



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



6^e VOLET

DOSSIER DE PRÉSENTATION

Le scénario d'aménagement – Site de Pamandzi
Octobre 2022

L'ÉTUDE DU SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT : DU DÉBAT PUBLIC AUX TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Les travaux préparatoires engagés fin 2019 sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte-Marcel Henry ont intégré l'approfondissement des deux scénarios d'aménagement (scénario 1 et scénario 2) issus du débat public de 2011.

- Le débat public de 2011 avait acté le bien-fondé de la piste longue pour améliorer la desserte aérienne de Mayotte et favoriser son développement économique et touristique mais il n'avait pas tranché sur le choix du scénario d'aménagement. En effet, les études de niveau débat public portaient sur l'opportunité du projet et les grands enjeux techniques et environnementaux. Elles n'avaient pas pour rôle de définir de manière précise les caractéristiques des ouvrages à réaliser.
- À l'issue du débat public, l'État avait donc décidé, d'une part de poursuivre le projet de piste longue, d'autre part de lancer des " études complémentaires pour les deux scénarios, afin d'en affiner la comparaison "*.

Les scénarios d'aménagement issus du débat public de 2011



• En 2013, le rapport de la Commission Mobilité 21 avait jugé le projet de piste longue non prioritaire, ce qui a ajourné le projet pendant plusieurs années. En 2018, le Plan d'action pour l'avenir de Mayotte prévoyait la poursuite du développement de l'aéroport, comprenant notamment l'étude de l'allongement de la piste.

• Cela s'est traduit par l'inscription, en 2019, d'une première enveloppe pour des travaux préparatoires sur la piste longue dans le Contrat de convergence et de transformation de Mayotte. Le Président de la République a confirmé la réalisation du projet dans son discours du 22 octobre 2019 à Mamoudzou.

• Les travaux préparatoires, destinés à définir précisément le projet de piste longue, ont été engagés dès novembre 2019 et ont donné lieu à une importante activité (voir encadré ci-dessous). Ils ont permis d'approfondir les deux scénarios d'aménagement et leur comparaison en prenant en compte l'ensemble des enjeux. Le 14 septembre 2022, le comité de pilotage du projet a acté sur ces bases le choix du scénario 2.

* " Décision du 7 mai 2012 prise par l'État sur le principe et les conditions de la poursuite du projet adaptée aux vols long-courriers de l'aéroport de Mayotte " (voir www.pistelongue-mayotte.fr, rubrique "Documentation").

À RETENIR : avec le choix du scénario d'aménagement, les travaux préparatoires sur la piste longue elle-même sont aujourd'hui achevés.

UNE FORTE MOBILISATION POUR LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

- 6 marchés passés avec des bureaux d'études publics et privés : environnement, géologie, géotechnique, socio-économie, ensemblier, concertation
- 3,2 millions d'euros (M€) engagés (État : 2,3 M€, Département de Mayotte : 0,9 M€)
- 80 à 100 personnes mobilisées
- 22 réunions de comités techniques spécialisés, associant de nombreux acteurs de Mayotte
- 1 délégué à la piste longue basé à temps plein à Mayotte
- 1 dispositif d'information et d'échanges avec le grand public : site internet pistelongue-mayotte.fr, Maison du projet à Pamandzi, etc.

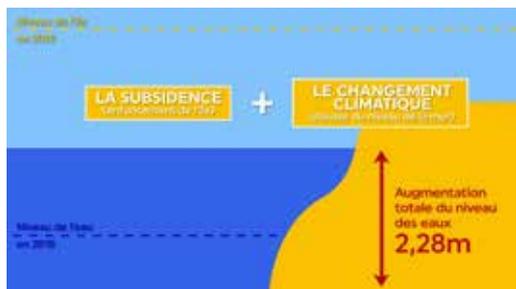
LE CHOIX DU SCÉNARIO 2

Les travaux préparatoires ont mis en lumière les contraintes techniques et environnementales des deux scénarios et les arguments qui ont conduit à retenir le scénario 2. Ils sont synthétisés ici.

LES RISQUES NATURELS

La piste longue doit être conçue pour faire face aux risques naturels : subsidence (enfoncement) de l'île, hausse du niveau de la mer (hypothèse de + 2,28 mètres d'ici à 100 ans en raison de la subsidence et du changement climatique), risques accrus de séismes et de tsunamis avec le nouveau volcan Fani Maoré*.

- ♦ La piste longue devra être surélevée et protégée par une carapace d'enrochements de volumes conséquents.
- ♦ Il est techniquement impossible de protéger le prolongement au sud du scénario 1 des tsunamis les plus importants.



La subsidence de Mayotte

La zone du scénario 1 ne pouvant pas être protégée d'un tsunami important



L'APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX

D'importants volumes de matériaux (2,5 à 3 millions de m³) sont nécessaires pour construire la piste longue : des matériaux de remblai pour la digue supportant la piste, des enrochements pour la carapace de protection et des granulats pour les ouvrages en béton et la chaussée de la piste.

- ♦ La ressource en matériaux est disponible à Mayotte sauf pour les gros enrochements qui seront remplacés par des ouvrages en béton. De nouveaux sites d'extraction doivent néanmoins être ouverts : les collines du Four à Chaux et de Labattoir sur Petite Terre pour les remblais, le site d'Hajangua sur Grande Terre pour les granulats.



À NOTER : La construction de la piste longue ne peut être engagée qu'après la création de nouvelles installations portuaires et de cheminements routiers, créés spécialement pour le transport des matériaux jusqu'au chantier. Ces installations et cheminements permettront d'utiliser le moins possible le réseau routier et ainsi de limiter la gêne pour les usagers de la route et les habitants des communes concernées.

L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE



Les impacts du scénario 1 sur les habitats et le fonctionnement écologique

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

- ♦ Les comparaisons réalisées thème par thème (milieu physique, milieu naturel marin, milieu naturel terrestre, milieu humain) montrent que l'impact du prolongement de la piste actuelle au sud dans le scénario 1 est difficilement acceptable du point de vue écologique et que le scénario 2 apparaît sur l'ensemble des thèmes globalement plus favorable.
- ♦ Les deux scénarios apportent des améliorations en termes de nuisances sonores et de qualité de l'air pour les habitants de Pamandzi.

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU SCÉNARIO RETENU

Le scénario retenu est le scénario 2 optimisé, c'est-à-dire avec une nouvelle piste convergente prenant appui sur l'extrémité sud de la piste actuelle, construite sur un remblai-digue.

SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ



Angle de convergence entre la nouvelle piste et la piste actuelle : **10°**. Cet angle entraîne la quasi-fermeture de la rade de Sandravangue dont le traitement devra faire l'objet d'une attention particulière.

Rade de Sandravangue

Situation de la rade de Sandravangue

Dimension de la piste et du remblai-digue

Largeur du remblai-digue supportant la piste : 150 mètres.



Longueur totale du remblai-digue supportant la piste, comprenant les marges de sécurité RSE (Runway Starter Extension) à chaque extrémité : 2 780 mètres.

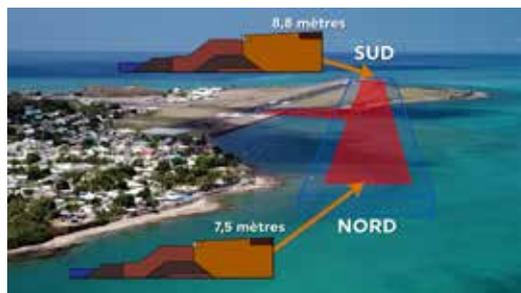
Vue en plan avec piste temporaire



Longueur de la piste : 2 600 mètres. Pour répondre aux besoins exprimés (rejoindre Mayotte et Paris sans escale) une longueur de 2 510 mètres est suffisante. Néanmoins afin de pouvoir disposer d'une piste temporaire de longueur suffisante pour assurer la continuité de l'exploitation de l'aéroport pendant les travaux de raccordement de la nouvelle piste à l'extrémité sud de la piste actuelle, la longueur définitive est portée à 2 600 mètres.

Hauteurs du remblai-digue et carapace de protection

Hauteur de la piste (surélévation nécessaire à sa protection contre les risques naturels) : 8,8 mètres à l'extrémité sud, 7,5 mètres à l'extrémité nord.



Protection du remblai-digue avec une carapace d'engrèvements (ouvrages en béton qui seront réalisés sur place).

LES PROCHAINES ÉTAPES

En 2022 et 2023 se dérouleront :

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

Les étapes seront ensuite :

- en 2024 : la finalisation du dossier d'enquête publique, intégrant notamment les résultats des études sur les installations portuaires à créer et sur les sites d'implantation alternatifs, et l'obtention des différents avis obligatoires dont ceux de l'Autorité environnementale et du Parc naturel marin de Mayotte ;
- en 2025 : le processus d'utilité publique aboutissant à la déclaration d'utilité publique ;
- en 2026 : le lancement du chantier de réalisation.



Restez informés et faites part de votre avis !



@ www.pistelongue-mayotte.fr
 Direction générale de l'Aviation civile
 La Maison du projet - Rue des Jardins - 97615 PAMANDZI

f Piste longue de l'aéroport de Mayotte

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