

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Tribunal Administratif de Mayotte : référence n° E26000001/97

DÉPARTEMENT DE MAYOTTE

État – Ministère des Transports – Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers, sur les communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua, du 8 juin au 24 juillet 2026 inclus

Arrêté préfectoral n° 2026-SG-273 du 7 mai 2026 portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers, communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua

Commission d'enquête composée de M. Bertrand HUBY, Président, de MM. Vincent MASSINON et Soibaha SOIDRI, Commissaires-enquêteurs titulaires, et de Mme Nazrat MASSOUNDI, Commissaire-enquêtrice suppléante

Table des matières

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3. LE COMPTE RENDU DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PAR LA COMMISSION AU COURS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET DES RÉPONSES AUXDITES OBSERVATIONS FOURNIES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

PIÈCES ANNEXÉES

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 Préambule

Le territoire de Mayotte fait aujourd'hui face à un enjeu majeur : garantir et améliorer sa desserte aérienne sur la base d'une infrastructure pérenne. L'aéroport actuel de Mayotte, situé sur Petite-Terre, sur la commune de Pamandzi, est aujourd'hui condamné à court terme, en raison de l'état de ses infrastructures aéronautiques et des conditions climatiques et sismo-volcaniques (montée des eaux, contexte sismo-volcanique sous-marin apparu en 2018 avec la naissance du volcan Fani Maoré, submersions régulières de la piste), qui rendent les opérations d'exploitation extrêmement difficiles à compter de 2035.

La piste actuelle, allongée en 1995 à 1 930 mètres sur le platier corallien, présente en outre une longueur plus faible que celle habituellement requise pour l'exploitation régulière de vols long-courriers et se trouve pénalisée, au nord, par la présence d'obstacles, notamment la colline de Labattoir, qui empêchent les décollages à pleine charge et contraignent les compagnies aériennes à des escales à La Réunion ou à Nairobi. En outre, en l'absence de piste longue, l'aéroport actuel, dont les projections indiquent une saturation à 900 000 passagers par an, ne pourra répondre à des prévisions de trafic atteignant 1,2 million de passagers par an en 2070.

L'État, représenté par le Ministère des Transports, est maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers. Le portage de l'opération d'aménagement est délégué à la sous-direction des aéroports de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), la maîtrise d'ouvrage étant représentée à Mayotte par le délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte, M. Christophe MASSON. Le maître d'ouvrage s'appuie notamment sur le Service National d'Ingénierie Aéroportuaire (SNIA), service à compétence nationale de la DGAC, pour la conduite des études du projet.

Après plusieurs étapes de concertation et d'études d'implantation, notamment un débat public suivi d'une concertation continue post-débat public s'étant déroulée du 2 septembre au 3 octobre 2025 en application de l'article 33 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte, le choix du site de Bouyouni / M'Tsangamouji, au nord-ouest de Grande-Terre, a été retenu par la décision du 3 décembre 2025 prise par l'État sur le principe et les conditions de poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte, qui a abrogé la décision du 7 mai 2012 relative à l'implantation antérieurement envisagée sur le site de Pamandzi.

Ce choix résulte d'une analyse comparative approfondie des deux sites d'implantation menée sur un large spectre de thèmes (principes d'aménagement et potentiel de développement économique, desserte, ressource en eau, risques naturels et industriels, milieux naturels et cadre de vie, besoins et ressources en matériaux, activités humaines, coûts et socio-économie), démontrant l'impossibilité d'une extension satisfaisante du site actuel de Pamandzi et la supériorité du scénario retenu en matière de sécurité, de continuité de la desserte, de potentiel de développement économique et de maîtrise des impacts environnementaux.

Par décret n° 2026-296 du 17 avril 2026, l'aérodrome de Bouyouni M'Tsangamouji a été classé en catégorie A au sens de l'article R. 6321-36 du code des transports, catégorie regroupant les aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances, classification correspondant à la nature des services aériens qui seront exploités sur la future plateforme.

1.2 Objet de l'enquête publique

L'arrêté préfectoral n° 2026-SG-273 du 7 mai 2026 (cf. annexe 1) a prescrit l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers, au nord-ouest de Grande-Terre, sur les territoires des communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua.

Cette opération d'aménagement comporte notamment :

- la création d'un aéroport complet, adapté aux niveaux de trafic aérien futurs, doté d'une piste longue de 2 730 mètres ;
- un site d'extraction de matériaux (site de Mlima Mahojani), à proximité de la plateforme aéroportuaire ;
- l'aménagement d'une voie agricole existante en voie de chantier pour le transport des matériaux ;
- l'aménagement d'une retenue collinaire destinée à répondre aux besoins de l'opération, en particulier en phase chantier ;
- le réaménagement de la totalité de la route départementale RD2, entre Dzoumogné (RN1) et le carrefour de Soulou (RD1) ;
- des zones de développement d'activités extra-aéronautiques à proximité du nouvel aéroport.

À l'issue du processus d'enquête publique, la déclaration d'utilité publique de l'opération est susceptible d'être prononcée, s'agissant d'un aérodrome de catégorie A au sens de l'article R. 6321-36 du code des transports, par décret en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article R. 121-2, 2°, du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle sera suivie d'autres procédures administratives et autorisations nécessaires à la réalisation du projet, notamment une déclaration de projet emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et une autorisation environnementale, qui feront l'objet d'une nouvelle enquête publique, cette fois régie par le code de l'environnement.

1.3 Le cadre juridique de l'enquête publique

L'enquête publique préalable à la DUP est régie par les articles L.110-1 et suivants et R.112-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. La décision d'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est prise par l'autorité de l'État compétente, en l'espèce le Préfet de Mayotte, dont l'arrêté n° 2026-SG-273 du 7 mai 2026 a fixé les modalités de la procédure. Après saisine du préfet de Mayotte par la Direction du transport aérien de la DGAC, par note du 29 décembre 2025 (cf. annexe 9), le préfet a saisi le Président du Tribunal Administratif de Mayotte, qui a désigné une commission d'enquête indépendante et impartiale. Un avis au public

informant du déroulement de l'enquête a été publié et porté à la connaissance du public par voie d'affichage, par voie électronique et par voie de presse, dans les conditions fixées par l'article 2 de l'arrêté préfectoral.

Conformément à l'article 32 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte, « le projet d'aéroport à Mayotte destiné à accueillir la piste longue adaptée aux vols long-courriers est assimilé à une opération d'aménagement définie à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme pour ce qui concerne les dispositions relatives au déroulement de l'enquête d'utilité publique prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ».

Dans ce contexte, la déclaration d'utilité publique relative au projet, étant demandée en vue de l'acquisition des immeubles avant que le projet n'ait pu être établi, est soumise aux dispositions de l'article R. 112-5 du code de l'expropriation, qui dispose que : « Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de l'acquisition d'immeubles, ou lorsqu'elle est demandée en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'urbanisme importante et qu'il est nécessaire de procéder à l'acquisition des immeubles avant que le projet n'ait pu être établi, l'expropriant adresse au préfet du département où sont situés les immeubles, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins 1° une notice explicative, 2° le plan de situation, 3° le périmètre délimitant les immeubles à exproprier, 4° l'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser. »

Dans le chapitre III de la notice explicative du dossier d'enquête préalable à la DUP, la DGAC justifie le recours à la « procédure du dossier simplifié » prévue par les dispositions de l'article R. 112-5 du code de l'expropriation par la réunion des trois critères cumulatifs suivants :

- le caractère important de l'opération : le projet de nouvel aéroport doté d'une piste longue constitue une opération d'aménagement importante au sens de l'article R.112-5, qualifiée comme telle par l'article 32 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025, et figurant, au titre de la « réalisation d'une piste longue en Grande Terre afin de garantir la desserte internationale de Mayotte », parmi les investissements prioritaires dans les infrastructures et les politiques publiques essentielles à Mayotte au cours de la période 2025-2031 mentionnés à l'article 2 de cette même loi ;
- une opération aux caractéristiques non encore définies : si les études de comparaison des sites d'implantation ont permis d'aboutir au choix du site de Bouyouni / M'Tsangamouji et à la définition d'un périmètre foncier, les caractéristiques précises des différents composants de l'opération (plan masse, dimensionnement des ouvrages, spécifications techniques, mesures d'évitement, de réduction et de compensation environnementales et agricoles) ne seront déterminées qu'ultérieurement, de sorte qu'à ce stade, seul un dossier d'enquête simplifiée peut être envisagé ;
- le caractère urgent de l'acquisition des terrains : la situation critique de l'aéroport actuel de Pamandzi, dont l'exploitation sera fortement compromise à compter de 2035 par l'élévation progressive du niveau des eaux dans le contexte sismo-volcanique, impose d'anticiper sans délai l'acquisition des emprises foncières nécessaires à la réalisation du nouvel aéroport sur Grande Terre ; le périmètre d'intervention reposant en outre sur une grande variété de propriétaires fonciers privés et publics, il est primordial d'engager sans tarder la maîtrise foncière de ce projet d'ampleur, en limitant tout risque d'occupation illégale, d'effet d'aubaine et de spéculation.

1.4 Le dossier d'enquête publique

Conformément à l'article R.112-5 du code de l'expropriation, le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte comprend les pièces suivantes :

- pièce A : notice explicative et de présentation du projet ;
- pièce B : plan de situation du projet (cf. annexe 2) ;
- pièce C : périmètre délimitant les immeubles à exproprier (cf. annexe 3) ;
- pièce D : estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser (cf. annexe 4), établie par la Direction régionale des finances publiques de Mayotte le 26 mars 2026, pour un montant de 63 200 610 €.

Ainsi que le précise la notice explicative, cette enquête, réalisée sur le fondement d'un dossier simplifié, n'est pas régie par le code de l'environnement et ne comporte donc pas l'évaluation environnementale du projet, laquelle interviendra à l'occasion d'une enquête publique ultérieure, portant sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et sur l'autorisation environnementale, dossier qui comprendra notamment l'étude d'impact du projet.

Le contenu du projet de réalisation du nouvel aéroport de Mayotte sur les territoires des communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua

La DGAC indique que l'aéroport actuel de Pamandzi, situé sur Petite-Terre, présente des contraintes structurelles rendant nécessaire son remplacement à moyen terme : longueur de piste insuffisante et présence d'obstacles pénalisant les décollages à pleine charge, contraintes de sécurité liées à la sismicité et à la fragilisation des sols consécutives à l'apparition du volcan Fani Maoré en 2018, risque de submersion marine et de tsunami, et saturation prévisible du site à 900 000 passagers par an, alors que les prévisions de trafic atteignent 1,2 million de passagers par an à l'horizon 2070.

Le nouvel aéroport, dont la réalisation est envisagée sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, sera doté d'une piste longue de 2 730 mètres adaptée à l'accueil de vols long-courriers directs vers l'hexagone, permettant d'assurer des liaisons aériennes fiables, d'accueillir des vols long-courriers et de soutenir le développement économique de Mayotte, tout en intégrant les impératifs liés aux risques naturels et au changement climatique. Le nouvel aérodrome aura vocation à accueillir l'ensemble du trafic commercial de passagers et de fret en substitution de l'aéroport de Pamandzi, ainsi que des activités d'aviation militaire et générale.

La réalisation de ce projet permettra notamment :

- d'assurer la continuité territoriale entre Mayotte et le territoire national et de garantir durablement la desserte aérienne d'un territoire insulaire éloigné ;
- de renforcer la sécurité et la robustesse des opérations aériennes, en s'affranchissant des contraintes pesant sur le site actuel de Pamandzi ;
- de répondre aux besoins des évacuations sanitaires, des missions de sécurité civile et des autres missions régaliennes ;

- d'accompagner les perspectives d'évolution démographique et économique de Mayotte, en favorisant le développement des activités aéronautiques, portuaires et touristiques ;
- d'accélérer et de garantir le rééquilibrage territorial du nord-ouest de Grande-Terre prôné par le futur Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de Mayotte ;
- d'ouvrir une opportunité de reconversion du site actuel de Pamandzi, libéré à terme, dans une logique de développement économique et durable de Petite-Terre.

Cette opération est identifiée dans la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte comme un investissement prioritaire dans les infrastructures et les politiques publiques essentielles à Mayotte au cours de la période 2025-2031.

2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1. La désignation des membres de la commission d'enquête publique

Par lettre enregistrée le 22 janvier 2026, le Préfet de Mayotte a saisi le Président du Tribunal administratif de Mayotte d'une demande de désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers.

Par décision n° E26000001/97 du 19 mars 2026 (cf. annexe 8), le vice-président du Tribunal administratif de Mayotte, magistrat délégué en matière d'enquêtes publiques, a désigné la commission d'enquête suivante :

- M. Bertrand HUBY, Président ;
- M. Vincent MASSINON, membre titulaire ;
- M. Soibaha SOIDRI, membre titulaire ;
- Mme Nazrat MASSOUNDI, membre suppléante.

2.2. Les modalités de l'enquête publique

L'arrêté préfectoral n° 2026-SG-273 du 7 mai 2026 portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte a prescrit que l'enquête publique, d'une durée de 47 jours consécutifs, se déroulerait du lundi 8 juin au vendredi 24 juillet 2026 inclus, au sein des mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua, et que :

- l'ensemble des documents relatifs à l'enquête, constituant le dossier mis à l'enquête, serait tenu, avec le registre d'enquête correspondant, à la disposition du public, aux lieux d'enquête susmentionnés, aux jours et heures habituels d'ouverture au public de chacune des trois mairies, durant toute la durée de l'enquête ;
- le public pourrait également consulter le dossier d'enquête sur le site internet de la préfecture de Mayotte, à l'adresse : <https://www.mayotte.gouv.fr/Publications/Avis-publics-et-enquetes-publiques/2026>, ainsi que sur le site dédié au projet www.pistelongue-mayotte.fr ;

- pendant toute la durée de l'enquête, le public pourrait exprimer ses observations et propositions par écrit sur les registres d'enquête mis à disposition dans chaque mairie, registres constitués de feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le président de la commission d'enquête, par courrier adressé aux différentes mairies à l'attention du président de la commission d'enquête, portant a minima la mention « Enquête publique DUP – Aéroport de Bouyouni », ainsi que par courriel à l'adresse pref976-enquete-publique@mayotte.gouv.fr ;
- ces observations et propositions, écrites ou orales, pourraient également être communiquées aux commissaires enquêteurs lors des permanences tenues aux mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua ;
- les correspondances déposées sur les lieux de l'enquête ou transmises par voie postale seraient annexées aux registres d'enquête ;
- les commissaires enquêteurs pourraient entendre toute personne paraissant utile à consulter, ainsi que le maître d'ouvrage du projet si celui-ci en faisait la demande ;
- à l'expiration du délai fixé, les registres d'enquête seraient clos et signés par les maires des communes concernées, qui les transmettraient à la commission d'enquête, avec le dossier d'enquête, dans un délai de 24 heures.

Conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral, les informations relatives au projet pouvaient être demandées auprès de M. Christophe MASSON, délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte.

2.3 La publicité de l'enquête publique

2.3.1 Les prescriptions de l'arrêté préfectoral n° 2026-SG-273 du 7 mai 2026

L'article 2 de l'arrêté préfectoral n° 2026-SG-273 du 7 mai 2026 prescrit qu'un avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique soit porté à la connaissance du public, huit jours au moins avant son ouverture :

- par voie d'affichage au sein des mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua, l'accomplissement de cette formalité devant être certifié par chaque maire de la commune concernée ;
- par voie d'affichage sur le lieu prévu pour la réalisation du projet, l'accomplissement de cette formalité devant être certifié par la délégation à la piste longue de la DGAC ;
- par mise en ligne sur le site internet de la préfecture de Mayotte, à l'adresse <https://www.mayotte.gouv.fr> (rubrique « Publication - Avis publics et enquêtes publiques 2026 ») ;
- par publication d'une annonce légale dans deux journaux locaux, diffusés dans tout le département, et dans deux journaux nationaux, aux frais de la DGAC, l'avis d'ouverture d'enquête devant en outre être rappelé dans deux journaux locaux dans les huit premiers jours suivant le début de l'enquête.

L'avis au public a informé la population que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue se

déroulerait du lundi 8 juin au vendredi 24 juillet 2026 inclus, au sein des mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua (cf. annexe 7), conformément aux prescriptions précitées.

2.3.2 L'affichage en mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua et sur les lieux du projet

Conformément aux prescriptions de l'article 2 de l'arrêté préfectoral n° 2026-SG-273 du 7 mai 2026, l'affichage de l'avis au public a été réalisé au sein des mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua, ainsi que sur le lieu prévu pour la réalisation du projet, sous la responsabilité de la délégation à la piste longue de la DGAC. La commission d'enquête atteste que l'enquête s'est déroulée sans incident ni trouble à l'ordre public, ce qui confirme le caractère satisfaisant des conditions matérielles de publicité et de mise à disposition du dossier.

2.3.3 Les permanences tenues par la commission d'enquête

Conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral, les commissaires enquêteurs ont reçu personnellement le public lors des permanences suivantes, tenues aux mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua :

- le 10 juin 2026 (Bandraboua, 9h-12h), le 11 juin 2026 (M'Tsangamouji, 9h-12h) et le 12 juin 2026 (Acoua, 9h-12h) ;
- le 18 juin 2026 (Bandraboua, 9h-12h, et M'Tsangamouji, 13h30-16h30) et le 19 juin 2026 (Acoua, 13h30-16h30) ;
- le 29 juin 2026 (Bandraboua, 13h30-16h30), le 30 juin 2026 (M'Tsangamouji, 9h-12h, et Acoua, 13h30-16h30) ;
- le 6 juillet 2026 (Bandraboua, 9h-12h), le 7 juillet 2026 (M'Tsangamouji, 9h-12h) et le 8 juillet 2026 (Acoua, 9h-12h) ;
- le 20 juillet 2026 (Bandraboua, 9h-12h, et M'Tsangamouji, 13h30-16h30) et le 21 juillet 2026 (Acoua, 13h30-16h30).

Trois registres d'enquête ont ainsi été ouverts et tenus à la disposition du public, aux heures habituelles d'ouverture des services, dans les mairies des trois communes concernées par le périmètre de la déclaration d'utilité publique. Le dossier d'enquête a par ailleurs été mis à disposition sous format dématérialisé sur le site internet www.pistelongue-mayotte.fr, et le public a pu adresser ses observations par voie électronique à l'adresse pref976-enquete-publique@mayotte.gouv.fr.

2.3.4 La demande de clarifications adressée au maître d'ouvrage en cours d'enquête

En cours d'instruction, après examen de la pièce D du dossier (« estimation sommaire des dépenses »), la commission d'enquête a adressé, le 23 juin 2026, à M. Christophe MASSON, délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte (DGAC), une demande écrite de clarifications portant sur deux points (cf. annexe 10) :

- le chiffrage comparatif global des coûts d'investissement des deux scénarios envisagés (piste convergente sur le site de Pamandzi / aéroport neuf sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji), ce chiffrage n'apparaissant pas de manière consolidée dans le dossier soumis à enquête ;
- la justification technique et réglementaire de l'interruption de trafic aérien de 18 mois annoncée en cas de réalisation de la piste longue sur le site de Pamandzi.

Par courrier du 26 juin 2026 (cf. annexe 11), la DGAC a répondu à ces deux points, indiquant que le coût global de l'opération de Bouyouni / M'Tsangamouji, mentionné au chapitre II.4.8 de la notice explicative, s'élève à 1,2 milliard d'euros, à comparer à l'estimation de 7 milliards d'euros pour le scénario de piste convergente sur le site de Pamandzi, et précisant que l'interruption de trafic de 18 mois résulte des nouvelles contraintes sismo-volcaniques apparues depuis 2018 avec l'émergence du volcan Fani Maoré, rendant nécessaire la construction, sur la moitié nord de la piste actuelle, d'une piste sur dalle avec fondations profondes, dont la mise en œuvre impliquerait la fermeture de l'aéroport pendant 18 mois. La commission d'enquête a considéré ces deux points comme éclaircis à ce stade de la procédure.

2.4 Clôture et modalités de transfert de l'enquête

L'enquête publique a pris fin le vendredi 24 juillet 2026. Les trois registres d'enquête ont été clôturés, signés par les maires des communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua, et transmis à la commission d'enquête dans le délai de 24 heures prescrit par l'arrêté préfectoral. La date limite de remise du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête est ainsi fixée au 24 août 2026, dans le délai d'un mois suivant la clôture de l'enquête.

2.5 Bilan quantitatif de la participation du public

Au jour de la clôture de l'enquête, la commission d'enquête a comptabilisé un total de 72 contributions, réparties selon les canaux de réception suivants :

2.5.1 Registres d'enquête papier tenus en mairie

- Registre de la commune de Bandraboua : 22 observations consignées ;
- Registre de la commune de M'Tsangamouji : 3 observations consignées ;
- Registre de la commune d'Acoua : 42 observations consignées.

Soit un total de 67 observations directement portées aux registres, dont un nombre significatif d'observations anonymes (au moins 6, réparties sur les trois communes).

2.5.2 Courriers et courriels adressés à la préfecture de Mayotte

Cinq contributions distinctes sont par ailleurs parvenues par voie électronique à l'adresse pref976-enquete-publique@mayotte.gouv.fr :

- l'Association Interprofessionnelle agricole et agro-alimentaire de Mayotte (AIM), représentée par son président M. Laurent GUICHAOUA (courriel du 23 juillet 2026, avec pièce jointe) ;
- le Conseil scientifique du patrimoine naturel de Mayotte (CSPN), représenté par son président M. Abassi DIMASSI (courriel du 19 juillet 2026, avec pièce jointe — autosaisine du 14 juillet 2026) ;
- M. Abassi DIMASSI, à titre personnel, botaniste, agriculteur et apiculteur, natif et résident de la commune de M'Tsangamouji (courriel du 24 juillet 2026) ;
- M. El Badawi MOHAMED (courriel du 25 juin 2026) ;

- Mme Charifa ISMAILA, copropriétaire de la parcelle AX60 (courriel du 25 juin 2026), contribution également déposée, dans des termes similaires, au registre papier de la commune de Bandraboua.

2.5.3 Tendance générale de la participation

L'examen des registres fait apparaître une majorité d'avis favorables au projet : sur les 67 observations consignées aux registres, 52 expriment un soutien à l'implantation du nouvel aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji (soit environ 78 %), 8 expriment une opposition ou un avis défavorable, et 7 formulent des demandes conditionnelles, des questions ou des observations neutres. Ce courant favorable est net à Acoua (36 avis favorables sur 42 observations) et significatif à Bandraboua (14 avis favorables sur 22 observations), tandis que les trois observations recueillies à M'Tsangamouji sont majoritairement favorables ou neutres.

À l'inverse, les contributions institutionnelles et expertes reçues par voie électronique sont très majoritairement critiques : sur les cinq contributions de ce type, quatre expriment un avis défavorable ou assorti de réserves substantielles préalables à toute déclaration d'utilité publique (AIM, CSPN, M. Dimassi à titre personnel, M. El Badawi Mohamed), la cinquième (Mme Ismaila) étant favorable mais assortie d'une demande d'information particulière liée à sa situation foncière.

2.6 La remise du procès-verbal de synthèse des observations

Le 30 juillet 2026, dans le respect du principe du contradictoire, la commission d'enquête a remis à la DGAC, maître d'ouvrage de l'opération, le procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête publique (cf. annexe 12), invitant le maître d'ouvrage à produire, dans un délai de dix jours, un mémoire en réponse permettant de lever neuf questions précises. Par courrier du 9 août 2026 (cf. annexe 13), la DGAC a apporté ses réponses à ces neuf questions, dont la teneur est reprise et analysée au point 3 du présent rapport.

3. LE COMPTE RENDU DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PAR LA COMMISSION AU COURS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET DES RÉPONSES AUXDITES OBSERVATIONS FOURNIES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

3.1 Les arguments favorables au projet

Le soutien au projet, très largement exprimé dans les registres des trois communes concernées, notamment à Acoua et à Bandraboua, repose sur des arguments récurrents :

- la résilience aux risques sismo-volcaniques : de nombreux contributeurs (MM. MARCEL Issoufi, SAINDOU MOHAMED, notamment) soulignent la vulnérabilité de l'aéroport actuel de Pamandzi face à la remontée des eaux et aux phénomènes climatiques, et voient dans le projet de Bouyouni une réponse indispensable à cette fragilité ;
- le désenclavement et la baisse du prix des billets : plusieurs observations, dont celle de Mme ADANA ANRABIA, mettent en avant la possibilité de vols long-courriers directs vers la métropole, la stimulation de la concurrence entre compagnies aériennes et la baisse attendue du prix des billets ;

- le développement économique et touristique : de nombreux contributeurs d'Acoua (MM. SAANDI Azihari dit BASILE, A ALI, DIR Domy, notamment) associent le projet à la création d'emplois, au développement du tourisme et à l'attractivité du nord de Grande-Terre, ainsi qu'au désengorgement du pôle urbain de Mamoudzou-Dzaoudzi-Pamandzi ;
- la réduction des contraintes de mobilité intérieure : plusieurs contributions (MM. HAMIDI Tidjana, HABIBI SOILHI) évoquent la réduction des embouteillages et la moindre dépendance aux barges entre Petite-Terre et Grande-Terre.

3.2 Les réserves et l'opposition du monde agricole

Dans sa contribution du 23 juillet 2026, l'Association Interprofessionnelle agricole et agro-alimentaire de Mayotte (AIM) relève plusieurs insuffisances qu'elle estime majeures dans le dossier soumis à enquête :

- absence d'évaluation de la souveraineté alimentaire : le dossier n'analyse pas les conséquences globales, sur la capacité alimentaire du territoire, de la disparition de près de 500 hectares de terrains agricoles, naturels ou à fort potentiel agronomique ;
- sous-estimation des conséquences sur la ressource en eau : l'AIM demande une étude hydrologique territoriale indépendante, dans un contexte de pénurie d'eau déjà récurrente à Mayotte ;
- absence d'analyse du marché foncier agricole : l'AIM anticipe une hausse du prix des terres et des loyers agricoles, une accélération de la spéculation foncière et des difficultés accrues d'installation pour les jeunes agriculteurs ;
- faisabilité non démontrée des relocalisations : les terrains de relocalisation ne sont pas identifiés de manière exhaustive, ni leur potentiel agronomique, leur disponibilité foncière ou leur accès à l'eau ; l'AIM signale en outre que la DGAC a demandé aux agriculteurs sinistrés par le cyclone Chido de continuer à entretenir leurs parcelles sous peine d'un barème de compensation moindre, ce qui génère une incertitude et un impact psychologique non évalués à ce jour.

En conséquence, l'AIM demande que la déclaration d'utilité publique ne puisse intervenir qu'après la réalisation de plusieurs études préalables (vulnérabilité agricole, sécurité alimentaire, hydrologie, marché foncier), la démonstration de la faisabilité effective des relocalisations, la définition d'objectifs agricoles chiffrés et opposables, et la réalisation, sous l'autorité du Préfet, d'une étude prospective indépendante sur la résilience agricole de Mayotte à l'horizon 2050.

Ces préoccupations rejoignent plusieurs observations individuelles déposées aux registres : M. AHAMADA Chadhouli Ben (Bandraboua) rappelle que le site retenu constitue l'une des plus importantes zones agricoles de Mayotte et abrite des nappes phréatiques ; M. ASSOUMANE Bacar (Acoua) qualifie le secteur de « grenier de Mayotte en alimentation et en eau » ; M. El Badawi MOHAMED, dans sa contribution du 25 juin 2026, s'oppose fermement à l'artificialisation de près de 400 hectares de terres agricoles, forestières et naturelles, qu'il considère irremplaçables sur un territoire insulaire aussi contraint.

3.3 L'avis défavorable du Conseil scientifique du patrimoine naturel de Mayotte (CSPN)

Réuni en séance plénière le 8 juillet 2026, le Conseil scientifique du patrimoine naturel de Mayotte s'est autosaisi à l'unanimité de ses membres présents pour rendre un avis sur le projet. Dans sa contribution du 14 juillet 2026, transmise à la commission le 19 juillet 2026 par son président M. Abassi DIMASSI, le CSPN émet un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique, fondé notamment sur :

- des impacts irréversibles sur la biodiversité : destruction de plus de 450 hectares d'habitats naturels et agricoles, mortalité d'espèces protégées endémiques, destruction d'un corridor écologique majeur identifié au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), risque de dégradation de la mangrove de Dzoumogné-Longoni et des platiers coralliens du lagon ;
- une absence de réel intérêt public suffisamment démontré : le CSPN estime que ni l'argument de la vétusté de l'aéroport actuel, ni celui du développement économique, ni celui de la saturation de l'aéroport actuel (dimensionné pour 600 000 passagers/an contre un trafic maximal observé de 387 869 passagers en 2019) ne suffisent à eux seuls à caractériser une raison impérative d'intérêt public majeur ;
- des incompatibilités juridiques : avec l'article L.411-2 du code de l'environnement (maintien en état de conservation favorable des espèces protégées et insuffisance de l'analyse des solutions alternatives), l'article L.163-1 (démonstration de l'absence de perte nette de biodiversité), la loi biodiversité du 8 août 2016, la loi Climat et Résilience (objectif ZAN), la Stratégie nationale bas-carbone, le PNACC-3, la Directive-cadre sur l'eau et la Convention de Nairobi relative à la protection du milieu marin de l'Afrique orientale.

M. Abassi DIMASSI a par ailleurs transmis, le 24 juillet 2026, une contribution personnelle distincte, en sa qualité de botaniste, agriculteur et apiculteur natif de M'Tsangamouji, dans laquelle il s'oppose résolument au projet, rappelant les impacts déjà constatés de la construction de l'aéroport actuel sur le lagon et insistant sur la valeur agronomique exceptionnelle des terres concernées.

3.4 Situations foncières particulières et demandes d'indemnisation

Plusieurs observations, sans remettre en cause le principe du projet, appellent des réponses individualisées de la part du maître d'ouvrage :

- Mme Charifa ISMAILA (parcelle AX60, commune de Bandraboua, secteur de Dzoumogné) signale l'existence d'un projet familial d'hôtel de 12 chambres, dont un bâtiment est déjà construit, sur une parcelle intégralement comprise dans l'emprise du projet, et sollicite des informations sur le calendrier des acquisitions et le traitement des constructions existantes ;
- M. AHAMADA SAID PAPA Assani (parcelle AM139, M'Tsangamouji, propriété de son père) s'interroge sur l'accès à la partie résiduelle de la parcelle, dont environ 20 % serait prélevée pour l'aménagement de l'aéroport, ainsi que sur la compensation de la partie prise ;
- M. Abdou ASSANI (parcelle n° 162, Bandraboua) revendique la propriété des plantations agricoles existantes, fait état d'un litige contentieux avec la société Mayotte Tropic, et demande à être indemnisé pour les biens existants ;
- M. BOURA Attoumane (Bandraboua) reconnaît l'importance du projet mais demande une indemnisation pour les terrains qui le concernent ;

- M. EL-ANZIZA Ismael (Bandraboua), opposé au projet, indique perdre un champ d'ananas et de manioc, et signale que le Syndicat des Eaux a fait passer des câbles et tuyaux sur son terrain sans recueillir son accord préalable.

3.5 Interrogations sur la méthode et le calendrier de la concertation

Plusieurs observations, notamment anonymes, déposées au registre de Bandraboua, regrettent que le dossier d'enquête ne permette pas, selon leurs auteurs, un débat suffisamment ouvert avec l'ensemble des habitants concernés, et rappellent les nuisances aéroportuaires déjà connues par le passé. Une observation (M./Mme S DAOUDOU) relativise l'urgence du projet au regard des besoins immédiats du territoire (écoles, eau, hôpitaux) dans le contexte post-cyclone Chido, tout en reconnaissant l'intérêt d'une concurrence aérienne accrue.

3.6 Les réponses du maître d'ouvrage (DGAC) aux questions de la commission d'enquête

Conformément au principe du contradictoire, la commission d'enquête a communiqué à la DGAC, maître d'ouvrage, les observations écrites et orales consignées dans le procès-verbal de synthèse du 30 juillet 2026 et l'a invitée à produire un mémoire en réponse. Dans son courrier du 9 août 2026, la DGAC a tout d'abord rappelé que la présente enquête, fondée sur un dossier simplifié établi en application de l'article R.112-5 du code de l'expropriation, n'est pas régie par le code de l'environnement et ne comporte pas, à ce stade, l'évaluation environnementale du projet, celle-ci devant être produite à l'occasion d'une enquête publique ultérieure portant sur la déclaration de projet et l'autorisation environnementale, prévue fin d'année 2026 ou début d'année 2027.

Sur le fond, la DGAC a apporté les éléments de réponse suivants aux neuf questions posées par la commission :

- Questions 1, 3 et 4 (vulnérabilité alimentaire, relocalisation des exploitations agricoles, objectifs agricoles chiffrés) : une étude préalable agricole sera produite en application des articles L.112-1-3 et D.112-1-18 et suivants du code rural et de la pêche maritime, avec pour objectif d'identifier les exploitations, systèmes de production et équilibres économiques susceptibles d'être affectés, d'évaluer les incidences directes et indirectes du projet sur l'économie agricole et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation collective. La DGAC indique qu'à ce stade des études, la surface agricole ou naturelle prélevée devrait être inférieure à 300 hectares (soit moins de 5 % de la surface agricole utile de Mayotte), qu'environ 70 hectares seraient mobilisés pour la relocalisation des exploitations impactées, que la zone d'extraction de matériaux de Mlima Mahojani serait à terme réhabilitée en zone agricole (69 hectares) et que la retenue collinaire créée pour les besoins du chantier serait, à terme, destinée à des usages agricoles. Ces mesures seront suivies par le comité de suivi des mesures agricoles institué par la déclaration commune du 14 décembre 2025, dont les modalités de fonctionnement ont été formalisées par une charte signée le 5 mai 2026. La DGAC précise enfin qu'elle n'est pas en mesure de dispenser les agriculteurs sinistrés par le cyclone Chido de l'obligation d'entretenir leur exploitation avant la prise de possession, mais que les indemnités de destruction de cultures seront calculées sur la base de l'état des lieux constaté au moment de la prise de possession ;
- Question 2 (étude hydrologique et protection de la ressource en eau) : les études préliminaires ont mis en évidence l'absence d'impact des emprises du projet sur les périmètres de protection

de captage. Le maître d'ouvrage prévoit la mise en œuvre de mesures de collecte, de rétention et de traitement des eaux de ruissellement, tant en phase chantier qu'en période d'exploitation, ainsi que des puits d'infiltration permettant la recharge des nappes phréatiques et une petite retenue collinaire destinée à alimenter le chantier sans impacter la ressource en eau potable. Ces éléments seront approfondis dans le cadre de l'étude d'impact et de l'autorisation environnementale ;

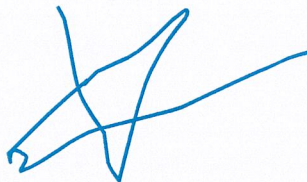
- Question 5 (réserves environnementales du CSPN) : la DGAC rappelle que la démonstration relative aux critères de dérogation espèces protégées (article L.411-2 du code de l'environnement) et à l'absence de perte nette de biodiversité (article L.163-1) ne relève pas de la présente procédure de DUP « dossier simplifié » mais de la procédure de déclaration de projet et de la demande d'autorisation environnementale. Elle indique qu'un état initial environnemental a été réalisé lors des études de comparaison des sites et partagé avec les parties prenantes environnementales au sein d'un comité de suivi des études écologiques, et qu'un séminaire dédié à la définition des mesures compensatoires s'est tenu fin mai 2026. Elle précise que le SRCE n'est pas encore entré en vigueur à la date d'édiction de la DUP, et que le principe de séquence Éviter-Réduire-Compenser sera pleinement mis en œuvre ;
- Question 6 (analyse des solutions alternatives) : la comparaison entre le site de Pamandzi et celui de Bouyouni / M'Tsangamouji a porté sur 58 paramètres environnementaux et a mis en évidence que le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est largement plus favorable pour la préservation du cadre de vie des habitants, que les deux sites présentent des contraintes comparables sur le milieu naturel terrestre, mais que le site de Pamandzi présente, contrairement à celui de Bouyouni / M'Tsangamouji, un impact significatif sur le milieu naturel marin (tortues, dugongs, herbiers, récifs coralliens) ;
- Question 7 (parcelle AX60, Mme Ismaila) : une rencontre sur place entre le maître d'ouvrage et la famille porteuse du projet d'hôtel a eu lieu le 10 juillet 2026 ; les études de définition précise du projet permettront de déterminer si seule une portion de la parcelle AX60, évitant les travaux de bâtiment déjà engagés, pourrait être acquise ; l'acquisition sera réalisée selon les règles applicables en matière d'expropriation ;
- Question 8 (accès aux parties résiduelles et indemnisation des parcelles partiellement amputées) : si la partie résiduelle d'une parcelle remplit les conditions des articles L.242-1 à L.242-7 du code de l'expropriation, l'excédent pourra être requis par l'excédent ; dans le cas contraire, un accès à la partie résiduelle sera assuré par la création d'un chemin ou par des servitudes de passage. Les éventuels conflits de propriété seront traités à l'amiable ou devant le juge, l'indemnité pouvant être consignée en cas de litige persistant ;
- Question 9 (servitudes de réseaux, M. EL-ANZIZA) : la DGAC indique que la situation signalée n'est pas liée au projet de nouvel aéroport.

3.7 Conclusion du maître d'ouvrage à la suite des observations recueillies par la commission au cours de l'enquête publique

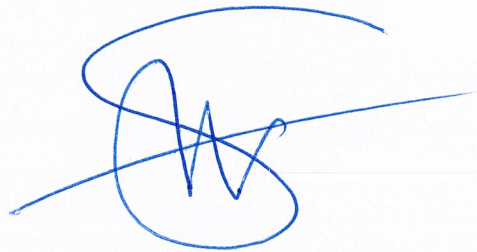
Dans son mémoire en réponse du 9 août 2026, la DGAC a réaffirmé sa volonté de poursuivre la procédure de déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte, tout en s'engageant à approfondir, dans le cadre des études à venir et de la future enquête

publique relative à la déclaration de projet et à l'autorisation environnementale, les réponses aux réserves agricoles et environnementales exprimées au cours de la présente enquête.

A Mamoudzou, le 21 août 2026

A stylized signature in blue ink, consisting of several intersecting lines forming a unique shape.

**Le Président de la Commission
Bertrand HUBY**

A signature in blue ink, featuring a large, sweeping loop at the top and several smaller loops below.

**Le Membre de la Commission
Vincent MASSINON**

**Le Membre de la Commission
Soibaha SOIDRI**

**PIÈCES ANNEXÉES AU RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT DU NOUVEL AÉROPORT DE
MAYOTTE DOTÉ D'UNE PISTE LONGUE ADAPTÉE AUX VOLS LONG-COURRIERS**

Annexe 1 : arrêté préfectoral n° 2026-SG-273 du 7 mai 2026 portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers, communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua

Annexe 2 : pièce B : plan de situation du projet

Annexe 3 : pièce C : périmètre délimitant les immeubles à exproprier

Annexe 4 : pièce D : estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser (avis de la Direction régionale des finances publiques de Mayotte du 26 mars 2026 – 63 200 610 €)

Annexe 5 : décret n° 2026-296 du 17 avril 2026 portant classement de l'aérodrome de Bouyouini M'Tsangamouji (Mayotte) en catégorie A

Annexe 6 : décision du 3 décembre 2025 prise par l'État sur le principe et les conditions de poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte

Annexe 7 : avis au public relatif à l'ouverture de l'enquête publique

Annexe 8 : décision du Tribunal administratif de Mayotte n° E26000001/97 du 19 mars 2026 désignant la commission d'enquête

Annexe 9 : note de la direction du transport aérien de la DGAC du 29 décembre 2025 sollicitant l'organisation de l'enquête publique

Annexe 10 : courrier de la commission d'enquête du 23 juin 2026 sollicitant des clarifications auprès du maître d'ouvrage

Annexe 11 : réponse de la DGAC du 26 juin 2026 à la demande de clarifications de la commission d'enquête

Annexe 12 : procès-verbal de synthèse des observations du 30 juillet 2026

Annexe 13 : réponse de la DGAC du 9 août 2026 aux neuf questions du procès-verbal de synthèse

Annexe 1

Arrêté préfectoral n° 2026-SG-273 du 7 mai 2026 portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers, communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua



PRÉFET DE MAYOTTE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

Direction des relations avec les
collectivités locales et du foncier public

**Le Préfet de Mayotte
Délégué du gouvernement,
Officier de l'Ordre national du Mérite**

ARRÊTE N° 2026-SG-273 du 7 mai 2026

portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération
d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte dotée d'une piste longue

- VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment l'article R.112-5 ;
- VU le code de l'urbanisme ;
- VU le code des transports, notamment l'article R.6321-36, °1 ;
- VU la loi de programmation pour la refondation de Mayotte n°2025-797 du 11 août 2025, notamment son article 32 ;
- VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et département ;
- VU le décret du 14 février 2024 portant nomination de M. François-Xavier BIEUVILLE, en qualité de préfet de Mayotte, délégué du Gouvernement ;
- VU le décret du 14 novembre 2024 portant nomination de M. Daniel FERMON, administrateur de l'État du deuxième grade, sous-préfet, en qualité de secrétaire général de la préfecture de Mayotte ;
- VU le décret n°2026-296 du 17 avril 2026 portant classement de l'aérodrome de Bouyouni M'Tsangamouji en catégorie A ;
- VU l'arrêté préfectoral n° 2026-SG-199 du 1er avril 2026 portant délégation de signature à M. Daniel FERMON, administrateur de l'État du deuxième grade, sous-préfet, secrétaire général de la préfecture de Mayotte et organisant la suppléance des membres du corps préfectoral en cas d'absence du secrétaire général
- VU la décision du 3 décembre 2025 prise par l'Etat sur le principe et les conditions de poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte ;
- VU la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur pour le département de Mayotte au titre de l'année 2026, établie le 18 décembre 2025 ;
- VU le courrier de la direction du transport aérien, sollicitant le préfet de Mayotte en vue de l'organisation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération du nouvel aéroport de Mayotte conformément aux dispositions de l'article R.112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

- VU** les pièces du dossier d'enquête publique comportant une notice explicative, le plan de situation, le périmètre délimitant les immeubles à exproprier et l'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser ;
- VU** la décision du vice-président délégué du tribunal administratif n°E26000001/97 du 19 mars 2026 désignant la commission d'enquête composée de Monsieur Vincent MASSINON, Monsieur Soibaha SOIDRI et présidée par Monsieur Bertrand HUBY et désignant également Madame Nazrat MASSOUNDI en qualité de commissaire enquêtrice suppléante ;

Sur proposition du secrétaire général de la Préfecture de Mayotte

ARRÊTE

Article 1^{er} : Objet et durée de l'enquête

Il sera procédé à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte dotée d'une piste longue.

Ce projet est porté par l'État représenté par le Ministère des Transports.

La Maîtrise d'ouvrage est déléguée à la direction générale de l'aviation civile.

Cette enquête publique, d'une durée de 47 jours consécutifs, se déroulera **du lundi 8 juin au vendredi 24 juillet 2026 inclus**.

Article 2: Publicité de l'enquête

Un avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique sera porté à la connaissance du public, huit jours au moins avant son ouverture :

- par voie d'affichage au sein des mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua. L'accomplissement de cette formalité sera certifié par les maires des communes susvisées ;
- par voie d'affichage sur le lieu prévu pour la réalisation du projet. L'accomplissement de cette formalité sera certifiée par la délégation de la DGAC ;
- par mise en ligne sur le site Internet de la préfecture de Mayotte à l'adresse suivante : <https://www.mayotte.gouv.fr> (rubrique « Publication - Avis publics et enquêtes publiques 2025 ») ;
- par publication d'une annonce légale dans deux journaux locaux, diffusés dans tout le département et dans deux journaux nationaux, aux frais de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). L'avis d'ouverture d'enquête sera en outre rappelé dans deux journaux locaux diffusés dans tout le département dans les huit premiers jours suivant le début de l'enquête.

Article 3 : Désignation de la commission d'enquête

Par une décision n°E26000001/97 du 19 mars 2026, le vice-président délégué du tribunal administratif a désigné la commission d'enquête composée de Monsieur Vincent MASSINON, Monsieur Soibaha SOIDRI et présidée par Monsieur Bertrand HUBY et désignant également Madame Nazrat MASSOUNDI en qualité de commissaire enquêtrice suppléante.

Article 4 : Lieu de l'enquête

L'enquête publique se déroulera au sein des mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua.

L'ensemble des documents relatifs à l'enquête publique constitue le dossier mis à l'enquête. Il sera tenu, avec le registre d'enquête correspondant, à la disposition du public, aux lieux d'enquête susmentionnés. Le public pourra prendre connaissance de ces documents aux jours et heures habituels d'ouverture au public, durant toute la durée de l'enquête, soit :

Mairie de Bandraboua

(238 rue Hôtel de Ville 97650 Bandraboua)

horaires d'ouverture

Du Lundi au Jeudi : de 07h00 à 12h00 de 13h00 à 16h15

Le Vendredi : de 07h00 à 11h30

Mairie de M'Tsangamouji

(1 Place de l'Hôtel de ville 97656 M'Tsangamouji)

Horaires Du Lundi au Jeudi : de 08h00 à 12h00 de 14h00 à 16h00

Le Vendredi : de 08h00 à 12h00

Mairie de Acoua

10, rue Jules Ferry 97630 Acoua

du lundi au jeudi de 7h00 à 12h00 et de 13h00 à 16h00

le vendredi de 7h00 à 11h30.

Article 5 : Déroulement de l'enquête

Le public pourra aussi consulter le dossier d'enquête sur le site internet de la préfecture de Mayotte, durant toute la durée de l'enquête, à l'adresse suivante :

<https://www.mayotte.gouv.fr/Publications/Avis-publics-et-enquetes-publiques/2026>

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra exprimer ses observations et propositions par écrit :

- sur les registres d'enquête mis à disposition au sein des mairies susmentionnées, registres constitués de feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le président de la commission d'enquête ;
- par courrier adressé aux différentes mairies, à l'attention du président de la commission d'enquête portant a minima la mention « *Enquête publique DUP – Aéroport de Bouyouni* ».
- par courriel à l'adresse : pref976-enquete-publique@mayotte.gouv.fr

Ces observations et propositions, qu'elles soient écrites ou orales, pourront également être communiquées aux commissaires enquêteurs, qui recevront personnellement le public lors des permanences établies aux jours et heures suivants :

-le 10 juin (Bandraboua de 9h à 12h), le 11 juin 2026 (M'Tsangamouji de 9h à 12h) et le 12 juin 2026 (Acoua de 9h à 12h);

-le 18 juin (Bandraboua de 9h à 12h et M'Tsangamouji de 13h30 à 16h30) et le 19 juin 2026 (Acoua de 13h30 à 16h30) ;

-le 29 juin 2026 (Bandraboua de 13h30 à 16h30), le 30 juin 2026 (M'Tsangamouji de 9h à 12h et Acoua de 13h30 à 16h30) ;

-le 06 juillet 2026 (Bandraboua de 9h à 12h), le 07 juillet 2026 (M'Tsangamouji de 9h à 12h) et le 08 juillet 2026 (Acoua de 9h à 12h);

-le 20 juillet 2026 (Bandraboua de 9h à 12h et M'Tsangamouji de 13h30 à 16h30) et le 21 juillet 2026 (Acoua de 13h30 à 16h30)

Les correspondances déposées sur les lieux d'accueil du public ou transmises par voie postale et seront annexées aux registres d'enquête.

Le commissaire enquêteur pourra entendre toute personne qu'il lui paraîtra utile de consulter. Il recevra aussi le maître d'ouvrage du projet si celui-ci en fait la demande.

À l'expiration du délai fixé ci-dessus, les registres d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique seront clos, signés par les maires des communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua, et seront transmis au président de la commission d'enquête, avec le dossier d'enquête, dans un délai de 24 heures.

Article 6 : Coordonnées du maître d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est représentée à Mayotte par le délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte.

Les informations relatives au projet peuvent être demandées auprès de :

M. Christophe MASSON – pistelonguemayotte@gmail.com

Article 7 : Rapport et conclusions

→ *rédaction* : les commissaires enquêteurs examineront les observations recueillies pendant toute la durée de l'enquête, pourront entendre toute personne qu'il leur paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant, s'ils en font la demande. Pour ces auditions, le président de la commission d'enquête pourra déléguer l'un des membres de la commission. La commission d'enquête établira un rapport de synthèse sur le déroulement de l'enquête publique. Ce rapport comportera notamment la liste des pièces du dossier d'enquête, une synthèse des observations et une analyse des propositions du public et le cas échéant les réponses apportées par le responsable du projet.

La commission d'enquête consignera dans un document séparé, daté et signé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables.

→ *transmission* : au terme d'un délai de trente jours suivant la clôture de l'enquête les commissaires enquêteurs transmettront au préfet de Mayotte, direction des relations avec les collectivités locales, Avenue de la Préfecture, 97600 - Mamoudzou, les exemplaires de dossier d'enquête déposés aux mairies concernées accompagnés des registres d'enquête et des pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées.

→ *consultation* : un exemplaire du rapport, accompagné de l'avis et des conclusions motivées sera également laissé à la disposition du public, pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête, dans les mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji, Acoua et en préfecture de Mayotte, direction des relations avec les collectivités locales, Avenue de la Préfecture, 97600 - Mamoudzou ainsi que sur le site internet de la Préfecture de Mayotte.

Article 8 : Indemnisation du commissaire enquêteur

L'indemnisation des commissaires enquêteurs, ainsi que les frais d'affichage et de publication dans la presse sont à la charge de la DGAC.

Article 9 : Exécution

Monsieur le secrétaire général de la Préfecture de Mayotte, Monsieur le maire de la commune de Bandraboua, Monsieur le maire de la commune de Acoua et Monsieur le maire de la commune de M'Tsangamouji sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de Mayotte et notifié à :

- la direction générale de l'aviation civile (DGAC)
- Monsieur le délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte ;
- Monsieur le maire de la commune de la commune de Bandraboua ;
- Monsieur le maire de la commune de M'Tsangamouji ;
- Monsieur le maire de la commune de Acoua ;
- Monsieur le président du tribunal administratif de Mayotte.



**Le Préfet,
délégué du Gouvernement,**

Pour le préfet et par délégation,
Le sous-préfet, secrétaire général


Daniel FERMON

Annexe 2

Pièce B : plan de situation du projet



PIÈCE B - PLAN DE SITUATION

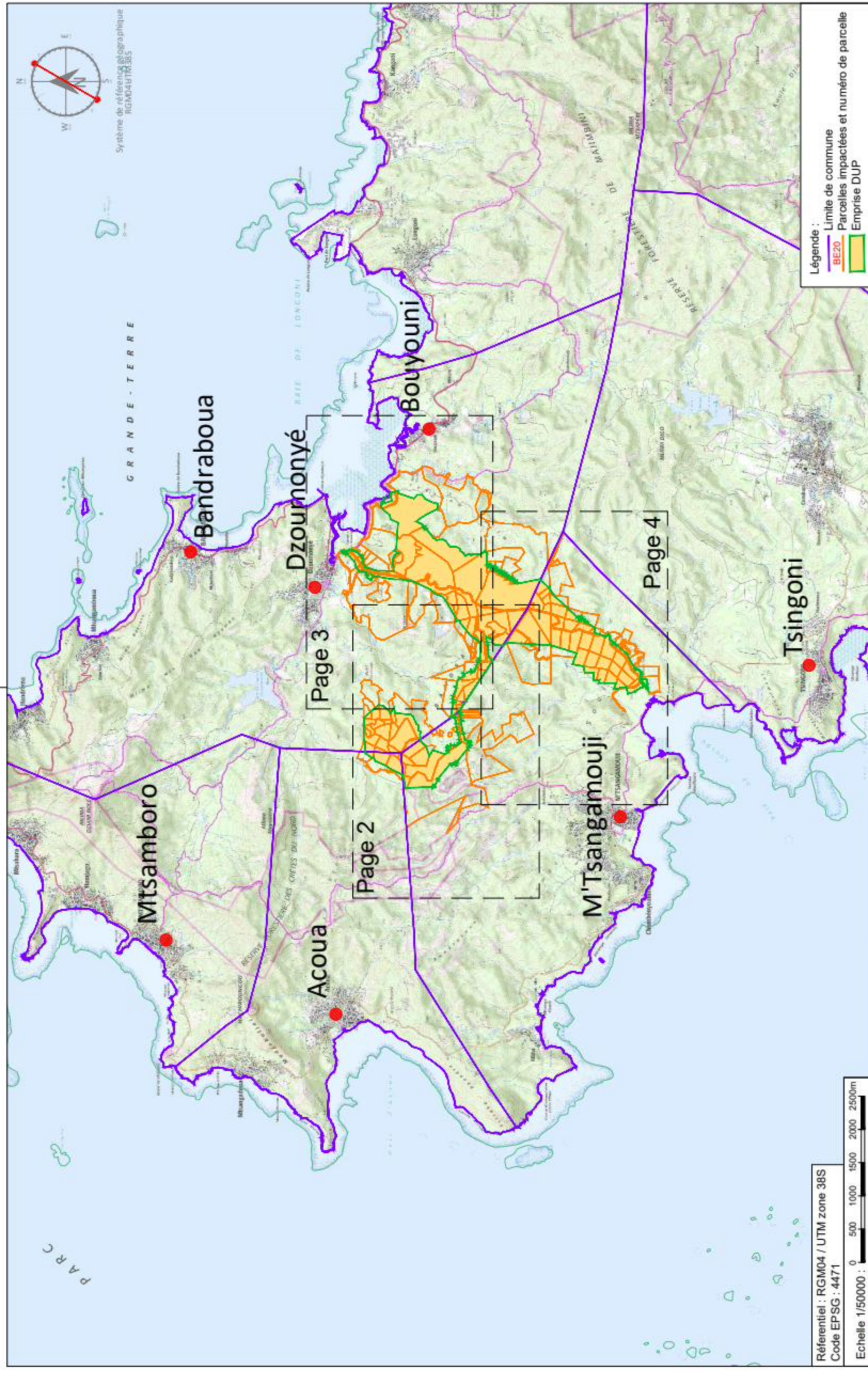


Annexe 3

Pièce C : périmètre délimitant les immeubles à exproprier



PIÈCE C - PÉRIMÈTRE DELIMITANT LES IMMEUBLES A EXPROPRIER



Référentiel : RGM04 / UTM zone 38S
Code EPSG : 4471
Echelle 1/50000 : 0 500 1000 1500 2000 2500m

**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**
Liberté
Égalité
Fraternité

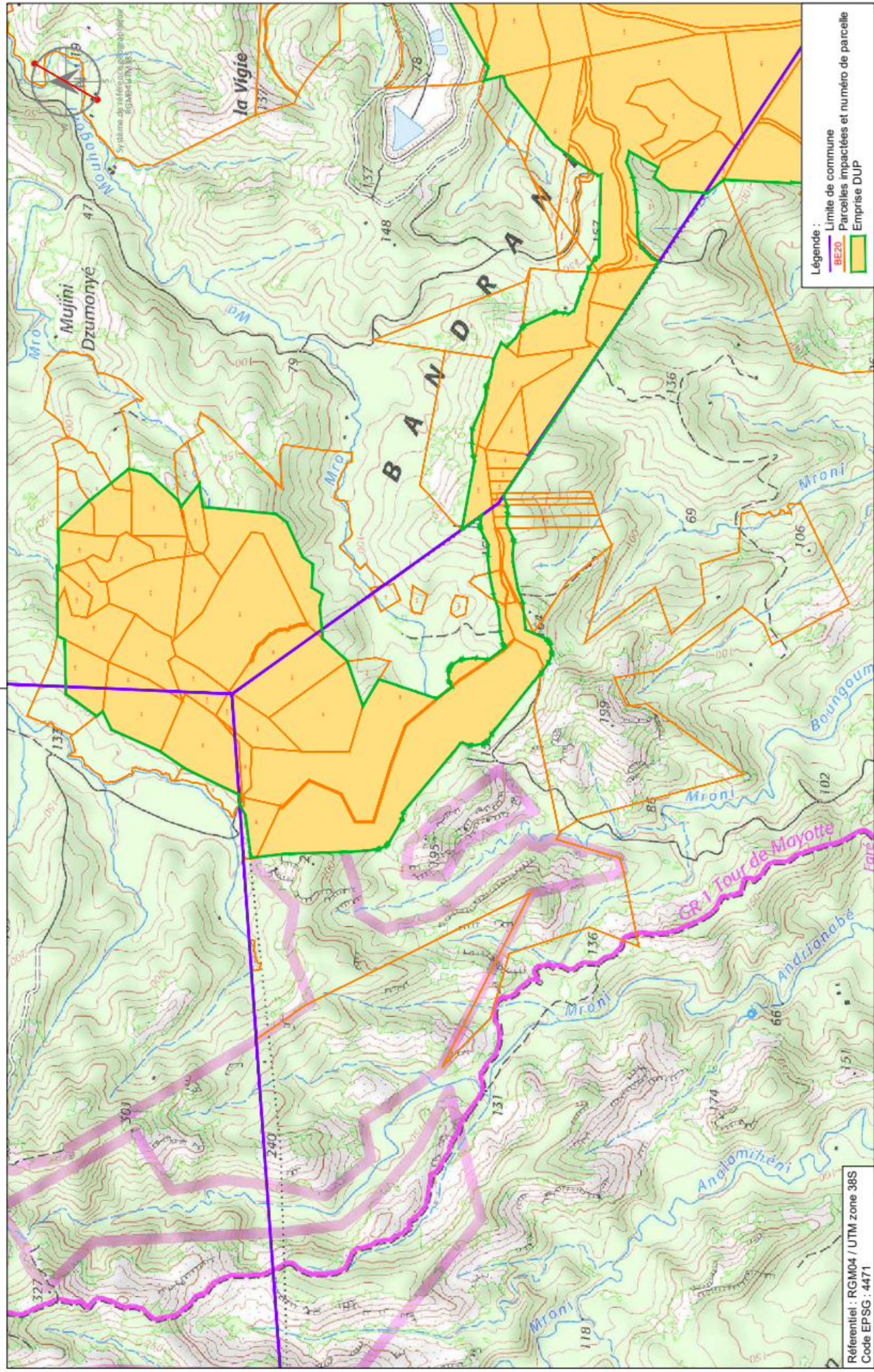
dgac
direction
générale
de l'Aviation
civile

PISTE LONGUE
NOUVEL AÉROPORT DE MAYOTTE

Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courrier dans les communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua

Pièce C - Périmètre délimitant les immeubles à exproprier

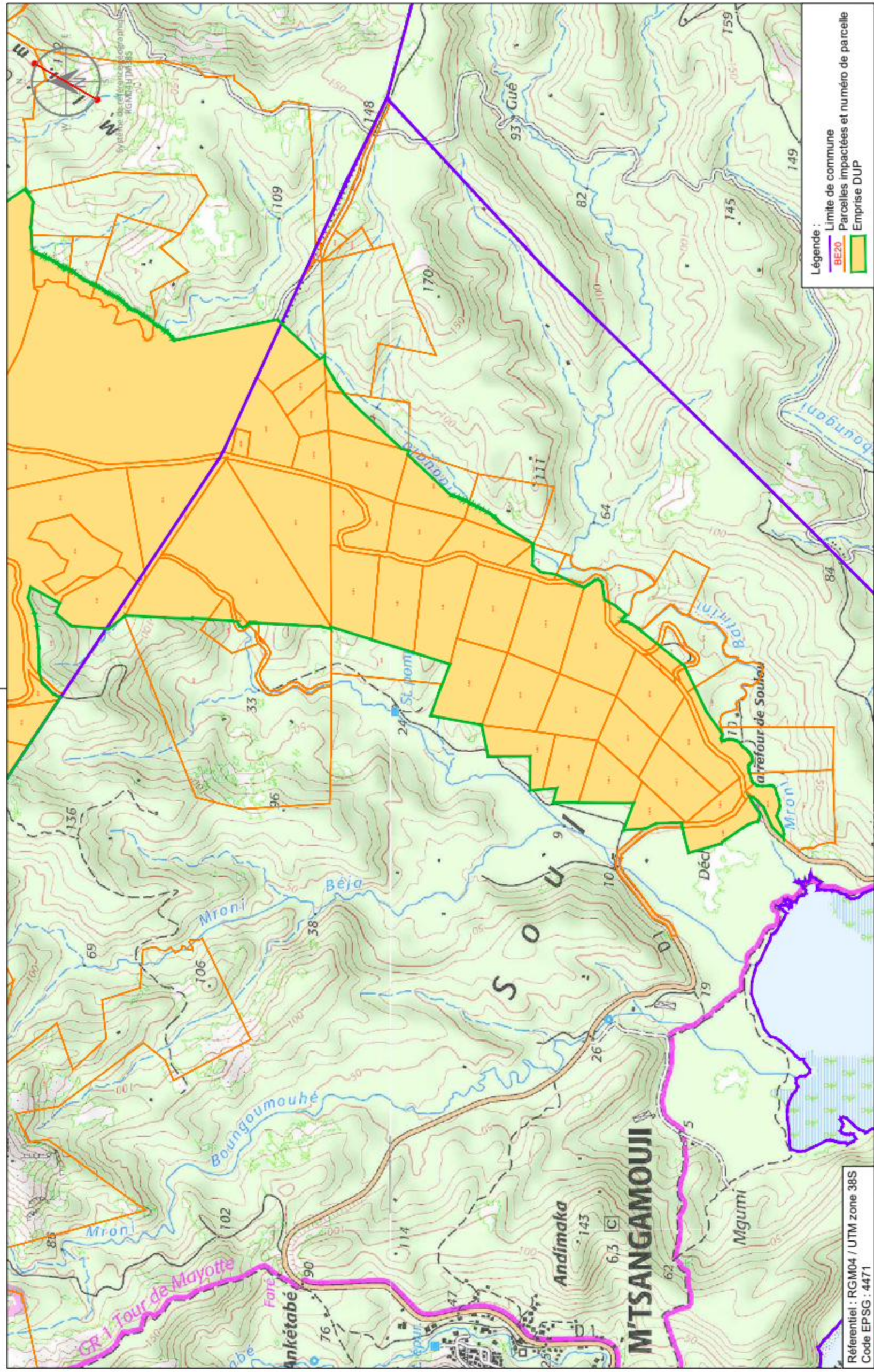
Légende :
— Limite de commune
BE20 Parcelles impactées et numéro de parcelle
Emprise DUP



Légende :

- Limite de commune
- Parcelles impactées et numéro de parcelle
- Emprise DUP

Référentiel : RGM04 / UTM zone 38S
Code EPSG : 4471



Légende :

- Limite de commune
- BE20
- Parcelles impactées et numéro de parcelle
- Emprise DUP

Référentiel : RGM04 / UTM zone 38S
Code EPSG : 4471

Annexe 4

Pièce D : estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser
(avis de la Direction régionale des finances publiques de Mayotte
du 26 mars 2026 – 63 200 610 €)



PIÈCE D - ESTIMATION SOMMAIRE DU COÛT DES ACQUISITIONS À RÉALISER

Direction Générale Des Finances Publiques
Direction Régionale des Finances Publiques
De Mayotte
Service local du Domaine

6 avenue de la Préfecture
BP 501
97600 MAMOUDZOU

mél. : drfip976.pgp.domaine@dgfip.finances.gouv.fr

POUR NOUS JOINDRE

Affaire suivie par : Hooriyyah MOHAMED

courriel : drfip976.pgp.domaine@dgfip.finances.gouv.fr

Ref : 27406407

Réf OSE : 2025-97602-79206

Le 26 /03 /2026

Le Directeur Régional des Finances publiques de
Mayotte

à

LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION
CIVILE

AVIS D'ÉVALUATION

ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE RECTIFIÉ SUITE À RÉDUCTION DU PÉRIMÈTRE DES EMPRISES

Communes :

Acoua, M'tsangamouji, Dzoumogné

Adresse de l'opération:

Divers communes

Département :

Mayotte

Dépense prévisionnelle :

63 200 610 €

1 - SERVICE CONSULTANT

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Affaire suivie par : MASSON Christophe

Tel : 0611398184

christophe.masson@regis-dgac.net

2 - DATE

de consultation : 24/02/26 (par mail : demande de mise à jour des parcelles)

de réception :

Une visite sommaire du périmètre: Non

de dossier en état : 26/03/2026

3 - OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE – DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

Projet d'acquisition sous déclaration d'utilité publique à venir.

L'Estimation Sommaire et Globale (ESG) est sollicitée dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique visant les parcelles constituant l'emprise du projet du nouvel aéroport de Mayotte.

Le consultant ressaisi le service local du domaine afin de prendre en compte l'exclusion et la réduction de la surface de certaines parcelles.

4 - DESCRIPTION SOMMAIRE DES IMMEUBLES COMPRIS DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

Acquisition de 229 parcelles de terrains situées en diverses zones (A , N,U,).

Le projet consiste en la construction d'un nouvel aéroport au nord de l'île sur les sites d'Acoua M'tsangamouji et Bouyouni.

Parcelles concernées par la DUP :

commune	section	numero	contenance	Surface Parcelle (Ha)	Surface Parcelle dans DUP (Ha)	Type zone	Surface Parcelle dans DUP/PLU (Ha)	% de la Parcelle dans l'emprise DUP
Acoua	AL	133	5582	0,558	0,558	A	0,558	100,0%
Acoua	AL	134	3916	0,392	0,392	A	0,392	100,0%
Acoua	AL	135	610	0,061	0,061	A	0,061	100,0%
Acoua	AL	136	531	0,053	0,053	A	0,053	100,0%
Acoua	AL	137	28001	2,800	0,766	A	0,766	27,4%
Acoua	AL	18	36097	3,598	3,598	A	3,598	100,0%
Acoua	AL	20	45790	4,581	4,581	A	4,580	100,0%
Bandraboua	AX	105	5063	0,506	0,506	U	0,506	100,0%
Bandraboua	AX	107	1388	0,139	0,139	U	0,124	100,0%
Bandraboua	AX	107	1388	0,139	0,139	A	0,015	
Bandraboua	AX	116	709	0,071	0,071	A	0,071	100,0%
Bandraboua	AX	117	729	0,073	0,073	A	0,073	100,0%
Bandraboua	AX	136	4583	0,458	0,458	A	0,458	100,0%
Bandraboua	AX	161	33	0,003	0,003	A	0,003	100,0%
Bandraboua	AX	162	1782	0,179	0,179	A	0,179	100,0%
Bandraboua	AX	163	1304	0,131	0,131	A	0,131	100,0%
Bandraboua	AX	165	19	0,002	0,002	A	0,002	100,0%
Bandraboua	AX	174	2747	0,275	0,275	A	0,275	100,0%
Bandraboua	AX	18	9727	0,973	0,973	A	0,973	100,0%
Bandraboua	AX	180	2748	0,275	0,275	N	0,275	100,0%
Bandraboua	AX	19	321	0,032	0,032	A	0,032	100,0%
Bandraboua	AX	20	1119	0,112	0,112	U	0,112	100,0%
Bandraboua	AX	206	2894	0,289	0,289	N	0,256	100,0%
Bandraboua	AX	206	2894	0,289	0,289	A	0,032	
Bandraboua	AX	208	157	0,016	0,016	A	0,016	100,0%
Bandraboua	AX	223	49302	4,989	0,516	A	0,516	10,3%
Bandraboua	AX	225	12880	1,284	0,137	U	0,003	10,7%
Bandraboua	AX	225	12880	1,284	0,137	A	0,134	
Bandraboua	AX	291	588851	58,871	1,876	U	1,430	3,2%
Bandraboua	AX	291	588851	58,871	1,876	A	0,446	
Bandraboua	AX	291	588851	58,871	1,876	N	0,000	
Bandraboua	AX	294	323567	32,358	14,680	N	4,511	45,4%
Bandraboua	AX	294	323567	32,358	14,680	A	10,169	
Bandraboua	AX	303	49781	4,981	0,776	N	0,443	15,6%
Bandraboua	AX	303	49781	4,981	0,776	A	0,333	
Bandraboua	AX	304	5959	0,595	0,595	A	0,595	100,0%
Bandraboua	AX	305	5517	0,552	0,552	A	0,552	100,0%
Bandraboua	AX	306	8205	0,820	0,820	A	0,820	100,0%
Bandraboua	AX	307	5707	0,571	0,571	A	0,571	100,0%
Bandraboua	AX	50	13110	1,311	1,311	A	1,311	100,0%
Bandraboua	AX	60	1791	0,179	0,179	A	0,179	100,0%

Bandraboua	AZ	12	28187	2,860	2,860	A	2,860	100,0%
Bandraboua	AZ	122	11619	1,162	1,162	A	1,162	100,0%
Bandraboua	AZ	127	1248	0,124	0,124	A	0,124	100,0%
Bandraboua	AZ	128	375	0,037	0,037	A	0,037	100,0%
Bandraboua	AZ	129	214978	21,436	5,809	A	4,868	27,1%
Bandraboua	AZ	129	214978	21,436	5,809	N	0,941	
Bandraboua	AZ	13	4679	0,934	0,934	N	0,934	100,0%
Bandraboua	AZ	2	76026	7,603	0,282	A	0,282	3,7%
Bandraboua	AZ	27	12316	1,232	1,232	N	1,232	100,0%
Bandraboua	AZ	28	22144	2,215	2,215	A	0,179	100,0%
Bandraboua	AZ	28	22144	2,215	2,215	N	2,036	
Bandraboua	AZ	29	103309	10,331	10,331	A	1,957	100,0%
Bandraboua	AZ	29	103309	10,331	10,331	N	8,374	
Bandraboua	AZ	30	18221	1,822	1,822	A	0,325	100,0%
Bandraboua	AZ	30	18221	1,822	1,822	N	1,497	
Bandraboua	AZ	72	9339	0,934	0,934	N	0,934	100,0%
Bandraboua	AZ	73	19322	1,932	0,702	A	0,702	36,3%
Bandraboua	AZ	74	37164	3,716	1,816	A	1,816	48,9%
Bandraboua	AZ	75	17636	1,764	1,764	A	0,884	100,0%
Bandraboua	AZ	75	17636	1,764	1,764	N	0,880	
Bandraboua	AZ	76	41156	4,116	4,116	A	0,054	100,0%
Bandraboua	AZ	76	41156	4,116	4,116	N	4,062	
Bandraboua	AZ	77	30287	3,029	3,029	N	3,029	100,0%
Bandraboua	AZ	78	9025	0,903	0,903	A	0,903	100,0%
Bandraboua	AZ	81	61	0,006	0,006	N	0,006	100,0%
Bandraboua	AZ	89	29638	2,964	2,964	N	2,964	100,0%
Bandraboua	AZ	90	24110	2,411	1,628	N	1,622	67,5%
Bandraboua	AZ	90	24110	2,411	1,628	A	0,005	
Bandraboua	AZ	91	11869	1,187	1,187	A	0,193	100,0%
Bandraboua	AZ	91	11869	1,187	1,187	N	0,994	
Bandraboua	AZ	92	16047	1,605	1,605	A	1,350	100,0%
Bandraboua	AZ	92	16047	1,605	1,605	N	0,254	
Bandraboua	BC	10	35439	3,537	3,537	A	3,537	100,0%
Bandraboua	BC	11	18818	1,891	1,891	A	1,891	100,0%
Bandraboua	BC	12	14898	1,493	1,493	A	1,493	100,0%
Bandraboua	BC	14	14085	1,409	1,409	A	1,405	100,0%
Bandraboua	BC	28	5311	0,536	0,536	A	0,535	100,0%
Bandraboua	BC	29	10101	1,010	1,010	A	1,010	100,0%
Bandraboua	BC	32	7406	0,741	0,058	A	0,058	7,9%
Bandraboua	BC	34	12504	1,250	0,189	A	0,189	15,1%
Bandraboua	BC	35	55448	5,545	3,872	A	3,872	69,8%
Bandraboua	BC	36	5500	0,550	0,550	A	0,550	100,0%
Bandraboua	BC	37	3412	0,345	0,345	A	0,345	100,0%
Bandraboua	BC	38	164935	16,483	12,525	A	12,525	76,0%
Bandraboua	BC	4	36290	3,630	3,630	A	3,630	100,0%
Bandraboua	BC	40	60422	6,042	0,166	A	0,166	2,7%
Bandraboua	BC	43	37	0,004	0,004	A	0,004	100,0%
Bandraboua	BC	45	2475	0,248	0,248	A	0,248	100,0%
Bandraboua	BC	46	3860	0,386	0,386	A	0,386	100,0%
Bandraboua	BC	47	6775	0,678	0,678	A	0,678	100,0%
Bandraboua	BC	5	30191	3,051	3,051	A	3,048	100,0%
Bandraboua	BC	5	30191	3,051	3,051	A	0,003	

Bandraboua	BC	6	18647	1,865	1,864	A	1,864	100,0%
Bandraboua	BC	7	11858	1,187	1,187	A	1,187	100,0%
Bandraboua	BC	71	39153	3,910	1,512	A	1,043	38,7%
Bandraboua	BC	71	39153	3,910	1,512	N	0,469	
Bandraboua	BC	72	72196	7,210	4,507	A	4,507	62,5%
Bandraboua	BC	74	80627	8,064	0,358	A	0,358	4,4%
Bandraboua	BC	75	426	0,047	0,047	A	0,047	100,0%
Bandraboua	BC	76	747	0,071	0,071	A	0,071	100,0%
Bandraboua	BC	8	56178	5,618	3,023	A	3,023	53,8%
Bandraboua	BD	1	30718	3,077	3,077	A	3,077	100,0%
Bandraboua	BD	14	18582	1,858	0,845	A	0,845	45,5%
Bandraboua	BD	19	65592	6,559	0,948	A	0,948	14,5%
Bandraboua	BD	20	18582	1,858	0,422	A	0,422	22,7%
Bandraboua	BD	24	785912	78,589	36,237	A	36,237	46,1%
Bandraboua	BD	8	49676	5,015	5,015	A	5,015	100,0%
Bandraboua	BE	13	55394	5,540	0,022	A	0,022	0,4%
Bandraboua	BE	13	55394	5,540	0,022	N	0,000	
Bandraboua	BE	15	162876	16,303	4,441	A	0,028	27,2%
Bandraboua	BE	15	162876	16,303	4,441	N	4,413	
Bandraboua	BE	17	109867	10,964	1,688	N	1,688	15,4%
Bandraboua	BE	18	33575	3,366	3,364	N	3,364	100,0%
Bandraboua	BE	19	1105	0,110	0,022	N	0,022	20,2%
Bandraboua	BE	2	286803	28,680	28,680	N	0,981	100,0%
Bandraboua	BE	2	286803	28,680	28,680	A	16,768	
Bandraboua	BE	2	286803	28,680	28,680	N	10,932	
Bandraboua	BE	20	58368	5,834	5,834	A	0,208	100,0%
Bandraboua	BE	20	58368	5,834	5,834	N	5,503	
Bandraboua	BE	21	51272	5,131	5,131	A	2,995	100,0%
Bandraboua	BE	21	51272	5,131	5,131	N	2,136	
Bandraboua	BE	22	232437	23,244	23,244	A	23,023	100,0%
Bandraboua	BE	22	232437	23,244	23,244	N	0,220	
Bandraboua	BE	30	495622	49,563	21,594	N	1,713	43,6%
Bandraboua	BE	30	495622	49,563	21,594	A	19,881	
Bandraboua	BH	13	101413	10,174	2,495	N	0,649	24,5%
Bandraboua	BH	13	101413	10,174	2,495	N	0,194	
Bandraboua	BH	13	101413	10,174	2,495	N	0,165	
Bandraboua	BH	13	101413	10,174	2,495	N	0,946	
Bandraboua	BH	13	101413	10,174	2,495	N	0,083	
Bandraboua	BH	13	101413	10,174	2,495	A	0,458	
Bandraboua	BH	25	709625	70,963	28,925	N	0,008	40,8%
Bandraboua	BH	25	709625	70,963	28,925	N	2,217	
Bandraboua	BH	25	709625	70,963	28,925	N	3,743	
Bandraboua	BH	25	709625	70,963	28,925	A	22,429	
Mtsangamouji	AK	21	211	0,021	0,021	N	0,021	100,0%
Mtsangamouji	AK	24	7317	0,732	0,377	A	0,377	51,6%
Mtsangamouji	AK	28	315310	28,996	12,443	A	7,272	42,9%
Mtsangamouji	AK	28	315310	28,996	12,443	N	0,337	
Mtsangamouji	AK	28	315310	28,996	12,443	N	4,834	
Mtsangamouji	AK	3	16335	1,634	1,313	N	0,163	80,4%
Mtsangamouji	AK	3	16335	1,634	1,313	N	1,150	
Mtsangamouji	AK	30	42795	4,280	4,280	A	0,175	100,0%
Mtsangamouji	AK	30	42795	4,280	4,280	N	4,105	
Mtsangamouji	AK	31	53069	5,307	5,307	A	0,649	100,0%
Mtsangamouji	AK	31	53069	5,307	5,307	N	4,658	

Mtsangamouji	AK	32	19002	1,900	1,900	N	1,900	100,0%
Mtsangamouji	AK	33	5988	0,599	0,599	N	0,599	100,0%
Mtsangamouji	AK	39	780752	78,061	17,195	A	8,577	22,0%
Mtsangamouji	AK	39	780752	78,061	17,195	N	3,732	
Mtsangamouji	AK	39	780752	78,061	17,195	N	4,885	
Mtsangamouji	AK	4	1903	0,190	0,190	N	0,190	100,0%
Mtsangamouji	AL	50	68007	6,798	0,713	A	0,713	10,5%
Mtsangamouji	AL	63	1671	0,167	0,167	A	0,167	100,0%
Mtsangamouji	AL	74	12658	1,266	0,156	A	0,156	12,3%
Mtsangamouji	AL	75	12521	1,257	0,173	A	0,173	13,7%
Mtsangamouji	AL	83	540566	44,731	1,347	A	0,961	3,0%
Mtsangamouji	AL	83	540566	44,731	1,347	N	0,387	
Mtsangamouji	AL	86	5890	0,586	0,043	A	0,043	7,3%
Mtsangamouji	AM	10	3699	0,364	0,364	A	0,364	100,0%
Mtsangamouji	AM	11	615	0,062	0,062	A	0,062	100,0%
Mtsangamouji	AM	116	8361	0,836	0,836	A	0,836	100,0%
Mtsangamouji	AM	12	8174	0,823	0,823	A	0,823	100,0%
Mtsangamouji	AM	13	11941	1,194	0,452	A	0,452	37,8%
Mtsangamouji	AM	136	42460	4,244	4,244	A	4,244	100,0%
Mtsangamouji	AM	137	43963	4,396	4,396	A	4,396	100,0%
Mtsangamouji	AM	138	24240	2,429	2,429	A	2,429	100,0%
Mtsangamouji	AM	139	42666	4,267	0,696	A	0,696	16,3%
Mtsangamouji	AM	14	15193	1,517	0,336	A	0,336	22,2%
Mtsangamouji	AM	146	36400	3,763	0,786	A	0,786	20,9%
Mtsangamouji	AM	147	37836	3,778	1,448	A	1,448	38,3%
Mtsangamouji	AM	148	12179	1,224	0,371	A	0,371	30,3%
Mtsangamouji	AM	159	39391	3,950	3,950	A	3,950	100,0%
Mtsangamouji	AM	16	1126	0,112	0,112	A	0,112	100,0%
Mtsangamouji	AM	160	47245	4,724	4,724	A	4,724	100,0%
Mtsangamouji	AM	161	12770	1,282	0,567	A	0,567	44,2%
Mtsangamouji	AM	162	24069	2,393	0,260	A	0,260	10,9%
Mtsangamouji	AM	163	48983	4,910	4,910	A	4,698	100,0%
Mtsangamouji	AM	164	32080	3,263	3,263	A	3,263	100,0%
Mtsangamouji	AM	165	28560	2,870	2,870	A	2,870	100,0%
Mtsangamouji	AM	17	172994	17,212	12,900	A	12,900	74,9%
Mtsangamouji	AM	173	35252	3,523	3,523	A	3,523	100,0%
Mtsangamouji	AM	174	27229	2,699	2,699	A	2,699	100,0%
Mtsangamouji	AM	175	33211	3,419	3,419	A	3,419	100,0%
Mtsangamouji	AM	178	44019	4,740	2,160	A	2,160	45,6%
Mtsangamouji	AM	179	14711	1,502	1,502	A	1,502	100,0%
Mtsangamouji	AM	18	79361	7,937	7,937	A	7,937	100,0%
Mtsangamouji	AM	180	14027	1,399	1,399	A	1,399	100,0%
Mtsangamouji	AM	181	14433	1,443	1,443	A	1,443	100,0%
Mtsangamouji	AM	184	1835	0,187	0,187	A	0,187	100,0%
Mtsangamouji	AM	185	9925	1,009	0,407	A	0,407	40,4%
Mtsangamouji	AM	186	5437	0,544	0,145	A	0,145	26,7%
Mtsangamouji	AM	383	24761	2,475	2,475	A	2,475	100,0%
Mtsangamouji	AM	393	24734	2,605	2,605	A	2,605	
Mtsangamouji	AM	394	24911	2,491	2,491	A	2,491	100,0%
Mtsangamouji	AM	403	15075	1,492	1,492	A	1,492	100,0%
Mtsangamouji	AM	407	16482	1,648	1,648	N	0,250	100,0%
Mtsangamouji	AM	407	16482	1,648	1,648	A	1,397	

Mtsangamouji	AM	408	10188	1,019	1,019	A	1,019	100,0%
Mtsangamouji	AM	566	4106	0,411	0,411	A	0,411	100,0%
Mtsangamouji	AM	567	36401	3,640	3,640	A	3,640	100,0%
Mtsangamouji	AM	8	300775	30,080	3,959	A	3,959	13,2%
Mtsangamouji	AM	87	47577	4,758	4,758	A	4,758	100,0%
Mtsangamouji	AM	88	39330	3,911	3,911	A	3,911	100,0%
Mtsangamouji	AM	89	38988	3,874	3,874	A	3,874	100,0%
Mtsangamouji	AM	90	12728	1,301	1,301	A	1,301	100,0%
Mtsangamouji	AM	91	18918	1,892	1,892	A	1,892	100,0%
Mtsangamouji	AM	92	30748	3,075	3,075	A	3,075	100,0%
Mtsangamouji	AM	93	38171	3,817	2,293	A	2,293	60,1%
Mtsangamouji	AM	94	38633	3,863	3,863	A	3,863	100,0%
Mtsangamouji	AM	95	37176	3,723	1,881	A	1,881	50,5%
Mtsangamouji	AM	99	114588	11,459	0,240	A	0,240	2,1%

5 – URBANISME – RÉSEAUX

Zonage Commune d'ACOUA :

P.L.U. DE LA COMMUNE D'ACOUA - DEPARTEMENT DE MAYOTTE – REGLEMENT –

Zone A :

Cette zone correspond à l'espace agricole. Le règlement a pour objectif de préserver ces espaces à potentiel agronomique pour les protéger de la pression urbaine.

Sur ces terrains, seules les constructions liées ou nécessaires à la pratique de l'activité agricole (comme définies à l'article L.311-1 du Code Rural3) sont autorisées.

ARTICLE A-2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À CONDITIONS PARTICULIÈRES

Sont admis sous réserve qu'ils ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages :

- toute construction nouvelle, extension de bâtiment existant, installations et ouvrages techniques strictement nécessaire à l'exercice de l'activité agricole et incompatible avec la proximité des zones habitées ;
- L'extension de bâtiments existants à destination d'habitation dans une limite de 15 % de la SHON existante ;
- Les équipements et constructions publics d'infrastructure, les aménagements visant à améliorer la sécurité des personnes et des biens, et ceux qui sont nécessités par le traitement des eaux ;
- Les affouillements et exhaussement du sol s'ils sont complémentaires ou nécessaires aux occupations du sol admises dans la zone, notamment pour des raisons techniques ou d'adaptation au terrain naturel.
- Dans les zones d'aléa fort repérées au plan, les extensions limitées sont autorisées à condition qu'elles n'augmentent pas la capacité d'accueil du bâti existant.

Zonage Commune de Bandraboua:

Zone U :

Elles correspondent aux villages de Bandraboua, Bouyouni, Dzoumogné, Handréma et Mtsangamboua.

Il s'agit de zones déjà urbanisées et de zones où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour permettre des constructions immédiates.

Ce sont des zones résidentielles caractérisées par de l'habitat individuel. Elles comportent également des constructions à usage d'activités artisanales et tertiaires (commerces, services) ainsi que des équipements publics de proximité ou d'échelle communale et intercommunale.

Elles comprennent quatre types de secteurs :

- Les secteurs repérés par les lettres Ua qui correspondent aux espaces urbanisés des villages exempts d'un quelconque aléa naturel et situés hors de la Bande Littorale.
- Les secteurs repérés par les lettres Uan qui correspondent aux espaces urbanisés des villages soumis à un ou plusieurs aléas naturels. Une procédure de modification ou de révision du Plan Local d'Urbanisme ouvrant ces secteurs à l'urbanisation sera engagée dès lors que le secteur sera exempt d'aléa naturel fort.
- Le secteur repéré par les lettres Ua-1 qui correspond au périmètre opérationnel de l'Opération Résorption de l'habitat insalubre du quartier ancien Mbamboni à Dzoumogné.
- Les secteurs repérés par les lettres Ubl qui correspondent aux espaces urbanisés des villages situés dans la Bande Littorale

Zone A :

Il s'agit de zones équipées ou non à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terrains agricoles.

Elles se composent d'un secteur unique repéré par la lettre A.

Article A.1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites :

- La construction des bâtiments à usages d'habitation, de bureau, de service, de commerce, d'artisanat, de bureau, de service, de stockage et de loisir.
- Les équipements et infrastructures pour le stockage, la valorisation ou l'élimination des déchets.
- Les champs de panneaux solaires.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.

Zone N :

Il s'agit de zones dont le caractère naturel est à préserver en raison, d'une part, de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espace naturel. Elles comprennent trois types de secteurs :

- Les secteurs repérés par les lettres Ne qui correspondent à des espaces naturels éloignés du littoral.
- Les secteurs repérés par les lettres Nbl qui correspondent à des espaces naturels situés dans la Bande Littorale.
- Les secteurs repérés par les lettres Nps qui correspondent à des espaces naturels de protection stricte.

Zonage Commune de M'tsangamouji : PLUih _ Communauté de Communes Centre-Ouest

Zone A :

56PLUih _ Communauté de Communes Centre-Ouest

LES ZONES AGRICOLES (A) correspondent à des « Secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.»
-Article R151-22 du Code de l'Urbanisme-

La zone A correspond aux zones cultivées ou pouvant l'être au regard de leur qualités agronomiques et ne présentant pas d'enjeux environnementaux majeurs.

Les enjeux principaux de cette zone sont de faciliter l'activité agricole en accompagnant l'évolution des exploitations et surtout de la reconnaître comme patrimoine de la 3CO et ainsi la préserver du développement informel urbain.

Zone N :

LES ZONES URBAINES (N) correspondent à des « Secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison :

1° Soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ;

2° Soit de l'existence d'une exploitation forestière ;

3° Soit de leur caractère d'espaces naturels ;

4° Soit de la nécessité de préserver ou restaurer les ressources naturelles ;

5° Soit de la nécessité de prévenir les risques notamment d'expansion des crues ». -Article R151-24 du Code de l'Urbanisme-

La zone N correspond aux zones cultivées ou non présentant des enjeux environnementaux majeurs.

Les enjeux principaux de cette zone sont de préserver les milieux qui la compose ainsi que la préservation de sa connectivité au sein de toute forme d'urbanisation existante mais aussi de tout impact direct et indirect liée à l'activité humaine.

6 - DATE DE RÉFÉRENCE

L'article L321-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique dispose que « les indemnités allouées couvrent l'intégralité du préjudice direct matériel et certain, causé par l'expropriation ».

Par ailleurs, l'article L322-2 du Code de l'Expropriation précise que « Les biens sont estimés à la date de la décision de première instance. Toutefois, et sous réserve de l'application des dispositions des articles L. 322-3 à L. 322-6, est seul pris en considération l'usage effectif des immeubles et droits réels immobiliers un an avant l'ouverture de l'enquête » préalable à la DUP.

Aussi, tout bien exproprié doit être indemnisé en considération de sa valeur au jour de la décision de première instance, de sa consistance à la date de l'ordonnance de l'expropriation et de son usage effectif à la date de référence, cette dernière variant en fonction de différentes situations.

En conséquence, la date de référence sera fixée à un an avant l'ouverture de l'enquête publique préalable.

Pour précisions et conformément à l'article L213-6 du Code de l'Urbanisme, si le bien est soumis au droit de préemption et fait l'objet d'une expropriation pour cause d'utilité publique, la date de référence prévue à l'article L322-2 du Code de l'Expropriation est celle prévue au a/ de l'article L213-4 du Code de l'Urbanisme.

Cet article précise que la date de référence prévue à l'article L322-2 du Code de l'Expropriation, est la date à laquelle est devenue opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols ou approuvant, révisant ou modifiant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien.

7 - DÉTERMINATION DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION

7-1 Généralité: La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique qui va être engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires.

Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

À ce stade de la procédure, les biens n'ont pas fait l'objet d'une visite approfondie et le service n'est pas en possession de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise.

Conformément à la jurisprudence, les biens sont évalués en fonction de leur nature, de leur usage et pour les immeubles non bâtis, de leur zonage.

Les parcelles bâties sont valorisées terrain intégré. Lorsque le coefficient d'emprise au sol est faible et que le terrain est conséquent, le surplus de terrain peut être également valorisé.

Les indemnités accessoires concernées par la présente évaluation correspondent aux éventuelles indemnités d'éviction commerciale et à l'indemnité de remploi (calculées sur l'indemnité principale et l'indemnité d'éviction quand elle existe).

Le remploi a été calculé pour chaque emprise.

Sont concernées par le versement d'indemnités d'évictions commerciales, les occupants qui se sont acquittés de leurs obligations fiscales auprès de l'administration fiscale ou qui fournissent des documents comptables à l'expropriant.

Les indemnités d'éviction dues aux commerçants qui ne pourront pas se réinstaller correspondent à la valeur de leur fonds de commerce ou de leur droit au bail, augmentée d'indemnités accessoires sur devis ou justificatifs (perte sur liquidation du stock, indemnités de licenciement).

L'indemnité d'éviction due à l'exploitant est établie par application d'un pourcentage à la moyenne des trois derniers chiffres d'affaires TTC (quand ils existent), dès lors que ceux-ci sont connus des services fiscaux.

Les pourcentages retenus sont les valeurs hautes de ceux indiqués par natures de commerces dans la douzième édition de le Traité de l'Évaluation des Biens (Huyghe, Le Moniteur éd).

Enfin, au stade de l'ESG, les calculs des indemnités revenant aux bailleurs et aux preneurs des biens donnés à baux (simples ou emphytéotiques, notamment en matière de ruptures anticipées), seront intégrés dans le pourcentage final relatif à la marge aléatoire de la présente estimation. Ces indemnités seront calculées au moment des évaluations détaillées au cas par cas, sur production des baux au service du Domaine.

7-2 Particularités :

7-2-1 Propriété des personnes publiques :

Les biens relevant du domaine public ne doivent pas être valorisés car ils ne peuvent faire l'objet d'une expropriation en raison de leur inaliénabilité (article L 1311-1 du CG3P).

Dans le cas contraire, les biens peuvent être déclassés et être expropriés dans les conditions de droit commun ou faire l'objet d'un transfert de gestion au profit du bénéficiaire de l'expropriation. Le transfert est gratuit et n'entraîne pas le paiement d'un prix ou d'un loyer sauf si la personne dessaisie est ainsi privée de ses revenus.

Ces principes de valorisation concernent :

→ *La voirie :*

La cession de la voirie destinée à demeurer ou à être incorporée dans le domaine public est analysée comme un transfert de charges. Elle est évaluée à l'euro symbolique. La notion de voirie comprend la chaussée, l'accotement, le terre-plein central (s'il existe), les pistes cyclables et s'étend jusqu'aux fossés entretenus par la collectivité. Les emplacements adjacents de la voirie seront valorisés comme les délaissés routiers.

→ *Les emplacements de stationnement :*

Les emplacements de stationnement sont considérés comme une dépendance directe et indissociable de la voirie s'ils sont attenants à l'accotement et accessibles directement depuis la voie publique. Dans ces conditions, ils sont intégrés à la voirie et valorisés à l'euro symbolique.

Dans le cas où un parking n'est pas considéré comme indissociable de la voirie (par exemple accès par une voie spécifique), il est évalué en fonction des règles d'urbanisme.

→ *Les délaissés routiers :*

Ils doivent être valorisés en fonction de leur situation au document d'urbanisme :

- soit en terrain constructible, avec éventuellement l'application d'un abattement pour mauvaise configuration ;
- soit en valeur de terrain inconstructible. En l'absence de droits à construire, on peut retenir une valeur égale à celle des terrains en nature de jardin, de landes ou de fond de parcelles ; à défaut, de 5 à 20 % de la valeur basse du TAB dans le respect du règlement d'urbanisme. L'usage effectif du bien est un facteur à prendre en compte dans l'évaluation.

7-2-2 Autres points particuliers :

En l'absence de précisions sur la majeure partie du périmètre, les abattements pour encombrement ou mauvaise configuration, habituellement fixés à 50 % de valeur unitaire du terrain d'assise, n'ont pas été appliqués sur le tracé.

Informations à confirmer par le consultant :

la reconstitution de fonctionnalités (voirie privée, clôtures, portails, accès, emplacements de stationnement) pourra être assurée, en tout ou partie, par le maître d'ouvrage au titre des travaux.

La perte des emplacements de parkings non reconstitués par l'expropriant est assimilable à une dépréciation que subit le reste de la propriété. Les éventuels coûts de démolition et dépollution ne sont pas pris en compte.

Enfin il est également fortement recommandé de ne pas communiquer les évaluations et ESG aux parties non concernées (hors cas d'évaluations détaillées produites dans le cadre d'une DUP suivie d'un arrêté de cessibilité). Ces documents internes ne peuvent donner lieu à communication ni servir de base de négociation aux expropriés.

8 - ÉTUDE DE MARCHÉ

Les études de marché ont été réalisées sur la commune de M'tsangamouji, Acoua, M'tsamboro, Bandraboua. Elles concernent pour majorité, des biens similaires ou se rapprochant le plus des biens à estimer.

8.1. Études de marché -sources et critères de recherche – Termes de référence

En l'absence de termes de comparaison sur la commune d'Acoua et de termes suffisants dans la commune de M'tsangamouji pour les biens situés en zone A, l'étude a été étendue dans les communes de M'tsamboro, Bandraboua.

Les termes de comparaison ont été recherchés parmi les mutations à titre onéreux sur les dernières années de biens catégoriels similaires situés à proximité.

Études réalisées à l'aide d'Hyposcan et de Fidji (actes numérisés depuis 2008).

*** Mutations de terrains en zone A étendus aux communes de Acoua, M'tsangamouji et Bandraboua et M'tsamboro, entre 2020 et 2025.**

N°	Référence CPI de l'acte	Date	Vente/ mutation	Commune	Vendeur	Acquéreur	Cadastre section	Cadastre Numéro	Zonage au PLU simplifié (U, AU, A, N)	Adresse	Superficie (S) du terrain de la parcelle en m²	La parcelle supporte-t-elle une construction	Terrain	Prix de vente (PV) en €	Prix unitaire en €/m² (PV/S ou si bâti PV/SU)	Observations diverses (nb de pièces, parking, état du bien, etc.)
1	2020 P 1543	Acte n° 2020 0015 du 01/10/2020	Vente/ mutation	Bandraboua	CDM	Particulier	AW AX	AW 0498 / AX 0142 / AX 0143	A	Dzoumogné	15 970	Non	Terrain	143 730,00 €	9,00 €	Mutation , Plusieurs parcelles – reconnaissance de propriété définitive – Aucun local visible cadastre, ni MAJIC. - risque moyen à fort, faible déclivité. Vérif. CJ 06/10/2022
2	2021 P 2020	15/09/2021	Vente/ mutation	M'tsamboro	CDM	Particulier	AS	42	A	Bandrani	3 230	Non	Terrain	29 070,00 €	9,00 €	Vente de terrain nu vérif rsh 14-10-2022
3	2023 P 0448	30/07/2021	Vente/ mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AH	37	A	ASSANI 97650 BANDRAB	911	Non	Terrain	10 000,00 €	10,98 €	Terrain nu Vérif FSM 19/05/2023
4	2025 P 316	11/02/25	Vente/ mutation	M'tsangamouji	Particulier	EPFAM	AM	110	A	SOULOU	28980	NON	Terrain	221 500,00 €	7,64 €	Vente d'un terrain NP le 05/05/2025

L'étude de marché supra révèle 4 mutations, ayant eu lieu entre 2020 et 2025 de terrains en zone agricole dans les 3 communes concernées par le projet de DUP et la commune de M'tsamboro située à proximité de celles-ci.

Les termes présentent une amplitude allant de 7,64 €/M² à 10,98 €/ M².
Une moyenne de 9,16 €/ m² est observée et une médiane de 9 €/m².

*** Mutations de terrains en zone N M'tsangamouji et Bandraboua entre 2020 et 2025.**

Référence CPI de l'acte	Date	Vente/mutation	Commune	Vendeur	Acquéreur	Cadastre section	Cadastre Numéro	Zonage au PLU simplifié (U, AU, A, N)	Adresse	Superficie (S) du terrain de la parcelle en m²	Objet de la vente (Qu'est-ce qui est vendu ?)	Prix de vente (PV) en €	Prix unitaire en €/m² (PV/S ou si bâti PV/SU)	Observations diverses (nb de pièces, parking, état du bien, etc.)
2021 P 0653	26/02/2021	Vente/mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AH	45	N	M'dallah assani	911	Terrain	10 000,00 €	10,98 €	Vente d'un terrain non constructible vérif rsh 11-10-2022
2021 P 0852	30/03/2021	Vente/mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AH	41	N	M'dallah assani	911	Terrain	10 000,00 €	10,98 €	Vente d'un terrain non constructible vérif rsh 11-10-2022
2021 P 0853	30/03/2021	Vente/mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AH	44	N	M'dallah assani	911	Terrain	10 000,00 €	10,98 €	Vente d'un terrain non constructible vérif rsh 11-10-2022
2021 P 1531	30/06/2021	Vente/mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AH	38	N	M'dallah assani	303	Terrain	1 000,00 €	3,30 €	Vente d'une parcelle de terre non constructible avec constitution de servitude de passage fds dominant AH 38 fds servant AH 47 vérif rsh 11-10-2022. Vérif SH 06/09/2024
2021 P 2248	30/09/2021	Vente/mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AH	36	N	M'dallah assani	911	Terrain	10 000,00 €	10,98 €	Vente d'une parcelle de terrain non constructible avec constitution de servitude fds servant AH 47 fds dominant AH 36 vérif rsh 11-10-2022
2021 P 2257	30/09/2021	Vente/mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AH	46	N	M'dallah assani	911	Terrain	10 000,00 €	10,98 €	Vente d'une parcelle de terrain non constructible avec constitution de servitude fds servant AH 47 fds dominant AH 46 vérif rsh 11-10-2022
2023 P 0413	16/01/2023	Vente/mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AH	42	N	M'DALLAH ASSANI	911	Terrain	10 000,00 €	10,98 €	Vente d'un terrain NP le 15/04/2025
2023 P 0611	03/04/2023	Vente/mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AI	460	N	M'TSANGA MBOUA	400	Terrain	12 000,00 €	30,00 €	Vente d'un terrain nu, avec constitution de servitude. Vérif RM 23/06/2023
2023 P 1041	22/06/2023	Vente/mutation	Bandraboua	Société	Particulier	AW	170	N	160 RUE TCHATCHA	214	Terrain	21 088,66 €	98,55 €	Acte de vente de parcelle sur laquelle figure les ruines d'une maison à usage d'habitation de type 2 démolie par l'accédant sans autorisation d'urbanisme. Vérif RM 08/08/2023

L'étude de marché supra révèle 9 mutations, ayant eu lieu entre 2020 et 2025 de terrains en zone naturelle dans la commune de Bandraboua. En l'absence de termes de comparaison à M'tsangamouji, la recherche des termes a été étendue dans la commune de Bandraboua.

Les termes N°8 et 9 seront exclus de la sélection, car la valeur au M² paraît disproportionnée par rapport à la tendance observée sur ce marché. De plus le terme n°9 comporte l'indication d'un bâti.

L'étude conserve 8 termes de comparaisons.

Les termes conservés présentent une amplitude allant de 3,30 €/M² à 10,98 €/ M². La moyenne se situe à 9,88 €/M² et la médiane à 10,97 €/m². Les parcelles en Zone N sont inconstructibles, leurs valeurs sont donc généralement basses.

*** Termes de référence pour BANDRABOUA-ACOUA-MTSAMBORO, en zone U, entre 2021 et 2025**

N°	Référence CPI de l'acte	Date	Vente/ mutation	Commune	Vendeur	Acquéreur	Cadastre section	Cadastre Numéro	Zonage au PLU simplifié (U, AU, A, N)	Adresse	Superficie (S) du terrain de la parcelle en m²	La parcelle supporte-t- elle une construction	Terrain	Prix de vente (PV) en €	Prix unitaire en €/m² (PV/S ou si bâti PV/SU)	Observations diverses (nb de pièces, parking, état du bien, etc.)
1	2021 P 1154	28/04/2021	Vente/ mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AW	489	U	243 av francois Mitterand	357	Non	Terrain	50 000,00 €	140,06 €	Vente d'un terrain à bâtir avec constitution de servitude de passage fds dominant AW 489 fds servant AW 488 vérif rsh 11-10-2022
2	2021 P 1778	30/03/2019	Vente/ mutation	Bandraboua	Particulier	Particulier	AL	59	U	Manga M'kakassi	347	Oui	Terrain	35 000,00 €	100,86 €	9/60020200079 en date du 12 juin 2002 Vu sur Majic, changement au 16/08/2022, bâti devenu local commercial (boutique et magasin sur rue) d'une surface
2	2022 P 0460	02/03/2022	Vente/ mutation	Bandraboua	l'État Français	Particulier	AN	194/332	U	- RUE DU SOUVENIR	215	Oui	Terrain	13 244,00 €	61,60 €	Vente d'une parcelle de terrain ; NP le 06/10/2025
3	2022 P 1376	22/12/2021	Vente/ mutation	M'tsamboro	l'État Français	Particulier	AL	806	U	MTZAMBORO	465	Non	Terrain	9 821,00 €	21,12 €	Une parcelle de terrain. Présence d'un bâti mais cela n'a pas été précisé par l'acte. Vérif. AAL, le 01/02/2023
4	2023 P 1059	20/06/2023	Vente/ mutation	Bandraboua	l'État Français	Particulier	AN	623	U	- RUE BACARI DJOUMOI	307	Oui	Terrain	21 275,00 €	69,30 €	Vente d'une parcelle de terrain ; NP le 21/08/2025
5	2023 P 1276	22/08/2023	Vente/ mutation	Bandraboua	l'État Français	Particulier	AN	623	U	Rue Bakari Djoumoi	307	NON	Terrain	5 319,00 €	17,33 €	vente d'une parcelle de terrain par l'état, de 307 m² en zone U pour une valeur de 5319 euros. OM 12/09/2023
6	2023 P 1658	06/11/2023	Vente/ mutation	Bandraboua	EPFAM	Société	AX	224	U	DZOUMOGN E	1172	Non	Terrain	18 295,00 €	15,61 €	Vente d'un terrain nu pas de zonage Vérif. OM 06/12/2023
7	2024 P 1645	25/09/2024	Vente/ mutation	Bandraboua	l'État Français	Particulier	AI	521	U	182 RUE MAHAFIDHO U	241	Non	Terrain	12 890,00 €	53,49 €	Vente d'une parcelle de terrain ; NP le 22/09/2025
8	2025 P 0646	03/03/2025	Vente/ mutation	M'tsamboro	l'État Français	Particulier	AN	65	U	120 RTE JIVA	500	Oui	Terrain	13 200,00 €	26,40 €	Vente d'une parcelle de terrain ; NP le 01/10/2025

Le terme N° 2 sera exclu de la sélection, car comportant l'indication d'un bâti.

L'étude conserve 8 termes de comparaisons.

Les termes conservés présentent une amplitude allant de 15,61 €/M² à 140,06 €/ M². La moyenne se situe à 50,61 €/M².

Valeur retenue par zonages sur l'ensemble du périmètre :

La recherche des termes de comparaison dans chaque commune a révélé l'absence ou un nombre insuffisant. Elle a ainsi été élargie dans une commune à proximité (M'tsamboro). A ce titre et par souci de cohérence il sera retenu la même valeur par zonage sur tout le périmètre du projet.

*** Zone A :**

Il sera retenu la valeur moyenne de 9,16 € m² arrondie à **10 € m²**

*** Zone U :**

Il sera retenu la valeur moyenne de 50,61 €/m² arrondie à **50€/m²**.

*** Zone N : 8 €/m²**

Il sera retenu la valeur moyenne de 9,88 €/m² arrondie à **10€/m²**.

9 - ÉLÉMENTS PARTICULIERS À RETENIR POUR L'ESTIMATION

Estimations antérieures : sans objet

Autres éléments : Les valeurs unitaires retenues ne distinguent pas l'état occupé ou libre des biens bâtis et non bâtis. Il est à noter que toutes les informations utilisées dans le cadre de cette étude ont été communiquées par le consultant.

10 - ESTIMATION PRÉVISIONNELLE DE LA DÉPENSE

Méthodologie

***Parcelles de terrains nus :**

Surface impactées par le projet X prix /m² selon le zonage = Valeur vénale du bien

Les indemnités accessoires seront calculées en sus des indemnités principales déterminées selon la méthode supra.

Tableau des calculs

Compte tenu des caractéristiques des biens, de la réglementation d'urbanisme applicable, du marché immobilier local ainsi que des décisions jurisprudentielles récentes, les emprises, regroupées par types de biens en fonction de leur zonage au PLU, ont été valorisées comme suit (cf document intitulé « **Tableau de calcul** » ci-dessous) :

Commune	Surface sur l'ensemble du périmètre (Ha)	surface en m ²	Zonage	Valeur/m ²	Indemnité principale	Indemnités de remplacement	Total Indemnités de dépossession (IP+IR)
Acoua	10	100000	A	10,00 €	1 000 000,00 €	100 000,00 €	1 100 000,00 €
M'tsangamouji	141251	1412510	A	10,00 €	14 125 100,00 €	1 412 510,00 €	15 537 610,00 €
	27213	271230	N	10,00 €	2 712 300,00 €	271 230,00 €	2 983 530,00 €
Bandraboua	215640	2156400	A	10,00 €	21 564 000,00 €	2 156 400,00 €	23 720 400,00 €
	74691	746910	N	10,00 €	7 469 100,00 €	746 910,00 €	8 216 010,00 €
	2175	20175	U	50,00 €	1 008 750,00 €	100 875,00 €	1 109 625,00 €
TOTAL					47 879 250,00 €	4 787 925,00 €	52 667 175,00 €

Dès lors, la dépense globale pour l'acquisition des emprises foncières de l'opération décrite par le consultant, peut être établie comme suit :

Les indemnités principales qui correspondent à la valeur vénale des biens, sont arbitrés à :
47 879 250 €

Les indemnités de emploi dues en cas de DUP, arbitrées à : **4 787 925 €**

→ dégressive et calculée sur l'indemnité principale lorsque les propriétaires à exproprier sont des particuliers (personnes physiques ou morales) : 20 % pour la fraction de l'indemnité principale inférieure ou égale à 5 000 €, 15 % pour la fraction comprise entre 5 001 € et 15 000 € et 10 % pour le surplus ;

→ 5 % de l'indemnité principale pour les emprises appartenant à l'État ou à des personnes de droit public ou des personnes dont le capital est majoritairement public

→ dégressive et calculée sur l'indemnité d'éviction commerciale pour les exploitants : 5 % pour la fraction de l'éviction inférieure ou égale à 23 000 €, 10 % pour le surplus.

– Marge et aléas divers, arbitrés à 20 % du montant total des indemnités calculées supra soit :
10 533 435 €

- Ce niveau d'aléa prend en compte les incertitudes liées au projet et non connues précisément, en l'état actuel du dossier : Frais de déménagement, trouble commercial, rupture des baux, reconstitution de voirie, reconstitution de plantations diverses et de haies vives, réquisition d'emprise totale, dépréciation du surplus, rétablissement de clôture et travaux connexes, frais administratifs, publicité, etc... La liste n'est pas exhaustive.

SOIT :

Indemnités principales estimées à	47 879 250 €
Indemnités de emploi estimés	4 787 925 €
Marge et aléas divers estimés à	10 533 435 €

Pour le Directeur Régional des Finances publiques
et par délégation,

Le Responsable régional de
la politique immobilière de l'Etat (RRPIE) et
du Domaine de Mayotte



Christophe BORG

Annexe 5

Décret n° 2026-296 du 17 avril 2026 portant classement de l'aérodrome de Bouyouni M'Tsangamouji (Mayotte) en catégorie A

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Décret n° 2026-296 du 17 avril 2026 portant classement de l'aérodrome de Bouyouni M'Tsangamouji (Mayotte)

NOR : TRAA2603549D

Publics concernés : exploitants d'aérodromes, services de l'Etat chargés de l'aviation civile.
Objet : le présent décret classe le projet d'aérodrome de Bouyouni M'Tsangamouji au sein des aérodromes de catégorie A, au sens de l'article R. 6321-36 du code des transports et l'inscrit sur la liste des aérodromes annexée à l'article D. 6321-40 du code des transports.
La catégorie A comprend les aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances. Cette classification correspond à la nature des services aériens prévisibles qui seront exploités sur la plateforme de l'aérodrome de Bouyouni M'Tsangamouji.
Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.
Application : le présent décret est pris en application de l'article R. 6321-32 du code des transports.

Le Premier ministre,
Sur le rapport du ministre des transports,
Vu le code des transports, notamment ses articles R. 6321-30 et R. 6321-32 ;
Vu la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte et notamment son article premier et le rapport annexé ;
Vu la décision ministérielle du 3 décembre 2025 prise par l'Etat sur le principe et les conditions de poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte ;
Vu l'avis de la ministre de l'action et des comptes publics en date du 12 décembre 2025 ;
Vu l'avis de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature en date du 8 janvier 2026 ;
Vu l'avis du ministre de la ville et du logement en date du 5 janvier 2026 ;
Vu l'avis du ministre de l'intérieur en date du 9 janvier 2026 ;
Vu l'avis de la ministre des armées et des anciens combattants en date du 19 janvier 2026,

Décète :

Art. 1^{er}. – L'aérodrome de Bouyouni M'Tsangamouji (Mayotte) est classé en catégorie A.
Art. 2. – La liste des aérodromes de catégorie A prévue à l'article D. 6321-40 du code des transports est complétée par une ligne ainsi rédigée :

«

Mayotte	Bouyouni M'tsangamouji
---------	------------------------

».

Art. 3. – La ministre des outre-mer et le ministre des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 17 avril 2026.

Par le Premier ministre :
Le ministre des transports,
PHILIPPE TABAROT

SÉBASTIEN LECORNU

La ministre des outre-mer,
NAÏMA MOUTCHOU

Annexe 6

Décision du 3 décembre 2025 prise par l'État sur le principe et les conditions de poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Décision du 3 décembre 2025 prise par l'Etat sur le principe et les conditions de poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte

NOR : TRAA2533551S

La ministre des outre-mer et le ministre des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-8 à L. 121-15 et R. 121-9 à R. 121-11 ;

Vu la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte, notamment son article 33 ;

Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 2 septembre 2020 nommant une garante pour veiller à la participation et à la bonne information du public pendant la phase postérieure au débat public du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte ;

Vu le rapport final de la concertation postérieure au débat public établi le 30 octobre 2025 par la garante désignée par la Commission nationale du débat public ;

Vu les conclusions de l'étude de comparaison des sites d'implantation de la piste longue de Pamandzi et de Bouyouuni/M'Tsangamouji présentée au public dans le cadre de la consultation prévue à l'article n° 33 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 et mettant en évidence les avantages d'une implantation sur Grande Terre en matière, notamment, de continuité de la desserte aérienne du territoire mahorais, de coût, de potentiel de développement économique, de desserte, d'impact sur l'aménagement et le développement de Mayotte, d'exposition aux risques naturels et d'impacts environnementaux ;

Considérant que la concertation continue de suivi post débat public comprenant la procédure de consultation du public prévue à l'article n° 33 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 :

- a confirmé le bien fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet envisagé, à savoir garantir le désenclavement de Mayotte et sa desserte aérienne internationale avec un aéroport adapté aux avions long-courriers et de grande capacité et permettant par tout temps les vols directs vers l'hexagone, ainsi que favoriser le développement économique de Mayotte ;
- a confirmé l'attente forte des Mahorais quant à la réalisation rapide du projet ;
- a permis l'expression d'une pluralité de points de vue quant à l'implantation et à la définition du projet ;

Considérant la contribution de collectivités territoriales qui souhaitent maintenir une activité aéronautique sur le site de l'aéroport actuel à Pamandzi ;

Considérant, sur la question du financement, que :

- le projet d'aéroport à Mayotte destiné à accueillir la piste longue adaptée aux vols long-courriers est inscrit au programme d'investissements prioritaires mentionné à l'article 2 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 ;
- ce même article prévoit la mise en place des autorisations d'engagement nécessaires à la réalisation du projet à compter de sa déclaration d'utilité publique prévue en 2026 ;

Considérant, sur la question du site d'implantation, que :

- une attente du grand public s'est exprimée pour disposer d'une piste pouvant accueillir les plus gros porteurs et d'une longueur proche des 2730 m et que seul le site de Bouyouuni/M'Tsangamouji permet d'atteindre cet objectif ;
- l'amélioration de la desserte de l'aéroport est jugée comme une priorité et que la majorité des Mahorais, habitants de Grande Terre, ont souligné les facilités d'accès avec un aéroport sur Grande Terre ;
- le nouvel aéroport en Grande Terre, avec ses espaces disponibles et sa proximité avec le port de Longoni, est considéré par le grand public comme un important levier de développement économique et permettrait en outre d'envisager une reconversion du site actuel de Pamandzi en un pôle économique générateur d'emplois ;
- le positionnement du projet sur le site de Bouyouuni/M'Tsangamouji répond aux attentes en matière de rééquilibrage territorial et de développement économique du nord-ouest de Grande Terre prévu dans le projet de schéma d'aménagement régional de Mayotte ;
- le positionnement de l'aéroport sur le site de Bouyouuni/M'Tsangamouji, contrairement au site de Pamandzi, est situé loin du littoral et en altitude ce qui le protège des risques naturels liés notamment à la hausse du

niveau de la mer et à l'activité sismo-volcanique, et permet de préserver les milieux naturels sensibles du lagon et du littoral ;

- le projet sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji n'oblige pas à interrompre la desserte aérienne de Mayotte pendant sa réalisation et permet un approvisionnement sécurisé des matériaux nécessaires à sa construction sans impacter la circulation routière ;
- la proposition de prévoir deux aéroports, l'un en Grande Terre pour les vols long-courriers et celui de Pamandzi pour les vols régionaux, irait à l'encontre d'un objectif de réduction des coûts et donc du prix des billets d'avion ;
- au regard des différents arguments avancés par le grand public mentionnés ci-dessus, une préférence pour le site de Bouyouni/M'Tsangamouji s'est exprimée ;

Considérant, sur la question de la définition technique du nouvel aéroport, que :

- il est attendu un aéroport moderne, aux standards internationaux, ambitieux et adapté à l'évolution du trafic s'agissant notamment des dimensionnements de l'aérogare passagers, de la piste et des taxiways, des postes de stationnement avions ainsi que des installations pour le fret ;
- le souhait a été exprimé de faire du nouvel aéroport une porte d'entrée valorisante pour le territoire participant au développement d'activités économiques et touristiques, avec l'identification dans le schéma d'aménagement régional de secteurs de développement économique et touristique, et avec un haut niveau de qualité sur l'architecture, notamment de l'aérogare passagers, mais également sur les services proposés aux usagers et de manière générale avec un haut niveau de qualité de service ;
- une information des Mahorais sur la construction de l'infrastructure est souhaitée ;

Considérant, sur la question des enjeux d'insertion environnementale et notamment de la préservation de la ressource en eau et de la ressource agricole du projet, que :

- la prise en compte des différents enjeux environnementaux est attendue. Une information de la population sur les impacts sonores de l'activité aérienne et sur les mesures en période de chantier et en période d'exploitation pour les atténuer est souhaitée. Il est également attendu un partage avec les associations de protection de l'environnement mahoraises des études et actions qui seront prises en matière de mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts environnementaux ;
- la préservation de la ressource en eau fera l'objet d'une attention particulière, spécialement lors des travaux à proximité des points de captage ;
- une prise en compte effective des enjeux agricoles est attendue, à travers une information et des échanges avec les représentants de la profession agricole et les agriculteurs directement concernés, notamment vis-à-vis des impacts agricoles, ou sur la structuration des activités et filières agricoles ;

Considérant, sur la question du développement économique de Petite Terre et de sa sensibilité aux risques naturels, que :

- l'attractivité et le développement de Petite Terre au sein de Mayotte est une préoccupation mise en avant ;
- les conséquences du déplacement de l'aéroport sur Grande Terre, sur les activités et emplois de Petite Terre, sont sources d'inquiétude ;
- des mesures sont attendues quant à la prise en compte de la forte sensibilité du territoire de Petite Terre aux risques naturels et quant à la protection des populations face à ces risques ;

Considérant, sur la question des transports et déplacements sur l'ensemble du territoire mahorais, que :

- des attentes fortes se sont exprimées de manière générale sur le territoire de Mayotte, quant aux enjeux de mobilité et sur la compatibilité des projets prévus à ce jour en la matière avec les différents investissements prévus à l'avenir sur Mayotte ;
- il est souhaité que les projets prévus dans le Plan général transports et déplacements de Mayotte et dans le futur schéma d'aménagement régional soient effectivement mis en œuvre ;

Ayant pris acte des observations et propositions formulées lors de la concertation continue qui ont permis de tirer les enseignements mentionnés ci-avant quant aux différents volets du projet,

Décident :

Art. 1^{er}. – La décision du 7 mai 2012 prise par l'Etat sur le principe et les conditions de la poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers de l'aéroport de Mayotte est abrogée.

Art. 2. – Le projet de piste longue sera poursuivi sous la forme de l'implantation sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji d'un aérodrome comportant une piste longue adaptée aux vols long-courriers.

Art. 3. – Le projet de piste longue et la construction du nouvel aérodrome se réaliseront selon les modalités suivantes :

- le nouvel aérodrome aura vocation à accueillir l'ensemble du trafic commercial de passagers et de fret en substitution de l'aéroport de Pamandzi, ainsi que des activités d'aviation militaire et générale ;
- l'aérodrome sera classé en catégorie A au sens de l'article R. 6321-36 du code des transports ;
- La plateforme aéroportuaire ainsi que les zones d'activités extra-aéronautiques contiguës à cette dernière et les zones d'extraction de matériaux affectées à la construction de l'aérodrome seront implantées sur le territoire des communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua ;

- une attention particulière sera portée à la qualité environnementale, architecturale et paysagère du projet ainsi qu'à la qualité des prestations lors de la phase de désignation des concepteurs, constructeurs et exploitant de l'aéroport.

Art. 4. – L'Etat réaffirme sa volonté d'intégrer pleinement la démarche Éviter – Réduire – Compenser (ERC) à l'ensemble des phases de conception, de réalisation et d'exploitation du projet. Cette démarche vise à assurer que toute atteinte potentielle à l'environnement soit, en priorité, évitée ; à défaut, réduite autant que possible ; et, en dernier ressort, compensée de manière effective et proportionnée. A ce titre, le comité de suivi des études écologiques, mis en place lors de l'élaboration des études préliminaires, est maintenu.

Conscient des enjeux liés à la préservation de l'activité agricole, l'Etat s'engage à mettre en œuvre des mesures visant à éviter et réduire les effets négatifs notables du projet sur l'économie agricole locale ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire. Ces engagements seront mis en œuvre à travers un comité de suivi des mesures agricoles avec les acteurs concernés du monde agricole.

Enfin, l'Etat réaffirme son ambition d'exemplarité en matière environnementale et d'intégration du public. A ce titre, un dispositif d'information et d'échanges avec tous les publics du territoire sur l'avancement du projet et sur l'association des Mahorais à la construction de l'infrastructure est déployé par le maître d'ouvrage ;

Art. 5. – En parallèle du développement du projet, des réflexions sont engagées sur :

- le développement économique de Petite Terre et sa sensibilité aux risques naturels, à travers un comité de projet sur l'attractivité de Petite Terre associant les acteurs concernés. Dans ce cadre, est examinée l'opportunité de conserver sur Petite Terre quelques activités aéroportuaires de l'aviation générale (aviation sportive ou de loisir, travail aérien, évacuations sanitaires) ;
- la prise en compte des acteurs économiques et touristiques du nouvel aéroport dans l'élaboration du schéma d'aménagement régional.

Art. 6. – La direction générale de l'aviation civile a en charge la poursuite du projet de nouvel aéroport, y compris l'aménagement de la RD2 nécessaire au projet.

Le préfet de Mayotte est chargé du pilotage des réflexions sur les enjeux de développement économique de Grande Terre et Petite Terre, sur la sensibilité du territoire aux risques naturels et sur les enjeux de transports et déplacements à Mayotte.

Art. 7. – Le directeur général de l'aviation civile, le directeur général des outre-mer et le préfet de Mayotte sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 3 décembre 2025.

Le ministre des transports,
PHILIPPE TABAROT

La ministre des outre-mer,
NAÏMA MOUTCHOU

Annexe 7

Avis au public relatif à l'ouverture de l'enquête publique

SECRETARIAT GÉNÉRAL

Direction des Relations avec les
Collectivités Locales

Objet : Avis au public

Le Préfet de Mayotte informe la population que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte dotée d'une piste longue, se déroulera :

du lundi 8 juin au vendredi 24 juillet 2026 inclus

au sein des mairies de :

Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua

Le dossier d'enquête publique conjointe sera consultable sur le site internet de la Préfecture de Mayotte à l'adresse suivante : <https://www.mayotte.gouv.fr/Publications/Avis-publics-et-enquetes-publiques/2026>

Les permanences se tiendront aux mairies de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua aux dates et heures suivantes :

- le 10 juin (Bandraboua de 9h à 12h), le 11 juin 2026 (M'Tsangamouji de 9h à 12h) et le 12 juin 2026 (Acoua de 9h à 12h);
- le 18 juin (Bandraboua de 9h à 12h et M'Tsangamouji de 13h30 à 16h30) et le 19 juin 2026 (Acoua de 13h30 à 16h30) ;
- le 29 juin 2026 (Bandraboua de 13h30 à 16h30), le 30 juin 2026 (M'Tsangamouji de 9h à 12h et Acoua de 13h30 à 16h30) ;
- le 06 juillet 2026 (Bandraboua de 9h à 12h), le 07 juillet 2026 (M'Tsangamouji de 9h à 12h) et le 08 juillet 2026 (Acoua de 9h à 12h);
- le 20 juillet 2026 (Bandraboua de 9h à 12h et M'Tsangamouji de 13h30 à 16h30) et le 21 juillet 2026 (Acoua de 13h30 à 16h30)

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra exprimer ses observations et propositions sur les registres d'enquête mis à disposition au sein des mairies susmentionnées aux heures d'ouverture et d'accueil du public.

Le public pourra également s'exprimer par courrier adressé aux mairies, à l'attention du président de la commission d'enquête et portant a minima la mention « *Enquête publique – Aéroport de Bouyouini* », ainsi que par courriel à l'adresse : pref976-enquete-publique@mayotte.gouv.fr

Le Préfet,
Pour le préfet et par
délégué du Gouvernement
Le sous-préfet, secrétaire

Préfecture de Mayotte - BP 676 – 97600 Mamoudzou

Standard : 02 69 63 50 00 - www.mayotte.gouv.fr

Daniel FERMON

Annexe 8

Décision du Tribunal administratif de Mayotte n° E26000001/97 du 19 mars 2026
désignant la commission d'enquête

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MAYOTTE

19/03/2026

N° E26000001 /97

Le Vice-président du tribunal administratif

E- Décision du 16/03/2026 portant désignation d'une commission d'enquête

CODE :

Vu enregistrée le 22/01/2026, la lettre par laquelle le préfet de Mayotte demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

Opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols longs courriers (commune de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua) ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi du 12 juillet 1983 ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2026 ;

Vu la décision du président du tribunal administratif désignant M. Christian BAUEZRAND, vice-président, en qualité de magistrat délégué en matière d'enquêtes publiques ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

M. Bertrand HUBY

Membres titulaires :

M. Vincent MASSINON
M. Soibaha SOIDRI

Membre suppléant:

Mme. Nazrat MASSOUNDI

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée à :

- M. le préfet de Mayotte
- MM. Les maires de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua
M. Bertrand HUBY
- M. Vincent MASSINON
- M. Soibaha SOIDRI
- Mme. Nazrat MASSOUNDI

Fait à Mamoudzou, le 19/03/2026

Le vice-président délégué

Ch. BAUZERAND

Annexe 9

Note de la direction du transport aérien de la DGAC du 29 décembre 2025
sollicitant l'organisation de l'enquête publique



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité



Direction du transport aérien

Pamandzi, le 29/12/2025

Délégation à la piste longue de l'aéroport de Mayotte

Note à **Monsieur le Préfet de Mayotte**

Affaire suivie par : Christophe Masson

christophe.masson@regis-dgac.net

Tél : 06.99.49.91.20

OBJET : DEMANDE D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE
L'OPERATION DE NOUVEL AEROPORT DE MAYOTTE DOTE D'UNE PISTE LONGUE
PJ : DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

L'opération de nouvel aéroport de Mayotte, doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, ambitionne de garantir le désenclavement de Mayotte et de favoriser le développement économique du territoire. Elle prévoit la réalisation des investissements nécessaires au maintien opérationnel à Mayotte d'un aéroport adapté aux avions long-courriers et de grande capacité et permettant les vols directs vers l'hexagone.

La loi de programmation pour la refondation de Mayotte n°2025-797 du 11 août 2025 a prévu diverses dispositions permettant d'envisager une déclaration d'utilité publique de l'opération en 2026 et un début de travaux d'ici début 2027. A l'issue de la consultation publique menée en septembre dernier en application de l'article 33 de cette loi et de l'établissement par la garante de la Commission nationale du débat public du bilan de la concertation, la décision ministérielle du 3 décembre 2025 est venue préciser les conditions de poursuite du projet.

Dans ce contexte, je vous sollicite en vue de l'organisation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération de nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Le dossier d'enquête publique est un « dossier simplifié » constitué conformément aux dispositions de l'article R.112-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'enquête publique sera par conséquent organisée sur le fondement de cette disposition du code de l'expropriation : elle diffère à ce titre d'une enquête d'utilité publique de type projet qui renvoie aux dispositions du code de l'environnement.

Le décret de classement de l'aérodrome en catégorie A au sens de l'article R. 6321-36 du code des transports est en cours de consultation interministérielle. Sa publication est un préalable à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique mais n'interdit pas la saisine dès maintenant du tribunal administratif aux fins de désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête. Ce décret devra être annexé à la notice explicative du dossier d'enquête et vous sera communiqué dès sa publication.

A l'issue de l'enquête publique, au vu du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération devra le cas échéant être prononcée, s'agissant d'un aérodrome de catégorie A au sens de l'article R. 6321-36 du code des transports, par décret en Conseil d'Etat. Elle permettra de lancer au plus vite les acquisitions foncières

des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération, laquelle n'est à ce stade pas précisément définie.

Au regard de l'ampleur de l'opération, de sa complexité, de la nature et de la diversité des travaux à réaliser, de l'intérêt public lié à la réalisation de l'opération dans les délais prévus, il est précisé qu'il sera sollicité que le décret de déclaration d'utilité publique déclare par ailleurs l'opération urgente au sens des dispositions des articles L. 232-1 et suivants et R. 232-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

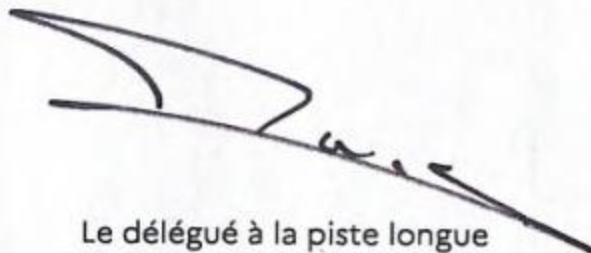
L'opération nécessitera ultérieurement d'autres enquêtes, en particulier l'enquête parcellaire et l'enquête publique préalable à la délivrance de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de l'autorisation environnementale relative aux premiers travaux préliminaires.

La présente note est accompagnée du dossier d'enquête qui comprend, conformément à l'article R.112-5 du Code de l'expropriation :

- 1. Une notice explicative
- 2. Un plan de situation
- 3. Le périmètre délimitant les immeubles à exproprier
- 4. L'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser

Il vous appartient sur cette base et en vertu des articles R. 111-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R. 123-5 du code de l'environnement de saisir le président du TA en vue de la désignation du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête. Après publication du décret de classement de l'aéroport, il sera ainsi possible de prendre rapidement l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Je me tiens à votre disposition pour vous fournir tous les éléments que vous jugeriez utiles à la mise en place de cette enquête publique.



Le délégué à la piste longue
de l'aéroport de Mayotte
Christophe Masson

Préfet de Mayotte
Avenue de la préfecture
BP 676
97600 Mamoudzou

Annexe 10

Courrier de la commission d'enquête du 23 juin 2026 sollicitant des clarifications
auprès du maître d'ouvrage

Bertrand HUBY

Président de la commission d'enquête publique
« piste longue de Mayotte »

à

Monsieur MASSON

Délégué à la piste longue de Mayotte
DGAC

Dans le cadre de l'enquête publique relative à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, la commission d'enquête procède actuellement à l'analyse des pièces versées au dossier.

Après examen de la pièce D (« Estimation sommaire des dépenses »), nous constatons que le chiffrage présenté se concentre essentiellement sur les acquisitions foncières et les indemnités d'expropriation, évaluées à environ 63,20 millions d'euros. En revanche, le coût global estimé des travaux de construction de cette infrastructure ex-nihilo sur Grande-Terre (terrassements, pistes, aérogare, dessertes routières) n'apparaît pas de manière explicite et consolidée dans le dossier de DUP actuel.

Par ailleurs, plusieurs éléments fondamentaux justifiant le choix du site de Grande-Terre par rapport à l'option de Petite-Terre — notamment la contrainte technique majeure d'une interruption totale ou partielle du trafic aérien pendant 18 mois et l'historique de son évolution depuis le débat public de 2011 — semblent principalement documentés dans les études de cadrage antérieures et les volets de concertation mais manquent de visibilité dans le présent dossier soumis à l'enquête.

Afin de lever toute ambiguïté pour le public et de permettre à la commission de rendre son avis de façon impartiale et en parfaite connaissance de cause, je vous remercie de bien vouloir nous apporter les clarifications suivantes :

- **chiffrage comparatif global** : pourriez-vous nous fournir l'ensemble des données financières issues des études préliminaires ou de faisabilité permettant de comparer le coût global objectif des deux scénarios : le prolongement/piste convergente en Petite-Terre (le chiffre de 7 milliards d'euros figure à la page 22 du dossier d'enquête DUP que vous nous avez remis mais sans explication sur le calcul ayant abouti à ce montant) versus la construction complète du nouvel aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji pour laquelle notre commission d'enquête publique ne dispose d'aucun chiffre, aucun montant ni calcul ne figurant dans le dossier d'enquête DUP que vous nous avez remis ?

- **justification technique de l'interruption de trafic** : pourriez-vous nous confirmer et nous synthétiser la nature des contraintes réglementaires (normes EASA/DGAC) et techniques (risques géologiques/terrassements) qui ont mené, lors des études opérationnelles menées par la DGAC en 2020-2021, à réévaluer l'impact de chantier à 18 mois d'interruption de trafic de l'actuel aéroport de Petite-Terre, en cas de construction de la piste longue en Petite Terre, chiffre figurant à la page 22 du dossier d'enquête DUP que vous nous avez remis, alors qu'un tel scénario n'avait pas été identifié en 2011 ?

Ces éléments sont indispensables pour attester du caractère complet de l'information délivrée aux citoyens et pour consolider la justification de l'utilité publique du projet.

Dans l'attente de votre retour, je vous prie de croire, Monsieur MASSON, à l'assurance de mon profond respect.

Le Président de la commission d'enquête publique

**BERTRAND
HUBY ID**
Bertrand HUBY

Signature numérique de
BERTRAND HUBY ID
Date : 2026.06.23 17:14:16
+04'00'

Annexe 11

Réponse de la DGAC du 26 juin 2026 à la demande de clarifications
de la commission d'enquête



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction du transport aérien

Pamandzi, le 26/06/2026

Délégation à la piste longue de l'aéroport de Mayotte

Affaire suivie par : Christophe Masson

christophe.masson@regis-dgac.net

Tél : 06.99.49.91.20

Le délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte

à

Monsieur le Président de la commission d'enquête
publique « piste longue de Mayotte »

Monsieur le Président,

Par courrier du 23 juin 2026, vous souhaitez avoir des éclairages sur certains éléments du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération de nouvel aéroport de Mayotte, doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

S'agissant de la pièce D du dossier « estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser », celle-ci correspond à la pièce requise par les dispositions de l'article R. 112-5, 4°, du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et, comme vous le mentionnez, n'a pas vocation à présenter le coût global de l'investissement mais uniquement le coût des acquisitions foncières dans la mesure où il s'agit d'un dossier d'enquête publique dit simplifié et que le projet n'est, à ce jour, pas établi.

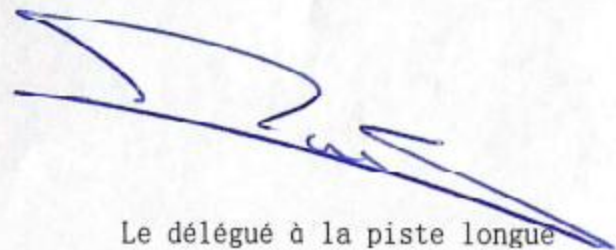
Toutefois, l'estimation du coût global de l'investissement, comprenant l'ensemble des postes de dépenses afférentes à cette opération, est mentionnée au chapitre « II.4.8 les coûts et la socio-économie » page 37 de la notice explicative du dossier d'enquête et s'élève à 1,2 milliard d'euros. Celle-ci est effectivement à comparer à l'estimation de 7 milliards d'euros du projet de piste longue sur le site de Pamandzi.

Le projet sur le site de Pamandzi prévoyait, dès le débat public de 2011, la création d'une nouvelle piste dans le lagon dite « convergente » en s'accrochant au site actuel à son extrémité sud. Ce projet permettait de répondre aux contraintes liées à la présence d'obstacles à la navigation aérienne et à une longueur de piste insuffisante pour assurer des vols directs entre Mayotte et Paris. Le mode constructif retenu à l'époque consistait à réaliser la piste sur un remblai-digue. Néanmoins, ce mode constructif n'est plus envisageable au regard des nouvelles contraintes liées à l'activité sismo-volcanique apparue en 2018 avec notamment la naissance du volcan Fani Maoré.

La prise en compte de ces nouvelles contraintes de sensibilité aux risques naturels décrites au chapitre « IV.1 Les contraintes de l'aéroport actuel » (sismicité, fragilisation des sols, risque de submersion marine, risque de tsunamis) de la notice explicative du dossier d'enquête a conduit à revoir les dispositions constructives en prévoyant, pour la moitié nord de la piste, qui est la partie la plus sensible aux risques de fragilisation des sols et de circulation d'eau, une piste posée sur une dalle sur pilotis, dotée de fondations profondes et dimensionnée pour résister aux séismes. Si un tel scénario était retenu, la nouvelle piste sur dalle serait située en surplomb de la plateforme actuelle et impliquerait d'engager des engins de chantier de grande hauteur, empêchant de respecter, dans le secteur du raccordement au taxiway, les dégagements latéraux de sécurité impératifs pour les atterrissages et les décollages des avions et obligeant ainsi à la fermeture de l'aéroport pendant 18 mois au cours du chantier.

Ces éléments et de manière générale tous les éléments relatifs à la comparaison menée entre les deux sites d'implantation potentiels de la piste longue sont synthétisés dans le dossier d'enquête, qui présente les partis envisagés et les raisons pour lesquelles le projet soumis à enquête a été retenu, en renvoyant à plus de détails vers le dossier de consultation publique menée au cours du mois de septembre 2025. Comme mentionné en page 20 du dossier d'enquête, les éléments de cette consultation (dossiers et films) sont disponibles sur le site www.pistelongue-mayotte.fr avec le dossier d'enquête lui-même.

Je me tiens à votre disposition pour tout élément complémentaire et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma profonde considération.



Le délégué à la piste longue
de l' aéroport de Mayotte
Christophe Masson

Annexe 12

Procès-verbal de synthèse des observations du 30 juillet 2026

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers, sur les communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua

Maître d'ouvrage / Pétitionnaire : État – Ministère des Transports – Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), sous-direction des aéroports, représentée par M. Christophe MASSON, délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte.

Procédure : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) « dossier simplifié », prescrite en application de l'article R.112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'article 32 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte.

1. Résumé et déroulement de l'enquête publique

1.1. Désignation de la commission d'enquête et cadre de la procédure

Par lettre enregistrée le 22 janvier 2026, le préfet de Mayotte a saisi le président du tribunal administratif de Mayotte d'une demande de désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers.

Par décision n° E26000001/97 du 19 mars 2026, le vice-président du tribunal administratif de Mayotte, magistrat délégué en matière d'enquêtes publiques, a désigné la commission d'enquête suivante :

- M. Bertrand HUBY, *président* ;
- M. Vincent MASSINON, *membre titulaire* ;
- M. Soibaha SOIDRI, *membre titulaire* ;
- Mme Nazrat MASSOUNDI, *membre suppléante*.

Le dossier soumis à enquête, constitué conformément à l'article R.112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, comprend la notice explicative (Pièce A), le plan de situation (Pièce B), le plan du périmètre délimitant les immeubles à exproprier (Pièce C) et l'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser (Pièce D), établie par la Direction régionale des finances publiques de Mayotte le 26 mars 2026 pour un montant de 63 200 610 €.

1.2. Dates, siège et conditions matérielles de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 8 juin 2026 au vendredi 24 juillet 2026 inclus, soit une durée de 47 jours.

Trois registres d'enquête ont été ouverts et tenus à la disposition du public, aux heures habituelles d'ouverture des services, dans les mairies des trois communes concernées par le périmètre de la déclaration d'utilité publique : Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua. Le dossier d'enquête a par ailleurs été mis à disposition sous format dématérialisé sur le site internet www.pistelongue-mayotte.fr, et le public a pu adresser ses observations par voie électronique à l'adresse pref976-enquete-publique@mayotte.gouv.fr.

La commission d'enquête atteste que l'enquête s'est déroulée sans incident ni trouble à l'ordre public. Elle relève toutefois, à travers plusieurs observations déposées aux registres, l'expression d'une attente forte d'information complémentaire de la part des riverains et exploitants directement concernés par le périmètre

de la déclaration d'utilité publique, ainsi qu'une demande réitérée, par plusieurs contributeurs anonymes, d'un débat public plus large sur le choix du site.

1.3. Demande de clarifications adressée au maître d'ouvrage en cours d'enquête

En cours d'instruction, après examen de la pièce D du dossier, la commission d'enquête a adressé le 23 juin 2026 à M. MASSON, délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte (DGAC), une demande écrite de clarifications portant sur deux points :

- le chiffrage comparatif global des coûts d'investissement des deux scénarios envisagés (piste convergente sur le site de Pamandzi / aéroport neuf sur le site de Bouyouni-M'Tsangamouji), ce chiffrage n'apparaissant pas de manière consolidée dans le dossier soumis à enquête ;
- la justification technique et réglementaire de l'interruption de trafic aérien de 18 mois annoncée en cas de réalisation de la piste longue sur le site de Pamandzi.

Par courrier du 26 juin 2026, la DGAC a répondu à ces deux points, indiquant que le coût global de l'opération de Bouyouni/M'Tsangamouji, mentionné au chapitre II.4.8 de la notice explicative, s'élève à 1,2 milliard d'euros, à comparer à l'estimation de 7 milliards d'euros pour le scénario de piste convergente sur le site de Pamandzi, et précisant que l'interruption de trafic de 18 mois résulte des nouvelles contraintes sismo-volcaniques apparues depuis 2018 avec l'émergence du volcan Fani Maoré, rendant nécessaire la construction d'une piste sur dalle et fondations profondes sur la moitié nord de la piste actuelle. La commission considère ces deux points comme éclaircis à ce stade.

2. Bilan quantitatif de la participation du public

Au jour de la clôture de l'enquête, la commission d'enquête a comptabilisé un total de 72 contributions, réparties selon les canaux de réception suivants :

2.1. Registres d'enquête papier tenus en mairie

- **Registre de la commune de Bandraboua** : 22 observations consignées ;
- **Registre de la commune de M'Tsangamouji** : 3 observations consignées ;
- **Registre de la commune d'Acoua** : 42 observations consignées.

Soit un total de 67 observations directement portées aux registres, dont un nombre significatif d'observations anonymes (au moins 6, réparties sur les trois communes).

2.2. Courriers et courriels adressés à la préfecture de Mayotte

Cinq contributions distinctes sont parvenues par voie électronique à l'adresse pref976-enquete-publique@mayotte.gouv.fr :

- **Association Interprofessionnelle agricole et agro-alimentaire de Mayotte (AIM)**, représentée par son président M. Laurent Guichaoua (courriel du 23 juillet 2026, avec pièce jointe) ;
- **Conseil scientifique du patrimoine naturel de Mayotte (CSPN)**, représenté par son président M. Abassi Dimassi (courriel du 19 juillet 2026, avec pièce jointe – autosaisine du 14 juillet 2026) ;
- M. Abassi DIMASSI, à titre *personnel*, botaniste, agriculteur et apiculteur, natif et résident de la commune de M'Tsangamouji (courriel du 24 juillet 2026) ;
- M. El Badawi MOHAMED (courriel du 25 juin 2026) ;
- Mme Charifa ISMAILA, copropriétaire de la parcelle AX60 (courriel du 25 juin 2026).

Il est précisé que la contribution de Mme Charifa ISMAILA a également été déposée, dans des termes similaires, au registre papier de la commune de Bandraboua (page 7), la même personne ayant ainsi utilisé les deux canaux mis à sa disposition.

2.3. Tendance générale de la participation

L'examen des registres fait apparaître une majorité d'avis favorables au projet : sur les 67 observations consignées, 52 expriment un soutien à l'implantation du nouvel aéroport à Bouyouni/M'Tsangamouji (soit environ 78 %), 8 expriment une opposition ou un avis défavorable, et 7 formulent des demandes conditionnelles, des questions ou des observations neutres (demandes d'indemnisation, d'information sur l'état des parcelles, etc.).

À l'inverse, les contributions institutionnelles et expertes reçues par voie électronique sont très majoritairement critiques : sur les cinq contributions de ce type, quatre expriment un avis défavorable ou assorti de réserves substantielles préalables à toute déclaration d'utilité publique (AIM, CSPN, M. Dimassi à titre personnel, M. El Badawi Mohamed), la cinquième (Mme Ismaila) étant favorable mais assortie d'une demande d'information particulière liée à sa situation foncière.

3. Analyse synthétique des avis et observations reçus

La commission d'enquête a procédé à un examen thématique croisé des observations déposées aux registres, des courriers et courriels reçus, ainsi que des pièces jointes techniques transmises par l'Association Interprofessionnelle agricole et agro-alimentaire de Mayotte (AIM) et par le Conseil scientifique du patrimoine naturel de Mayotte (CSPN).

3.1. Les arguments favorables au projet

Le soutien au projet, très largement exprimé dans les registres des trois communes concernées, notamment à Acoua et à Bandraboua, repose sur des arguments récurrents :

- **La résilience aux risques sismo-volcaniques** : de nombreux contributeurs (MARCEL Issoufi, SAINDOU MOHAMED notamment) soulignent la vulnérabilité de l'aéroport actuel de Pamandzi face à la remontée des eaux et aux phénomènes climatiques, et voient dans le projet de Bouyouni une réponse indispensable à cette fragilité.
- **Le désenclavement et la baisse du prix des billets** : plusieurs observations (dont celle d'ADANA ANRABIA) mettent en avant la possibilité de vols long-courriers directs vers la métropole, la stimulation de la concurrence entre compagnies aériennes et la baisse attendue du prix des billets.
- **Le développement économique et touristique** : de nombreux contributeurs d'Acoua (SAANDI Azihari dit BASILE, A ALI, DIR Domy notamment) associent le projet à la création d'emplois, au développement du tourisme et à l'attractivité du nord de Grande-Terre, ainsi qu'au désengorgement du pôle urbain de Mamoudzou-Dzaoudzi-Pamandzi.
- **La réduction des contraintes de mobilité intérieure** : plusieurs contributions (HAMIDI Tidjana, HABIBI SOILHI) évoquent la réduction des embouteillages et la moindre dépendance aux barges entre Petite-Terre et Grande-Terre.

Ce courant favorable est net à Acoua (36 avis favorables sur 42 observations) et significatif à Bandraboua (14 avis favorables sur 22 observations), tandis que les trois observations recueillies à M'Tsangamouji sont majoritairement favorables ou neutres.

3.2. Les réserves et l'opposition du monde agricole

Dans sa contribution du 23 juillet 2026, l'Association Interprofessionnelle agricole et agro-alimentaire de Mayotte (AIM) relève plusieurs insuffisances majeures du dossier soumis à enquête :

- **Absence d'évaluation de la souveraineté alimentaire** : le dossier n'analyse pas les conséquences globales, sur la capacité alimentaire du territoire, de la disparition de près de 500 hectares de terrains agricoles, naturels ou à fort potentiel agronomique.
- **Sous-estimation des conséquences sur la ressource en eau** : l'AIM demande une étude hydrologique territoriale indépendante, dans un contexte de pénurie d'eau déjà récurrente à Mayotte.

- **Absence d'analyse du marché foncier agricole** : l'AIM anticipe une hausse du prix des terres et des loyers agricoles, une accélération de la spéculation foncière et des difficultés accrues d'installation pour les jeunes agriculteurs.
- **Faisabilité non démontrée des relocalisations** : les terrains de relocalisation ne sont pas identifiés de manière exhaustive, ni leur potentiel agronomique, leur disponibilité foncière ou leur accès à l'eau. L'AIM signale également que la DGAC a demandé aux agriculteurs sinistrés par le cyclone Chido de continuer à entretenir leurs parcelles sous peine d'un barème de compensation moindre, ce qui génère une incertitude et un impact psychologique non évalués à ce jour.

En conséquence, l'AIM demande que la déclaration d'utilité publique ne puisse intervenir qu'après la réalisation de plusieurs études préalables (vulnérabilité agricole, sécurité alimentaire, hydrologie, marché foncier), la démonstration de la faisabilité effective des relocalisations, la définition d'objectifs agricoles chiffrés et opposables, et la réalisation, sous l'autorité du Préfet, d'une étude prospective indépendante sur la résilience agricole de Mayotte à l'horizon 2050.

Ces préoccupations rejoignent plusieurs observations individuelles déposées aux registres : M. AHAMADA Chadhouli Ben (Bandraboua) rappelle que le site retenu constitue l'une des plus importantes zones agricoles de Mayotte et abrite des nappes phréatiques ; M. ASSOUMANE Bacar (Acoua) qualifie le secteur de « grenier de Mayotte en alimentation et en eau » ; M. El Badawi MOHAMED, dans sa contribution du 25 juin 2026, s'oppose fermement à l'artificialisation de près de 400 hectares de terres agricoles, forestières et naturelles, qu'il considère irremplaçables sur un territoire insulaire aussi contraint.

3.3. L'avis défavorable du Conseil scientifique du patrimoine naturel de Mayotte (CSPN)

Réuni en séance plénière le 8 juillet 2026, le Conseil scientifique du patrimoine naturel de Mayotte s'est autosaisi à l'unanimité de ses membres présents pour rendre un avis sur le projet. Dans sa contribution du 14 juillet 2026, transmise à la commission le 19 juillet 2026 par son président M. Abassi Dimassi, le CSPN émet un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique, fondé notamment sur :

- **Des impacts irréversibles sur la biodiversité** : destruction de plus de 450 hectares d'habitats naturels et agricoles, mortalité d'espèces protégées endémiques, destruction d'un corridor écologique majeur identifié au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), risque de dégradation de la mangrove de Dzoumogné-Longoni et des platiers coralliens du lagon.
- **Une absence de réel intérêt public suffisamment démontré** : le CSPN estime que ni l'argument de la halte technique actuelle, ni celui du développement économique, ni celui de la saturation de l'aéroport actuel (dimensionné pour 600 000 passagers/an contre un trafic maximal observé de 387 869 passagers en 2019) ne suffisent à eux seuls à caractériser une raison impérative d'intérêt public majeur.
- **Des incompatibilités juridiques** : avec l'article L.411-2 du code de l'environnement (maintien en état de conservation favorable des espèces protégées et insuffisance de l'analyse des solutions alternatives), l'article L.163-1 (démonstration de l'absence de perte nette de biodiversité), la loi biodiversité du 8 août 2016, la loi Climat et Résilience (objectif ZAN), la Stratégie nationale bas-carbone, le PNACC-3, la Directive-cadre sur l'eau et la Convention de Nairobi relative à la protection du milieu marin de l'Afrique orientale.

M. Abassi Dimassi a par ailleurs transmis, le 24 juillet 2026, une contribution personnelle distincte, en sa qualité de botaniste, agriculteur et apiculteur natif de M'Tsangamouji, dans laquelle il s'oppose résolument au projet, rappelant les impacts déjà constatés de la construction de l'aéroport actuel sur le lagon et insistant sur la valeur agronomique exceptionnelle des terres concernées.

3.4. Situations foncières particulières et demandes d'indemnisation

Plusieurs observations, sans remettre en cause le principe du projet, appellent des réponses individualisées de la part du maître d'ouvrage :

- **Mme Charifa ISMAILA** (parcelle AX60, Dzoumogné) signale l'existence d'un projet familial d'hôtel de 12 chambres, dont un bâtiment est déjà construit, sur une parcelle intégralement comprise dans

l'emprise du projet, et sollicite des informations sur le calendrier des acquisitions et le traitement des constructions existantes.

- **M. AHAMADA SAID PAPA Assani** (parcelle AM139, M'Tsangamouji, propriété de son père) s'interroge sur l'accès à la partie résiduelle de la parcelle, dont environ 20 % serait prélevée pour l'aménagement de l'aéroport, ainsi que sur la compensation de la partie prise.
- **M. Abdou ASSANI** (parcelle n° 162, Bandraboua) revendique la propriété des plantations agricoles existantes, fait état d'un litige contentieux avec la société Mayotte Tropic, et demande à être indemnisé pour les biens existants.
- **M. BOURA Attoumane** (Bandraboua) reconnaît l'importance du projet mais demande une indemnisation pour les terrains qui le concernent.
- **M. EL-ANZIZA Ismael** (Bandraboua), opposé au projet, indique perdre un champ d'ananas et de manioc, et signale que le Syndicat des Eaux a fait passer des câbles et tuyaux sur son terrain sans recueillir son accord préalable.

3.5. Interrogations sur la méthode et le calendrier de la concertation

Plusieurs observations, notamment anonymes, déposées au registre de Bandraboua, regrettent que le dossier d'enquête ne permette pas, selon elles, un débat suffisamment ouvert avec l'ensemble des habitants concernés, quelle que soit leur sensibilité, et rappellent les perturbations aéroportuaires déjà connues par le passé. Une observation (S DAOUDOU) relativise l'urgence du projet au regard des besoins immédiats du territoire (écoles, eau, hôpitaux) dans le contexte post-cyclone Chido, tout en reconnaissant l'intérêt d'une concurrence aérienne accrue.

4. Questions et demandes de justifications adressées au maître d'ouvrage (DGAC)

Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement, la commission d'enquête communique au maître d'ouvrage les observations écrites et orales consignées dans le présent procès-verbal de synthèse et l'invite à produire, dans un délai de dix jours, un mémoire en réponse permettant de lever les neuf questions suivantes.

Question 1 : Étude de vulnérabilité alimentaire et de souveraineté alimentaire

L'AIM relève l'absence, dans le dossier soumis à enquête, de toute analyse des conséquences globales du projet sur la capacité alimentaire du territoire, alors que le projet mobilise près de 500 hectares de terrains agricoles ou à fort potentiel agronomique.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à indiquer s'il entend engager, avant toute déclaration d'utilité publique, une étude de vulnérabilité alimentaire territoriale évaluant l'évolution du taux d'autonomie alimentaire de Mayotte et les volumes de production agricole susceptibles d'être perdus, ainsi qu'à préciser le calendrier envisagé pour une telle étude.

Question 2 : Étude hydrologique territoriale indépendante et protection de la ressource en eau

L'AIM et le CSPN alertent tous deux sur les conséquences de l'imperméabilisation des sols et de la suppression du couvert végétal sur l'infiltration des eaux et la recharge des nappes phréatiques, dans un contexte de pénurie d'eau déjà structurelle à Mayotte. Ces préoccupations sont partagées par plusieurs observations du registre (AHAMADA Chadhouli Ben, ASSOUMANE Bacar, El Badawi Mohamed).

Demande : le maître d'ouvrage est invité à préciser si une étude hydrologique territoriale indépendante, intégrant les effets cumulés du projet, sera réalisée avant le démarrage des travaux, et à détailler les mesures prévues pour garantir la préservation des périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable situés à proximité de l'emprise du projet.

Question 3 : Faisabilité, calendrier et modalités de la relocalisation des exploitations agricoles

L'AIM signale l'absence d'identification exhaustive des terrains susceptibles d'accueillir les exploitations relocalisées, ainsi que l'absence de garantie sur leur potentiel agronomique, leur disponibilité foncière et leur accès à l'eau. Elle relève également que la DGAC a demandé aux agriculteurs sinistrés par le cyclone Chido de continuer à entretenir leurs parcelles, sous peine d'un barème de compensation moindre, sans leur apporter de visibilité sur une éventuelle relocalisation.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à préciser le calendrier et les modalités opérationnelles du comité de suivi des mesures agricoles institué par l'accord du 15 décembre 2025, la méthode retenue pour garantir aux exploitants relocalisés un potentiel agronomique et un accès à l'eau équivalents, ainsi que les modalités d'accompagnement des agriculteurs sinistrés par le cyclone Chido dans l'attente d'une solution de relocalisation.

Question 4 : Objectifs agricoles chiffrés et compensation collective

L'AIM demande la définition d'objectifs agricoles chiffrés, opposables et évaluables portant sur les surfaces agricoles maintenues, les volumes de production, les revenus des exploitants et les délais de mise en œuvre des compensations.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à indiquer s'il accepte de formaliser, avant la déclaration d'utilité publique, des objectifs chiffrés et opposables de compensation agricole collective, et à préciser le contenu et le calendrier de l'étude préalable agricole prévue à l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

Question 5 : Réponse aux réserves environnementales du CSPN et démonstration de l'absence de perte nette de biodiversité

Le CSPN de Mayotte a émis, le 14 juillet 2026, un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique, estimant le projet incompatible avec plusieurs dispositions du code de l'environnement (articles L.411-2 et L.163-1), la loi biodiversité du 8 août 2016, la loi Climat et Résilience, la Stratégie nationale bas-carbone, le PNACC-3, la Directive-cadre sur l'eau et la Convention de Nairobi, en raison notamment de la destruction d'un corridor écologique majeur identifié au SRCE et du risque de dégradation de la mangrove de Dzoumogné-Longoni.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à produire une réponse argumentée à chacun des points d'incompatibilité juridique et écologique soulevés par le CSPN, en particulier sur la démonstration de l'absence de perte nette de biodiversité au sens de l'article L.163-1 du code de l'environnement et sur la caractérisation d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur au sens de l'article L.411-2 du même code.

Question 6 : Justification renforcée de l'analyse des solutions alternatives

Le CSPN considère que la poursuite de l'exploitation, éventuellement optimisée, du site actuel de Petite-Terre a été écartée pour des considérations principalement économiques et techniques, sans mise en balance suffisante avec les impacts environnementaux du site de Bouyouni/M'Tsangamouji.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à compléter la comparaison environnementale entre le maintien ou l'adaptation du site de Pamandzi et l'implantation du nouvel aéroport à Bouyouni/M'Tsangamouji, en réponse aux observations du CSPN, en incluant notamment les impacts respectifs sur la biodiversité terrestre et marine, le lagon et la mangrove de Dzoumogné-Longoni.

Question 7 : Traitement de la situation particulière de la parcelle AX60 (Mme Charifa ISMAILA)

Mme Charifa ISMAILA, copropriétaire de la parcelle AX60 sur la commune de Bandraboua (Dzoumogné), a signalé, tant au registre d'enquête que par courriel du 25 juin 2026, l'existence d'un projet familial d'hôtel de 12 chambres, déjà partiellement construit, sur une parcelle intégralement comprise dans l'emprise du projet.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à préciser les modalités et le calendrier prévisionnel d'acquisition de la parcelle AX60, ainsi que le traitement indemnitaire envisagé pour les constructions et investissements déjà réalisés au titre du projet hôtelier familial.

Question 8 : Accès à la partie résiduelle et indemnisation des parcelles partiellement amputées

Plusieurs contributeurs (M. AHAMADA SAID PAPA Assani pour la parcelle AM139 à M'Tsangamouji, M. Abdou ASSANI pour la parcelle n° 162 à Bandraboua, M. BOURA Attoumane à Bandraboua) s'interrogent sur l'accès aux parties résiduelles de leurs parcelles partiellement comprises dans l'emprise du projet et sur les modalités d'indemnisation applicables.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à préciser, pour les parcelles partiellement incluses dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique, les modalités de désenclavement et d'accès aux parties résiduelles non acquises, ainsi que le principe retenu pour l'indemnisation des plantations et biens existants sur les emprises concernées, notamment lorsque des situations de litige foncier sont signalées.

Question 9 : Régularisation des servitudes de réseaux déjà implantées sans accord des propriétaires

M. EL-ANZIZA Ismael (registre de Bandraboua) indique que le Syndicat des Eaux a fait passer des câbles et tuyaux sur son champ de cultures vivrières (ananas, manioc) sans recueillir son accord préalable.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à indiquer si cette situation est liée à des travaux préparatoires de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport et, le cas échéant, à préciser les modalités de régularisation des servitudes concernées ainsi que les modalités d'indemnisation du propriétaire.

Le maître d'ouvrage est invité à retourner ses justifications écrites à la commission d'enquête publique d'ici le 10 août 2026, délai de rigueur, afin de permettre à celle-ci d'être en mesure de déposer son rapport et ses conclusions motivées dans les délais réglementaires prévus par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Fait à Mamoudzou, le 30 juillet 2026.

**BERTRAND
HUBY ID**

Signature numérique de
BERTRAND HUBY ID
Date : 2026.07.30 12:32:30
+04'00'

Bertrand HUBY

Président de la Commission d'Enquête Publique

Annexe 13

Réponse de la DGAC du 9 août 2026 aux neuf questions du procès-verbal de synthèse



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction du transport aérien

Pamandzi, le 09/08/2026

Délégation à la piste longue de l'aéroport de Mayotte

Affaire suivie par : Christophe Masson

christophe.masson@regis-dgac.net

Tél : 06.99.49.91.20

Le délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte

à

Monsieur le Président de la commission d'enquête
publique « piste longue de Mayotte »

Monsieur le Président,

Par courriel du 30 juin 2026, vous nous avez communiqué le procès-verbal de synthèse concernant l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte, doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Ce procès-verbal comprend diverses questions et demandes de justifications adressées à la direction générale de l'aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage de l'opération. Vous trouverez ci-après les réponses du maître d'ouvrage à ces différentes interrogations.

Préambule

Tout d'abord, et de manière générale, il semble important de resituer le processus de déclaration d'utilité publique en cours dans l'ensemble du dispositif de développement de l'opération.

Ce projet a fait l'objet d'un débat public suivi d'une concertation continue post débat public comprenant une consultation publique qui s'est déroulée du 2 septembre au 3 octobre 2025. Cette consultation publique a permis de donner toutes les informations relatives à la comparaison des sites d'implantation de la piste longue de l'aéroport de Mayotte et des éléments ayant conduit au choix du site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Le dossier de comparaison des sites demeure d'ailleurs accessible sur le site internet dédié au projet de la piste longue (<https://pistelongue-mayotte.fr/>).

Les chiffres de la consultation, rappelés dans le bilan de la garante de la concertation, attestent d'une large prise d'information de ces éléments par le public.

La présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, engagée à la suite de la décision ministérielle du 3 décembre 2025 sur le principe et les conditions de poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte et conformément à l'article 32 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte, est une enquête réalisée sur le fondement d'un « dossier simplifié », prescrite en application de l'article R. 112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. En effet, comme l'indique le dossier d'enquête publique,

il est nécessaire de procéder à l'acquisition des immeubles avant que le projet, qui constitue une opération d'aménagement importante, n'ait pu être établi à ce stade.

Cette enquête n'est donc pas régie par le code de l'environnement et le dossier soumis à enquête ne comporte pas l'évaluation environnementale du projet notamment.

Outre la déclaration d'utilité publique de l'opération, la réalisation du projet de nouvel aéroport est conditionnée à la délivrance d'autorisations administratives qui feront l'objet d'autres procédures dont une nouvelle enquête publique. Elle portera sur la déclaration de projet au titre du code de l'environnement et du code de l'urbanisme, sur le caractère de raison impérieuse d'intérêt public majeur, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et sur une première autorisation environnementale (loi sur l'eau, défrichement, éventuellement dérogation à la destruction d'espèces protégées, ...). Le dossier soumis à enquête comprendra notamment l'étude d'impact environnementale du projet.

La majeure partie des observations environnementales ou agricoles émises lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur le contenu du dossier qui sera présenté à enquête ultérieurement, en fin d'année 2026 ou au début de l'année 2027, selon le calendrier prévisionnel actuel de développement du projet.

Question 1 : Étude de vulnérabilité alimentaire et de souveraineté alimentaire

L'AIM relève l'absence, dans le dossier soumis à enquête, de toute analyse des conséquences globales du projet sur la capacité alimentaire du territoire, alors que le projet mobilise près de 500 hectares de terrains agricoles ou à fort potentiel agronomique.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à indiquer s'il entend engager, avant toute déclaration d'utilité publique, une étude de vulnérabilité alimentaire territoriale évaluant l'évolution du taux d'autonomie alimentaire de Mayotte et les volumes de production agricole susceptibles d'être perdus, ainsi qu'à préciser le calendrier envisagé pour une telle étude.

Question 3 : Faisabilité, calendrier et modalités de la relocalisation des exploitations agricoles

L'AIM signale l'absence d'identification exhaustive des terrains susceptibles d'accueillir les exploitations relocalisées, ainsi que l'absence de garantie sur leur potentiel agronomique, leur disponibilité foncière et leur accès à l'eau. Elle relève également que la DGAC a demandé aux agriculteurs sinistrés par le cyclone Chido de continuer à entretenir leurs parcelles, sous peine d'un barème de compensation moindre, sans leur apporter de visibilité sur une éventuelle relocalisation.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à préciser le calendrier et les modalités opérationnelles du comité de suivi des mesures agricoles institué par l'accord du 15 décembre 2025, la méthode retenue pour garantir aux exploitants relocalisés un potentiel agronomique et un accès à l'eau équivalents, ainsi que les modalités d'accompagnement des agriculteurs sinistrés par le cyclone Chido dans l'attente d'une solution de relocalisation.

Question 4 : Objectifs agricoles chiffrés et compensation collective

L'AIM demande la définition d'objectifs agricoles chiffrés, opposables et évaluables portant sur les surfaces agricoles maintenues, les volumes de production, les revenus des exploitants et les délais de mise en œuvre des compensations.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à indiquer s'il accepte de formaliser, avant la déclaration d'utilité publique, des objectifs chiffrés et opposables de compensation agricole collective, et à préciser le contenu et le calendrier de l'étude préalable agricole prévue à l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

Réponse aux questions n° 1, 3 et 4 :

Une étude préalable agricole relative au projet sera produite en application des dispositions des articles L.112-1-3 et D.112-1-18 et suivants du code rural et de la pêche maritime.

Cette étude a notamment pour objectifs d'identifier les exploitations, systèmes de production et équilibres économiques susceptibles d'être affectés et d'évaluer les incidences directes et indirectes du projet sur l'économie agricole : surfaces, emplois, potentiel économique, structuration de l'activité, sécurité alimentaire, ...

Des mesures visant à éviter et réduire ces impacts seront proposées dans cette étude ainsi que la mise en place d'un dispositif de mesures de compensation collective permettant de maintenir ou de conforter le fonctionnement de l'économie agricole locale. Les modalités de mise en œuvre de ces mesures « ERC » (éviter/réduire/compenser) agricoles seront traitées dans cette étude préalable agricole.

Sur le plan agricole, les premiers éléments d'étude permettent de relativiser d'ores-et-déjà les principales données du projet :

- à terme, la surface totale agricole et/ou naturelle prélevée (surface inférieure à 300 ha) sera inférieure à 5 % de la surface agricole utile de Mayotte, grâce à l'optimisation des emprises et à la réhabilitation agricole de la zone d'extraction de matériaux, dans le cadre de mesures d'évitement et de réduction des effets négatifs notables du projet sur l'économie agricole ;
- la relocalisation des exploitations impactées par le projet, processus progressif, nécessiterait de mobiliser environ 70 ha qui seront aménagés de manière à maintenir, voire à renforcer, la capacité productive des exploitations relocalisées, à titre de mesure de réduction ;
- à terme, la zone d'extraction de matériaux de Mlima Mahojani sera réhabilitée en zone agricole à fort potentiel rendant disponibles 69 ha pour installer des exploitations agricoles, une mesure de réduction étant prévue à cet effet ;
- le retenue collinaire créée pour les besoins du chantier sera à terme destinée à des usages agricoles.

L'ensemble des mesures envisagées permettra de répondre aux enjeux identifiés du projet en matière de réduction de son impact sur les surfaces agricoles. Elles participeront à réduire efficacement les impacts agricoles du projet, tout en générant des bénéfices économiques, sociaux et productifs concrets pour le territoire.

L'ensemble des mesures agricoles qui seront mises en œuvre sera évoqué au sein de comité de suivi des mesures agricoles institué par déclaration commune du 14 décembre 2025. Ce comité regroupe les différentes administrations déconcentrées de l'Etat concernées, l'établissement public de reconstruction de Mayotte, le département-région et des représentants du secteur agricole, dont AIM. Les modalités de fonctionnement de ce comité ont été formalisées dans une charte signée le 5 mai 2026.

L'étude préalable agricole et plus généralement l'étude d'impact du projet sera intégrée dans le futur dossier soumis à une future enquête publique comme mentionné en préambule.

Enfin, s'agissant des agriculteurs sinistrés par le cyclone Chido, la DGAC n'est pas en mesure de leur demander d'arrêter leur exploitation avant la prise de possession.

S'agissant des indemnités de destruction de cultures, elles seront calculées sur la base de l'état des lieux effectué au moment de la constatation.

Les modalités de détermination des indemnités d'éviction seront arrêtées par les services de l'Etat compétents en la matière mais ne relèvent pas du maître d'ouvrage.

Question 2 : Étude hydrologique territoriale indépendante et protection de la ressource en eau

L'AIM et le CSPN alertent tous deux sur les conséquences de l'imperméabilisation des sols et de la suppression du couvert végétal sur l'infiltration des eaux et la recharge des nappes phréatiques, dans un contexte de pénurie d'eau déjà structurelle à Mayotte. Ces préoccupations sont partagées par plusieurs observations du registre (AHAMADA Chadhouli Ben, ASSOUMANE Bacar, El Badawi Mohamed).

Demande : le maître d'ouvrage est invité à préciser si une étude hydrologique territoriale indépendante, intégrant les effets cumulés du projet, sera réalisée avant le démarrage des travaux, et à détailler les mesures prévues pour garantir la préservation des périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable situés à proximité de l'emprise du projet.

Réponse à la question n°2 :

La protection de la ressource en eau est un thème qui a été pris en compte très en amont des réflexions sur le projet de piste longue et a été examinée dans le cadre de la comparaison des sites d'implantation de la piste longue de l'aéroport de Mayotte.

S'agissant du projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, les études préliminaires ont relevé tout d'abord l'absence d'impact des emprises du projet sur les périmètres de protection de captage, et sur tout autre dispositif actuel ou futur prévu à ce jour en matière de ressource en eau.

Le maître d'ouvrage prévoit par ailleurs la mise en œuvre de mesures de collecte, de rétention et de traitement des eaux de ruissellement avant rejet dans le milieu naturel tant en phase chantier qu'en période d'exploitation.

Outre le retour des eaux dans les cours d'eau, sont également prévus des puits d'infiltration qui permettront, si nécessaire, la recharge des nappes, sachant que celles-ci se situent sous le profil de terrassement du projet.

La création d'une petite retenue collinaire prévue dans le projet permettra par ailleurs d'alimenter le chantier de réalisation du projet sans impacter la ressource en eau potable de Mayotte. Enfin des mesures compensatoires de reboisement viendront compléter le dispositif et répondre aux impacts du projet.

Les études ainsi menées seront prochainement approfondies dans le cadre tout d'abord de l'élaboration de l'étude d'impact du projet, qui comprendra une description des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet, notamment l'eau, des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres de l'utilisation des ressources naturelles, en particulier l'eau, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources et la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

L'autorisation environnementale comportera par ailleurs un volet au titre de la loi sur l'eau. Comme évoqué en préambule ces éléments seront intégrés dans le futur dossier soumis à enquête publique.

Question 5 : Réponse aux réserves environnementales du CSPN et démonstration de l'absence de perte nette de biodiversité

Le CSPN de Mayotte a émis, le 14 juillet 2026, un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique, estimant le projet incompatible avec plusieurs dispositions du code de l'environnement (articles L.411-2 et L.163-1), la loi biodiversité du 8 août 2016, la loi Climat et Résilience, la Stratégie nationale bas-carbone, le PNACC-3, la Directive-cadre sur l'eau et la Convention de Nairobi, en raison notamment de la destruction d'un corridor écologique majeur identifié au SRCE et du risque de dégradation de la mangrove de Dzoumogné-Longoni.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à produire une réponse argumentée à chacun des points d'incompatibilité juridique et écologique soulevés par le CSPN, en particulier sur la démonstration de l'absence de perte nette de biodiversité au sens de l'article L.163-1 du code de l'environnement et sur la caractérisation d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur au sens de l'article L.411-2 du même code.

Réponse à la question n°5 :

Il est précisé à titre liminaire que la compatibilité du projet aux règles et documents de planification en vigueur n'a pas à être démontrée lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée, comme en l'espèce, au titre de l'article R. 112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Compatibilité avec l'article L. 411-2 du code de l'environnement – conditions de dérogation relative aux espèces protégées

Les arrêtés interministériels pris en application des articles R. 411-1 et suivants du code de l'environnement pour fixer les listes des espèces animales et végétales à protéger n'ont pas pour objet et ne sauraient avoir pour effet d'interdire de déclarer d'utilité publique des travaux ou opérations susceptibles de porter atteinte à des espèces protégées, mais simplement de soumettre leur réalisation à une procédure d'autorisation.

La démonstration relative aux critères de dérogation relative aux espèces protégées prévus à l'article L. 411-2 du code de l'environnement ne relève pas *a fortiori* de la procédure de déclaration d'utilité publique « dossier simplifié » mais de la procédure de déclaration de projet au titre du code de l'environnement (article L. 126-1 du code de l'environnement, dans sa version issue de la loi n° 2026-403 du 26 mai 2026 de simplification de la vie économique) et surtout principalement de la demande d'autorisation environnementale qui comprendra un dossier de demande de dérogation espèces protégées comme le prévoit l'article L. 181-2 du code de l'environnement.

Le dossier de déclaration de projet développera le premier critère prévu au 4° de l'article L. 411-2 du Code de l'Environnement : la raison impérative d'intérêt public majeur. A ce titre, il convient d'ores-et-déjà de rappeler que l'intérêt public du projet repose sur un ensemble d'objectifs. Le projet vise notamment à :

- Garantir la continuité territoriale entre Mayotte et le territoire national ;
- Assurer durablement la desserte aérienne d'un territoire insulaire éloigné ;
- Renforcer la sécurité et la robustesse des opérations aériennes ;
- Répondre aux besoins des évacuations sanitaires, des missions de sécurité civile et des autres missions régaliennes ;
- Accompagner les perspectives d'évolution démographiques et économiques de Mayotte.

La justification du projet repose ainsi sur des enjeux de continuité territoriale, de cohésion nationale, de sécurité, de service public, d'aménagement et de développement du territoire.

Les dossiers d'autorisation environnementale qui se baseront sur une définition précise du projet, développeront les deux autres critères mentionnés au 4° de l'article L. 411-2 du Code de l'Environnement : l'absence de solution alternative satisfaisante et le maintien dans un état de conservation favorable des populations d'espèces protégées concernées, au regard des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. A ce stade, un état initial environnemental, comprenant notamment le recensement des espèces protégées présentes sur le site, a été réalisé lors des études de comparaison des sites d'implantation du projet et partagé avec l'ensemble des parties prenantes environnementales de Mayotte au sein du comité de suivi des études écologiques mis en place par le maître d'ouvrage. Cet état initial a permis de confirmer la possibilité d'apporter des réponses satisfaisantes à ces deux critères, au travers de l'application de la séquence Eviter-Réduire-Compenser, et d'un 1^{er} travail collaboratif pour la définition d'un programme de mesures de compensation écologique, en lien avec les effets du projet sur les espèces protégées concernées. La DGAC poursuivra le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes afin de concilier les impératifs de desserte aérienne et de continuité territoriale de Mayotte avec la préservation de son patrimoine naturel exceptionnel.

Compatibilité avec l'article L. 163-1 du code de l'environnement et la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages – absence de perte nette de biodiversité – corridor écologique majeur identifié au SRCE (schéma régional de cohérence écologique)

A l'instar des dérogations relatives aux espèces protégées, la démonstration relative à la mise en œuvre de mesures compensatoires aux atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation de l'opération, visant à une absence de perte nette de biodiversité, ne relève pas de la procédure de déclaration d'utilité publique « dossier simplifié » mais de la procédure de déclaration de projet au titre du code de l'environnement et de l'autorisation environnementale.

Les demandes d'autorisations comprendront, compte tenu de l'état d'avancement du projet, les mesures à la charge de la DGAC destinées à compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi. Ces mesures seront ainsi précisées ultérieurement, notamment à l'occasion de la délivrance des autorisations requises au titre des polices d'environnement.

Les mesures compensatoires feront l'objet d'un dimensionnement spécifique en concertation avec les services de l'État et les instances scientifiques. Leur objectif sera d'assurer une restauration durable des fonctionnalités écologiques conformément aux exigences réglementaires, et à la doctrine

ministérielle éviter, réduire, compenser. Des mesures d'accompagnement seront également proposées.

Un séminaire de 2 jours propre à la définition et la caractérisation des mesures compensatoires sur le projet s'est tenu fin mai 2026 avec les membres du comité de suivi des études écologiques. Ce séminaire a permis de confirmer la faisabilité des mesures compensatoires du projet et la présence sur le territoire mahorais de différents secteurs naturels « dégradés » écologiquement en mesure de recevoir les compensations de manière profitables tout en respectant le principe d'« additionnalité » de la doctrine Eviter Réduire Compenser.

Enfin les modalités de gestion, de suivi et d'évaluation seront précisées au fur et à mesure de l'avancement des dossiers réglementaires et des demandes d'autorisation environnementale ou de dérogation à la destruction des espèces protégées.

Il est ensuite précisé que le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), qui sera intégré au schéma d'aménagement régional en cours d'élaboration, n'est pas encore entré en vigueur. La déclaration d'utilité publique est ainsi susceptible d'être adoptée en l'absence de tout schéma régional de cohérence écologique applicable à la date de son édicton.

S'agissant des corridors écologiques identifiés au SRCE, cette problématique a également été abordée lors du séminaire de mai dernier ; elle nécessite la définition de mesures environnementales, dont de la compensation écologique. Les études environnementales ont d'ores-et-déjà identifié cet enjeu et cela va être approfondi. Le positionnement actuel des emprises de l'opération, en particulier de la plateforme aéroportuaire elle-même, qui est la plus contraignante, a tenu compte des corridors écologiques (terrestres et aquatiques) ainsi que des réservoirs de biodiversité, afin de les éviter.

Les études complémentaires préciseront le fonctionnement actuel des continuités écologiques, les dispositifs de franchissement envisagés, les mesures de restauration écologique et les modalités de suivi sur le long terme.

L'ensemble de ces dispositions sera intégré dans le dossier d'enquête mentionné en préambule. Ces informations seront portées à la connaissance du public dans le cadre d'une prochaine enquête.

Compatibilité avec la loi climat et résilience

La loi climat et résilience prévoit un objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050 (« zéro artificialisation nette » d'ici 2050).

Si l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme, tel qu'issu de l'article 192 de la loi du 22 août 2021 dite " Climat et résilience ", entrée en vigueur le 25 août 2021, assigne aux collectivités publiques, dans leur action en matière d'urbanisme, un objectif de lutte contre l'artificialisation des sols, avec une absence d'artificialisation nette à terme, cet objectif général n'est pas à lui seul opposable à la déclaration d'utilité publique.

Les objectifs progressifs d'atteinte de cet objectif seront fixés dans le futur schéma d'aménagement régional de Mayotte, conformément au troisième alinéa de l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales. A ce jour, ces objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols ne sont pas opposables à l'opération.

Néanmoins, l'opération de nouvel aéroport de Mayotte figure à l'annexe 2 de l'arrêté du 31 mai 2024 et est destinée à intégrer l'annexe 1 de ce même arrêté établissant la liste des projets d'envergure nationale ou européenne présentant un intérêt général majeur (PENE), dont la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) est prise en compte au niveau national et, à ce titre, n'est pas imputée aux territoires concernés.

Compatibilité avec la stratégie nationale bas carbone, le PNACC-3 et les objectifs climatiques de manière générale

La déclaration d'utilité publique sollicitée par la DGAC avant que le projet n'ait pu être établi, sur le fondement d'un dossier d'enquête simplifié, n'est pas soumise à une obligation de compatibilité avec la stratégie nationale bas carbone, le plan national d'adaptation au changement climatique n° 3 et les objectifs climatiques de manière générale.

L'article L. 122-2-1 du code de l'expropriation fixe des restrictions aux projets de travaux et d'ouvrages permettant de créer ou d'augmenter les capacités d'un aéroport ayant pour effet d'entraîner une

augmentation des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019. En application du II de ce même article, le projet d'aéroport de Mayotte, collectivité mentionnée à l'article 72-3 de la Constitution, n'est pas soumis à ces dispositions.

Il est par ailleurs rappelé que l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte vise à renforcer la résilience des infrastructures aéroportuaires face aux évolutions climatiques attendues et à assurer une desserte aérienne pérenne de Mayotte, en lieu et place de l'aéroport existant.

La future étude d'impact qui sera soumise à enquête publique comportera notamment une estimation des types et des quantités d'émissions attendues en matière de pollution de l'air, incluant les émissions liées aux travaux et les émissions engendrées en phase exploitation, une description des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet, notamment la santé humaine, l'air, et le climat, les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique, les mesures de réduction et les dispositions d'adaptation au changement climatique.

Compatibilité avec la directive-cadre sur l'eau et avec la convention de Nairobi – protection de l'état écologique de la mangrove de Dzoumogné-Longoni

Les études préliminaires environnementales ont pleinement identifié et intégré dans les études en cours les enjeux en matière de qualité des eaux superficielles, souterraines et marines côtières, ainsi que la protection des espaces côtiers sensibles tel que la mangrove de Dzoumogné-Longoni.

Dans le cas d'un projet tel que celui-ci comprenant d'importants terrassements, des mesures seront prises quant au contrôle des risques de pollution des matières en suspension (MES) et matières décantables grâce à la mise en œuvre et l'entretien d'ouvrages de rétention temporaires durant le chantier, puis permanents durant la phase d'exploitation. Ces mesures permettent d'éviter ainsi notamment les apports de terres en phase chantier, et les apports de pollutions en période d'exploitation, dans les cours d'eau, en arrière-mangroves, mangroves et lagon. Le projet prévoira donc notamment :

- la maîtrise des eaux de chantier ;
- des mesures de limitation des transferts de matières en suspension ;
- un phasage des travaux adapté aux périodes les moins sensibles ;
- des bassins de décantation et de dépollution temporaires et permanents ;
- des contrôles et un suivi de la qualité des eaux ;
- l'entretien des ouvrages de rétention et de dépollution.

Ces éléments seront détaillés dans les phases ultérieures, en phase de conception détaillée du projet, dans l'étude d'impact et dans les autorisations environnementales soumises ultérieurement à enquête publique.

Question 6 : Justification renforcée de l'analyse des solutions alternatives

Le CSPN considère que la poursuite de l'exploitation, éventuellement optimisée, du site actuel de Petite-Terre a été écartée pour des considérations principalement économiques et techniques, sans mise en balance suffisante avec les impacts environnementaux du site de Bouyouni/M'Tsangamouji.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à compléter la comparaison environnementale entre le maintien ou l'adaptation du site de Pamandzi et l'implantation du nouvel aéroport à Bouyouni/M'Tsangamouji, en réponse aux observations du CSPN, en incluant notamment les impacts respectifs sur la biodiversité terrestre et marine, le lagon et la mangrove de Dzoumogné-Longoni.

Réponse à la question n°6 :

Le choix du site de Bouyouni / M'Tsangamouji a fait l'objet d'une analyse comparative approfondie avec le site de Pamandzi sur un large spectre de thèmes :

- Les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement économique ;
- La desserte du site et l'impact sur l'aménagement et le développement du territoire ;
- La ressource en eau et la qualité des eaux ;
- Les risques naturels et industriels ;
- Les milieux naturels (y compris espèces et continuités écologiques) et le cadre de vie des habitants ;

- Les besoins et les ressources en matériaux ;
- Les activités humaines (agriculture, pêche) ;
- Les coûts et la socio-économie.

Le choix opéré a tenu compte de tous ces éléments, la comparaison ayant mis en évidence que tous les thèmes, à l'exception des activités humaines (impact sur l'activité agricole), étaient favorables au site de Bouyouni / M'Tsangamouji (cf dossier de comparaison et ses annexes par thèmes disponibles sur le site www.pistelongue-mayotte.fr).

Les résultats des études préliminaires comparatives menées sur les aspects environnementaux et basée sur 58 paramètres environnementaux, y compris sur les milieux terrestres et marins, (synthétisés dans l'annexe « Les milieux naturels et le cadre de vie des habitants » du dossier de concertation disponible sur le site www.pistelongue-mayotte.fr) ont mis en évidence que :

- le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est largement plus favorable pour la préservation du cadre de vie des habitants (bruit, pollution, intégration dans le paysage, patrimoine, contraintes sur l'urbanisme).
- les deux sites de Pamandzi et Bouynoui / M'Tsangamouji présentent des contraintes fortes et équivalentes sur le milieu naturel terrestre (habitats, faune et flore) ; des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pourront être mises en œuvre.
- Le site de Pamandzi présente, contrairement au site de Bouyouni / M'Tsangamouji, un impact significatif sur le milieu naturel marin. Les enjeux sur le site de Pamandzi sont forts pour la préservation de la biodiversité (tortues, dugongs, herbiers, récifs coralliens, ...) avec, au contraire du milieu naturel terrestre, des difficultés pour mettre en œuvre des mesures de compensation efficaces.

L'étude d'impact qui sera réalisée reprendra et développera ces éléments en comportant une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par la DGAC au regard des caractéristiques spécifiques du projet et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

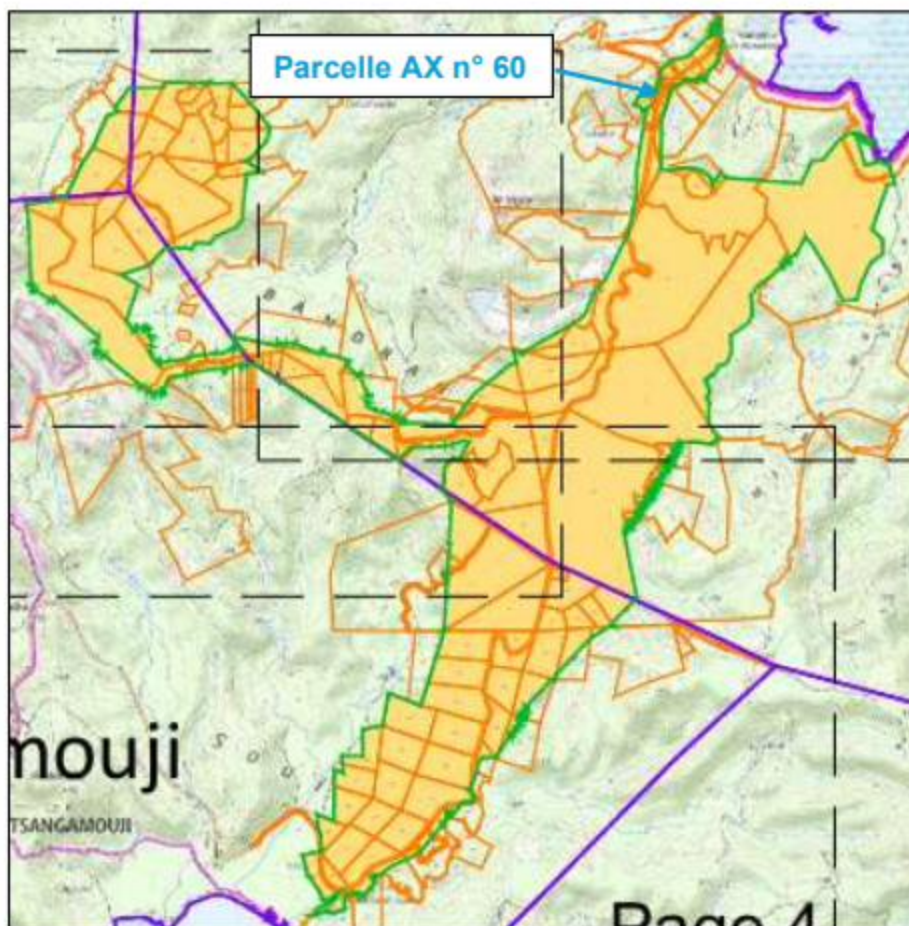
Question 7 : Traitement de la situation particulière de la parcelle AX60 (Mme Charifa ISMAILA)

Mme Charifa ISMAILA, copropriétaire de la parcelle AX60 sur la commune de Bandraboua (Dzoumogné), a signalé, tant au registre d'enquête que par courriel du 25 juin 2026, l'existence d'un projet familial d'hôtel de 12 chambres, déjà partiellement construit, sur une parcelle intégralement comprise dans l'emprise du projet.

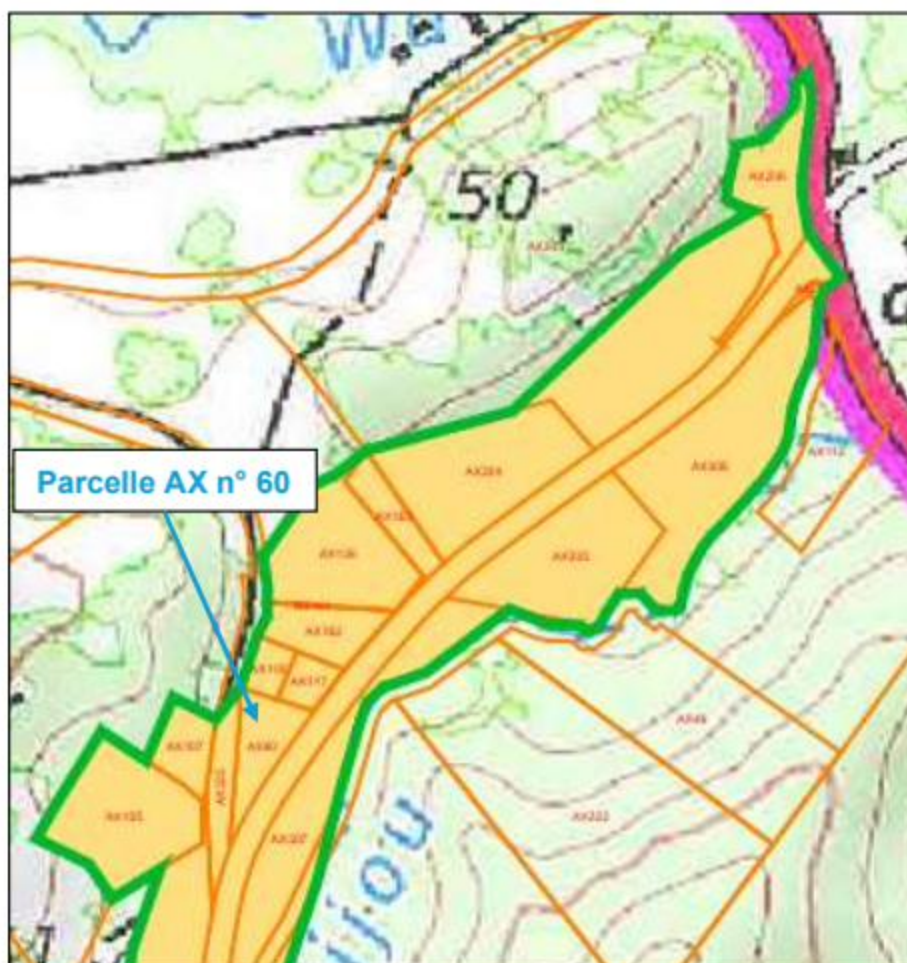
Demande : le maître d'ouvrage est invité à préciser les modalités et le calendrier prévisionnel d'acquisition de la parcelle AX60, ainsi que le traitement indemnitaire envisagé pour les constructions et investissements déjà réalisés au titre du projet hôtelier familial.

Réponse à la question n°7 :

La parcelle AX n° 60 est située dans la partie nord du projet, le long de l'avenue M'Guereza et au sein du périmètre des immeubles à exproprier.



Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, pièce C - Périmètre délimitant les immeubles à exproprier, page 1



Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, pièce C - Périmètre délimitant les immeubles à exproprier, page 3



Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, pièce C - Périmètre délimitant les immeubles à exproprier, page 3

Une rencontre sur place entre le maître d'ouvrage et plusieurs membres la famille porteuse du projet d'hôtel a eu lieu le 10 juillet 2026. La parcelle AX60 est concernée par les travaux de rétablissement de la RD2. Les études à venir de définition précise du projet de nouvel aéroport permettront de savoir si seule une portion de la parcelle AX60 évitant les travaux de bâtiment déjà engagés pourrait être acquise, à l'amiable ou par voie d'expropriation. Un nouvel échange est prévu après réalisation de ces études. L'acquisition de tout ou partie de la parcelle considérée sera réalisée selon les règles applicables en matière d'expropriation. La faisabilité du projet d'hôtel est par ailleurs liée à l'évolution du classement du terrain dans le PLU de la commune de Bandraboua, la parcelle étant aujourd'hui située en zone agricole.

Question 8 : Accès à la partie résiduelle et indemnisation des parcelles partiellement amputées

Plusieurs contributeurs (M. AHAMADA SAID PAPA Assani pour la parcelle AM139 à M'Tsangamouji, M. Abdou ASSANI pour la parcelle n° 162 à Bandraboua, M. BOURA Attoumane à Bandraboua) s'interrogent sur l'accès aux parties résiduelles de leurs parcelles partiellement comprises dans l'emprise du projet et sur les modalités d'indemnisation applicables.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à préciser, pour les parcelles partiellement incluses dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique, les modalités de désenclavement et d'accès aux parties résiduelles non acquises, ainsi que le principe retenu pour l'indemnisation des plantations et biens existants sur les emprises concernées, notamment lorsque des situations de litige foncier sont signalées.

Réponse à la question n°8 :

Si la partie résiduelle d'une parcelle à acquérir remplit l'une des conditions définies aux articles L. 242-1 à L. 242-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'exproprié pourra demander l'acquisition de l'emprise totale. Dans le cas contraire, un accès à la partie résiduelle sera assuré soit par la création d'un chemin, soit par l'intermédiaire de servitudes de passage sur des parcelles voisines.

La première étape des acquisitions foncières consiste à identifier les ayants droits (propriétaires, occupants). Dans le contexte foncier de Mayotte, cette identification est réalisée notamment par des enquêtes de terrain qui vont permettre d'identifier les éventuels conflits et, le cas échéant, de commencer à traiter des cas à l'amiable. A l'issue de ce travail d'identification, une enquête parcellaire permettra à chacun de se déclarer comme ayant droit potentiel. Les éventuels conflits seront ensuite réglés à l'amiable ou devant le juge. Un travail de régularisation foncière, pourra, selon les cas, être

engagé auprès de la commission d'urgence foncière ou du département-région. En cas de litige persistant, l'indemnité d'acquisition sera consignée et débloquée après résolution du conflit.

Question 9 : Régularisation des servitudes de réseaux déjà implantées sans accord des propriétaires

M. EL-ANZIZA Ismael (registre de Bandraboua) indique que le Syndicat des Eaux a fait passer des câbles et tuyaux sur son champ de cultures vivrières (ananas, manioc) sans recueillir son accord préalable.

Demande : le maître d'ouvrage est invité à indiquer si cette situation est liée à des travaux préparatoires de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport et, le cas échéant, à préciser les modalités de régularisation des servitudes concernées ainsi que les modalités d'indemnisation du propriétaire.

Réponse à la question n°9 :

La situation présentée n'est pas liée au projet de nouvel aéroport.

Je me tiens à votre disposition pour tout élément complémentaire et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma profonde considération.



Le délégué à la piste longue
de l'aéroport de Mayotte
Christophe Masson