d'envergure territoriale ou régionale.

Je souhaite que des indicateurs précis soient intégré dans le projet pour mesurer les progrès réalisés, notamment en terme de nombre de mahorais formées, nombres d'emplois créés en

**faveur des mahorais, nombre d'entreprises mahoraises participant aux différents chantiers...
Le fonds social européen peut être mobilisé a cet effet.**

4 janvier 2022 – Djanffar Soidiki Mari- Tsingoni

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le lancement des travaux de la piste longue est prévu en 2023. Il interviendra à la suite de la phase actuelle des travaux préparatoires (qui se terminera mi-2022) puis du processus d'enquête publique permettant la délivrance de toutes les autorisations administratives.

Comme vous l'indiquez, l'enjeu de formation et de retombées économiques du chantier pour les entreprises et pour Mayotte en général est très important. Une fois les autorisations administratives obtenues, des entreprises seront choisies sur appel d'offres pour la phase opérationnelle de la construction. L'organisation des contrats de travaux permettra à des entreprises locales, même petites, d'intervenir directement ou en sous-traitance. Les contrats de travaux comprendront également des clauses pour l'insertion professionnelle de personnes aujourd'hui éloignées de l'emploi.

D'autres mesures pourront être prises en temps voulu, en partenariat notamment avec les collectivités locales de Mayotte.

Mais il est important que les acteurs locaux, publics ou privés, se mobilisent dès maintenant et, comme l'a rappelé Monsieur le préfet de Mayotte encore récemment, « s'emparent des sujets autour de la piste longue : préparer son arrivée pour faire du développement économique, et préparer l'arrivée de touristes et d'entreprises ».

Nous vous invitons à suivre l'avancement du projet et les informations qui paraîtront sur ce sujet sur www.pistelongue-mayotte.fr.

-
- [Octobre-décembre 2021](#)

QUESTION

Pourquoi ne pas se rapprocher des autorités de l'île de Moheli pour étudier la possibilité d'extraction de matériaux rocheux dont on sait que la ressource est abondante et notamment sur le secteur de Hoani-Domoni (Nord/Ouest) de l'île . Si Moheli accepte cette la proposition. Mayotte pourrait en contre-partie s'engager à la réalisation d'une plate forme accessible en eau profonde à Hoani pour le stockage et l'acheminement des matériaux vers la rampe ou quai de déchargement qui sera mise en place sur le chantier à Pamandzi . Après la réalisation des travaux, la plateforme de Hoani permettra d'amorcer le désenclavement maritime de Moheli et l'établissement d'un futur port en eau profonde à échelle de ce celui réalisé par la France à Mtsamudu, Moroni ou Longoni . Afin, il faudra également rappeler que les relations historiques entre Mayotte et Moheli ont toujours été bonnes. Une telle coopérations si elke s'opère sur le plan économique, elle sera profitable pour ces 2 iles avec un rapport gagant/gagnant. Au Sud de la grande Comore, précisément à Chindrini, des gisements de matériaux en sphalte ou pouzzoulanne sont en quantité abondante. Ces matériaux de grande tenue pourront aisément répondre aux besoins en matériaux de la piste longue de Mayotte. Parallèlement, on pourra également envisager d'autres techniques plus modernes et rapides, notamment avec des blocs de polystyrène, souvent employés dans les pays nordiques (Norvège, Suède, Finlande) pour les travaux de genie civil de cette envergure.

11 décembre 2021 – Ismael Ben Mbaraka- Pamandzi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'importation de matériaux depuis les Comores fait partie des possibilités qui ont été regardées. Les Comores, et également Madagascar, disposent de ressources en granulats qui pourraient convenir pour les travaux de la piste longue comme vous le soulignez. Toutefois cette solution serait très contraignante, et cela a conduit à l'écartier.

En effet, des dispositions particulières devraient être prises pour éviter d'introduire à Mayotte des graines de plantes, ou des espèces, contenues dans les matériaux, qui pourraient s'avérer invasives. Pour éviter cela, les matériaux devraient être immergés en mer pendant 3 à 6 mois minimum avant leur utilisation, avec des conséquences très importantes sur les délais et les coûts liés à la manutention. C'est pourquoi cette solution n'a pas été jugée viable.

De plus, l'étude sur les matériaux a montré que Mayotte dispose des ressources en quantité suffisante et avec la qualité attendue pour construire la piste longue. La proximité sera donc privilégiée, ce qui permettra de réduire les délais, les impacts environnementaux du transport des matériaux et les coûts.

Vous pouvez retrouver ces informations dans le dossier de présentation [ici](#).

QUESTION

Merci, voilà du changement, piste longue Français de Mayotte. Mais j'ai un point, j'aimerais avoir une réponse positive s'il vous plaît, pourquoi 2100 mètre pour la piste longue, pour moi ce pas du changement. Et je crois qu'il faudrait demander au Mahorais avant pour la distance de la piste longue et même si cela se n'est pas une question à demandé au Mahorais, mais 3500 mètres ces idéale, vraiment. Avant tout je vais être franc et respectueux. 3500 mètres ces la distances idéal pour la piste de Mayotte.

5 décembre 2021 – Rayedi Assinani – Mayotte

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'étude opérationnelle conduite entre septembre 2020 et juin 2021 a permis de proposer une longueur de piste de 2 510 mètres, qui répond aux besoins pour la desserte aérienne de Mayotte.

Cette étude s'est basée sur l'ensemble des paramètres influant sur la longueur de piste nécessaire : performances des avions qui seront utilisés demain pour desservir l'île, conditions météorologiques et dégagements aéronautiques pour éviter les obstacles.

Elle a montré qu'une piste de 2 510 mètres remplit l'objectif de garantir des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole, par tout temps et avec le plein de passagers. Cette longueur de piste est également adaptée aux évolutions prévisibles des flottes d'avions et permettra le développement de liaisons aériennes vers d'autres destinations.

Vous pouvez trouver toutes les informations sur l'étude opérationnelle dans le dossier de présentation [ici](#).

Toutefois les choix finaux restent à faire dans les mois qui viennent sur la longueur de piste et sur les autres grandes caractéristiques techniques (longueur et largeur du remblai, orientation de la piste, altimétrie, etc.). Ils seront effectués au regard des résultats des autres études en cours (environnement, risques naturels, matériaux, socio-économie...), que la DGAC rendra publics au fur et à mesure.

QUESTION

Nous sommes en attente des études préparatoires (matériaux, environnement, trafics aérien et socio-économie etc....), alors que toutes études ont été déjà réalisées en 2009-2010 et sont disponibles sur le site du débat public piste longue. D'après ces rapports, pour construire cette piste longue, nous aurons besoin d'un matériel conséquent à Mayotte (concasseurs haute capacités, camions, péniches maritimes 700-800t, navires aspirateurs et de draguage, convoyeurs à bande depuis les collines four à chaux et Labattoir jusqu'au chantier). Est ce que ce tous ce matériel est il présent ou non à Mayotte ? ou est-il en cour d'acquisition pour ce chantier qui doit débiter en 2023 ? Nous savons aussi qu'il faut aussi créer dès maintenant un embarcadère près des carrières en Grande terre et un débarcadère près de l'aéroport. Quand ces quais seront-ils en construction ? Est ce que le délai de début des travaux pour 2023 sera respecté ?

27 novembre 2021 – Ibrahim Soumaila – Fresnes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires conduits en ce moment permettent de définir les caractéristiques précises de la piste longue et de sécuriser techniquement et juridiquement le projet.

L'objet des travaux en cours est de définir le scénario optimal de piste convergente. Pour cela, les scénarios 1 (allongement de la piste au sud puis piste convergente) et 2 (piste convergente directement) vont être comparés finement sur de nombreux thèmes comme les risques naturels (notamment ceux liés au nouveau volcan), qui influenceront sur les caractéristiques techniques de la piste longue (ses modalités de construction, sa hauteur, etc.), l'approvisionnement en matériaux, l'insertion environnementale, la socio-économie, les coûts et le calendrier de réalisation.

Dans ce cadre, une étude d'organisation du chantier est en cours. Ses résultats sont à venir début 2022. Elle traitera de la question du transport des matériaux ainsi que, comme vous l'indiquez, des besoins en infrastructures, en engins et matériels nécessaires pour réaliser les travaux et les transports.

En parallèle, des informations viennent d'être mises en ligne sur les ressources et les besoins en matériaux et sur les sites d'extraction qui sont aujourd'hui privilégiés. Il s'agit, sur Petite-Terre, des collines du Four-à-Chaux et de Labattoir, et sur Grande-Terre, du site d'Hajangoua à Dembeni. Vous les trouverez dans le dossier de présentation ici.

Le lancement des travaux est prévu en 2023. Il interviendra à la suite de la phase actuelle des travaux préparatoires (qui se terminera mi-2022) puis du processus d'enquête publique permettant la délivrance de toutes les autorisations administratives.

QUESTION

Bonjour, quelle est la date de lancement des travaux et la durée prévisionnelle de réalisation de ces derniers ?

8 novembre 2021 – Mohamed Houmadi – Saint-Étienne

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le lancement des travaux est prévu en 2023. Il interviendra à la suite de la phase actuelle des travaux préparatoires (qui se terminera mi-2022) puis du processus d'enquête publique permettant la délivrance de toutes les autorisations administratives.

La durée exacte des travaux n'est pas connue aujourd'hui ; elle dépendra de la solution technique retenue à l'issue des travaux préparatoires. Elle sera de l'ordre de plusieurs années.

QUESTION

Mes question sont celles-ci: – Pourquoi l'enquête publique antérieure n'est pas suffisante pour décider de la la construction de cette piste longue tant réclamée par les majorais? – Pensez-vous réellement pouvoir convaincre les mahorais à travers cette nouvelles enquête, après tant d'années de réclamation ? – Et si jamais au final les mahorais venaient à négliger cette phase d'enquête publique, quelles en sont les conséquences quant à la faisabilité du projet? – N'y a t'il pas ici un prétexte pour dire à la population de Mayotte que finalement le projet coutera plus cher et qu'il faut revoir la copie ?

6 octobre 2021 – Saïd Gaba Abdou – Chiconi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le débat public de 2011 avait bien acté le bien-fondé de la piste longue pour améliorer la desserte aérienne de Mayotte et favoriser son développement économique et touristique. L'opportunité du projet n'est plus discutée aujourd'hui, le débat public a tranché sur ce point et la piste longue va se faire. Le Président de la République l'a confirmé le 22 octobre 2019 et les travaux préparatoires sont engagés pour cela depuis novembre 2019.

Ces travaux préparatoires sont destinés à définir toutes les caractéristiques concrètes de la piste longue, c'est-à-dire la façon dont le projet va se faire, et le sécuriser techniquement et juridiquement. La concertation qui a lieu en parallèle doit permettre de recueillir, de la part des acteurs et des habitants, toutes les réactions, remarques, avis, suggestions ou points d'attention pour enrichir ces travaux.

L'objectif est de pouvoir annoncer le choix définitif du scénario et des caractéristiques techniques de la piste avant la fin de cette année.

Le calendrier prévoit ensuite l'entrée dans le processus d'enquête publique mi-2022, pour obtenir les autorisations administratives nécessaires, puis le début de la réalisation de la piste longue en 2023.

QUESTION

Bonjour, Ma question est la suivante. Est-ce que nos avis seront réellement prise en compte ou juste pour nos faire écrire... et privilégier les avis des experts? Si non ce projet de piste longue c'est un bonne chose pour Mayotte. Et les Mahorais on attendu longtemps cette piste longue. Et pour des raisons de sécurité et ensuite éviter les escales techniques. Question De plus, Il faut faire des études à long-termes.. sur l'évolution des trafics aérienne, de la

démographie et toutes autres paramètres pour ne pas minimiser la longueur de la piste, la hauteur de la piste et la largeur. Dans l'objectif de desservir le monde entier à pleine charge au départ de Mayotte. Pour terminer, il ne faut pas chercher des facteurs pour limiter ou arrêter le projet notamment environnementale... Mais il faut l'associer, et faire des études afin de pouvoir réaliser ce projet phare pour les Mahorais. Mayotte doit avoir cette biodiversité et cette piste longue (minimum 2600 mètres de longueur). Moi je privilégie le scénario 1 envisagé en deux étapes : étape 1 : l'allongement de la piste actuelle au sud à 2 310 mètres ; étape 2 : la réalisation d'une piste convergente de 2 600 mètres s'appuyant sur l'allongement de la piste actuelle. Et je suis sûr que les riverains de Pamandzi et de Labattoir attendront le temps nécessaire pour la mise en œuvre de l'étape 2. Dans ce sens, je me tiens à votre disposition par retour de mail pour questions et commentaires, et dans l'attente, Cordialement
6 octobre 2021 – Tarikil Saidina – M'tsamboro

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La concertation en cours sur le projet est destinée à recueillir, de la part des acteurs et des habitants, toutes les réactions, remarques, avis, suggestions ou points d'attention pour enrichir les travaux préparatoires conduits en ce moment sur le projet de piste longue.

Les travaux préparatoires portent sur de nombreuses thématiques et intègrent bien une vision de long terme, notamment pour ce qui concerne les flottes d'avions utilisées par les compagnies aériennes à l'horizon de réalisation de la piste longue mais aussi leurs évolutions prévisibles, et les trafics aériens attendus.

Les enjeux environnementaux sont nombreux car le site est sensible, il y a des impacts potentiels notamment sur la faune et sur la flore. Les travaux préparatoires vont permettre de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement de manière à ce que cette thématique soit prise en compte avec toute la rigueur nécessaire et que le projet soit ainsi optimisé et sécurisé.

Pour ce qui concerne le scénario d'implantation, nous vous invitons à parcourir le dossier présentant les résultats de l'étude opérationnelle : il présente des éléments sur les caractéristiques techniques de la piste longue (longueur de la piste et largeur et longueur du remblai) et le scénario qui semble préférentiel aujourd'hui (le scénario 2). Toutefois les choix finaux restent à faire sur ces grandes caractéristiques. Ils seront effectués au regard des résultats des autres études en cours (environnement, risques naturels, matériaux, socio-économie...).

QUESTION

Bonjour, Voici plusieurs questions : Quels sont les éléments qui permettent objectivement de dire aujourd'hui que les évolutions technologiques futures de l'aéronautique ne permettront pas de faire atterrir ou décoller des avions à charge pleine dans les conditions actuelles de l'aéroport ? Un changement de revêtement de la piste évacuant sans délai les eaux de pluie ne permettrait-il pas également de réduire les perturbations liées aux précipitations ? Quels sont les sites envisagés pour extraire de telles quantités de matériaux et quels seraient leurs usages à posteriori ? Qu'est-il précisément envisagé pour réduire les nuisances des déplacements des matériaux et des travaux ? Merci

5 octobre 2021 – Ali Mohamed – Pamandzi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Plusieurs paramètres influent sur les possibilités de décollage et d'atterrissage des avions à l'aéroport de Mayotte : les performances des avions utilisés, comme vous l'indiquez, mais aussi d'autres paramètres essentiels comme notamment les conditions météorologiques (température, humidité de la piste, vent), les dégagements aéronautiques pour éviter les obstacles et la longueur de piste. C'est pourquoi l'évolution des flottes d'avion ne peut pas apporter à elle seule toutes les réponses : seule la construction d'une piste longue convergente permettra de lever les contraintes actuelles, dont les obstacles constitués par les collines de Labattoir et du Four à Chaux, et futures (hausse du niveau de la mer, subsidence de l'île, risques naturels) et de garantir une liaison directe de qualité entre Mayotte et la métropole.

L'étude opérationnelle conduite entre septembre 2020 et juin 2021, dont les résultats sont disponibles dans un nouveau dossier de présentation confirme cette conclusion. Cette étude prend bien en compte les flottes que les compagnies aériennes souhaiteront utiliser dans l'avenir pour desservir Mayotte et leurs évolutions prévisibles ; elle intègre en particulier des avions de dernière génération comme l'Airbus A350-900 et le Boeing 787-9.

Un nouveau revêtement de piste s'avérerait également insuffisant car il ne permettrait de ne traiter que partiellement le seul sujet paramètre d'humidité de la piste.

Le sujet des matériaux nécessaires à la réalisation des travaux est en cours d'analyse. Les travaux préparatoires sur ce thème s'attachent à identifier et à comparer les sites d'extraction possibles et les modalités pour acheminer les matériaux jusqu'au chantier de la piste longue. Les mesures à mettre en œuvre pour réduire la gêne des riverains et des habitants sont également prises en compte. Les résultats des travaux sur les matériaux seront disponibles dans quelques semaines et seront rendus publics sur le site pistelongue-mayotte.fr

- [Juillet-septembre 2021](#)

QUESTION

Quelles principales précautions pour le respect des mesures de protection de la biodiversité sont prises pour ce projet ? Ceci ne seront-elles pas des prétextes futures pour bloquer le projet ?

18 juillet 2021 – Daroussi Ahamadi – Ouangani

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'aéroport de Mayotte se situe au sein d'un milieu naturel d'exception à protéger, à la faune et à la flore riches, en particulier le lagon. Des habitations et une activité humaine sont également présentes à proximité de l'aéroport.

Les travaux préparatoires en cours vont approfondir l'ensemble des enjeux liés au projet. Ils vont permettre de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement, sur le cadre de vie des habitants et sur les activités. Les informations sur ce thème seront rendues publiques dans quelques mois, une fois que les études auront suffisamment avancé.

L'objectif des travaux préparatoires est de définir toutes les caractéristiques de la piste longue et de prendre en compte, comme pour tout grand projet d'infrastructure, tous les enjeux pour s'assurer que le projet soit sécurisé techniquement et juridiquement et éviter ainsi des remises en cause ultérieures. Pour cette raison, des cadrages préalables ont été demandés en 2020 à l'Autorité environnementale et l'Agence Régionale de Santé. Leurs préconisations permettent de consolider l'étude d'impact environnemental en cours de préparation.

QUESTION

Date du début et fin des travaux. Merci

16 juillet 2021 – El Habib Younoussa Bamana – Sada Mayotte

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le lancement des travaux est prévu en 2023. Il interviendra à la suite de la phase actuelle des travaux préparatoires (qui se terminera mi-2022) puis du processus d'enquête publique permettant, comme pour tout grand projet d'infrastructure, la délivrance de toutes les autorisations administratives nécessaires.

La durée exacte des travaux n'est pas connue aujourd'hui ; elle dépendra de la solution technique retenue à l'issue de la phase actuelle des travaux préparatoires.

QUESTION

Etape 2: Nouvelle piste convergente de 2600m

13 juillet 2021 – Laydine Mouhamadi – 97650

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires conduits en ce moment vont permettre de définir le scénario optimal de piste convergente. Pour cela, les scénarios 1 (allongement de la piste au sud puis piste convergente) et 2 (piste convergente directement) vont être comparés finement, en particulier pour ce qui concerne les

sujets des risques naturels, de l'approvisionnement en matériaux de construction et de l'insertion environnementale.

La DGAC prévoit d'informer largement le public sur ces travaux et cette comparaison, qui seront finalisés dans les mois qui viennent.

QUESTION

Vous avez dit dans la vidéo qu'il y a 2 étapes de la piste longue. Mais moi je vois 3 scénarios différents dans votre vidéo sur la piste longue. Le 1er c'est celle qui rallonge, et le deuxième la piste convergente qui s'allonge un peu sur la piste 34, et le 3ème la piste convergente qui s'allonge jusqu'à au niveau de la station essence de Pamandzi. Est-ce bien exacte ?

13 juillet 2021 – Fred Adel – Majicavo Lamir

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires en cours portent sur les deux scénarios issus du débat public de 2011 et présentés dans la vidéo sur le projet :

- le scénario 1, qui est réalisé en 2 étapes : une première étape qui consiste en l'allongement de la piste au sud, une deuxième étape qui consiste en une piste convergente s'appuyant sur cet allongement de la piste au sud ;
- le scénario 2 qui prévoit directement une piste convergente, s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle, l'autre extrémité, au nord, se situant un peu plus bas que la station essence de Pamandzi.

Vous pouvez retrouver la présentation des scénarios en page 8 du dossier de présentation, disponible [ici](#).

Les travaux préparatoires en cours vont permettre de définir quel est, entre ces deux possibilités, le scénario optimal.

QUESTION

Avec une piste de convergence que deviendront les pêcheurs de Pamandzi?

12 juillet 2021 – Abdallah Mari – Pamandzi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'aéroport de Mayotte se situe au sein d'un milieu naturel d'exception à protéger, à la faune et à la flore riches, en particulier le lagon. Des habitations et une activité humaine, en particulier de pêche, sont également présentes à proximité de l'aéroport.

Les travaux préparatoires vont approfondir l'ensemble des enjeux liés au projet. Ils vont permettre de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement, sur le cadre de vie des habitants et sur les activités, dont la pêche.

Les informations sur ce thème seront rendues publiques dans quelques mois, une fois que les études auront suffisamment avancé.

QUESTION

Les habitations qui sont sur la servitude latérale à moins de 180 mètres de l'axe de la piste vont rester toujours là malgré les risques ou seront relogés ailleurs sur le territoire.

10 juillet 2021 – Hamidou Siaka – Pamandzi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Il n'est pas prévu de relogements liés aux servitudes aéronautiques pour la construction de la piste longue convergente.

L'axe de la piste convergente ne sera plus orienté sur des habitations de Pamandzi et de Labattoir, ce qui améliorera la situation du point de vue de l'exposition au bruit des avions.

QUESTION

Bonjour, pourquoi faire une deuxième piste en remblai ? Ne peut pas t'on allonger l'existante par une prolongation flottante, transparente et respirante sur pilotis ou flottante sur la barrière récifale et son herbier ?

9 juillet 2021 – Guillaume Boisset – Tsingoni

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires conduits en ce moment vont permettre à la fois de définir le scénario optimal de piste convergente (scénario 1 prévoyant l'allongement de la piste au sud puis la construction d'une piste convergente ou scénario 2 prévoyant directement la construction d'une piste convergente) et les meilleures dispositions de construction.

Deux solutions de construction vont être comparées :

- une piste en remblai (c'est-à-dire construite sur un soubassement de matériaux) ;
- ou une piste sur pilotis.

La DGAC informera le public de manière complète sur les résultats des études et sur la comparaison des solutions.

QUESTION

Le projet de la piste longue sera t-il focalisé uniquement sur la piste où est ce qu'il y aura un réaménagement de l'aérogare ?

9 juillet 2021 – Sox Sandani – Colmar

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet concerne la construction de la piste longue. L'aéroport de Mayotte dispose depuis 2014 d'une nouvelle aérogare qui peut accueillir 600 000 passagers par an.

Les installations de l'aéroport évolueront dans le temps pour suivre la progression du trafic et assurer une bonne qualité de service pour les voyageurs aériens.

QUESTION

Pour le moment, juste pour suivre le programme

8 juillet 2021 – Ali Djinouri – Nantes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le site pistelongue-mayotte.fr évoluera au fil de l'avancement du projet, vous pouvez rester informé en y revenant régulièrement.

QUESTION

Je constate qu'une seule racket sur la nouvelle piste il y aura une deuxième ou pas ?

8 juillet 2021 – Naouirdine Ahmed – Pamandzi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires en cours vont permettre de définir précisément toutes les caractéristiques du projet. Le nombre et le positionnement des raquettes de retournement mais aussi des taxiways seront déterminés en vue d'une exploitation optimale des installations aéroportuaires.

La DGAC informera le public sur ce point comme sur les autres caractéristiques techniques du projet lorsqu'elles seront définies (axe de la piste, largeur, hauteur, etc.).

QUESTION

Qu'en est-il des résultats de l'enquête publique précédemment réalisés ? Seront ils repris ou totalement oubliés ?

8 juillet 2021 – Adrien Michon – Pamandzi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet tel qu'il est préparé aujourd'hui est conforme aux décisions prises à l'issue du débat public de 2011*.

En particulier :

- le débat public avait acté le bien-fondé de la piste longue pour améliorer la desserte aérienne de Mayotte et favoriser son développement économique et touristique ; l'opportunité du projet est actée, le débat public a tranché sur ce point ;
- à la suite du débat public, l'État a décidé de poursuivre le projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers sur la base des deux scénarios de piste convergente présentés : ce sont les travaux en cours aujourd'hui, destinés à définir toutes les caractéristiques concrètes de la piste longue.

** « Décision du 7 mai 2012 prise par l'État sur le principe et les conditions de la poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers de l'aéroport de 6 Mayotte »*

QUESTION

Le scénario n°2 paraît plus judicieux pour préserver la faune et la flore marine et une réalisation des travaux sans étape.

8 juillet 2021 – Naouirdine Ahmed – Pamandzi

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires conduits en ce moment vont permettre de définir le scénario optimal de piste convergente. Pour cela, les scénarios 1 (allongement de la piste au sud puis piste convergente) et 2 (piste convergente directement) vont être comparés globalement, en particulier pour ce qui concerne les sujets d'insertion environnementale mais également de risques naturels, d'approvisionnement en matériaux de construction, de coût et de modalités de construction.

La DGAC prévoit d'informer largement le public sur ces travaux et cette comparaison, qui seront finalisés dans les mois qui viennent.

QUESTION

Bonjour... je suis spotter à Mayotte et ma passion c'est les avions. Ma question est la suivante. Est-ce que la piste longue sera fait des la terre ou des piliers comme sur le cas sur l'aéroport de Madeira ? Mais mon avis sur cette piste longue c'est un bonne chose car lorsque on voit les autres îles françaises qui avancent alors Mayotte méritent aussi d'avancer et ne pas être le seul département françaises qui est à la traîne. Cette piste longue longue est une bonne chose en priorité pour la sécurité et ensuite après éviter éviterles escales techniques puis avoir la possibilité d'attirer plus des compagnies.

8 juillet 2021 – Fred Adel – Majicavo Lamir

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires conduits en ce moment vont permettre de définir les meilleures dispositions de construction pour la piste longue, en comparant ces deux solutions :

- une piste en remblai (c'est-à-dire construite sur un soubassement de matériaux) ;
- ou une piste sur pilotis.

Nous informerons le public de manière complète sur les résultats de ces travaux et sur la comparaison des solutions.

QUESTION

Je suis extrêmement fier de savoir que ce projet avance, je suis un grand passionné de ce projet au vue des défis et enjeux qui se posent.

8 juillet 2021 – Miftahou Anoir Combo – Issoudun (France)

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

N'hésitez pas à consulter le site pistelongue-mayotte.fr pour rester informé, il évoluera régulièrement au fil de l'avancement du projet.

QUESTION

Il y a t-il eu dans études sur les aéronefs actuels type gros porteurs pour confirmer qu'il faudrait au moins 2600 mètres de piste pour desservir le monde entier à pleine charge au départ de Mayotte ?

8 juillet 2021 – Eldi Ali – Rennes

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La longueur de la future piste longue doit effectivement être définie en fonction de la flotte d'aéronefs adaptés à la demande de transport mahoraise permettant d'assurer des vols long-courriers directs vers la Métropole et d'autres destinations, avec le plein de passagers.

Les études en cours, prenant en compte tous les paramètres, vont permettre d'optimiser la longueur de la piste prévue à 2600 mètres lors du débat public de 2011.

La DGAC informera le public sur ce point comme sur les autres caractéristiques techniques du projet lorsqu'elles seront définies (axe de la piste, largeur, hauteur, etc.).
