

SYNTHÈSE DES BESOINS DES 2 SOLUTIONS POSSIBLES

27 °C, 1010 Hpa, piste sèche, air conditionné OFF		
Aménagement	Aménagement piste T6 requis	Maxi vent arrière
Extension piste 16	210m	5Kt
Extension piste 16 + raquette début de piste	140m	5Kt

CONCLUSION

Corsairfly dessert la ligne Paris Orly Mayotte en direct à l'aller et avec une escale à Tananarive dans le sens Mayotte Paris depuis Juin 2007. La volonté de Corsairfly est d'offrir un service régulier et le futur programme de la compagnie comporte désormais 3 fréquences hebdomadaires, toute l'année.

L'étude technique menée par le Bureau Opérations de la compagnie Corsairfly et exposée dans ce cahier d'acteur fait ressortir un besoin d'extension raisonnable de la piste, limité à 140m minimum en cas de réaménagement concomitant de la raquette.

Cet aménagement permettrait la pérennisation de cette desserte dans les meilleures conditions de régularité et de sécurité. Outre l'amélioration de la qualité de service, en gain de temps notamment en cas de dessertes directes, et de levée de restriction à l'atterrissage, il permettrait aussi une amélioration de notre offre en matière d'emport de fret ainsi que le maintien des conditions tarifaires attractives dont bénéficient nos clients, qu'ils résident à Mayotte ou en métropole. Cet allongement permettrait enfin l'établissement d'une concurrence saine des opérateurs actuels vers la métropole dans la mesure où ces derniers auraient tous la possibilité de proposer des dessertes directes en fonction de leurs contraintes respectives.



CorsairFly, groupe TUI TRAVEL PLC, s'impose comme la deuxième compagnie aérienne régulière française, spécialisée sur le long-courrier et plus particulièrement sur la desserte des DOM.

Après avoir bénéficié du soutien de son actionnaire, matérialisé par une recapitalisation de 302 M d'euros, Corsairfly affiche aujourd'hui un bilan très positif, avec un chiffre d'affaires en fort développement sur l'année 2011, pour une offre sièges de plus de 6%.

Depuis 30 ans, la compagnie développe son réseau autour de 3 zones géographiques :

- L'Amérique du Nord : Montréal & Miami
- Les Caraïbes françaises : Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Sainte-Lucie, Nassau

• L'Océan Indien : La Réunion, Mayotte, Maurice et Madagascar. Grâce à la rationalisation de son programme d'exploitation, l'augmentation des fréquences, le développement des vols directs, l'arrêt complet des dessertes « charters », Corsairfly bénéficie aujourd'hui d'une fréquentation passagers en nette augmentation et affiche un taux de remplissage de 77%.

Soucieuse d'offrir toujours plus de confort à ses passagers, Corsairfly a également investi dans l'achat de 2 nouveaux appareils A330-300 qui viendront rejoindre la flotte de la compagnie fin 2012. Par ailleurs, toutes les cabines des appareils de la compagnie seront intégralement réaménagées début 2013. La flotte comptera alors 7 avions : 2 A330-200, 2 A330-300 et 3 B747-400.

Téléphone : 0269 61 25 50
<http://www.corsairfly.com>

Le présent document a pour but de détailler la position de Corsairfly sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte.

Notre compagnie adhère bien évidemment à tout projet favorisant l'extension de la piste de Mayotte permettant ainsi d'envisager des vols directs dans les 2 sens de et vers Mayotte avec la charge marchande maximale tant côté passagers que fret.

Il s'avère toutefois que, sans préjuger des résultats de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) et dans l'optique d'apporter un éclairage différent, notre compagnie s'est attachée plus particulièrement à regarder quelles seraient les mesures minimum à prendre, avec sans doute un investissement qui reste modéré, pour garantir une desserte régulière et régulière dans les 2 sens directe au regard de la flotte qu'elle opère sur cette ligne.

Plus précisément, l'étude de Corsairfly présente ainsi l'allongement minimal de la piste nécessaire afin d'assurer une desserte de et vers Paris par un Airbus A330-200 (cabine à 304 passagers).



Piste 34 (sens de décollage vers le nord) : Le décollage sur cette piste n'est pas envisagé en raison de la présence d'obstacles pénalisants en bout de piste 34 (colline).

Piste 16 (sens de décollage vers le sud) : deux aménagements sont préconisés:

- Extension de la piste 16 (en direction du lagon)
- Allongement de la raquette en début de piste 16

AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS DE LA PISTE 16

2 Alternatives nous paraissent pertinentes, l'une nécessitant une extension simple de la piste 16 (a), l'autre combinant une extension – moindre - de la piste 16 avec un réaménagement de la raquette en début de cette piste (b).

a. Extension piste 16

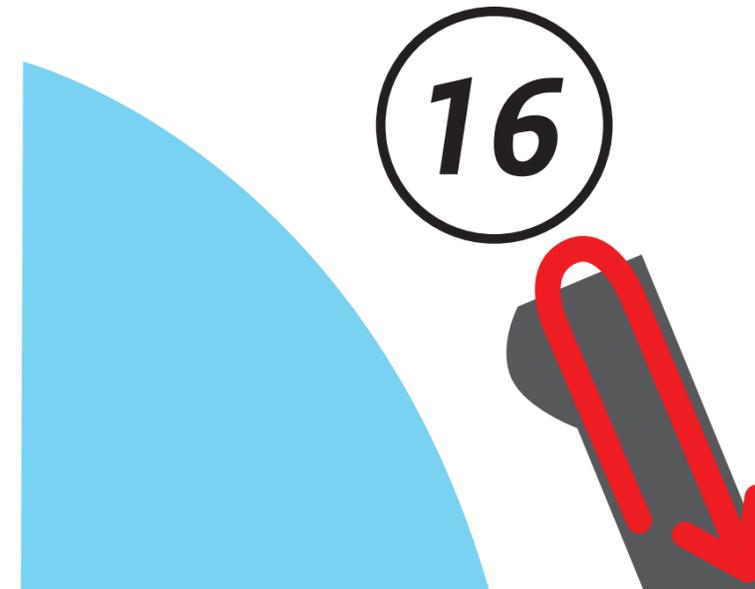
Afin de relier Paris en direct, la masse requise au décollage est d'environ 216.5T pour un A330-200. La piste actuelle (1930m plus une aire de décollage dégagée de 400m) est trop courte et ne permet pas un décollage au-delà de 209.8 T dans les conditions suivantes :

- Vent nul
- Température : 27°C
- Pression atmosphérique : 1010 Hpa
- Piste sèche
- Air conditionné avion OFF

Pour décoller pleine charge avec 304 passagers, il faut donc envisager l'extension de la piste 16. Compte tenu des conditions météorologiques à Mayotte, Corsairfly préconise un allongement de piste garantissant un décollage piste 16 jusqu'à 5 kt de vent arrière, soit une piste de 2140m ce qui représente un allongement de 210m par rapport à la situation actuelle.

b. Extension piste 16 + allongement raquette en début de piste 16

Afin de s'aligner pour un décollage piste 16, l'avion doit effectuer un demi-tour sur la raquette :



Plusieurs dizaines de mètres sont nécessaires à cette manœuvre, ce qui réduit d'autant la longueur de piste disponible. Par conséquent, Corsairfly préconise le prolongement de la raquette, permettant l'alignement de l'avion avant le début de piste 16.

Un tel aménagement permettrait de réduire l'allongement de la piste 16 en direction du lagon. Ainsi, une piste de 2070m (allongement de 140m) serait suffisante pour garantir un décollage piste 16 jusqu'à 5 kt de vent arrière.

