



## L'ÉTAT DES LIEUX : UNE PISTE INADAPTÉE AUX VOLS LONG-COURRIERS

L'exploitation d'un avion long-courrier à pleine charge et par toutes conditions météorologiques se heurte aujourd'hui à de nombreuses contraintes:

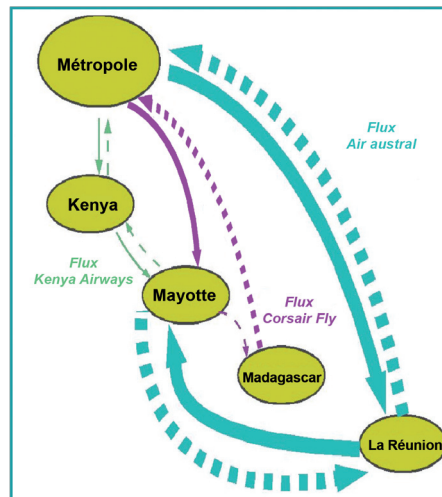
- la longueur trop courte (1930 mètres) de la piste actuelle
- la présence d'obstacles à proximité
- le souffle des réacteurs sur les habitations les plus proches

Les acheminements vers la métropole conduisent les voyageurs à devoir faire escale à la Réunion ou à Madagascar.



**Boeing 777-200LR**  
Capacité: 364 sièges

**Airbus 330-200**  
Capacité: 306 à 323 sièges



Les flux actuels entre la métropole et Mayotte

Des vols directs devraient être assurés à partir de la piste actuelle en novembre 2011 par le B777-200LR mais il ne pourra décoller avec le plein de passagers par tous temps.

### UNE CROISSANCE FORTE DU TRAFIC AERIEN

En desservant la Réunion, les Comores Madagascar, le Kenya et la métropole (via la Réunion ou Madagascar ou le Kenya), l'aéroport international de Dzaoudzi-Pamandzi se situe au 8<sup>ème</sup> rang des aéroports d'outre-mer. Sa croissance est forte: 12% par an. En 2010, ce sont 300 000 passagers qui ont été transportés.



Dessertes assurées par l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi

## LES ENJEUX DE LA PISTE LONGUE : FACILITER LES DÉPLACEMENTS ET FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Disposer d'une piste adaptée aux vols directs réguliers vers la métropole répond à différentes attentes:

- pour les habitants, associations, et touristes, il s'agit de rendre plus accessible le transport aérien (temps de vol réduit, diminution du prix). La continuité territoriale entre Mayotte et la métropole devrait être renforcée et favoriser l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes
- pour les entreprises et les retombées en termes d'emploi, cette desserte aérienne constitue un enjeu important:
  - générer un accroissement du trafic aérien
  - contribuer au développement du tourisme spécialisé (éco tourisme, plongée...)
  - faciliter le transport rapide des marchandises
  - contribuer à la création d'activités liées à l'export (filière aquaculture...)



Vue aérienne de la piste

### PRIX DU BILLET LÉGEREMENT PLUS FAIBLE QU'AUJOURD'HUI

La régularité des liaisons directes long-courriers devrait permettre de réduire les coûts et baisser les tarifs.

Cependant, le coût du kérosène représente une part importante du prix du billet.

Or celui-ci est plus élevé à Mayotte qu'à La Réunion.

Malgré la suppression de l'escale, le billet d'un vol direct ne sera pas nécessairement moins cher qu'un vol semi-direct.



Aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi

Depuis de nombreuses années, l'Etat a accompagné le développement du transport aérien à Mayotte en aménageant la piste de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi au fur et à mesure de l'évolution du trafic.

Le projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers constitue une nouvelle étape de ces aménagements. L'accroissement du trafic entre Mayotte et la métropole rend en effet possible au plan économique une desserte régulière au moyen de vols directs.



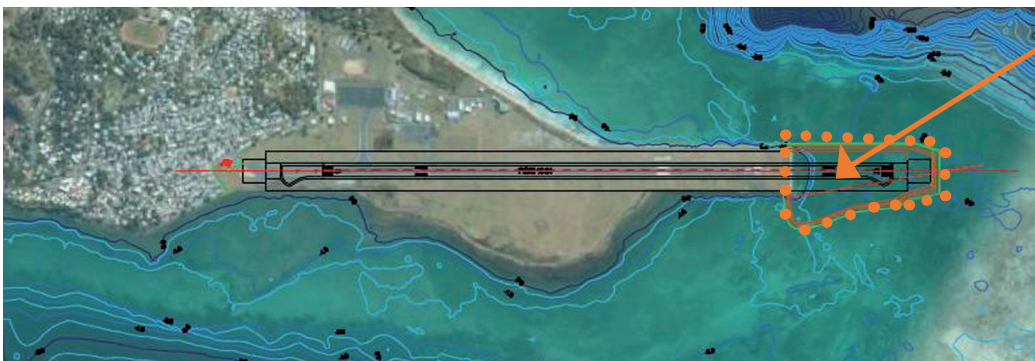
## LE PROJET : DEUX SCÉNARIOS SOUMIS AU DEBAT PUBLIC

Les études montrent qu'une longueur de piste de 2600 mètres permet des vols long-courriers directs vers l'Europe avec le plein de passagers par une large gamme d'avions gros-porteurs quelles que soient les conditions météorologiques. Une solution intermédiaire consistant à allonger dans un premier temps la piste actuelle (étape 1 du premier scénario présenté ci-dessous) améliorerait les possibilités de décollage par tous temps des avions actuels vers la métropole.

### LES SCÉNARIOS PROPOSÉS

Allongement de la piste actuelle (étape 1) puis création d'une piste convergente de 2600 m (étape 2)

#### Scénario 1 Etape 1

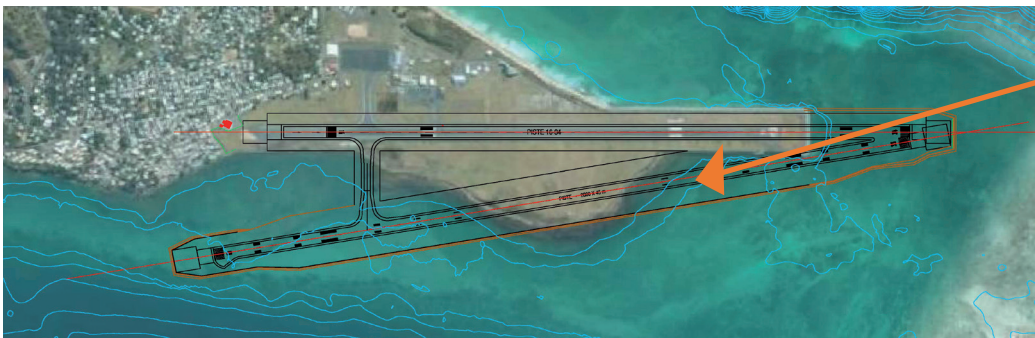


#### Etape 1: Allongement de la piste à 2310 m

Avantages:

- régularité des vols directs pour le B 777 – 200 LR, quelle que soit la météo
- vols directs pour les avions A 330 – 200, en fonction de la météo

#### Scénario 1 Etape 2



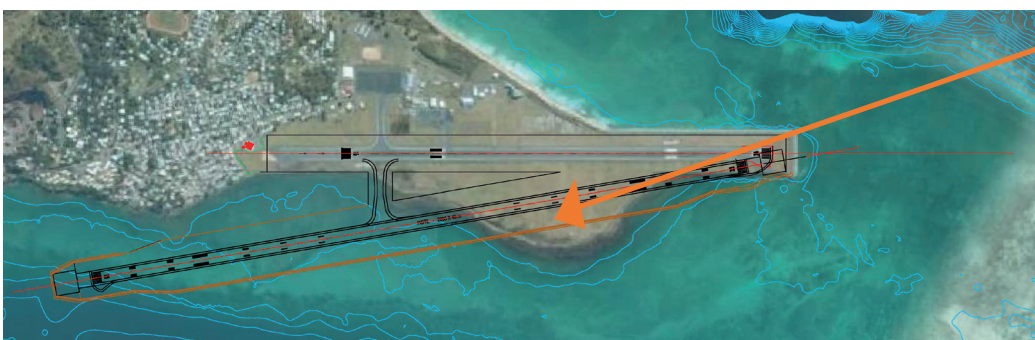
#### Etape 2: Réalisation ultérieure d'une piste convergente de 2600 m s'appuyant sur l'allongement de la piste actuelle

Avantages:

- vols directs pour les avions actuels, quelle que soit la météo
- vols directs avec des avions de plus grande capacité

Réalisation d'une piste convergente de 2600 m sans allongement de la piste actuelle

#### Scénario 2



#### La piste convergente prend directement appui sur l'extrémité sud de la piste actuelle

Avantages:

- Identiques à ceux de l'étape 2 du scénario 1

Le scénario 1 étape 2 et le scénario 2 présentent les mêmes caractéristiques :

- 2 600 m de longueur disponible au roulage pour le décollage
- pas d'obstacles pour les avions
- pas de survol des habitations de Pamandzi

#### COÛTS ESTIMATIFS 2010

Scénario 1 Etape 1 : 100 M euros HT

Scénario 1 Etape 2 : 130 M euros HT

Total : 230 M euros HT

Scénario 2 : 210 M euros HT

## LES CONTRAINTES DU PROJET : ENVIRONNEMENT ET MATÉRIAUX

La préservation de l'environnement représente un objectif important dans le projet d'aménagement de la piste.

### LIMITER LES IMPACTS SUR LE LAGON

Des travaux de remblaiement seront nécessaires pour construire la nouvelle piste. Ceci peut entraîner des impacts forts sur l'écosystème marin dans la zone concernée.

Des mesures seront prises pour éviter, réduire, voire compenser de tels impacts.

*Les espèces les plus emblématiques de la zone concernée sont les tortues et les dugongs.*

### MAITRISER LE PRELEVEMENT ET L'ACHEMINEMENT DES MATERIAUX

Les besoins de matériaux pour le remblaiement seront très importants. Les collines du Four à Chaux et de Labattoir constituent des zones potentielles de prélèvement. Des mesures seront prises pour réduire les impacts comme l'aménagement des lieux de prélèvement ou encore le choix d'un transport le plus adapté.

**Les mesures précises de protection seront définies par l'étude d'impact environnemental dans le cadre de la procédure d'enquête publique.**



Tortue verte



Dugong broutant au niveau d'un herbier (J. Wickel, 2009)

## LE DÉBAT PUBLIC ET LE CALENDRIER DU PROJET

### LA CONCERTATION DÉJÀ ENGAGÉE

Les études en cours ont fait l'objet de consultations d'experts et d'organismes ressources. Un comité de pilotage a été mis en place. Présidé par le Préfet de Mayotte, il réunit les élus, les acteurs socio-économiques et les services de l'aviation civile.

### Les étapes à venir

**2011** : débat public

**2011-2012** : études d'impact environnemental/instructions administratives et réglementaires /avant projet/enquête publique/procédure de déplacement d'espèces

**2013-2014** : projet: études techniques, environnementales et opérationnelles

**2015** : début des travaux



Réunion de concertation

Ce document synthétique présente les points clés du Dossier du Débat Public réalisé par l'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile) pour décrire le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte. Ces deux documents sont destinés aux personnes et organisations qui souhaitent réagir sur le projet et poser des questions. Chacun peut participer aux échanges que la Commission Particulière du Débat Public va animer sous différentes formes : réunions publiques, entretiens, consultations sur le site Internet.