



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT DU NOUVEL AÉROPORT DE MAYOTTE DOTÉ D'UNE PISTE LONGUE ADAPTÉE AUX VOLS LONG-COURRIERS DANS LES COMMUNES DE BANDRABOUA, M'TSANGAMOUI ET ACOUA

CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ARTICLE R112-5
DU CODE DE L'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ
PUBLIQUE

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) « dossier simplifié » est réalisé dans le cadre de la réalisation 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 en Grande Terre, projet porté par la direction générale de l'Aviation civile (DGAC).

Le dossier comprend les pièces suivantes :

- Pièce A : notice explicative
- Pièce B : plan de situation
- Pièce C : périmètre délimitant les immeubles à exproprier
- Pièce D : estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser

Sommaire

GLOSSAIRE	7
PIÈCE A - NOTICE EXPLICATIVE.....	8
I. BENEFCIAIRE DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....	9
I.1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	10
II. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION	15
II.1. CONTEXTE DE L'OPERATION	15
II.1.1. Les objectifs de l'opération.....	16
II.1.2. Les dates clés.....	18
II.1.3. Le choix du site d'implantation de l'opération	19
II.2. SITUATION GENERALE DE L'OPERATION ET SES COMPOSANTS	23
II.2.1. Contexte géographique général du site de Bouyouni M'Tsangamouji.....	23
II.2.2. Éléments climatiques et météorologiques	25
II.2.3. Hydrographie.....	25
II.3. LES COMPOSANTS DE L'OPERATION	25
II.3.1. Documents d'urbanisme : SAR et PLU.....	27
II.4. LES ENJEUX LIES A L'OPERATION	30
II.4.1. Les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement économique	30
II.4.2. La desserte du site et l'impact sur l'aménagement et le développement du territoire ³¹	
II.4.3. La ressource en eau et la qualité des eaux.....	33
II.4.4. Les risques naturels et industriels	34
II.4.5. Les milieux naturels et le cadre de vie des habitants	34
II.4.6. Les besoins et ressources en matériaux	35
II.4.7. Les activités humaines (agriculture, pêche, tourisme et loisirs).....	35
II.4.8. Les coûts et la socio-économie	37

III. LE CHOIX DE LA DUP « DOSSIER SIMPLIFIE » ET LA NÉCESSITÉ D'AVOIR RECOURS À CETTE PROCÉDURE	38
III.1. CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE DE LA DUP « DOSSIER SIMPLIFIE »	38
III.2. LA JUSTIFICATION DU RECOURS AU DOSSIER SIMPLIFIE	39
<i>III.2.1. Le caractère important de l'opération</i>	<i>39</i>
<i>III.2.2. Une opération aux caractéristiques non encore définies</i>	<i>41</i>
<i>III.2.3. Le caractère urgent de l'acquisition des terrains</i>	<i>41</i>
III.3. LE CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE.....	42
IV. LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION.....	43
IV.1. LES CONTRAINTES DE L'AEROPORT ACTUEL.....	44
IV.2. LE SCÉNARIO DE MAINTIEN EN EXPLOITATION DU SITE ACTUEL.....	47
IV.3. LES AVANTAGES DE L'IMPLANTATION DU NOUVEL AEROPORT DE MAYOTTE SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI	48
V. CONCLUSION.....	51
VI. ANNEXES	53
PIÈCE B - PLAN DE SITUATION	54
PIÈCE C - PÉRIMÈTRE DELIMITANT LES IMMEUBLES A EXPROPRIER	56
PIÈCE D - ESTIMATION SOMMAIRE DU COÛT DES ACQUISITIONS À RÉALISER	61

Figures

Figure 1 : Les scénarios étudiés pour la création d'une piste longue entre 2011 et 2021 (SNIA, 2021).....	19
Figure 2 : Localisation des deux partis d'aménagement (source : Dossier de concertation, 2025)	20
Figure 3 : Présentation des 8 grands thèmes structurant la comparaison des deux sites envisagés (Source : Dossier de concertation, 2025).....	21
Figure 4 : Contexte géographique général du site de Bouyouni M'Tsangamouji	24
Figure 5 : Localisation de l'emprise de l'opération et emplacements prévisionnels de ses principaux composants techniques	26
Figure 6 : Potentiel de développement économique sur le site de Bouyouni M'Tsangamouji	30
Figure 7 : Temps de trajet par la route pour le site de Bouyouni M'Tsangamouji (Source : Dossier de concertation, 2025)	31

Tableaux

Tableau 1 : Synthèse de la comparaison des deux sites (Source : Dossier de concertation, 2025)	22
Tableau 2 : Surfaces de l'emprises DUP pour chaque zonage des PLUi	29

GLOSSAIRE

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

PLU : Plan Local d'Urbanisme

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

SAR : Schéma d'Aménagement Régional

SNIA : Service National d'Ingénierie Aéroportuaire



PIÈCE A - NOTICE EXPLICATIVE

I. BENEFICIAIRE DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

L'État est maître d'ouvrage du projet de nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers. Le portage de l'opération d'aménagement a été délégué à la sous-direction des aéroports de la direction du transport aérien de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). La maîtrise d'ouvrage est représentée à Mayotte par le délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte.

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 sur le projet, réalisé en interne ou par des bureaux d'études privés. Ainsi, le présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) « dossier simplifié » conforme aux dispositions de l'article R112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est déposé par :

Porteur du projet	Ministère des Transports N° SIRET : 110 060 035 00018 Adresse : 246 Boulevard Saint-Germain 75007 Paris Tél. 01.40.81.21.22	 MINISTÈRE DES TRANSPORTS <i>Liberté Égalité Fraternité</i>
Maîtrise d'ouvrage	Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC) N° SIRET : 120 064 019 00074 Adresse : 50 rue Henry Farman 75720 Paris cedex 15 Tél. 01.58.09.43.21	 direction générale de l'Aviation civile

Le projet sera déclaré d'utilité publique au bénéfice de l'État, représenté par le ministre des transports et la direction générale de l'aviation civile, service du ministère des transports.

I.1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Ce dossier d'enquête publique préalable à la DUP « dossier simplifié » se fonde sur l'article n° 32 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte¹, sur la décision ministérielle du 3 décembre 2025² (**Annexe n°2**) prise en application de l'article 33 de cette même loi et sur l'intention préalable de réaliser une opération d'aménagement et non sur un projet détaillé défini. A ce titre, il repose sur un dossier simplifié répondant aux exigences de l'article R.112-5 du code de l'expropriation. Il permet de mettre en place une politique d'anticipation foncière dans le cadre de l'opération d'aménagement du **nouvel aéroport de Mayotte, qui sera doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers, au nord-ouest de Grande Terre sur les territoires des communes de M'Tsangamouji, Bandraboua et Acoua.**

Cette opération d'aménagement comporte :

- **La création d'un aéroport complet**, adapté aux niveaux de trafic aérien dans l'avenir, doté d'une piste longue de 2 730 m ;
- **Un site d'extraction des 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 ;
- **Le réaménagement de la route départementale RD2** entre Dzoumogné (RN1) et le carrefour de Soulou (RD1) ;
- **Des zones de développement d'activités extra-aéronautiques.**

Au regard de l'importance du projet pour Mayotte et ses habitants, du souhait des acteurs locaux et de la population mahoraise d'une réalisation rapide du projet, du développement économique lié à la réalisation de ce projet et du planning prévisionnel de réalisation de l'opération imposé par l'exposition de l'aéroport actuel aux risques naturels et de submersion, le maître d'ouvrage sollicitera également de l'autorité compétente pour déclarer le projet d'utilité publique qu'elle déclare l'urgence, conformément aux

¹ *Le projet d'aéroport à Mayotte destiné à accueillir la piste longue adaptée aux vols longs-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.*

² *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 ([JORF 0285 du 5 décembre 2025](#)).*

dispositions des articles L. 232-1 et suivants et R. 232-1 et suivants du code de l'expropriation.

Il est rappelé que la DUP dite « dossier simplifié » n'est, par nature, qu'une première étape que l'Etat et les collectivités publiques peuvent emprunter dans la perspective d'une opération d'aménagement longue à mettre en place. Elle n'impose pas une expropriation ou éviction immédiate des propriétaires et occupants ni ne fait obstacle aux transferts d'activités et aux acquisitions amiables. Elle permet en revanche de maîtriser le calendrier de réalisation du projet, en envisageant et en autorisant, faute d'accord amiable, l'utilisation de cette procédure d'acquisition ou de libération des fonciers nécessaires au projet, en temps utile. Elle permet donc de prendre le temps pour la discussion et la négociation des conditions de départ des propriétaires et occupants concernés. Cependant, dans la mesure où la DUP « dossier simplifié » envisage et autorise la mise en place d'une procédure d'expropriation, elle est donc soumise à enquête publique, conformément aux dispositions de l'article L. 1 du code de l'expropriation, aux termes duquel « *L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête (...)* »..

Ainsi, dans le cadre de l'**opération d'aménagement** du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers, le dossier d'enquête préalable à la **déclaration d'utilité publique en vue d'acquérir les terrains** nécessaires à sa réalisation, **constitué conformément aux dispositions du code de l'expropriation, est présenté au public.**

L'objet de l'enquête est que l'opération présentée dans le présent dossier soit déclarée d'utilité publique à l'issue de celle-ci.

L'enquête publique préalable à la DUP est notamment régie par les articles L.110-1 à L.122-7 et à R.112-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Pour rappel, la décision d'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est prise par le préfet du département où doit se dérouler l'opération en vue de laquelle l'enquête est demandée. Au cas présent, il incombera au Préfet de Mayotte de fixer par arrêté les modalités de la procédure d'enquête publique.

Une fois le dossier d'enquête publique déposé par la DGAC à la préfecture, le préfet de Mayotte saisit le Président du Tribunal Administratif de Mayotte qui désigne un commissaire enquêteur (ou une commission d'enquête), indépendant(e) et impartial(e).

L'arrêté d'ouverture d'enquête publique précise :

- l'objet de l'enquête ;
- sa durée (qui ne peut être inférieure à 15 jours) ;

- les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet et, le cas échéant, l'adresse électronique à laquelle des observations peuvent être adressées ;
- le lieu où siègera le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête ;
- s'il en existe un, l'adresse du site internet sur lequel les informations relatives à l'enquête pourront être consultées ;
- si cela apparaît approprié, le préfet peut prévoir les moyens offerts aux personnes intéressées afin qu'elles puissent communiquer leurs observations par voie électronique ;
- éventuellement, le dépôt, dans chacune des mairies des communes qu'il désigne à cet effet d'un registre subsidiaire, à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le maire, et d'un dossier sommaire, pendant le délai et à partir de la date fixée par le Préfet.

L'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête est publié 8 jours, au moins, avant l'ouverture de l'enquête dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département. Il est ensuite rappelé dans les huit premiers jours suivant le début de celle-ci.

En tant que projet d'importance nationale eu égard à ses caractéristiques et son périmètre, l'avis d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du nouvel aéroport de Mayotte est également publié dans deux journaux à diffusion nationale huit jours avant le début de l'enquête.

En outre, huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, l'avis d'enquête est rendu public par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans chacune des communes désignées par le préfet. Elle porte au minimum sur toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu. Cette mesure de publicité peut être étendue à d'autres communes. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire et est certifié par lui (code de l'expropriation, art. R. 112-15).

Le dossier d'enquête est mis à la disposition du public, en mairie et, le cas échéant, par voie numérique, aux heures d'ouverture des services, même en l'absence du commissaire enquêteur.

Dans le cadre de l'enquête, le public formule ses observations et donne son opinion au commissaire enquêteur. Toute personne peut présenter ses observations orales ou écrites au commissaire enquêteur, favorables ou non au projet, et proposer des suggestions, voire des contre-propositions, lesquelles sont reportées sur un registre prévu à cet effet (les lettres et observations transmises, le cas échéant, par voie électronique, sont jointes au registre). Le public a aussi accès aux observations portées au registre ainsi que celles qui y sont annexées.

A l'issue de l'enquête, le ou les registres d'enquête sont clos et signés par le maire, qui en assure la transmission, dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête examine les observations recueillies et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant, s'il en fait la demande. Pour ces auditions, le président peut déléguer l'un des membres de la commission.

Dans un délai d'un mois suivant la clôture de l'enquête, le commissaire ou le président de la commission d'enquête rend un rapport et des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres assortis du rapport énonçant ses conclusions au Préfet de Mayotte, autorité chargée d'organiser l'enquête publique.

Le Préfet dresse un procès-verbal des opérations réalisées à l'issue de la clôture de l'enquête. Dans la mesure où le Préfet de Mayotte n'est pas compétent pour déclarer l'utilité publique de l'opération, il lui appartiendra, conformément aux dispositions de l'article R. 112-20 du code de l'expropriation, d'émettre un avis sur l'opération projetée lorsqu'il transmettra l'entier dossier au ministre chargé de l'aviation civile, compétent pour décider la création d'un aérodrome par arrêté (article R. 6311-1 du code des transports). Conformément aux dispositions de l'article R.6311-3 du code des transports, le décret déclaratif d'utilité publique pris en vue de recourir à une expropriation et le décret de classement pris en application de l'article R.6321-32 du même code, tiennent lieu d'autorisation de création au titre du R. 6311-1.

Le classement de l'aérodrome sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji en catégorie A, tenant lieu d'autorisation, a été prononcé par décret du 17 avril 2026 (**Annexe 3**).

À 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 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'Etat conformément aux dispositions de l'article R. 121-2, 2°, du code de l'expropriation).

La validité du décret de déclaration d'utilité publique sollicité est de 10 ans et peut être prorogée par décret en Conseil d'Etat³.

La déclaration d'utilité publique sera suivie par d'autres procédures administratives et autorisations nécessaires à la réalisation du projet, au nombre desquelles figurent notamment :

- Une enquête parcellaire, qui sera conduite en application des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et permettra de déterminer avec précision les emprises et les propriétaires concernés par l'opération ;
- Une évaluation environnementale et plusieurs autorisations environnementales, tenant lieu d'autorisation de défrichement, d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées si le risque de destruction apparaît suffisamment caractérisé au sens de l'article L. 411-2-1 du code de l'environnement, compte-tenu des mesures d'évitement et de réduction que comportera le projet de travaux ;
- Une déclaration de projet entraînant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU ou PLUiH) et l'adaptation du futur schéma d'aménagement régional ;

³ Par application des dispositions des articles L.121-4 et L.121-5 du code de l'expropriation

- L'Approbation des dossiers de création puis de réalisation d'une zone d'aménagement concerté le cas échéant
- Des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager...);
- La création de servitudes aéronautiques ;
- Une enquête au titre de classement / déclassement de voirie le cas échéant.

II. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

II.1. CONTEXTE DE L'OPERATION

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'archipel. 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 de se déplacer vers d'autres pays. Cette desserte aérienne est également essentielle pour accueillir du fret aérien, à combiner avec le fret maritime.

Toutefois l'aéroport de Mayotte Marcel Henry, situé à Pamandzi sur Petite Terre, présente d'importantes contraintes techniques et environnementales :

- la grande sensibilité du site aux risques naturels. Le site de l'aéroport de Pamandzi est devenu l'un des plus sensibles de Mayotte en termes de risques naturels depuis l'émergence en 2018, à 50 kilomètres à l'ouest de Petite-Terre, du volcan sous-marin Fani Maoré. Le volcan a conduit à un enfoncement de l'île au niveau de l'aéroport de 19 centimètres depuis le 1er juillet 2018 –renforçant ainsi le phénomène de subsidence existant, c'est-à-dire le lent enfoncement naturel de l'archipel dans le lagon (Source : dossier de consultation - 2025). Il a également conduit à la survenue de séismes réguliers, de l'ordre de 400 par mois. Le secteur situé entre 5 et 15 kilomètres à l'est de Petite-Terre (dit « du fer à cheval »), à des profondeurs de 20 à 50 kilomètres sous le fond marin, est le secteur qui concentre aujourd'hui les épencentres des séismes qui se produisent quotidiennement sur Mayotte. Ces séismes pourraient avoir des conséquences majeures car ils peuvent être à l'origine :
 - d'une fragilisation des sols sous-marins – elle se constate déjà sous la piste actuelle de l'aéroport ;
 - de glissements ou d'effondrements sous-marins au large de Petite-Terre, qui seraient eux-mêmes générateurs de tsunamis.
- la longueur de sa piste (1 930 mètres seulement)
- et la présence d'obstacles au nord de la plateforme (collines, urbanisation, etc.)

Ces contraintes ne permettent pas de s'affranchir des aléas sismo-volcaniques et climatiques et génèrent d'ores et déjà des restrictions d'exploitation de l'aéroport actuel.

La hausse du niveau des eaux autour de l'aéroport actuel, conséquence du changement climatique et de l'affaissement de l'archipel dans le contexte sismo-volcanique auquel il

est soumis, sera progressive au cours des décennies qui viennent. Elle produit des submersions régulières de la piste et de la plateforme aéroportuaire qui s'accroîtront au fil du temps et qui ont des effets sur la structure de la piste et sur son exploitation. La piste de l'aéroport connaît déjà aujourd'hui des épisodes de submersions marines. Elle n'est alors plus praticable, ce qui conduit à l'annulation ou au report de vols. Les prévisions réalisées dans les études montrent **qu'à partir de 2035 l'aéroport présentera de très grosses difficultés d'exploitation en raison de la récurrence de ces submersions.**

Le scénario de maintien en exploitation de l'aéroport actuel (rehaussement de la piste, sans piste longue) n'apparaît pas viable au regard des contraintes qu'il engendre, notamment pour la continuité de la desserte de Mayotte (fermeture de l'aéroport pendant 18 mois lors des travaux), ainsi qu'au regard de sa sensibilité aux risques naturels, dont la fragilisation des sols, et de son exposition à des risques non quantifiables et non maîtrisables.

Seule la construction d'une piste longue, résiliente aux risques naturels, permettra de lever les contraintes actuelles et de garantir une liaison directe de qualité et continue entre Mayotte et la métropole ou d'autres territoires.

II.1.1. Les objectifs de l'opération

L'opération vise en premier lieu à améliorer et fiabiliser durablement la desserte de l'archipel. Elle jouera un rôle essentiel pour le désenclavement de Mayotte, dans le cadre de la politique nationale de continuité territoriale prévue par l'article [L. 1803-1](#) du code des transports, et pour son développement économique.

L'opération permettra de garantir par tout temps, hors quelques rares événements météorologiques tels que les cyclones, les vols directs vers la métropole.

Elle permettra d'augmenter les distances de décollage et donc l'exploitation de l'aéroport avec des avions de plus grande capacité, qui pourront être utilisés à pleine charge de passagers, de fret et de carburant.

En cas de développement de l'activité, elle permettrait aussi à des avions cargo (dédiés au transport de marchandises) réalisant du cabotage (acheminement de marchandises entre des aéroports rapprochés) dans l'océan Indien, de faire escale à Mayotte.

Ainsi, en résumé, l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte, sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji :

- Permettra de réduire les temps de vols, de garantir la continuité de la desserte aérienne de Mayotte, et de l'améliorer tant pour les habitants que pour son approvisionnement par le fret aérien

- Améliorera la desserte de l'aéroport pour la grande majorité des habitants de Mayotte qui résident sur Grande Terre (89% des habitants)⁴
- Contribuera à l'émergence d'une plus grande concurrence entre les compagnies aériennes, ce qui favorisera la baisse du prix du billet ;
- Donnera la possibilité d'ouvrir de nouvelles liaisons aériennes internationales ;
- Donnera la possibilité de développer du transport aérien de marchandises, dans la soute des vols passagers.

Ces évolutions auront également des effets positifs pour l'emploi, le développement des entreprises mahoraises (nouveaux débouchés, possibilités d'exportation...), le rayonnement de Mayotte et son attractivité touristique⁵.

⁴ Voir Dossier de comparaison et les conclusions de l'enquête passager de 2023 notamment

⁵ Voir également le dossier de consultation disponible sur www.pistelongue-mayotte.fr pour le détail de la comparaison des sites, l'annexe 1 pour la synthèse du débat public, et l'annexe 2 pour la synthèse des fondements de la décision de principe de poursuite du projet de piste longue sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji

II.1.2. Les dates clés

- **Du 27 juin 2011 au 29 juillet 2011 et du 9 septembre 2011 au 11 décembre 2011** : Réalisation du débat public relatif au projet de piste longue ;
- **7 mai 2012** : Décision de l'État relative à la poursuite du projet par le lancement d'études complémentaires sur les bases de 2 scénarios sur le site actuel de l'aéroport présentés lors du débat public ;
- **22 octobre 2019** : Discours du Président de la République lors de sa visite à Mayotte confirmant la réalisation du projet
- **Novembre 2019** : Reprise des études préalables ;
- **2 septembre 2020** : À la suite de la saisine de la Direction générale de l'aviation civile, la Commission nationale du débat public désigne Renée Aupetit comme garante de la concertation de suivi post-débat public ;
- **Juillet 2021** : Lancement du dispositif d'information et d'échanges en continuité du débat public de la piste longue à Mayotte ;
- **2022** : Résultats successifs des études préalables sur le site de Pamandzi et résultats des nouvelles analyses sur les sites d'implantation possible de la piste longue ;
- **Décembre 2022** : Rapport du conseil d'orientation des infrastructures incluant le projet dans les scénarios de programmation des infrastructures ;
- **2023 - 2024** : Études complémentaires et de comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji ;
- **21 avril 2025** : Annonce du Président de la République lors de sa visite à Mayotte de la sélection du site de Bouyouni / M'Tsangamouji comme site préférentiel d'implantation de la piste longue ;
- **Aout 2025** : Loi de programmation pour la Refondation de Mayotte n° 2025-797 du 11 août 2025 ;
- **Du 2 septembre au 3 octobre 2025** : Consultation du public relative à la comparaison des 2 sites d'implantation et à la justification du choix du site de Grande Terre ;
- **30 octobre 2025** : Rapport final de la garante de la CNDP concernant la consultation du public et plus généralement la concertation de suivi post-débat public ;
- **3 décembre 2025** : Décision ministérielle sur l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte ;
- **17 avril 2026** : décret n°2026-296 de classement de l'aérodrome de Bouyouni / M'Tsangamouji en catégorie A.

Le rapport final de la garante de la CNDP du 30 octobre 2025, la décision ministérielle du 3 décembre 2025 et le décret n°2026-296 du 17 avril 2026 sont joints en annexes.

II.1.3. Le choix du site d'implantation de l'opération

En 2021, à la suite des recommandations de l'Autorité Environnementale et au regard de l'évolution des phénomènes vulcano-sismiques sur Petite Terre, des risques naturels ou climatiques et des impacts environnementaux et socio-économiques, une nouvelle analyse de sites d'implantation alternatifs a été réalisée (voir figure ci-après).



Figure 1 : Les scénarios étudiés pour la création d'une piste longue entre 2011 et 2021 (SNIA, 2021)

En 2022, c'est à l'occasion de cette nouvelle analyse de sites d'implantation que le site de Bouyouni M'Tsangamouji a été jugé potentiellement favorable, bien que le périmètre identifié se situe dans une zone comptant un nombre significatif d'emprises agricoles. L'analyse ainsi réalisée en 2022 concluait que seuls les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji devaient alors être envisagés à ce stade et que des études complémentaires (portant notamment sur les activités agricoles, les milieux naturels, le besoin de foncier, la géotechnique – étude des sols –, les déplacements et la socio-économie), étaient nécessaires pour consolider ou invalider ces premières conclusions et comparer ces deux sites entre eux.

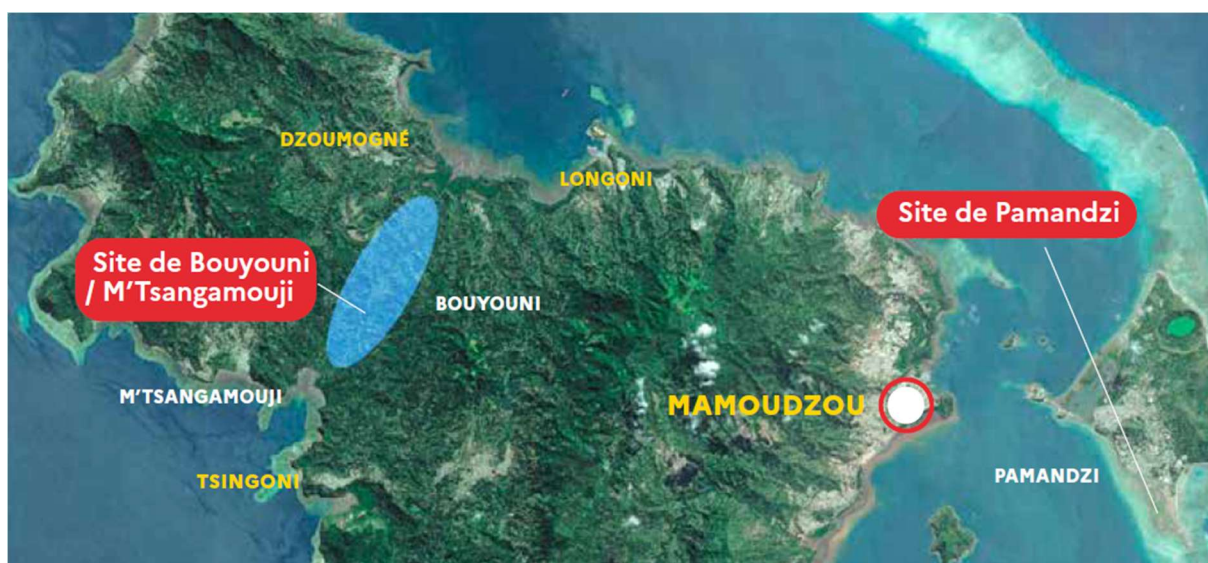


Figure 2 : Localisation des deux partis d'aménagement (source : Dossier de concertation, 2025)

Entre 2023 et 2025, les deux partis d'aménagement de l'aéroport actuel (site de Pamandzi) et de Bouyouni M'Tsangamouji, ont fait l'objet d'études techniques et environnementales préliminaires. Ces premiers éléments ont permis de comparer les contraintes et les enjeux sur chaque site⁶. Ce chapitre présente les résultats de cette comparaison.

La comparaison des deux sites a été faite sur chacun des thèmes suivants :

- **Les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement économique ;**
- **Les coûts et la socio économie ;**
- **Les activités humaines ;**
- **La desserte du site, l'impact sur l'aménagement et le développement de Mayotte ;**
- **Les milieux naturels et le cadre de vie de la population ;**
- **Les besoins, les ressources en matériaux ;**
- **Les risques naturels et industriels ;**
- **La ressource en eau et la qualité des eaux.**

L'illustration suivante du dossier de concertation présente quelques détails supplémentaires sur chaque thématique.

⁶ Dossier de consultation disponible sur www.pistelongue-mayotte.fr



Figure 3 : Présentation des 8 grands thèmes structurant la comparaison des deux sites envisagés (Source : Dossier de concertation, 2025)

La comparaison des sites, montre que tous les thèmes, à l'exception des activités humaines (impact sur l'activité agricole, mais pour lequel des mesures seront mises en œuvre), sont favorables au site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Cette comparaison détaillée des sites est disponible à l'adresse suivante www.pistelongue-mayotte.fr

La synthèse de cette analyse est la suivante :

	SITE DE PAMANDZI	SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI
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 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	●	●

● ● ● ● ● Des effets positifs aux effets négatifs

Tableau 1 : Synthèse de la comparaison des deux sites (Source : Dossier de concertation, 2025)

Au regard de son coût (7 milliards d'euros) et des contraintes qu'il engendre sur la continuité de la desserte aérienne du territoire mahorais (notamment la fermeture de l'aéroport pendant 18 mois au cours des travaux), l'aménagement de la piste longue sur le site de Pamandzi n'apparaît pas viable.

Cette comparaison technique et environnementale a donc orienté la maîtrise d'ouvrage, parmi les partis envisagés, vers la réalisation de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji au nord-ouest de Grande Terre eu égard notamment à son insertion dans l'environnement

II.2. SITUATION GENERALE DE L'OPERATION ET SES COMPOSANTS

Ce chapitre permet d'appréhender les principaux éléments géographiques du site de Bouyouni M'Tsangamouji et de localiser ses principaux composants techniques.

II.2.1. Contexte géographique général du site de Bouyouni M'Tsangamouji

L'opération d'aménagement du nouvel aéroport sur le site de Bouyouni M'Tsangamouji est située au nord-ouest de Grande Terre sur les territoires des communes de Bandraboua, M'Tsangamouji et Acoua.

Le site est marqué par une configuration en presqu'île cernée au nord par le Mont Dziani Bolé. Vers l'intérieur, un vaste plateau descend en pente douce vers la route départementale 2 (RD2), reliant la Baie de Soulou à la Baie de Longoni. Ce secteur est principalement composé d'agroforêts ou « jardins Mahorais », recouvrant une très grande partie du site mais aussi de l'île, se confondant avec les espaces naturels.

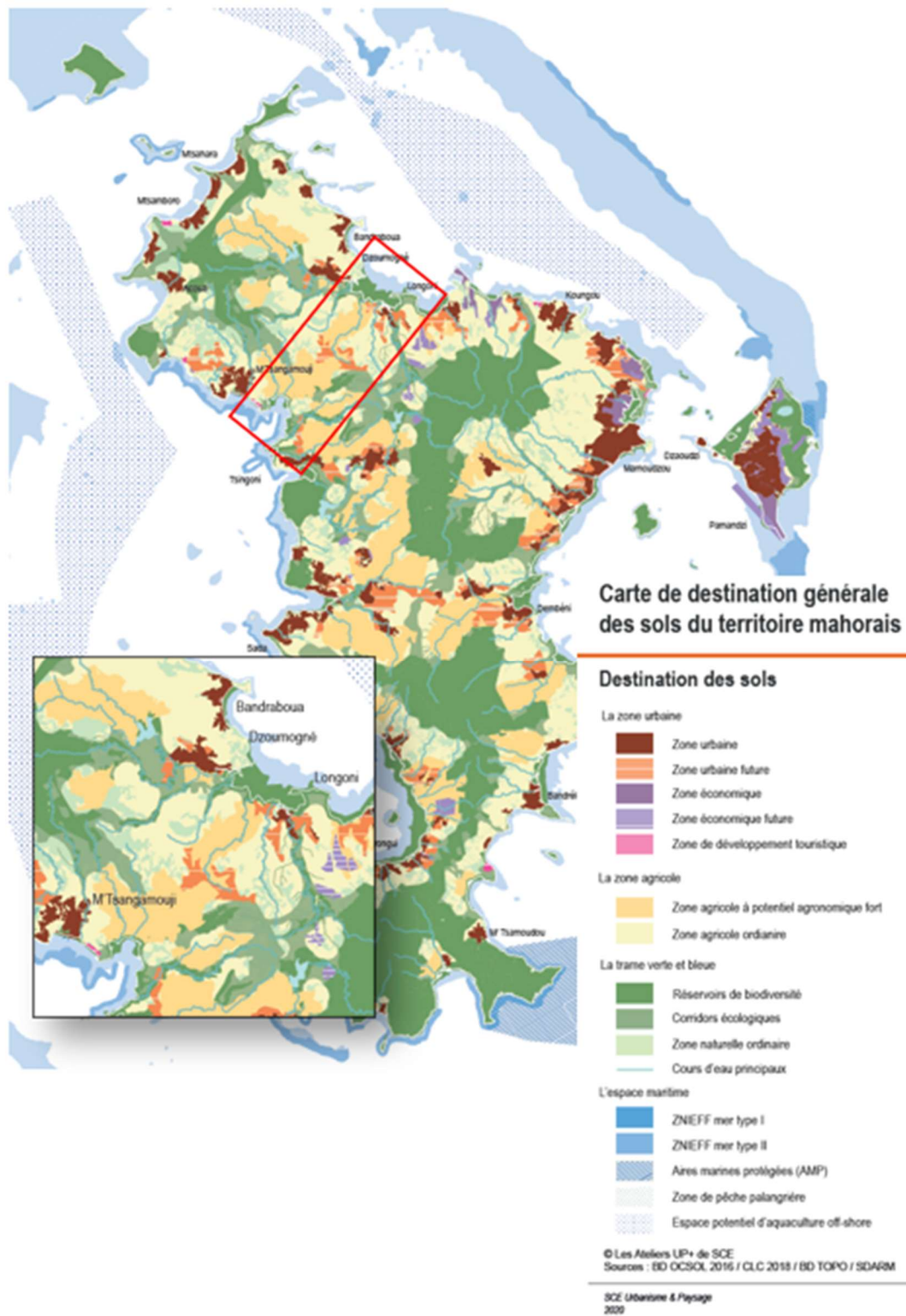


Figure 4 : Contexte géographique général du site de Bouyouni M'Tsangamouji
(extrait du projet de SAR)

II.2.2. Éléments climatiques et météorologiques

Mayotte possède un climat tropical humide caractérisé par de faibles variations de températures, des précipitations abondantes, avec deux saisons marquées : une saison humide (été austral) et une saison sèche (hiver austral).

L'analyse des données météorologiques disponibles pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji confirme que l'orientation envisagée de la piste du nouvel aéroport est adaptée aux conditions locales. L'analyse des vents dominants montre que les composantes de vent traversier restent faibles et ne présentent pas de contraintes significatives pour la sécurité ou l'opérabilité. Les conditions défavorables, telles que piste mouillée concomitante à des températures élevées et un vent nul, sont rares et n'affectent pas la disponibilité globale.

En résumé, le projet d'aéroport répond aux exigences opérationnelles et ne présente pas de limitations majeures liées aux éléments climatiques ou météorologiques.

II.2.3. Hydrographie

L'hydrographie est un élément structurant du site Bouyouni M'Tsangamouji. En périphérie de l'opération d'aménagement, il peut être compté environ 14 km de linéaire de cours d'eau permanents et 20 km de cours d'eau intermittents. Dans l'emprise de la réserve foncière, il est identifié 3 cours d'eau : le Mroni Haouala, le Mro Wa Bizijou et le Mro Wa Maouni.

II.3. LES COMPOSANTS DE L'OPERATION

Les composants de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport sont les suivants :

- Plateforme aéroportuaire : piste longue de 2 730 mètres et ses infrastructures associées (voies de circulation avions, aire de trafic, aérogare passagers et fret, parc automobile, bloc technique, etc) ;
- Déviation de la RD2 : modification du tracé et aménagement de la RD2 sur l'intégralité de son tracé, nécessaires à l'aménagement de la plateforme aéroportuaire ;
- Site d'extraction de matériaux : site de Mlima Mahojani pour l'extraction des matériaux nécessaires à la réalisation du projet, à proximité de la plateforme aéroportuaire ;
- Chemin d'accès au site d'extraction : aménagement d'une voie agricole existante en voie de chantier pour le transport des matériaux ;
- Deux zones d'activités extra-aéronautiques : accueil d'activités tertiaires variées, telles que des bureaux, des services ou des logements ;

- Retenue collinaire : située dans le vallon de Mro Wa Maouni, elle a notamment pour but d'assurer l'alimentation en eau pour le process complet du chantier de l'aéroport.

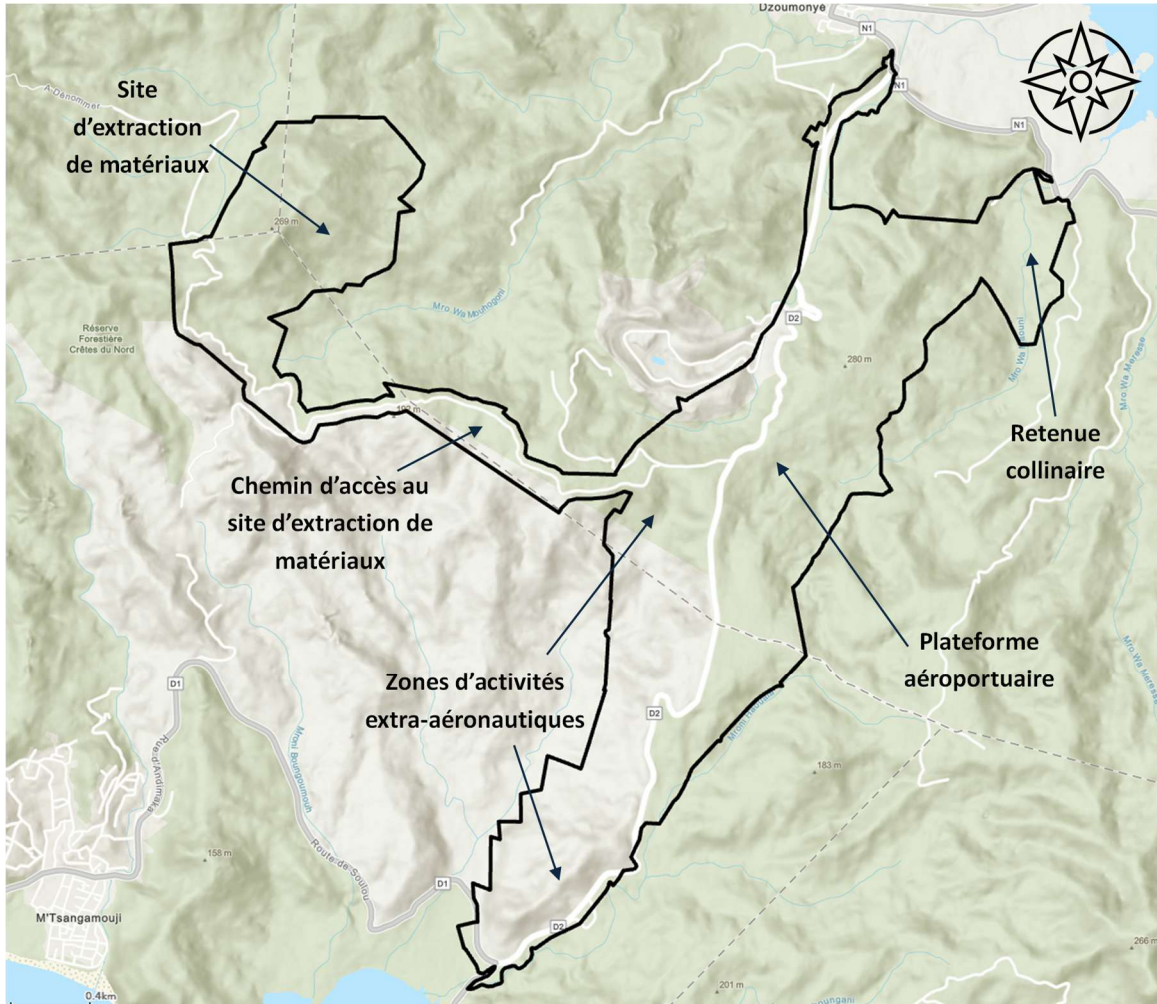


Figure 5 : Localisation de l'emprise de l'opération et emplacements prévisionnels de ses principaux composants techniques

Précisions quant à la déviation de la RD2 :

Le nouveau tracé pour la RD2 intégrera les enjeux suivants :

- assurer la liaison avec l'aéroport ;
- minimiser l'impact sur l'environnement ;
- rétablir tous les liens existants avec les autres axes routiers et les chemins agricoles ainsi qu'avec l'installation de stockage de déchets de Dzoumogné ;
- être le plus proche possible de la future plateforme aéroportuaire pour profiter des travaux la concernant et en particulier pour mutualiser les terrassements et les ouvrages de franchissement des cours d'eau ;

- respecter les distances de sécurité par rapport à la future piste longue et les servitudes aéronautiques associées ;
- organiser les travaux de manière à ne pas interrompre la circulation sur la RD2 et réduire le plus possible la gêne pour les usagers de la route départementale.

II.3.1. Documents d'urbanisme : SAR et PLU

► Compatibilité de l'opération avec le SAR de Mayotte

Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de Mayotte est en cours d'élaboration et a fait l'objet d'une déclaration d'intention par délibération du conseil départemental n° 2018.00085 du 24 avril 2018.

La stratégie de développement multipolaire et de rééquilibrage du territoire figurant dans le projet de SAR, dite stratégie « Équilibre territorial, émergence de nouvelles polarités et résilience de l'espace mahorais », a été validée par délibération du conseil départemental n° DL_AP2024_0047 du 9 avril 2024.

En cas d'incompatibilité du futur SAR avec la réalisation de l'opération d'aménagement de nouvel aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, une procédure d'adaptation via une déclaration de projet prévue à l'article [L. 4433-10-5](#) du code général des collectivités territoriale sera mise en œuvre dans les conditions définies par l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme.

L'actuel projet de SAR prévoit 6 objectifs stratégiques pour l'aménagement de Mayotte à l'horizon 2050 :

- Rééquilibrer l'armature territoriale
- Proposer un nouveau modèle d'urbanisation mahorais
- Réorganiser la mobilité mahoraise, initier une nouvelle pratique de l'île pour tous les usagers
- Un territoire au service de ses habitants
- Créer les conditions d'un développement économique endogène
- Définir les conditions de préservation et de mise en valeur des espaces naturels, aquatiques et maritimes

L'opération d'aménagement du nouvel aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji s'inscrit parfaitement dans les volontés de rééquilibrage du territoire mahorais et d'essor d'un territoire multipolaire portées par le projet SAR.

Sa situation et sa fonction de porte d'entrée de Mayotte garantissent une cohérence avec le développement du pôle supérieur du centre-ouest (Sada-Chiconi-Ouangani-Tsingoni). Il favorise la création de logements et le développement du tourisme dans ce secteur. En

synergie avec le port de Longoni, il participe au souhait de Mayotte de devenir un hub économique régional au débouché du canal du Mozambique.

Elle permet une redistribution des trafics, moins concentrés sur Mamoudzou et son agglomération, tout en s'inscrivant dans les grands projets de déplacements du Plan global transports et déplacements et du projet de SAR. Avec l'aéroport implanté sur Grande-Terre, l'accès est facilité pour le plus grand nombre d'habitants en préservant davantage les espaces à forte valeur environnementale, en réduisant les expositions aux risques naturels de l'aéroport, en limitant les impacts sur les habitations (bruit notamment) et avec la possibilité d'intégrer, dès la conception, les attendus du développement durable. Il résulte de l'ensemble de ces éléments que l'opération de nouvel aéroport s'inscrit favorablement dans les orientations environnementales du projet de SAR.

► **Compatibilité de l'opération avec les PLUi des intercommunalités concernées par l'opération d'aménagement**

Les communes de Bandraboua et Acoua, concernées par le projet aéroportuaire sont soumises aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux et la commune de M'Tsangamouji est soumise au plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat (PLUi-H) de la Communautés de Commune du Centre-Ouest. Plus particulièrement :

- Le territoire de la commune de Bandraboua est couvert par un plan local d'urbanisme approuvé le 13 novembre 2010 ;
- Le territoire de la commune d'Acoua est couvert par un plan local d'urbanisme approuvé le 28 décembre 2010 et modifié le 16 juin 2023 ;
- Le territoire de la commune de M'Tsangamouji est soumis au PLUi-H de la Communautés de commune du Centre-Ouest approuvé le 13 juillet 2023.

L'élaboration du PLUi du Grand Nord de Mayotte, qui concernera les communes de Bandraboua et Acoua, a été prescrite le 16 juillet 2021. Ce document de planification est en cours d'élaboration.

L'emprise totale de la DUP, d'une surface totale de 470,7 hectares, est située dans différents types de zonage et majoritairement sur des zones agricoles. **Après déclaration d'utilité publique, et une fois le projet établi dans l'ensemble de ses composantes, une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sera menée via une déclaration de projet** prévue par les dispositions des articles L. 153-54, R. 153-13 et R. 153-17 du code de l'urbanisme.

Tableau 2 : Surfaces de l'emprises DUP pour chaque zonage des PLUi

Zonage PLU	% Surface au sein de l'emprise DUP
A : zone agricole	78,0 %
N : zone naturelle	21,6 %
U : zone urbanisée	0,4 %

II.4. LES ENJEUX LIES A L'OPERATION

II.4.1. Les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement économique

► Longueur de piste

Sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji, il est prévu une piste d'une longueur de 2 730 mètres à la mise en service du nouvel aéroport, avec la possibilité d'aller au-delà, si nécessaire dans l'avenir, moyennant toutefois de lourds investissements. Cette piste longue est un atout pour faciliter l'accueil des avions gros porteurs et pour développer le fret aérien. Elle permet d'accueillir sans contrainte l'Airbus A330-900 Néo (exploité actuellement par Corsair – 352 sièges passagers), l'Airbus A350-1000 (480 sièges passagers), le Boeing 787-9 (276 sièges passagers) et le Boeing 777-300 ER (442 sièges passagers).

Cette piste longue permettra de :

- Réduire les temps de vol
- Accroître la concurrence entre compagnies ce qui favorisera la baisse du prix du billet
- Donner la possibilité
 - d'ouvrir de nouvelles liaisons aériennes internationales
 - de développer le transport aérien de marchandises dans la soute des vols passagers ou au moyen d'avions cargos faisant escale à Mayotte

► L'adaptation de la plateforme aéroportuaire au trafic

Avec la création d'un nouvel aéroport complet, le site de Bouyouni / M'Tsangamouji permet de disposer d'une plateforme possédant un grand potentiel d'adaptation à la croissance du trafic, qui va au-delà de la prévision de 1,2 million de passagers aériens par an à moyen-long terme.

► Le potentiel de développement économique

Des surfaces importantes peuvent être mobilisées autour de la plateforme aéroportuaire, dans les villages voisins et notamment en synergie avec le port de Longoni situé sur le territoire de la commune de Kongou (20 à 25 hectares à la mise en service et plus de 100 hectares mobilisables à long terme).

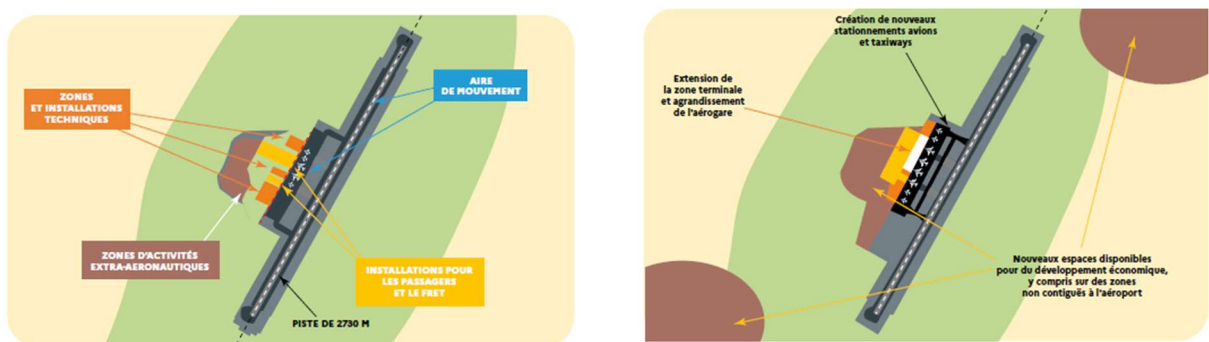


Figure 6 : Potentiel de développement économique sur le site de Bouyouni M'Tsangamouji

II.4.2. La desserte du site et l'impact sur l'aménagement et le développement du territoire

► Le temps de trajet par la route

Avec l'implantation de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- La desserte de l'aéroport est rapide et fiable pour la grande majorité des habitants de Mayotte qui résident sur Grande-Terre (89 % des habitants) et elle répond mieux aux attentes des passagers aériens ;
- Elle ne nécessite pas d'aménagement du réseau routier existant compte tenu de la faible part du trafic lié à l'aéroport (environ 5 % du trafic routier est lié aux déplacements vers et depuis l'aéroport) ; en revanche, la route départementale RD2, sur laquelle sera implantée l'aéroport, sera totalement réaménagée sous maîtrise d'ouvrage de la DGAC dans le cadre de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport.

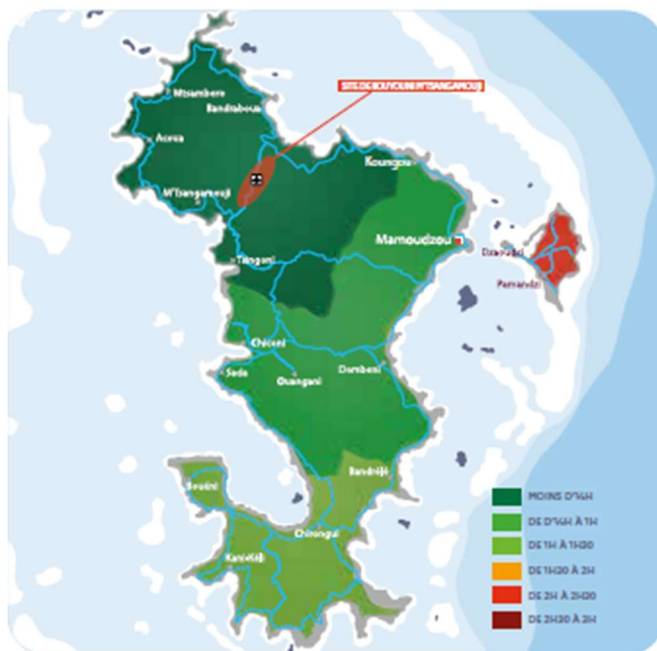


Figure 7 : Temps de trajet par la route pour le site de Bouyouni M'Tsangamouji (Source : Dossier de concertation, 2025)

► La desserte de l'aéroport en transport en commun



Avec l'implantation de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji et le développement des transports en commun prévus au Plan global transports et déplacements de Mayotte, dont des nouveaux terminaux maritimes permettant de mettre en place des navettes maritimes express entre le Nord de Grande Terre, Mamoudzou, Hajangua au Sud et Petite Terre, la desserte de l'aéroport sera améliorée après leur réalisation. Cette nouvelle offre est plus compatible avec les projets de mobilité (Caribus, transports collectifs interurbains, Boulevard urbain de Mamoudzou- BUM, liaisons maritimes). Son impact est relativement faible sur la

barge entre Grande-Terre et Petite-Terre, les déplacements liés à l'aéroport ne représentant que 10 à 15 % de la fréquentation de la barge.

Enfin, le déplacement de l'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji, en supprimant les servitudes aéronautiques de la piste sur Petite Terre qui interfèrent avec le projet de téléphérique, rend possible la liaison par téléphérique (réseau de métro-câble) entre Grande-Terre et Petite-Terre.

► L'impact sur l'aménagement et le développement du territoire

Avec l'implantation de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, l'impact sur l'aménagement et le développement du territoire est positif :

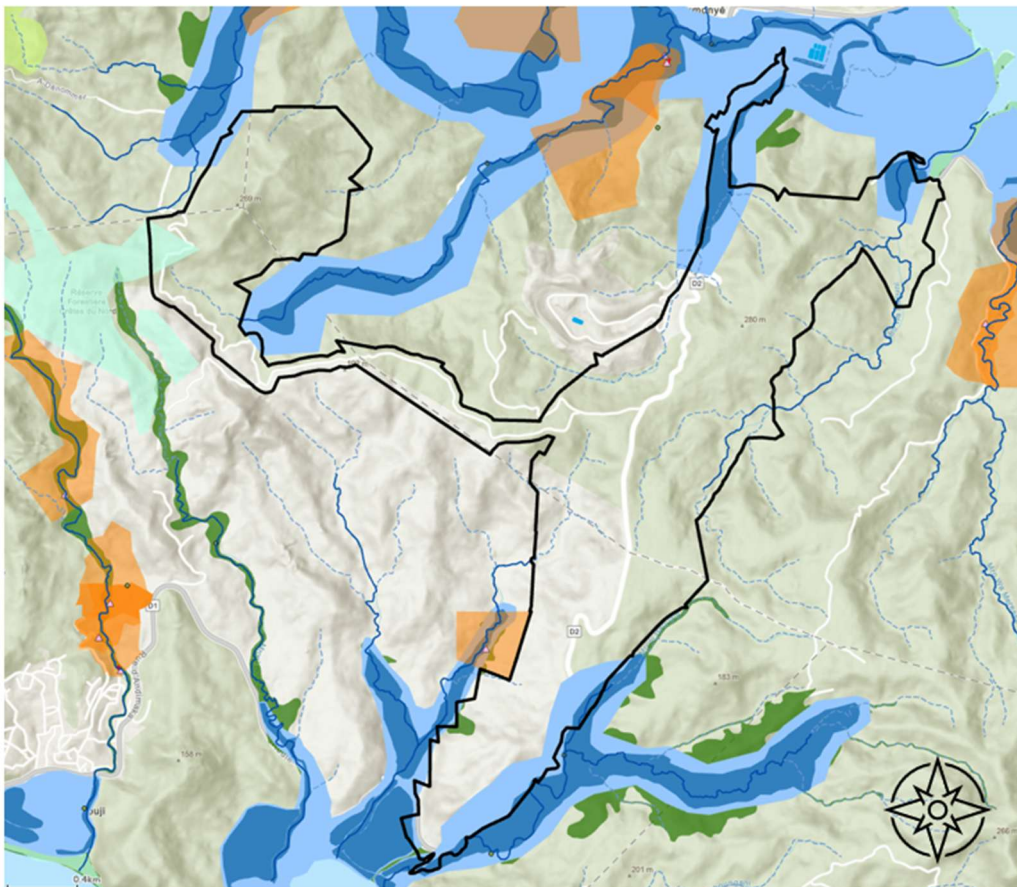
- Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji s'inscrit parfaitement dans la volonté de rééquilibrage du territoire mahorais portée par le projet de Schéma d'aménagement régional (SAR) et d'essor d'un territoire multipolaire, en particulier sur la façade nord-ouest de Mayotte ;
- En synergie avec le port de Longoni, il participe au souhait de Mayotte de devenir un hub économique régional au débouché du canal du Mozambique ;
- L'implantation à Bouyouni / M'Tsangamouji s'inscrit favorablement dans les orientations environnementales du projet de SAR, en particulier la préservation d'espaces à forte valeur environnementale, la réduction de l'exposition aux risques naturels et la réduction des nuisances sonores.

Le site a néanmoins un impact important sur les espaces agricoles, en termes de surfaces et de potentiel agricole. Ces impacts seront évalués et justement compensés, tant individuellement que collectivement, un comité de suivi des mesures agricoles dédiées au projet étant d'ores et déjà prévu dans le cadre d'un accord signé le 15 décembre 2025 entre l'Etat, le Conseil Départemental, l'Etablissement Public de Reconstruction et de Développement de Mayotte, et les représentants du monde agricole.

II.4.3. La ressource en eau et la qualité des eaux

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est sensible du point de vue de la ressource en eau et de la qualité des eaux. En effet, il est traversé par des cours d'eau et se situe à proximité de périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable.

Néanmoins, les périmètres de protection de captage demeurent en dehors des emprises de l'opération et les risques peuvent être évités ou encore maîtrisés par des dispositions techniques et des mesures compensatoires qui seront intégrées dans l'opération d'aménagement telles que des opérations de reforestation pérenne, des zones d'infiltration contrôlée et une retenue collinaire.



Cartographie des principaux zonages réglementaires en lien avec l'emprise DUP réserve foncière - vue générale

- Cours d'eau permanent
- - - Cours d'eau intermittent
- Périmètre de protection de captage (rapproché)
- ▲ Captage AEP
- Zone humide avérée
- Zone humide potentielle
- Espace Remarquable Littoral
- Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF 1)
- Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF 2)

Le périmètre de la déclaration d'utilité publique évite majoritairement les zones à enjeu, excepté pour certaines zones humides, qui se trouvent aux extrémités du périmètre du projet.

II.4.4. Les risques naturels et industriels

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, compte tenu de son altitude (environ 100 mètres) et de son éloignement du littoral, permet de s'affranchir des risques liés au phénomène sismo-volcanique de Mayotte et à la hausse du niveau des eaux.

Les risques présents sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji en termes de mouvement de terrain et d'inondation pourront être maîtrisés par l'opération d'aménagement.

Les risques industriels concernent les installations de stockage et le transport de carburant pour les avions. Le stockage de carburant aéronautique livré par navires sera réalisé dans des zones dédiées à cet effet, déjà existantes.

II.4.5. Les milieux naturels et le cadre de vie des habitants

Pour le site de Bouyouni M'Tsangamouji, aucun secteur urbanisé et aucune habitation proche des villages avoisinants (Dzoumogné, Bouyouni, Tsingoni et M'Tsangamouji) ne sont affectés par les zones de bruit, l'axe de la piste étant orienté Nord-Est/Sud-Ouest et débouchant rapidement au-dessus des étendues maritimes.

Le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji permet, de plus, de supprimer les nuisances et les contraintes actuelles liées aux servitudes aéronautiques sur Petite-Terre.

Le site de Bouyouni/M'Tsangamouji, compte tenu de son altitude (100 mètres environ) et de son éloignement du littoral, permet de s'affranchir des risques liés au phénomène sismo-volcanique en cours au large de Petite Terre, en particulier dans la zone du « fer à cheval ».

Pour le milieu naturel terrestre (habitats, faune et flore), des contraintes fortes y sont présentes du fait du caractère naturel et traditionnellement agricole (jardins mahorais) présent actuellement. On peut citer en particulier des habitats à enjeux le long des ripisylves avec la présence d'espèces végétales protégées, des peuplements d'oiseaux des zones humides ou terrestres, de la faune aquatique d'eau douce.

Des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine seront définies dans le cadre de l'élaboration du projet de travaux pour être mises en œuvre dans le cadre de sa réalisation, conformément au principe de prévention prévu à l'article L. 110-1 II., 2°, du code de l'environnement et aux dispositions de l'article R. 122-5, II., 8°, du même code.

L'article 4 de 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 prévoit à cet égard que : « *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.* »

II.4.6. Les besoins et ressources en matériaux

Pour réaliser l'opération sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, un seul site d'extraction doit être ouvert : le site de Mlima Mahojani.

Ce site, situé à proximité immédiate du chantier (le site de Mlima Mahojani n'est distant que de 3 kilomètres) dispose de ressources importantes et de qualité. Cette situation offre plusieurs avantages :

- L'acheminement des matériaux est grandement simplifié ;
- Les investissements sont peu élevés ;
- L'approvisionnement du chantier est davantage sécurisé ; il présente moins de risques d'aléas, de nuisances et de surcoûts.

II.4.7. Les activités humaines (agriculture, pêche, tourisme et loisirs)

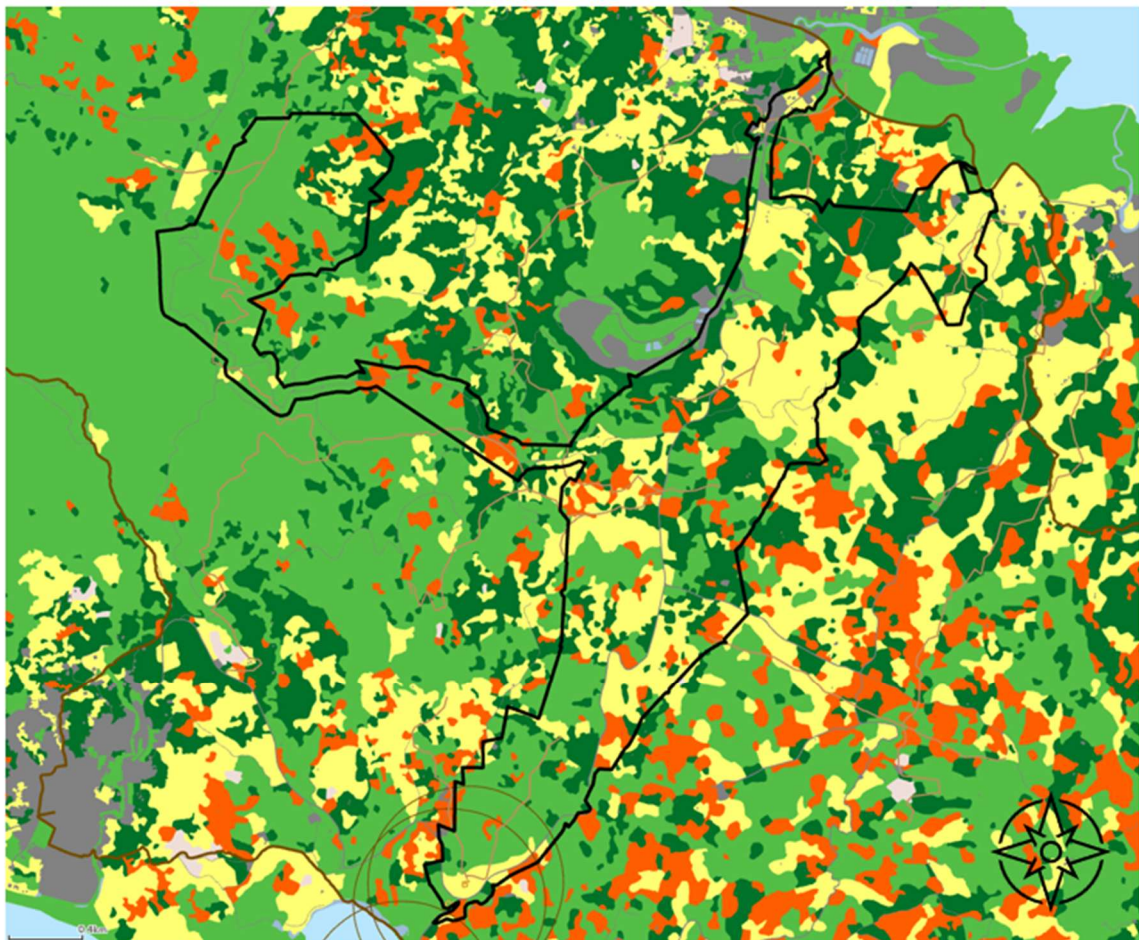
L'opération d'aménagement consommera un espace important de surfaces agricoles avec une majorité des terres considérées comme à fort potentiel. Elle fera l'objet d'une étude préalable agricole en application de l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

À cet égard, l'article 4 de 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 prévoit à son deuxième alinéa que : « *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.* »

Le jardin mahorais vivrier destiné à l'alimentation familiale étant prédominant sur le site d'implantation du projet, l'impact sera prioritairement social et des mesures devront être

prises dans le cadre de l'opération d'aménagement, au cas par cas, pour le compenser. Ces mesures pourront prendre la forme d'une indemnisation financière pour ceux qui ne souhaitent pas continuer une activité agricole, de la recherche d'un terrain avec des caractéristiques proches pour ceux qui voudront poursuivre une activité agricole, de compensations collectives pour aider à la structuration d'exploitations agricoles, et le cas échéant d'une participation financière à la réparation de dommages dans les conditions prévues par l'article L.122-3 du code de l'expropriation.

Il faut noter qu'il y aura également des impacts sur des activités de tourisme et de loisirs, notamment sur des chemins de randonnée pédestre qui pourront néanmoins être rétablis.



Cartographie de l'occupation des sols en lien avec l'emprise DUP réserve foncière - vue générale

- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| — Cours d'eau permanent | ■ Espaces artificialisés |
| - - - Cours d'eau intermittent | ■ Espaces naturels |
| ■ Surface en eau | ■ Bananeraie monoculture |
| — Piste de Randonnées | ■ Jardin mahorais |
| — Piste de Grande Randonnée (GR) | ■ Culture de Manioc |
| ○ Protection monument historique | ■ Autres cultures |
| □ Immeuble historique | |

II.4.8. Les coûts et la socio-économie

De manière générale, la piste longue apporte des gains notables pour les usagers avec la garantie de disposer d'une infrastructure résiliente aux risques naturels ainsi que l'augmentation des fréquences de vols et la réduction des temps de vol et du prix des billets d'avion. Le nouvel aéroport offre de plus des perspectives de développement économique significatives autour du site, notamment en lien avec le port de Longoni.

L'opération n'aura aucun impact sur l'exploitation aéronautique pendant la durée des travaux (début 2027) et jusqu'à la mise en service du nouvel aéroport, prévue fin 2035⁷.

Le montant d'investissement est estimé à 1,2 milliard d'euros.

Dans le cadre de l'élaboration du projet de travaux, le projet d'investissement fera l'objet d'une évaluation socio-économique, conformément à l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 et au décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de cet article.

L'opération, qui constitue par ailleurs un grand projet d'infrastructure de transport au sens des articles L. 1511-2 et [R. 1511-1](#), 3°, du code des transports, fera également l'objet d'une évaluation socio-économique au titre des articles L. 1511-1 et suivants de ce code.

⁷ Tandis qu'un aménagement de la piste longue à Pamandzi aurait nécessité la fermeture de l'aéroport pendant 18 mois au cours des travaux

III. LE CHOIX DE LA DUP « DOSSIER SIMPLIFIÉ » ET LA NÉCESSITÉ D'AVOIR RECOURS À CETTE PROCÉDURE

III.1. CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE DE LA DUP « DOSSIER SIMPLIFIÉ »

L'article 32 de la Loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte, précise que « *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, le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est constitué en application des dispositions de l'article R. 112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, aux termes duquel :

« 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. »

Conformément aux dispositions de l'article R. 112-6 du même code, la notice explicative présente « *l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement.* »

L'expropriant dispose par ailleurs, en application des dispositions de l'article R. 112-7 du code de l'expropriation, de la possibilité d'ajouter au dossier d'enquête publique tous documents, plans et maquettes de nature à préciser l'opération en vue de laquelle l'enquête est demandée.

III.2. LA JUSTIFICATION DU RECOURS AU DOSSIER SIMPLIFIÉ

L'enquête publique porte sur la déclaration d'utilité publique « dossier simplifié » de l'opération d'aménagement de nouvel aéroport doté d'une piste Longue sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji en application à l'article R. 112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le présent dossier répond à la mise en œuvre de la procédure dite du « dossier simplifié », laquelle est conditionnée par la réunion de trois critères cumulatifs suivants :

- L'opération d'aménagement est importante et implique une maîtrise préalable des terrains.
- Le projet, notamment le plan général des travaux, et les caractéristiques des ouvrages les plus importants, ne sont pas établis à la date de l'ouverture de l'enquête.
- L'acquisition des terrains présente un caractère urgent.

III.2.1. Le caractère important de l'opération

En ce qui concerne l'importance, l'ampleur et la complexité de l'opération d'aménagement impliquant une maîtrise préalable des terrains, le projet de nouvel aéroport doté d'une piste longue constitue en premier lieu, au sens de l'article R.112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, une opération d'aménagement, ainsi qualifiée par l'article 32 de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte.

Cette même loi présente dans son article 2, la liste des investissements prioritaires dans les infrastructures et les politiques publiques essentielles à Mayotte au cours de la période 2025-2031. Dans cette liste figure la "*réalisation d'une piste longue en Grande Terre afin de garantir la desserte internationale de Mayotte*".

(En millions d'euros)	
Thème	Aéroport
Phase	À compter de la déclaration d'utilité publique (2026)
Action	Réalisation d'une piste longue en Grande Terre afin de garantir la desserte internationale de Mayotte
Autorisations d'engagement	1 200

Article 2, I., de la loi n° 2025-797 du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte

L'opération d'aménagement aéroportuaire répond à une stratégie d'aménagement d'ensemble et est d'importance nationale pour relier le département à la métropole et ainsi désenclaver Mayotte.

Ce faisant, cette opération s'inscrit dans la mise en œuvre de la politique nationale de continuité territoriale au départ ou à destination de l'outre-mer prévue par l'article [L.1803-1](#) du code des transports, lequel prévoit à son second alinéa que : « Cette politique repose sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République. Elle tend à atténuer les contraintes de l'insularité et de l'éloignement, notamment en matière d'installation professionnelle, et à rapprocher les conditions d'accès de la population aux services publics de transport, de formation, de santé et de communication de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale d'outre-mer ».

L'opération répond également au besoin d'assurer une logistique rapide et efficace, de permettre l'arrivée des secours et de l'aide d'urgence en cas de crises liées principalement aux risques naturels et notamment à la situation d'ordre public. En effet, ces dernières années les crises liées aux risques naturels ont exercé une pression importante sur la population de Mayotte, notamment lors du passage du cyclone Chido et la vulnérabilité de l'aéroport actuel constitue une fragilité dans le cadre de la gestion de ces crises.

III.2.2. Une opération aux caractéristiques non encore définies

L'opération de nouvel aéroport de Mayotte a fait l'objet d'études de comparaison de différents sites d'implantation. Elles ont permis d'aboutir au choix du site de Bouyouni / M'Tsangamouji et à la définition d'un périmètre foncier dans lequel pourra s'inscrire l'opération.

Ultérieurement, les caractéristiques précises des différents composants de l'opération seront déterminées (études, plan masse, dimensionnement des ouvrages, spécifications techniques, mesures d'évitement, de réduction et de compensation environnementales et agricoles...), le cas échéant à travers des délégations de maîtrise d'ouvrage, dans l'objectif d'obtenir les différentes autorisations administratives nécessaires, dont l'autorisation environnementale, et de pouvoir débiter les travaux d'aménagement.

A ce stade, l'opération d'aménagement du nouvel aéroport n'étant pas suffisamment définie, seul un dossier d'enquête simplifiée peut être envisagé.

III.2.3. Le caractère urgent de l'acquisition des terrains

Le caractère urgent de l'acquisition des terrains pour le projet de piste longue à Mayotte s'explique par plusieurs facteurs.

Tout d'abord, **la situation de l'aéroport actuel de Pamandzi est critique et soumise à de nombreuses contraintes :**

- L'état des infrastructures (dont la piste) n'est plus satisfaisant et nécessiterait des travaux lourds impactant globalement l'exploitation de l'aéroport sur plusieurs mois, ce qui impose de trouver une solution alternative dans les plus brefs délais.
- L'élévation progressive du niveau des eaux dans le contexte sismo-volcanique sous-marin et consécutivement au réchauffement climatique et les submersions de la piste en résultant vont fortement impacter l'exploitation de l'aéroport à compter de 2035.

Il est donc indispensable **d'anticiper l'opération d'aménagement du nouvel aéroport sur Grande Terre afin de pouvoir maintenir à moyen terme une desserte aérienne de Mayotte, et en premier lieu d'acquérir rapidement les emprises foncières nécessaires à sa réalisation.**

Par ailleurs, le périmètre d'intervention repose sur une grande variété de propriétaires fonciers aussi bien privés que publics. Compte tenu de la difficulté des négociations avec certains propriétaires privés, souvent difficiles à identifier, et de la nécessité de préserver les parcelles concernées pour garantir l'aboutissement du projet, en limitant tant que faire se peut toute occupation illégale, tout effet d'aubaine et tout risque de spéculation, il est aujourd'hui **primordial** d'engager la maîtrise foncière de ce projet d'ampleur.

Eu égard à l'urgence et l'importance pour le territoire de Mayotte de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport, la mise en œuvre d'une procédure de déclaration d'utilité publique sur le fondement d'un « dossier simplifié » apparaît ainsi essentielle pour garantir la maîtrise foncière rapide des terrains, prévenir les hausses de prix et surmonter les difficultés liées à l'identification des propriétaires et aux occupations illicites, dans un contexte foncier mahorais particulièrement complexe.

III.3. LE CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE

L'article R.112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique indique que « *Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée [...] en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'urbanisme important 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- ou 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*

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est ainsi constitué conformément aux dispositions de l'article R. 112-5 précité et comporte :

- Une notice explicative (Pièce A) ;
- Le plan de situation (Pièce B) ;
- Le plan des immeubles à exproprier, dit aussi plan du périmètre de la DUP (Pièce C) ;
- L'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser (Pièce D).

IV. LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION

La réalisation d'un nouvel aéroport à Mayotte, qui revêt une importance majeure, présente un caractère d'utilité publique majeur. Ainsi que le dossier le démontre, elle répond à des enjeux stratégiques essentiels pour le désenclavement du territoire, la continuité avec la Métropole et le développement socio-économique de l'île. Cette opération d'aménagement garantit la sécurité et la régularité des liaisons aériennes, y compris dans des conditions météorologiques défavorables, et permet l'accueil de vols long-courriers directs, indispensables à l'ouverture internationale de Mayotte.

L'opération est d'utilité publique dès lors :

- Qu'elle répond à plusieurs finalités d'intérêt général, en ce qu'elle permettra de répondre aux contraintes affectant l'aéroport actuel dont le maintien en exploitation ne peut être envisagé avec une continuité d'exploitation suffisante compte tenu notamment des aléas naturels identifiés, se manifestant d'ores et déjà et devant s'aggraver encore dans les prochaines années , et présente des avantages en matière de sécurité des personnes et des biens, d'accessibilité, de continuité territoriale entre Mayotte et la métropole, de création de logements, d'emploi, de tourisme et de développement durable du territoire ;
- Que l'État, expropriant et bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique, n'est pas en mesure de réaliser cette opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine, compte-tenu de la surface totale nécessaire à la réalisation du projet, de 470,7 hectares, que couvre le périmètre de la déclaration d'utilité publique et ;
- Que les inconvénients que comporte l'opération, exposés en II.4., ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt majeur qu'elle présente.

L'opération présente un bilan coûts-avantages très favorable.

IV.1. LES CONTRAINTES DE L'AÉROPORT ACTUEL

Des contraintes liées à l'infrastructure et aux risques naturels pèsent sur l'aéroport actuel de Mayotte. Elles sont décrites ci-dessous.

- LA LONGUEUR DE LA PISTE ET LES OBSTACLES

Bien que la piste actuelle ait été allongée (en 1995) à 1 930 mètres vers le sud, sur le platier corallien, sa longueur est plus faible que celle habituellement requise pour une exploitation régulière de vols long-courriers. De plus, la présence d'obstacles au nord de la piste, en particulier la colline de Labattoir, pénalise les décollages vers le nord et les atterrissages vers le sud. Cette situation a deux conséquences :

- d'une part, les avions utilisés pour les vols de Mayotte vers la métropole ne peuvent pas décoller à pleine charge (plus un avion est lourd, plus sa distance de décollage augmente) et, de ce fait, emportent moins de carburant que nécessaire. De plus, la présence d'obstacles au nord de la piste (colline de Labattoir et développement urbain en bout de piste), pénalise les décollages vers le sud, et empêche d'utiliser toute la longueur de la piste. Selon leur destination, les avions sont contraints de faire escale à La Réunion ou à Nairobi (Kenya) afin de se ravitailler en kérosène, ce qui allonge les temps de vol de manière importante : une liaison directe Mayotte-métropole représente une dizaine d'heures de vol ; un vol avec escale dure une quinzaine d'heures. Les seuls vols directs existants sont en provenance de la métropole, où ces contraintes au décollage n'existent pas ;
- d'autre part, les compagnies aériennes doivent former spécifiquement leurs pilotes aux conditions de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Mayotte. Cela constitue un frein pour l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes et ne favorise pas la concurrence.

- LA SATURATION DU SITE A 900 000 PASSAGERS AERIENS

En raison de la surface restreinte du site, l'aéroport actuel sera saturé dans l'avenir. Les projections réalisées, sans la piste longue et en réorganisant la zone terminale (aire de stationnement des avions et aérogare) afin de mieux répondre à l'augmentation régulière du trafic, indiquent que l'aéroport sera saturé à 900 000 passagers par an. Or, les prévisions de trafic aérien sur le moyen-long terme sont supérieures : elles atteignent 1,2 million de passagers par an en 2070.

- LA SENSIBILITE AUX RISQUES NATURELS

L'examen de la sensibilité aux risques naturels a pris en compte :

- les travaux du REVOSIMA (Réseau de surveillance volcanologique et sismologique de Mayotte) créé en 2019 à la suite de la découverte du volcan Fani Maoré ;
- les expertises de l'Institut de physique du globe de Paris (IPGP) et du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) ;
- les avis du comité technique composé de la DGAC, du BRGM, de l'IPGP, du REVOSIMA, du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), de la Direction de l'environnement, de l'aménagement, du logement et de la mer à Mayotte (DEALM) et de la Préfecture de Mayotte.

S'agissant du contexte sismo-volcanique :

Le site de l'aéroport de Pamandzi est devenu l'un des plus sensibles de Mayotte en termes de risques naturels depuis l'émergence en 2018, à 50 kilomètres à l'ouest de Petite-Terre, du volcan sous-marin Fani Maoré. Le volcan a conduit à un enfoncement de l'île au niveau de l'aéroport de 19 centimètres depuis le 1^{er} juillet 2018 – renforçant ainsi le phénomène de subsidence existant, c'est-à-dire le lent enfoncement naturel de l'archipel dans le lagon (voir le schéma ci-dessous). Il a également conduit à la survenue de séismes réguliers, de l'ordre de 400 par mois. Le secteur situé entre 5 et 15 kilomètres à l'est de Petite-Terre (dit « du fer à cheval »), à des profondeurs de 20 à 50 kilomètres sous le fond marin, est le secteur qui concentre aujourd'hui les épicentres des séismes qui se produisent quotidiennement sur Mayotte.

Ces séismes pourraient avoir des conséquences majeures car ils peuvent être à l'origine :

- d'une fragilisation des sols sous-marins – elle se constate déjà sous la piste actuelle de l'aéroport ;
- de glissements ou d'effondrements sous-marins au large de Petite-Terre, qui seraient eux-mêmes générateurs de tsunamis.

S'agissant de la fragilisation des sols :

La fragilisation des sols, liée aux séismes, est déjà à l'œuvre au sein de l'aéroport : des dégradations ont été constatées par des investigations réalisées à la fin de l'année 2024 et au début de l'année 2025 dans les fondations de la piste actuelle. La fragilisation concerne la partie de la piste qui repose sur le platier (plateforme sous-marine). Les sols dans ce secteur sont constitués d'une juxtaposition de couches qui contiennent des sols durs mais aussi des sables lâches (des sols coralliens solides mais qui peuvent se liquéfier sous l'effet de séismes) et des argiles qui pourraient se tasser. Une infrastructure construite sur ce type

de sols nécessiterait des fondations à grande profondeur et très coûteuses afin de garantir la stabilité des ouvrages.

S'agissant du risque de submersion marine : Des hypothèses de hausse du niveau des eaux sur cent ans (année 2125) ont été prises pour dimensionner le projet de piste longue sur le site de Pamandzi. L'hypothèse prise pour la subsidence (enfouissement de l'île) est de 78 centimètres, qui résulte de l'addition des 19 cm d'enfoncement dus à l'émergence du volcan Fani Maoré le 1^{er} juillet 2018 et de la poursuite du phénomène naturel de subsidence, estimée à 59 centimètres. À cela s'ajoute, en s'appuyant sur les prévisions du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), une hausse du niveau de la mer due au changement climatique d'1,50 mètre à l'horizon de 100 ans pour Mayotte. Au total, l'hypothèse d'augmentation du niveau des eaux, et donc de submersion d'une partie de l'aéroport de Pamandzi, prise à l'horizon 2125 est de + 2,28 mètres par rapport à la situation actuelle.

La hausse du niveau des eaux autour de l'aéroport sera progressive au cours des décennies qui viennent. Elle produira des submersions régulières de la piste et de la plateforme aéroportuaire qui s'accroîtront au fil du temps et qui auront des effets sur la structure de la piste et sur son exploitation. À l'horizon de cent ans notamment, la submersion atteindra l'aérogare. La piste de l'aéroport connaît déjà aujourd'hui des épisodes de submersions marines. Elle n'est alors plus praticable, ce qui conduit à l'annulation ou au report de vols. **Les prévisions réalisées dans les études montrent qu'à partir de 2035 l'aéroport de Pamandzi présentera de très grosses difficultés d'exploitation en raison de la récurrence de ces submersions.**

S'agissant du risque de tsunamis :

Le site de l'aéroport de Pamandzi est déjà aujourd'hui soumis à des risques de tsunamis provenant des côtes d'Indonésie ou du Pakistan, mais leur point d'origine étant lointain, ils n'auraient plus que des effets faibles en arrivant sur Mayotte. Le risque tsunami majeur est dorénavant dû au nouveau volcan Fani Maoré et aux séismes récurrents, qui peuvent conduire à une augmentation de l'intensité et de la rapidité de propagation d'un tel événement. Les séismes peuvent en effet engendrer des glissements ou des effondrements de très importants volumes de matériaux, de l'ordre de 200 à 300 millions de mètres cubes, le long des fortes pentes sous-marines au large de Petite-Terre, en particulier dans les zones dénommées « Pente sud », située au niveau de la passe en S, et « Piton 200 » située directement au sud de Petite-Terre. Une telle chute de matériaux sous-marins créerait le déplacement brutal d'une grande quantité d'eau et la formation d'un tsunami.

Un tsunami entraînerait des conséquences de plusieurs ordres :

- l'extrémité sud de la piste de l'aéroport de Pamandzi serait emportée dans l'eau dans la mesure où les protections positionnées autour de la piste ayant été dimensionnées pour des cyclones et non pour des tsunamis tels qu'ils sont identifiés aujourd'hui ;
- les sols subirait de nouvelles et brutales dégradations ;
- la zone aéroportuaire serait inondée.

IV.2. LE SCÉNARIO DE MAINTIEN EN EXPLOITATION DU SITE ACTUEL

Un scénario de maintien de l'aéroport actuel, sans réalisation de la piste longue et en prenant en compte la situation actuelle (hausse du niveau des eaux, séismes et risque de tsunamis), a été étudié. Il impliquerait un programme de travaux spécifiques et des contraintes pour l'exploitation aérienne.

- LES TRAVAUX NECESSAIRES ET LE TRANSPORT DES MATERIAUX

Pour pouvoir continuer d'utiliser la piste actuelle, il serait nécessaire de la rehausser sur sa partie nord au moyen d'un remblai d'une hauteur de 5 mètres environ et de déplacer des installations, en particulier le dépôt de carburant pour les avions. Les matériaux pour réaliser le remblai rehaussant la piste devraient provenir d'un site d'extraction à Hajangua, sur Grande-Terre : en effet, les matériaux présents sur Petite-Terre (dans les collines du Four-à-Chaux et de Labattoir) ne présentent pas la qualité suffisante pour ces travaux, en particulier pour réaliser les chaussées. L'acheminement des matériaux se ferait principalement par la mer. Il impliquerait de ce fait la création de nouvelles infrastructures routières et portuaires sur Grande-Terre et sur Petite-Terre.

- LES CONTRAINTES DU CHANTIER SUR L'AEROPORT DE PAMANDZI

La durée du chantier de rehaussement de la piste actuelle (hors traitement de la fragilisation des sols) serait de l'ordre de 4 à 5 ans. Le chantier se caractériserait par :

- des nuisances (bruit, poussières...) pour les riverains de l'aéroport ;
- des contraintes liées à l'environnement naturel, principalement le lagon tout proche ;
- et surtout la nécessité de fermer l'aéroport de Mayotte durant 18 mois, sans alternative de desserte aérienne pour l'archipel.

- LE COUT D'INVESTISSEMENT

Le coût d'investissement serait de 450 millions d'euros, ne comprenant pas le coût de traitement de la fragilisation du sol supportant la piste. Ce dernier ne peut être défini que lors de la réalisation des travaux avec fermeture de l'aéroport, et conduirait vraisemblablement à alourdir très notablement le coût de ce scénario, sans garantie de tenue dans le temps.

- DES INCERTITUDES MAJEURES

Le maintien en exploitation du site actuel de l'aéroport, sans piste longue, resterait confronté à des incertitudes concernant l'évolution de l'activité sismo-volcanique en particulier dans la zone du « fer à cheval » située entre 5 à 15 km à l'est de Petite-Terre : des questions restent et resteront sans réponse sur l'éventualité d'une reprise du phénomène de subsidence, les conséquences d'un fort séisme ou encore l'ampleur que pourrait prendre un effondrement sous-marin et celle d'un tsunami consécutif. Ce scénario engendrerait donc un projet avec une piste qui ne serait pas résiliente aux risques naturels : son extrémité sud pourrait être emportée en cas de tsunami, et les problématiques de stabilité du sol, pouvant conduire à la déformation ou la dégradation du remblai supportant la piste, ne seraient pas résolues.

Le scénario de maintien en exploitation de l'aéroport actuel, sans piste longue, n'apparaît pas viable au regard des contraintes qu'il engendre, notamment pour la continuité de la desserte de Mayotte, la sensibilité aux risques naturels, dont la fragilisation des sols, et l'exposition à des risques non quantifiables et non maîtrisables.

IV.3. LES AVANTAGES DE L'IMPLANTATION DU NOUVEL AEROPORT DE MAYOTTE SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Le maintien et la modernisation de la desserte aérienne à Mayotte sont indispensables pour garantir l'accès aux soins, aux biens de première nécessité et aux services publics.

Le nouvel aéroport, conçu pour intégrer les contraintes liées aux risques naturels, constitue une réponse immédiate pour assurer la résilience des systèmes logistiques et la sécurité des liaisons aériennes.

De plus, l'opération soutient la croissance économique, stimule la concurrence entre compagnies aériennes et contribue à la baisse des tarifs, tout en renforçant des secteurs clés tels que le tourisme, le commerce, l'agriculture et la pêche. Elle améliore la desserte de l'aéroport pour la très grande majorité des passagers et engendre un rééquilibrage des

trafics routiers sur Mayotte. Elle améliore également les flux d'import-export, réduisant les coûts pour les consommateurs et augmentant la compétitivité des productions locales.

Le projet du nouvel aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji s'inscrit parfaitement dans l'objectif d'un territoire mahorais multipolaire et du rééquilibrage des emplois et de la population, fixé par le projet de SAR en cours d'élaboration. Cette implantation va permettre d'accélérer la réorganisation de Mayotte autour des nouveaux pôles de Grande-Terre. Cette localisation :

- contribue au désengorgement du pôle supérieur de l'est (Dembéni-Mamoudzou-Koungou) ;
- se trouve dans une proximité stratégique avec le nouveau pôle supérieur du centre-ouest (Sada-Chiconi-Ouangani-Tsingoni) destiné à accueillir des fonctions supérieures ;
- favorise la synergie avec le port de Longoni pour le traitement du trafic de marchandises ;
- appuie le développement touristique du nord-ouest de l'île.

L'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji s'inscrit également dans la logique de l'axe routier nord-sud à vocation d'irrigation économique.

Le choix de l'implantation du nouvel aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji impliquera en outre la reconversion du site aéroportuaire actuel de Pamandzi (tourisme, recherche, enseignement universitaire axé sur le littoral), ce qui contribuera à au renforcement de la vocation de Petite-Terre et à l'objectif de désengorgement du pôle urbain de Mamoudzou-Dzaoudzi-Pamandzi en soulageant la zone d'une partie de ses trafics.

Le projet présente par ailleurs des impacts économiques positifs. Grâce aux voyages d'affaires et au fret aérien, l'aéroport porterait en partie le développement des ZAE.

La création d'un aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji offre en outre la possibilité de développer dès la mise en service de la piste longue, mais aussi à plus long terme, des zones d'activités extra-aéronautiques sur une superficie significative autour de l'aéroport. Cette possibilité n'est pas envisageable sur le site de Pamandzi en raison de l'environnement contraint de l'aéroport (situation littorale, présence de l'urbanisation).

L'impact en termes de création d'emplois de ces zones d'activités extra-aéronautiques pourrait être, pour des activités logistiques, de 2 à 20 ETP – Équivalents Temps Plein – par hectare, soit entre 200 et 2 000 ETP pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji contre 20 à 200 ETP pour le site de Pamandzi.

Au niveau touristique, le futur aéroport de Bouyouni / M'Tsangamouji, porte d'entrée pour les visiteurs de Mayotte, se trouvera idéalement placé au cœur de la majorité des sites

touristiques de Grande-Terre : sites de plongée, de découverte du lagon en bateau, plages, sommets (mont Bénara, mont Choungou...), itinéraires de randonnée, villages typiques, jardin botanique de Coconi, etc.

Cette implantation sera propice au développement du tourisme dans le Nord de Grande-Terre, aujourd'hui en retard dans ce domaine par rapport au Sud.

L'implantation du nouvel aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji constitue par ailleurs une opportunité en matière de logements dans la mesure où, d'une part, le site de l'aéroport de Pamandzi pourrait devenir en partie une zone urbaine et accueillir de nouveaux logements et, d'autre part, une zone urbaine pourrait être développée dans l'emprise du futur aéroport. Par ailleurs, une nouvelle forme urbaine d'écocité est envisagée à Soulou, qui offrirait aux employés des zones économiques du futur aéroport et du port de Longoni un lieu de résidence proche de leur travail.

Enfin, l'opération d'aménagement s'inscrit dans une logique de développement durable : il vise à limiter les impacts environnementaux liés aux escales, à optimiser l'aménagement foncier et à préserver les équilibres agricoles tout en favorisant l'intégration de Mayotte dans l'espace national et international. Par ailleurs, la définition du projet de nouvel aéroport aura à intégrer de nombreux critères de développement durable : écoconception, gestion des déchets, dépollution des eaux de ruissellement, renaturation, relocalisation d'activités agricoles... La réduction des temps d'accès à l'aéroport et l'utilisation des nouvelles dessertes en transports en commun (liaisons maritimes, bus express...) et des modes doux de circulation fera significativement baisser les émissions de gaz à effet de serre.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue représente une infrastructure indispensable pour l'avenir du territoire et présente incontestablement à ce titre un caractère d'utilité publique.

V. CONCLUSION

Le territoire de Mayotte fait actuellement face à un enjeu majeur : garantir et améliorer sa desserte aérienne sur la base d'une infrastructure pérenne. En effet, l'aéroport de Pamandzi situé sur Petite Terre est aujourd'hui condamné à court-terme, en raison de l'état de ces infrastructures aéronautiques et des conditions climatiques (montée des eaux, contexte sismo-volcanique sous-marin, submersions régulières de la piste) rendant les opérations d'exploitation extrêmement difficiles à compter de 2035.

La réalisation de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji au nord de Grande Terre s'inscrit dans une démarche longuement préparée et validée par l'État, après plusieurs étapes de concertation et d'études d'implantation.

Le choix du site résulte d'une analyse approfondie des contraintes et des enjeux, démontrant l'impossibilité d'extension sur le site actuel de l'aéroport à Pamandzi et la supériorité du scénario retenu en termes de sécurité, continuité de la desserte, potentiel de développement économique et maîtrise des impacts environnementaux. Ce projet permettra d'assurer des liaisons aériennes fiables, d'accueillir des vols long-courriers et de soutenir la croissance de Mayotte, tout en intégrant les impératifs liés aux risques naturels et au changement climatique. **Il constitue une infrastructure stratégique pour l'avenir du territoire.**

Les caractéristiques techniques du projet ne sont pas à ce jour déterminées, néanmoins l'opération d'aménagement projetée permettra :

- De créer une nouvelle plateforme aéroportuaire complète dotée d'une piste longue de 2 730 m adaptée à l'amélioration significative de la desserte de l'île, tant pour les passagers que pour le fret aérien ;
- D'aménager les infrastructures nécessaires à l'extraction et au transport des matériaux jusqu'au chantier depuis une carrière ;
- De garantir la maîtrise foncière des espaces nécessaires au développement d'activités extra-aéronautiques à proximité du nouvel aéroport ;
- De réaménager la route départementale RD2 ;
- De créer une retenue collinaire permettant de répondre aux besoins de l'opération d'aménagement en particulier en phase chantier.

La réalisation du projet d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji va permettre d'accélérer et de garantir le rééquilibrage territorial prôné par le futur Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de Mayotte. Ce projet est structurant pour de nombreuses politiques territoriales portées par le projet de SAR, notamment celles relatives aux déplacements.

Le projet permettra par ailleurs d'accélérer et de favoriser le développement économique (activités aéronautiques, portuaires, touristiques) et le développement des logements, tout en accompagnant la structuration du secteur agricole en compensation de la réduction des surfaces.

La libération des emprises de l'actuel aéroport constitue en outre une opportunité de reconversion de ce site dans une logique de développement économique et de développement durable.

Considérée dans la loi de programmation pour la refondation de Mayotte comme investissement prioritaire dans les infrastructures et les politiques publiques essentielles à Mayotte au cours de la période 2025-2031, cette opération nécessite de réaliser au plus vite les acquisitions foncières nécessaires à son développement afin de garantir la maîtrise rapide des terrains, prévenir les hausses de prix et surmonter les difficultés liées à l'identification des propriétaires et aux occupations illicites, dans un contexte foncier mahorais particulièrement complexe.

Tous ces éléments viennent ainsi argumenter en faveur de la déclaration d'utilité publique « dossier simplifié » 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.

VI. ANNEXES

Voir sous-dossier « Annexes »

- ▶ **Annexe 1 : Rapport final de la concertation continue et de la PPVE portant sur le projet de réalisation d'une piste longue à Mayotte, du 30 octobre 2025, remis par Madame Renée Aupetit, garante de la Commission Nationale du Débat Public**
- ▶ **Annexe 2 : 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**
- ▶ **Annexe 3 : décret 2026-296 du 17 avril 2026 classant l'aérodrome de Bouyouni / M'Tsangamouji en aérodrome de catégorie A**

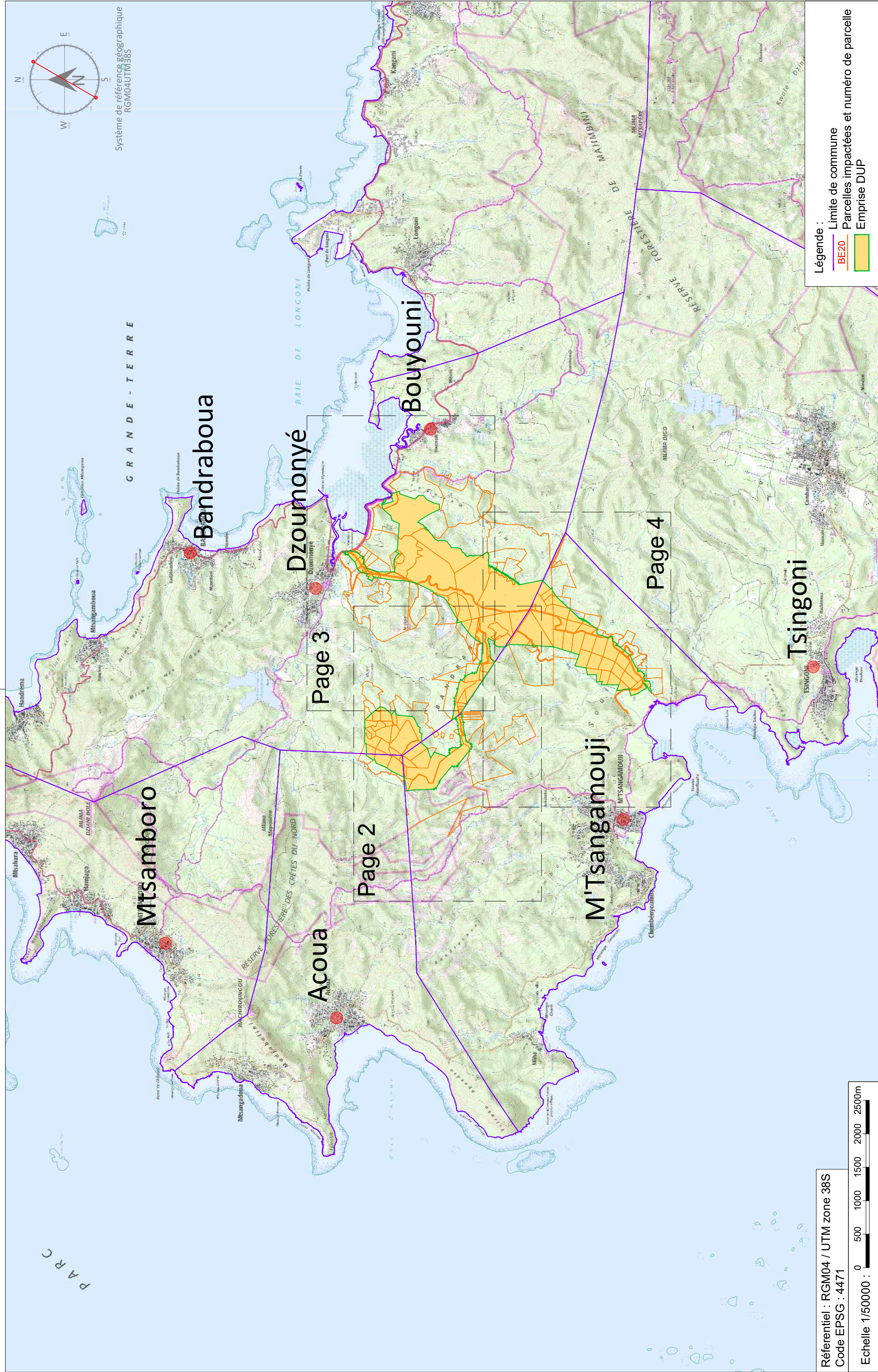


PIÈCE B - PLAN DE SITUATION



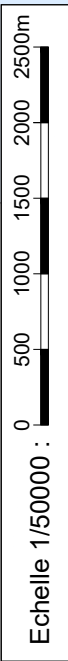


PIÈCE C - PÉRIMÈTRE DELIMITANT LES IMMEUBLES A EXPROPRIER



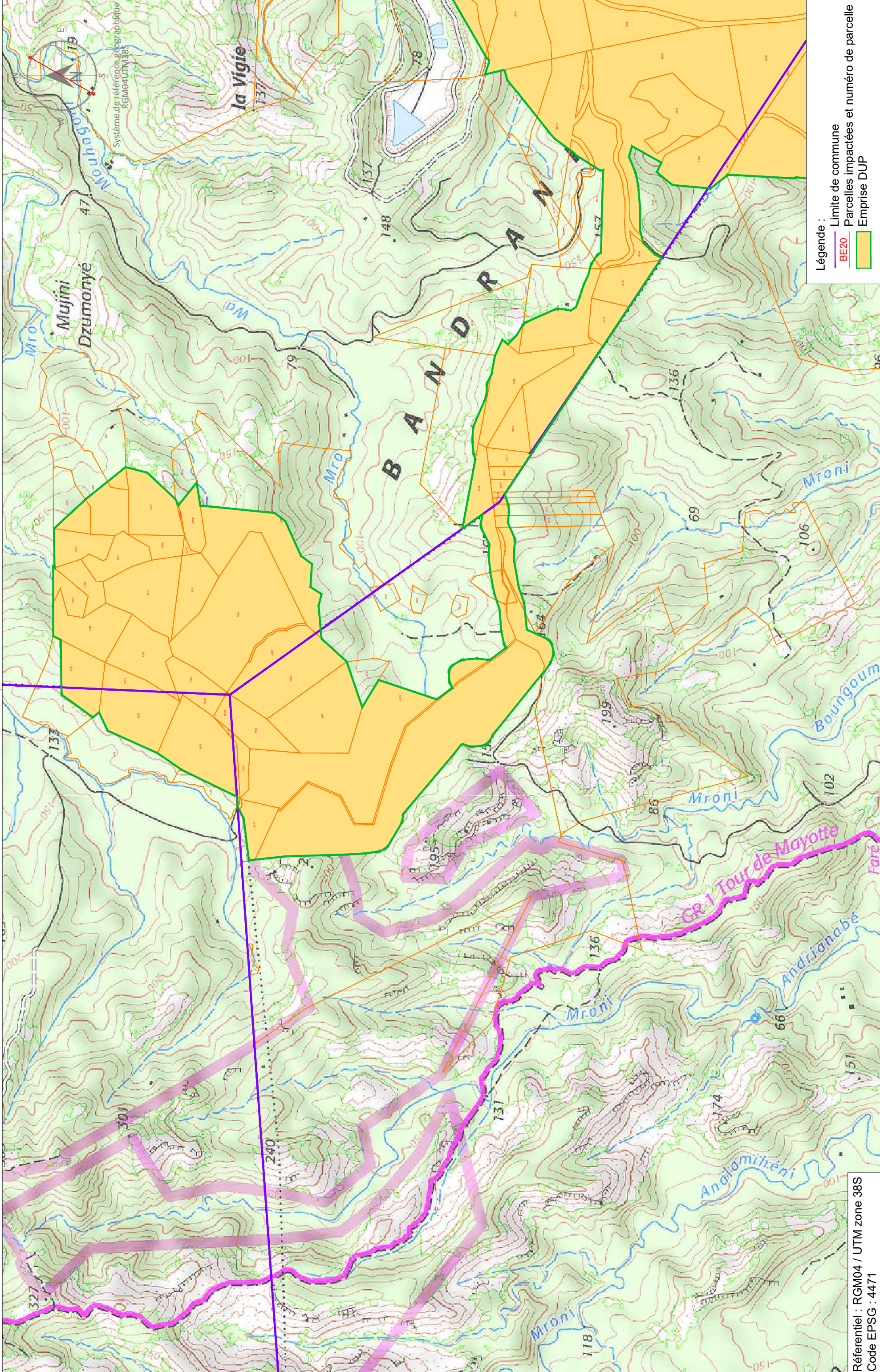
Légende :
 Limite de commune
 BE20
 Parcelles impactées et numéro de parcelle
 Emprise DUP

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



Dossier d'enquête 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



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

Système de référence géographique
 RGM04/UTM38S

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

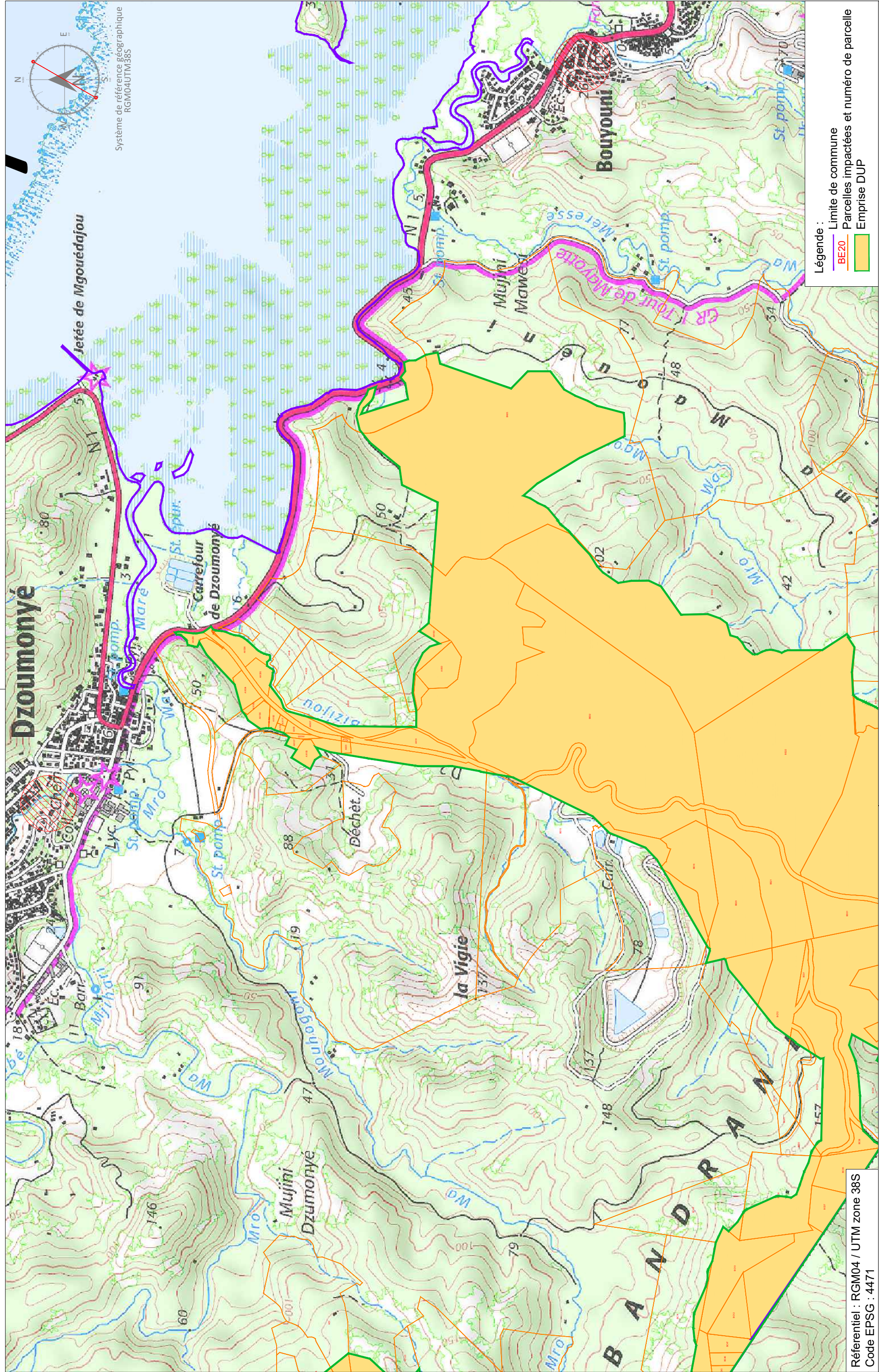
Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du nouvel aéroport de Mayotte doté d'une piste longue adaptée aux vols long-courrier dans les communes de Bandraba, M'Tsangamouji et Acoua

direction générale de l'Aviation civile
dgac

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
 Liberté Égalité Fraternité

PISTE LONGUE
 NOUVEL AÉROPORT DE MAYOTTE

Pièce C - périmètre délimitant les immeubles à exproprier - Page 2



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

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

Système de référence géographique
RGM04UTM38S

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 D - ESTIMATION SOMMAIRE DU COÛT DES ACQUISITIONS À RÉALISER

Direction Générale Des Finances Publiques

Le 26 /03 /2026

Direction Régionale des Finances Publiques
De Mayotte

Service local du Domaine

Le Directeur Régional des Finances publiques de
Mayotte

6 avenue de la Préfecture
BP 501
97600 MAMOUDZOU

à

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

LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION
CIVILE

POUR NOUS JOINDRE

Affaire suivie par : Hooriyyah MOHAMED

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

Ref : 27406407

Réf OSE : 2025-97602-79206

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	80,4%
Mtsangamouji	AK	3	16335	1,634	1,313	N	0,163	
Mtsangamouji	AK	3	16335	1,634	1,313	N	1,150	100,0%
Mtsangamouji	AK	30	42795	4,280	4,280	A	0,175	
Mtsangamouji	AK	30	42795	4,280	4,280	N	4,105	100,0%
Mtsangamouji	AK	31	53069	5,307	5,307	A	0,649	
Mtsangamouji	AK	31	53069	5,307	5,307	N	4,658	100,0%

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 _ C ommunauté de C ommunes C entre-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	Cadastré section	Cadastré Numéro	Zonage au PLU simplifié (U, AU, A, N)	Adresse	Superficie (S) du terrain de la parcelle en m ²	La parcelle supporte-t-elle une construction	Terrain	Prix de vente (PV) en €	Prix unitaire en €/m ² (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 m ²	La parcelle supporte-t-elle une construction	Terrain	Prix de vente (PV) en €	Prix unitaire en €/m ² (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 €	9760020200079 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	2023 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 m ² en zone U pour une valeur de 5319 euros. DM.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 emploi	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