



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile



1<sup>ER</sup> VOLET

# DOSSIER DE PRESENTATION

Les points clés du projet – *juillet 2021*

# LA PISTE LONGUE, UN OUTIL ESSENTIEL POUR MAYOTTE

Adaptée aux avions long-courriers et de grande capacité, la piste longue de l'aéroport de Mayotte permettra, par tout temps, les vols directs vers la Métropole. Elle améliorera et fiabilisera durablement la desserte de l'île. Elle jouera un rôle essentiel pour le désenclavement de Mayotte et pour son développement économique.

Mayotte est un département isolé dans l'océan Indien, situé à 1 400 km du territoire français le plus proche, l'île de La Réunion, et à 8 000 km de la Métropole. Dans cette configuration géographique particulière, la desserte aérienne joue un rôle majeur : elle est la porte d'entrée de l'île. C'est elle qui garantit la continuité territoriale et la possibilité pour les Mahorais de se déplacer en Métropole pour se former, travailler ou maintenir des liens familiaux et se déplacer vers d'autres pays.

Toutefois l'aéroport de Mayotte Dzaoudzi-Pamandzi, implanté sur Petite Terre, présente d'importantes contraintes pour l'exploitation aérienne : la longueur de sa piste (1 930 mètres) et la présence d'obstacles au nord de la plateforme (collines, pylônes, minaret, etc.) ne permettent pas de s'affranchir des aléas climatiques et génèrent des restrictions d'exploitation.

Depuis 2016, avec l'arrivée d'avions long-courriers de nouvelle génération, une liaison directe est proposée entre Mayotte et Paris. En pratique cependant, en fonction des conditions météorologiques, une escale technique a lieu dans la moitié des cas à Nairobi (Kenya), ce qui allonge significativement les temps de vol.

L'évolution des flottes d'avions n'apporte donc pas toutes les réponses : seule la construction d'une piste longue permettra de lever les contraintes actuelles et de garantir une liaison directe de qualité entre Mayotte et la Métropole.

## LES BÉNÉFICES DU PROJET

L'émergence d'une plus grande concurrence entre les compagnies aériennes, ce qui favorisera la diminution du prix du billet.

La réduction des temps de vol vers la Métropole : la liaison directe s'effectue en une dizaine d'heures, contre une quinzaine d'heures en cas d'escale à La Réunion ou à Nairobi.

La possibilité d'ouvrir de nouvelles liaisons vers de grandes métropoles mondiales.

La possibilité de développer du transport aérien de marchandises.

Ces évolutions auront des effets positifs pour l'emploi, le développement des entreprises mahoraises (nouveaux débouchés, possibilités d'exportation...), le rayonnement de Mayotte et son attractivité touristique.

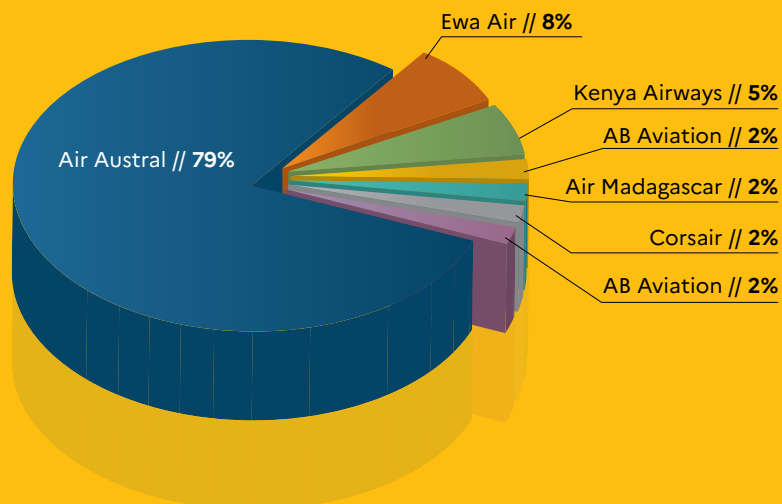


## LES DESTINATIONS DESSERVIES DEPUIS MAYOTTE



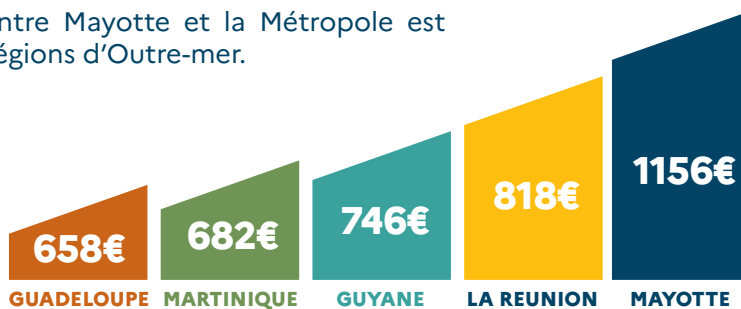
## LE TRAFIC PASSAGERS PAR COMPAGNIE EN 2020

Air Austral est la seule compagnie aérienne réalisant une liaison directe entre Mayotte et la Métropole. Des vols avec escale sont également proposés, via La Réunion par Air Austral et Corsair et via Nairobi par Kenya Airways. Air Austral représente près de 80 % du trafic passagers de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi.



## LE PRIX DU BILLET D'AVION POUR LA MÉTROPOLE DEPUIS LES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER

Le coût moyen du billet d'avion entre Mayotte et la Métropole est le plus élevé des Départements et Régions d'Outre-mer.



## LES ACTEURS DE L'AÉROPORT DE MAYOTTE

- L'État est propriétaire de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi.
- Il a confié la gestion et l'exploitation de l'aéroport à EDEIS Aéroport Mayotte pour une durée de quinze ans ; le contrat de concession a été conclu le 31 mars 2011 et prendra fin le 31 mars 2026.
- La maîtrise d'ouvrage de la piste longue est confiée à la direction générale de l'Aviation civile (DGAC).

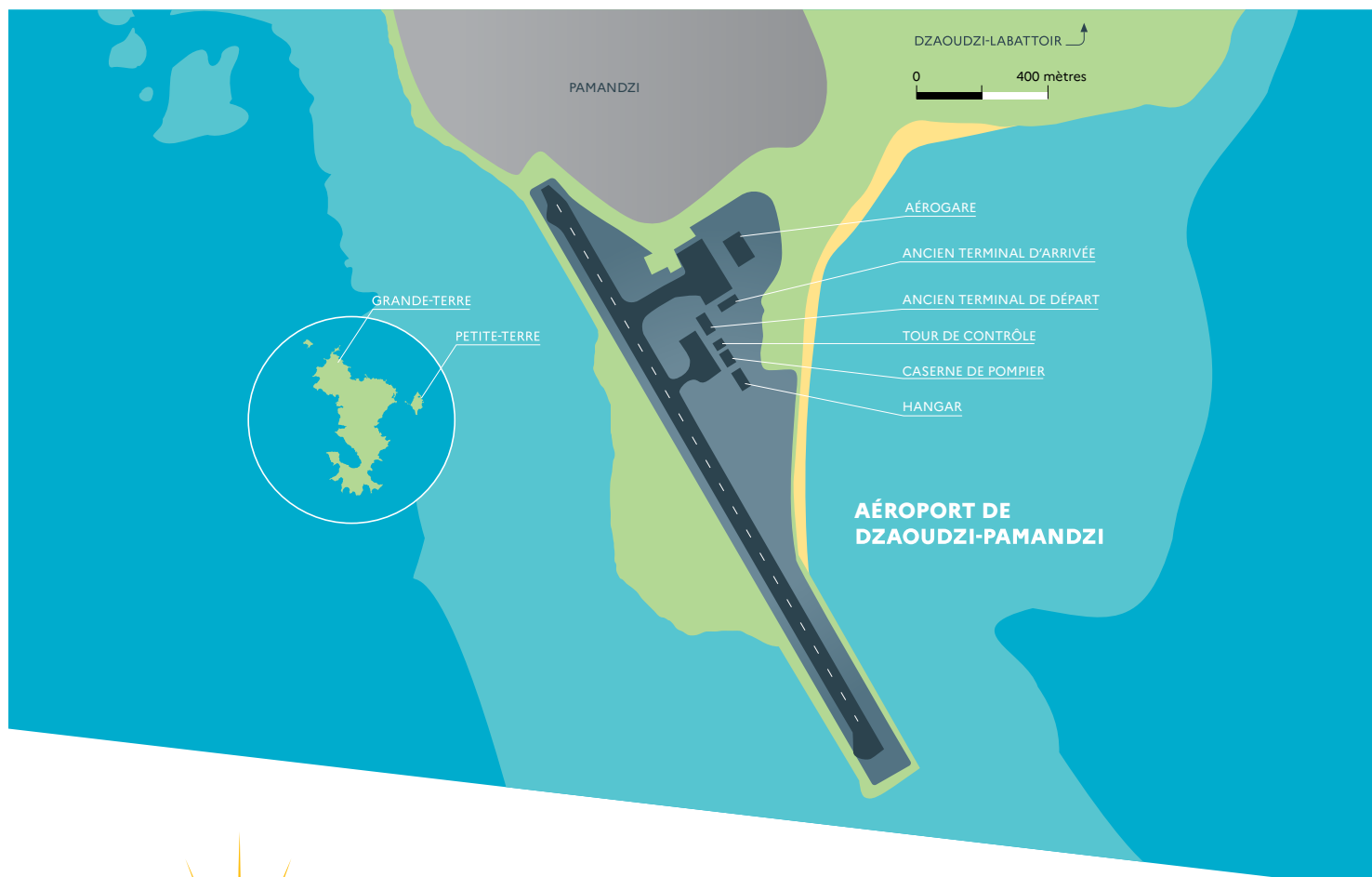
## DES INVESTISSEMENTS EN CONTINU SUR LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE

L'État aménage l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi au fur et à mesure de l'évolution du trafic. À sa demande la société concessionnaire de l'aéroport a mis en œuvre depuis 2011, pour un montant d'investissement de 55 millions d'euros :

- la nouvelle aérogare d'une capacité d'accueil de 600 000 passagers par an ;
- des travaux d'aménagement pour l'accueil de gros porteurs, en particulier l'extension de l'aire de stationnement des avions ;
- la réfection du balisage permettant les atterrissages de nuit depuis le nord de la piste ;
- un dispositif de sécurité en bout de piste, permettant de freiner l'aéronef et répondant aux exigences pour la certification européenne des aéroports.

Aujourd'hui, en complément des travaux préparatoires de la piste longue, l'exploitant installe un système d'inspection-filtrage des bagages de soute qui améliorera la sûreté sur la plateforme.

Par ailleurs un opérateur privé porte un projet hôtelier qui offrira des capacités d'accueil à proximité de l'aéroport.



# LES DÉCISIONS PRISES SUR LE PROJET

Les études réalisées pour le débat public qui s'est tenu en 2011 ont montré qu'une piste longue permet des vols long-courriers directs vers la Métropole avec le plein de passagers, par une large gamme d'avions gros porteurs et quelles que soient les conditions météorologiques. Le projet tel qu'il est préparé aujourd'hui est conforme aux résultats de ces études et aux décisions prises à l'issue du débat public.

Le débat public de 2011 a acté le bien-fondé de la piste longue pour améliorer la desserte aérienne de Mayotte et favoriser son développement économique et touristique. À l'issue du débat public, l'État a décidé de poursuivre le projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers<sup>1</sup> :

- **« par le lancement d'études complémentaires pour les deux scénarios (voir ci-contre), afin d'en affiner la comparaison » en particulier sur les sujets de l'insertion environnementale, de la provenance et de la qualité des matériaux nécessaires à la réalisation, du maintien de l'accessibilité de Mayotte durant le chantier et des coûts et des modalités de financement ;**
- **de choisir sur cette base « le scénario optimal et de préparer le dossier à soumettre à l'enquête publique » ;**
- **de déployer en parallèle « un dispositif d'information, d'échanges et de participation du public sur l'avancement du projet ».**

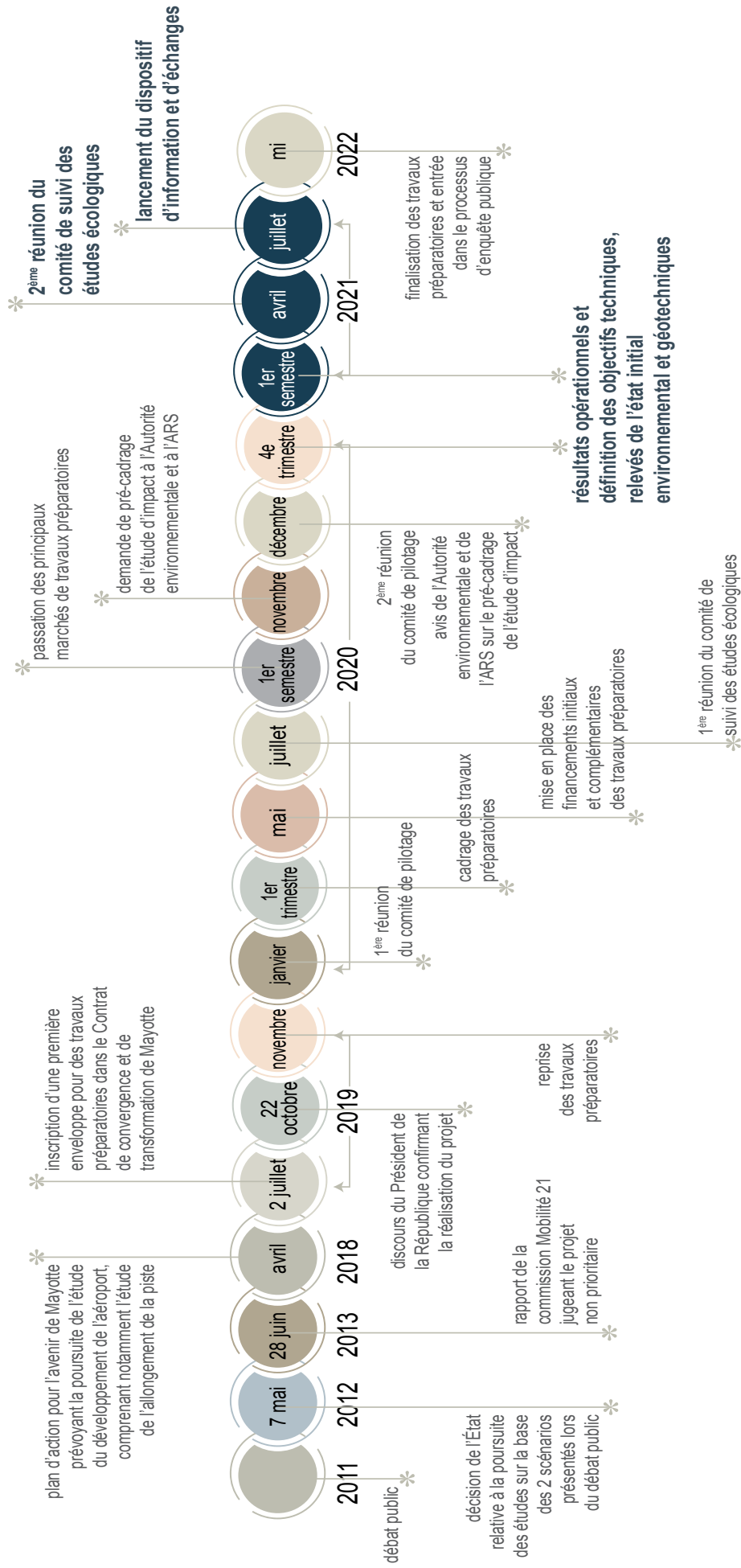
Ces décisions se sont concrétisées par l'inscription, en 2019, d'une première enveloppe pour des travaux préparatoires sur la piste longue dans le Contrat de convergence et de transformation de Mayotte. Le Président de la République a confirmé la réalisation du projet dans son discours du 22 octobre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

Conformément à la décision de l'État du 7 mai 2012, les approfondissements techniques, environnementaux et socio-économiques conduits aujourd'hui portent sur les deux scénarios issus du débat public. Différentes optimisations de ces scénarios permettent de prendre en compte l'évolution des flottes d'avions dans les dernières années, la réduction de l'impact du projet sur l'environnement et leur résilience face aux risques naturels.

<sup>1</sup> « Décision du 7 mai 2012 prise par l'État sur le principe et les conditions de la poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers de l'aéroport de Mayotte » (voir [www.pistelongue-mayotte.fr](http://www.pistelongue-mayotte.fr), rubrique « Documentation »)

# Où

## en sommes-nous ?



### Scénario 1



#### Ce scénario s'envisage en 2 étapes :

Ce scénario se caractérise par un impact de l'allongement de la piste (étape 1) sur le fonctionnement du lagon et la nécessité pour les riverains de Pamandzi et de Labattoir d'attendre la mise en œuvre de l'étape 2 pour avoir une diminution de leur exposition au bruit des avions.

### Scénario 2



#### Ce scénario se caractérise par :

La piste convergente, de 2 600 mètres, prend directement appui sur l'extrémité sud de la piste actuelle.

- une moindre emprise au sud sur le lagon qu'avec l'allongement de la piste (scénario 1, étape 1) mais davantage au nord ;
- une amélioration plus rapide des nuisances subies par les habitants de Pamandzi et de Labattoir, le nouvel axe de piste n'étant plus orienté sur les populations riveraines. Il nécessite de réaliser l'ensemble de l'investissement sans phasage.



# AUJOURD'HUI, D'IMPORTANTES ENJEUX À APPROFONDIR POUR SECURISER LE PROJET

Pour définir précisément un projet de l'importance de la piste longue, et le sécuriser techniquement et juridiquement, tous les enjeux doivent être pris en compte. Ils concernent les risques naturels, l'approvisionnement en matériaux, l'organisation du chantier et la préservation de l'environnement et du cadre de vie des habitants.



## RISQUES NATURELS

La découverte en 2019 d'un volcan sous-marin à 50 km à l'est de Mayotte a soulevé la question des risques sismiques et volcaniques pour l'ensemble de l'île. La DGAC suit de près les travaux du Réseau de surveillance volcanologique et sismologique de Mayotte créé en 2019. De plus, elle étudie la qualité du platier (plateforme sous-marine) au regard des agressions sismiques, et le risque de submersion de la piste. Les résultats de ces analyses, complétés par ceux des conséquences des cyclones et des tsunamis ainsi que du changement climatique, pourront influencer notamment sur les dispositions à prendre sur le sol support de la plateforme aéroportuaire et sur les choix de hauteur de la piste.

## APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX ET ORGANISATION DU CHANTIER

La construction de la piste longue impliquera l'approvisionnement d'importants volumes de matériaux (remblais, enrochements, matériaux élaborés pour chaussée et ouvrages en béton) qu'il est nécessaire de sécuriser dès maintenant pour éviter, le moment venu, un éventuel retard ou blocage du chantier.

L'extraction des matériaux nécessaires à ces travaux aura deux types d'incidence probable, qui sont actuellement regardés avec attention :

- sur l'environnement des sites potentiels d'extraction à Petite Terre (collines de Labattoir et du Four à chaux) mais également à Grande Terre pour l'approvisionnement des enrochements et matériaux élaborés ;
- sur les habitants qui seraient exposés aux nuisances de l'extraction ou de l'acheminement des matériaux vers le chantier (bruit, circulation routière, etc.). Le choix du transport le plus adapté jusqu'à l'aéroport reste à fixer.

Un enjeu majeur préside à l'organisation du chantier de construction de la piste longue : le maintien, tout en réalisant les travaux, des liaisons aériennes et d'une accessibilité optimale de Mayotte.

Des mesures devront également être prises pour atténuer les gênes causées par les travaux pour les riverains de l'aéroport sur Petite Terre (bruit, poussières, risques de pollution accidentelle...).

## ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

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 présentes à proximité de l'aéroport.

Les travaux de construction de la piste longue peuvent entraîner des impacts sur l'écosystème marin dans la zone concernée, caractérisée par la présence de récifs coralliens et d'espèces emblématiques comme le dugong et la tortue marine. Dans cette zone se pratiquent la pêche à pied et la plongée sous-marine.

Les enjeux terrestres sont également à prendre en compte avec attention : le milieu naturel terrestre (faune et flore) sur la plateforme aéroportuaire et dans les zones susceptibles de fournir les matériaux nécessaires à la réalisation du projet, et le cadre de vie des habitants concernés par les nuisances de l'exploitation aérienne.

## POUR BIEN PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le projet de piste longue fera l'objet d'une étude d'impact environnemental.

Le contenu de l'étude d'impact est défini dans le Code de l'environnement : l'étude d'impact identifie de manière précise, localise et hiérarchise les enjeux environnementaux ainsi que les conséquences du projet sur l'environnement. Elle présente et définit très précisément les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts à mettre en œuvre. Cette étude est obligatoire et elle est une pièce maîtresse du futur dossier d'enquête publique. Pour bien orienter l'étude d'impact, la DGAC a demandé en novembre 2020 un cadrage préalable à l'Autorité environnementale et à l'Agence Régionale de Santé (ARS). Ces cadrages contribuent à sécuriser le projet : les préconisations adressées au maître d'ouvrage par ces deux entités servent à mieux préparer et consolider l'étude d'impact, qui leur sera ensuite présentée pour avis formel.



## L'ORGANISATION DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Les travaux préparatoires sont en cours sur la piste longue. Ils concernent un large éventail de thématiques. Ils font appel à des ressources nombreuses provenant à la fois de l'expertise publique et de celle de bureaux d'études retenus sur appel d'offres. Aujourd'hui, entre 80 et 100 personnes travaillent sur le projet.



Les travaux préparatoires permettent de définir les caractéristiques optimales de la piste longue et de les sécuriser techniquement et juridiquement. L'objectif est d'aboutir, dans quelques mois, au choix d'une solution optimale sur les plans à la fois technique, environnemental et de coût.

### LES THÈMES APPROFONDIS SONT LES SUIVANTS :

- Dimension technique de la piste longue : axe de la piste, longueur, largeur, hauteur, etc. ;**
- Risques naturels (sismiques, volcaniques, cycloniques...);**
- Impacts et mesures pour l'environnement ;**
- Gisements et transports de matériaux ;**
- Organisation du chantier ;**
- Evaluation socio-économique ;**
- Précision de l'estimation des coûts, du montage juridico-financier et du calendrier de réalisation.**

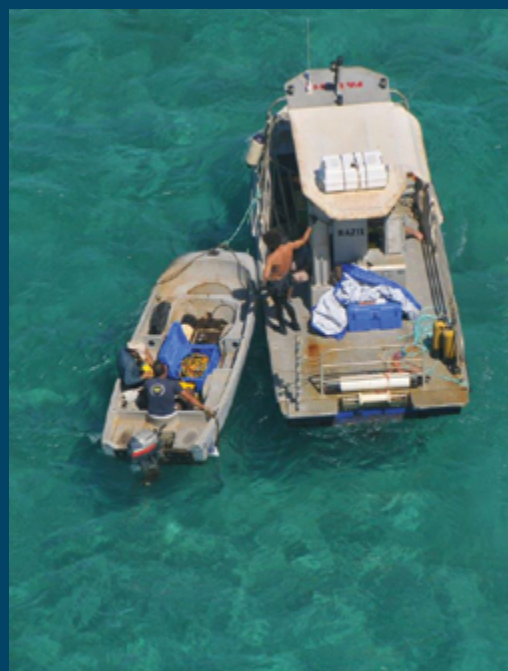
Les travaux préparatoires sont pilotés par la DGAC (sous-direction des aéroports de la direction du transport aérien), maître d'ouvrage, qui s'appuie notamment sur le Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) pour la conduite des études techniques.

## SUR LE TERRAIN !

Les sols sur lesquels reposera la piste longue, à Petite Terre, ont fait l'objet de sondages au courant du mois de mai 2021. Ils vont permettre de disposer d'une analyse précise des caractéristiques des sols : leur nature, leur composition, leur stabilité, etc. Ils ont eu lieu à la fois sur le platier (plateforme sous-marine) et à terre.



*Sondages géotechniques sur le site de l'aéroport.*



*Sondages géophysiques nautiques .*

### LES EXPERTS MOBILISÉS

4 grands marchés sont passés avec des bureaux d'études publics ou privés pour réaliser les travaux préparatoires. En complément, les analyses scientifiques relatives aux risques sismo-volcaniques sont recueillies auprès du Réseau de surveillance volcanologique et sismologique de Mayotte (RE-VOSIMA), de l'Institut de physique du globe de Paris (IPGP), du CNRS, de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) et du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM).

## MARCHÉS

**Technique** : caractéristiques de la piste longue, organisation du chantier, établissement du dossier d'enquête publique

**Environnement / étude d'impact réglementaire** : état des lieux environnemental, études hydrodynamiques, analyse des impacts et définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

**Géotechnique et géologie** : sondages, mesures et analyses des sols destinés à définir les conditions de fondation de la piste longue et d'utilisation des matériaux nécessaires à sa construction

**Socio-économie** : analyse socio-économique (coût/bénéfices des différents scénarios)

## BUREAUX D'ÉTUDES ATTRIBUTAIRES

**SETEC**, avec ACFTPERFO et TEMA, sous-traitants

**INGEROP**, avec HR Wallingford, ESPACES, MAREX et MICROPODA, sous-traitants

Assistance au maître d'ouvrage : CEREMA\*  
Prestations : LACQ BTP Services et GEOTEC, avec IDDOI et FORINTECH, sous-traitants

Assistance au maître d'ouvrage : CEREMA\*  
Prestations : SETEC

\*Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

## LA GOUVERNANCE DU PROJET

La gouvernance du projet associe les différentes parties prenantes au travers des instances suivantes :



**Le comité de pilotage** : sous la co-présidence du Préfet de Mayotte et du Président du Conseil départemental de Mayotte, ce comité rassemble les élus nationaux et locaux de Mayotte, les acteurs socio-économiques et les principales institutions locales. Il se réunit deux fois par an pour aborder les thématiques relatives aux principaux enjeux du projet et suivre son avancement.

**Le comité de suivi des études écologiques** : ce comité, composé des principaux acteurs locaux et nationaux et des associations environnementales, a pour rôle de s'assurer de l'exhaustivité et de la pertinence des études écologiques. Ses avis aident le maître d'ouvrage dans sa prise de décision.

**La concertation de suivi sur les études d'approvisionnement en matériaux** : elle a pour objectif de prendre en compte, en lien avec les parties prenantes concernées, la complexité de cette problématique à multiples facettes.

## Qui finance le projet ?

Les travaux préparatoires sont inscrits et financés dans le cadre du Contrat de convergence et de transformation de Mayotte 2019-2022. **L'État s'est engagé pour 2,3 millions d'euros et le Conseil départemental de Mayotte pour 0,9 million d'euros, soit un total de 3,2 millions d'euros.**

L'État, le Conseil départemental de Mayotte, l'Europe et le futur exploitant de l'aéroport de Mayotte seront mobilisés pour financer la réalisation de la piste longue. **Le projet a été chiffré au moment du débat public à 250 millions d'euros** ; le coût sera actualisé dans les prochains mois en fonction des caractéristiques techniques qui sont en cours de définition.



## LE SOUHAIT D'ASSOCIER LARGEMENT LE PUBLIC

La direction générale de l'Aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage, souhaite qu'une démarche d'information et d'échanges avec le public accompagne étroitement l'avancement des travaux préparatoires. L'objectif est de recueillir le maximum de questions, avis, suggestions, points d'attention, émanant de toute personne ou instance intéressée, pour améliorer au fur et à mesure le projet de piste longue.



La démarche débute en juillet 2021 par un premier temps consacré à l'information générale sur les travaux préparatoires (thématiques, organisation, etc.). Des temps d'information et d'échanges spécifiques suivront ensuite tous les deux mois, de manière à partager avec le public l'avancement et les résultats disponibles.

### **De nombreuses modalités sont prévues pour faciliter la participation de tous :**

Des modalités accessibles en continu : le site internet dédié au projet ([www.pis-telongue-mayotte.fr](http://www.pis-telongue-mayotte.fr)), comprenant un formulaire d'expression, la future Maison du Projet... ;

Des modalités mises en œuvre en complément tous les deux mois : les dossiers et les vidéos de présentation des résultats des travaux préparatoires, la Lettre d'information, des réunions publiques de proximité, des stands itinérants....

Dans un esprit d'ouverture et de dialogue, la DGAC se tiendra à l'écoute de toutes les questions sur le projet et s'engage à y apporter des réponses.

### **La garante de la concertation nommée par la Commission nationale du débat public**

La DGAC a sollicité la Commission nationale du débat public (CNDP) pour la désignation d'un garant pour la concertation sur les travaux préparatoires du projet de piste longue.

Lors de sa séance plénière du 2 septembre 2020, la CNDP a, au vu de cette saisine, pris acte de l'engagement du maître d'ouvrage de mettre en place un dispositif d'échanges avec le public et désigné Mme Renée AUPETIT garante « pour veiller à la participation et la bonne information du public pendant la phase postérieure au débat public » .

### **La garante a pour mission de veiller notamment :**

A la qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées ;

Aux caractéristiques et à la pertinence des outils d'expression du public ;

A la possibilité de poser des questions et d'obtenir des réponses appropriées de la part du maître d'ouvrage.

**La garante établit un bilan annuel sur le déroulement de la concertation, qui sera public et joint au futur dossier d'enquête publique.**



**Renée AUPETIT,**  
*garante de la concertation  
de suivi post-débat public*

Pour contacter la garante de la concertation

[renee.aupetit@garant-cndp.fr](mailto:renee.aupetit@garant-cndp.fr)

**+262 6 92 25 40 55**

### **LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC ET LES GARANTS**

La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement. Les personnalités garantes désignées par la CNDP sont neutres, indépendantes, impartiales, ne donnent pas d'avis sur le fond du projet mais facilitent le déroulement du processus de concertation.

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)



**Restez informés et faites part de votre avis !**  
**[www.pistelongue-mayotte.fr](http://www.pistelongue-mayotte.fr)**



**Direction générale de l'Aviation civile**  
Aéroport de Mayotte  
BP6  
97615 Pamandzi

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

