



Autorité environnementale

**Décision de l'Autorité environnementale, après
examen au cas par cas, sur le projet de réfection des
chaussées aéronautiques de l'aéroport de Mayotte
Marcel Henry (976)**

n° : F-006-26-C0023

Décision du 24 août 2026
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Ae),

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, et R. 122-3 et R. 122-3-1 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'avis délibéré de l'Autorité environnementale (Ae) sur le cadrage préalable de la construction d'une piste longue sur l'aéroport de Mayotte Dzaoudzi (976) n° [Ae 2020-61 du 23 décembre 2020](#) ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-006-26-C0023, présentée par la société Edeis Aéroport Mayotte, relative à la réfection des chaussées aéronautiques de l'aéroport de Mayotte Marcel Henry (976), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 12 août 2026.

Considérant la nature du projet,

- elle vise la réfection des pistes de l'Aéroport Marcel Henry de Mayotte, d'une superficie de 75 ha, pour répondre à une dégradation avancée des chaussées aéronautiques et des équipements associés, et assurer la continuité du service aérien de façon provisoire (un projet de construction d'un nouvel aéroport sur le site de Bouyouuni situé sur Grande-Terre étant prévu suite aux affaissements constatés lors de l'apparition d'un volcan sous-marin depuis 2018 à 50 km de Mayotte). Le projet de réfection comprend les opérations suivantes :
 - o réfection complète de la piste 16/34, dont la reprise des couches de chaussée (1 900 m de long, réhausse de 22 cm d'épaisseur dont 14 cm de grave et 8 cm d'enrobé aéronautique),
 - o réfection des voiries extérieures nécessaires au fonctionnement de la plateforme (6 800 m²),
 - o rénovation de la voie de circulation de avions au sol (taxiway) ALPHA (1 000 m²),
- la réfection de la surface de la piste se fera sur une hauteur d'environ 22 cm à partir de divers enrobés,
- le début des travaux est prévu en mars 2027, pour une fin en novembre 2027,
- l'exploitation de l'aéroport sera maintenue pendant toute la durée des travaux ;

Considérant la localisation du projet,

- au niveau de la zone aéroportuaire et des voiries extérieures de l'aéroport de Mayotte, situé sur la commune de Pamandzi, soumise à la Loi Littoral et à proximité immédiate du rivage,

- en zonage Uy (zone urbaine aéroportuaire) et Ua (zone urbaine à vocation mixte), à moins de 50 m des premières habitations,
- en zone couverte par un plan de prévention multirisques pour les inondations, les mouvements de terrain et les aléas sismiques (niveau 3) depuis 2019,
- en zone d'aléa moyen pour ruissellement urbain et moyen à fort de submersion marine à horizon 2 100 pour une partie de l'aéroport et des pistes,
- classée comme zone d'activité économique à l'échelle départementale dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de Mayotte,
- à moins de 50 m d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type I (côte Est de la Petite Terre), et à proximité de deux Znieff marines de type II (récifs barrières de Grande-Terre et de Petite-Terre),
- en zone potentiellement humide,
- à proximité immédiate d'un réservoir de biodiversité de 0,98 ha,
- au sein d'un périmètre de protection rapproché d'une prise d'eau de mer alimentant une usine de dessalement,
- à proximité d'une installation classée pour la protection de l'environnement, (dépôt d'hydrocarbures) située au nord de l'aéroport ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- le projet sera soumis à porter à connaissance (PAC) relatif à la Loi sur l'eau (la superficie de la concession aéroportuaire est de 75 ha). Un dossier d'enregistrement ICPE est prévu pour les rubriques 2517 (station de transit) et 2521 (station d'enrobage),
- deux centrales de production d'enrobés de recharge de piste, posés à chaud, seront utilisées. La réhausse de 22 cm de piste nécessitera l'approvisionnement de 45 000 m³ de matériaux inertes, provenant exclusivement des carrières autorisées présentes en Grande-Terre. Un enjeu fort lié aux déblais-remblais est défini dans le dossier, mais aucune mesure n'est explicitée pour limiter les risques induits (compactage, suivi géotechnique...),
- les travaux seront effectués de façon à respecter les prescriptions constructives listées dans le PPRN et les normes parasismiques et tiendront compte des périodes de marées hautes exceptionnelles,
- les travaux se feront dans l'emprise de l'aéroport, et n'ont donc pas d'incidence sur les milieux naturels et sur l'artificialisation des sols,
- les diagnostics géotechniques et écologiques de caractérisation des zones humides sont en cours, le sol étant principalement artificialisé au sein de la concession aéroportuaire, il est peu probable que des zones humides y soient identifiées, sauf dans les zones de stockage hors site, lesquelles seront évitées en cas de zone humide caractérisée,
- un premier inventaire naturaliste a été effectué en avril 2026, plusieurs espèces de plantes protégées et de chauves-souris ont été observées à proximité ou en bordure du périmètre d'étude, et plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs ont été observées aux abords des pistes,
- les impacts résiduels présentés à ce stade sont négatifs temporaires et négligeables après application des mesures d'évitement et de réduction (évitement des plants d'espèces protégées, adaptation du calendrier des travaux, adaptation des conditions d'éclairages, passage d'un écologue chaque semaine pour ajuster les pratiques de chantier, gestion raisonnée de la végétation et renaturation d'une parcelle du site afin de renforcer les continuités écologiques du site). Un inventaire écologique complémentaire au premier passage est en cours afin d'être réalisé sur l'ensemble des saisons, il est indiqué une procédure de déclaration au titre de l'article R. 214-1 du code de l'environnement sera menée en parallèle de l'instruction dans le cadre de la législation sur l'eau. Un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction, de capture ou de perturbation des espèces protégées sera réalisé si des impacts résiduels significatifs sont identifiés à la suite de l'application de la séquence ERC pour ce nouvel inventaire,
- un stockage au sein de la zone aéroportuaire et hors site (deux parcelles au nord de la zone) des matériaux nécessaires aux travaux sera mis en place avant le démarrage des travaux. Sur les huit sites potentiels, ne seront retenus que ceux n'ayant pas d'incidence sur des espèces protégées,

- le projet intégrera une démarche environnementale visant à réduire les nuisances (charte chantier à faibles nuisances au niveau des poussières, de la lumière) et les risques de pollution (filtres à air installés sur les centrales à enrobés, suivi de la qualité de l'air durant trois ans après les travaux afin de vérifier l'absence d'incidences résiduelles, mesures de prévention de pollutions accidentelles). Bien que le maître d'ouvrage ne prévoient pas d'impact des travaux sur le captage, un suivi piézométrique sera mis en place afin de contrôler l'évolution de la nappe avant et durant les travaux afin de vérifier l'état qualitatif des eaux souterraines ;
- la synthèse de l'étude de bruit indique une exposition forte au sud du site ($L_{den} \geq 70$ dB, zone A) et modérée au Nord (L_{den} entre 55 et 65 dB, zone C), liée à l'activité habituelle du site. Les engins utilisés durant les travaux pourront occasionner ponctuellement des bruits atteignant le seuil 75-100 dB(A) à 7 m pour les interventions sur la piste. Une limitation des travaux bruyants est prévue, dans le cadre des horaires réglementaires, ainsi qu'une optimisation des cycles de fonctionnement des machines, pour limiter les nuisances pour les riverains. La synthèse de l'étude de bruit conclut à des incidences résiduelles faibles,
- les travaux de réfection des pistes seront ainsi réalisées de nuit de 16h00 à 8h00 pendant 3 mois, avec réouverture quotidienne de la piste chaque matin, limitant les perturbations pour les usagers et les compagnies aériennes,
- aucune modification du fonctionnement de l'aéroport n'est prévue par rapport à la situation actuelle,
- le projet ne prévoit aucun prélèvement direct d'eau, et les seules consommations d'eau prévues sont associées à l'arrosage des pistes et au nettoyage des matériels ;
- la gestion des eaux pluviales sera conservée (écoulement, collecte, bassins d'infiltration), la réfection des pistes ne vient pas modifier l'imperméabilisation actuelle,
- il est prévu de réutiliser au maximum les fraissats et granulats sur site et de trier les déchets de chantier pour leur évacuation vers les filières appropriées : une partie des matériaux issus du décapage des pistes sera évacuée en décharge autorisée. Un schéma directeur des déblais et remblais sera élaboré dès la phase de préparation par l'entreprise afin d'optimiser la gestion des matériaux excavés,
- en phase de chantier, le projet engendrera du trafic supplémentaire, qui sera sécurisé par un schéma d'approvisionnement en matériaux et par l'accueil prévu des 200 employés entre 16h et 8h. En phase d'exploitation, le projet n'engendrera pas de trafic supplémentaire,
- le dossier ne comprend pas d'estimation des gaz à effet de serre produits par les travaux,

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, la réfection des chaussées aéronautiques de l'aéroport de Mayotte Marcel Henry (976), n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (Annexe III de la directive n°2014/52/UE susvisée du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par Edeis Aéroport Mayotte, l'opération relative à la réfection des chaussées aéronautiques de l'aéroport de Mayotte Marcel Henry (976) n° F-006-26-C0023, ne nécessite pas d'évaluation environnementale.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 24 août 2026

Le président de la formation d'autorité environnementale
de l'inspection générale de l'environnement et du
développement durable



Laurent Michel

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'Autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité et des Négociations internationales sur le climat et la nature
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le plan, schéma, programme ou document de planification.