

L'AÉROPORT AUJOURD'HUI ET LES LIMITES À SON DÉVELOPPEMENT

En desservant les 5 destinations que sont : Réunion, Madagascar, Kenya, Métropole (via la Réunion ou Madagascar ou Kenya), Comores et avec un volume de plus de 300 000 passagers en 2010, l'aéroport international de Dzaoudzi se situe au 8^{ème} rang des aéroports d'outre mer et au 35^{ème} rang au niveau national.

La configuration actuelle de la piste de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi n'a pas permis jusqu'à présent le décollage des avions long-courriers en vol direct vers la métropole. De tels vols seraient possibles dès novembre 2011 consécutivement à des aménagements mineurs dans l'emprise aéroportuaire actuelle. Mais ces vols directs ne pourront pas être réalisés dans toutes les conditions météorologiques car la piste est trop courte.

Mots clés :

*liaison directe - piste courte
exploitation de l'aéroport
nouvelle aérogare - gros
porteur - desserte directe
long courrier - aéroport inter-
national - délégation de
service public.*

Son aérogare n'offre pas toutes les conditions pour une bonne gestion des passagers des avions gros porteurs (*nombre de passagers multiplié par 9 entre 1990 et 2010 ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 12 %.*) Une délégation de service public d'une durée de 15 ans a été attribuée à compter du 1^{er} avril 2011 à la société SNC LAVALIN pour l'exploitation de l'aéroport et la construction d'une nouvelle aérogare (en lieu et place des services de l'Etat). La construction d'une nouvelle aérogare d'une capacité d'accueil de 600 000 passagers/an devrait permettre une meilleure gestion des flux de passagers.

Conscient du besoin de désenclaver l'île et conformément aux termes du contrat de projet 2008-2014, les pouvoirs publics veulent doter Mayotte d'un nouvel équipement aéroportuaire apte à répondre aux attentes locales. Outil essentiel du dispositif de continuité territoriale, l'aéroport de Dzaoudzi jouera inévitablement un rôle majeur dans le développement économique de l'île.

L'AEROPORT AUJOURD'HUI ET LES LIMITES A SON DEVELOPPEMENT

Cette première partie dresse un état des lieux de l'actuel aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi, présente ses perspectives de développement et les possibilités d'aménagement permettant d'apporter une réponse satisfaisante pour le désenclavement de Mayotte, d'un point de vue économique et touristique.

l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi représente un élément essentiel du dispositif de continuité territoriale entre Mayotte et la métropole. Il se trouve toutefois confronté dans le cadre de son développement à plusieurs problèmes :



Vue aérienne : Petite Terre et aéroport

- Une piste trop courte pour permettre à ce jour des liaisons directes vers Paris avec des avions long-courriers. Aucun avion commercial présent actuellement dans les flottes des compagnies aériennes desservant Mayotte ne peut en effet décoller de Dzaoudzi pour un vol à pleine charge (passagers et carburant) sans escale vers la Métropole. Toutefois, à compter de novembre 2011, l'exploitation d'un nouvel appareil, le Boeing 777-200LR, devrait permettre sous certaines conditions des vols directs avec une charge commercialement rentable.

- Une aérogare saturée et au faible niveau de service qui ne permet pas d'accueillir les passagers d'avions gros-porteurs, dans de bonnes conditions

Après appel d'offres, SNC LAVALIN s'est vu attribuer, à partir du 1^{er} avril 2011, la délégation de service public pour l'exploitation de l'aéroport et la construction d'une nouvelle aérogare. La mise en service de celle-ci interviendrait fin 2013.

1 - PRESENTATION DE L'AÉROPORT DE DZAOUDZI ETAT DES LIEUX

L'aéroport de Mayotte est situé sur Petite-Terre et porte le nom de Dzaoudzi-Pamandzi. Ayant un statut d'aéroport international, il est classé 8^{ème} aéroport français d'outre-mer et 35^{ème} au niveau national.

L'aéroport dispose actuellement d'une piste de 1930 m de long par 45 m de large qui permet l'atterrissage d'avions long-courriers, mais pas leur décollage à pleine charge (passagers et carburant) empêchant jusqu'à présent la desserte directe de destinations long-courriers. Les opérateurs qui font néanmoins escale à Dzaoudzi avec des gros porteurs repartent avec un emport limité en carburant, les obligeant à effectuer une escale technique à Madagascar, au Kenya ou à la Réunion pour ravitailler leurs appareils.



Dessertes assurées par l'aéroport de Mayotte

L'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi en chiffres

101 ha d'emprise au sol

Piste 1930m x 45m orientée 157,5°/337,5°

301 694 passagers en 2010

65% des passagers sont des résidents

Le tourisme est partagé : 49% d'agrément, 19% d'affaires, 28% affinitaire, 3% autres

Pays desservis : la Métropole, La Réunion, Comores, Madagascar, Kenya

L'aéroport de Mayotte est distant de :

- 8 000 km de la métropole
- 1 400 km de La Réunion
- 500 km de la côte Est-Africaine
- 300 km de Madagascar
- 190 km de la Grande-Comore

Ses destinations principales (en direct ou avec escale) sont : Nairobi, Majunga, Moroni, Nosy Be, Paris-Charles de Gaulle, Saint-Denis de la Réunion, Marseille-Provence, Lyon, Antsiranana, Anjouan et Paris-Orly.

LES INFRASTRUCTURES ET L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT

L'emprise totale de l'aéroport est de 101 ha sur l'extrémité Sud de Petite-Terre. La plate-forme a deux activités principales : l'aviation commerciale et l'aviation générale. L'aéroport est actuellement doté :

- d'une piste d'orientation magnétique SSE-NNW et de dimensions 1 930 x 45m
- d'aires de stationnement avions de 30 700 m², dont une partie ancienne de 10 700 m² à laquelle s'est ajoutée en 2004 une nouvelle aire dédiée au trafic commercial de 20 000 m²
- d'une aérogare pour les passagers, avec un bâtiment ancien de 1 420 m² dédiée aux départs et un récent datant de 2005 d'environ 1 000 m² réservée aux arrivées
- d'un pavillon d'honneur, situé au Nord-Ouest de l'aérogare
- d'un bâtiment réservé : l'aéroclub qui est implanté à proximité de l'aire d'aviation générale. Son accès public s'effectue depuis la route desservant le hangar de fret
- d'une aérogare pour le fret¹¹
- de bâtiments et installations techniques et de moyens généraux

Les avions de ligne

Un avion de ligne désigne un appareil utilisé pour le transport de passagers sur des bases commerciales.

En fonction de leurs caractéristiques techniques et performances, ces avions seront utilisés préférentiellement pour des liaisons court, moyen ou long-courriers.

L'essentiel du marché des avions de ligne (appareils de plus de 110 sièges) est représenté par deux constructeurs : Airbus et Boeing.

Les principaux avions actuellement en opérations sont :

- appareils court et moyen courriers : famille A320 / famille B737

- appareils long-courriers : Boeing 777 et 747, Airbus A330, A340 et A380

Dans le cas de la desserte de Mayotte, les principaux avions exploités par les opérateurs sont le B737, l'A330 et le B777.

Types d'avions

Les principaux avions en opérations à Mayotte aujourd'hui sont :

B737-300 : 128 à 149 sièges

B737-500 : 108 à 149 sièges

B737-800 : 160 à 184 sièges

A330-200 : 306 à 323 sièges

B777-200ER : 364 sièges, atterrit déjà à Mayotte

B777-200LR : 362 sièges, livré en 2011

B777-300ER : 442 sièges, accueil occasionnel à l'étude

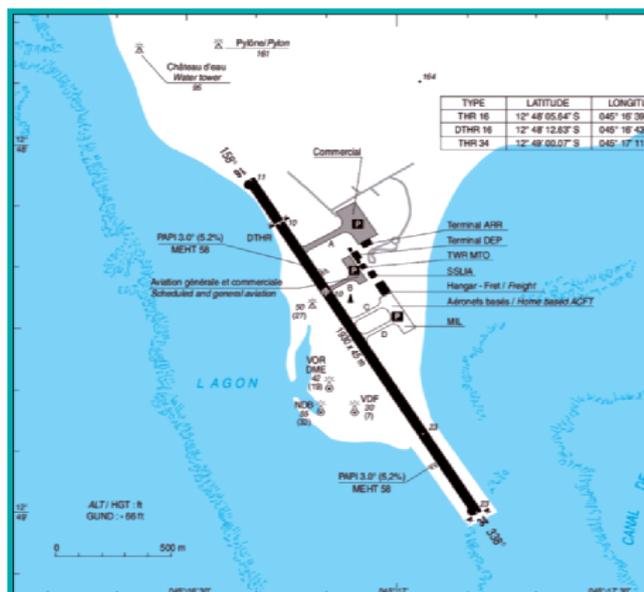


Schéma de la piste existante



AÉROPORT DE MAYOTTE PROJET DE PISTE LONGUE



Plan-masse de l'aéroport

La piste est équipée d'un balisage lumineux basse intensité, d'un radiophare omnidirectionnel associé à un équipement de mesure de distance et de deux indicateurs visuels de pente d'approche.

L'agglomération de Pamandzi et un important relief, au Nord, ont contraint au décalage de 250 m vers le Sud du seuil 16, côté mosquée.

LA SITUATION ADMINISTRATIVE JUSQU'EN 2011

L'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi appartient à l'Etat. Il a un statut d'aéroport international ouvert à la Circulation Aérienne Publique.

Sa gestion était assurée par les services du ministère chargé des transports (services de l'Aviation Civile et de l'Équipement), en régie directe jusqu'au 31 mars 2011. En particulier, la Délégation Territoriale de l'aviation civile à Mayotte assurait :

- la gestion de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi
- l'entretien de la plate-forme (avec le concours des agents de la subdivision des bases aériennes locale de Direction de l'équipement d'un effectif de 40 personnes)

- le service de sécurité de l'aéroport (service de sauvetage et lutte contre l'incendie d'aéronefs et service de prévention du péril animalier)

- les mesures de sûreté (notamment l'inspection filtrage des passagers et des bagages) avec le concours des agents de la Police aux Frontières, de la Gendarmerie des Transports Aériens et du service des Douanes

Il n'était perçu ni redevances d'usage des installations aéronautiques ni aucune des taxes spécifiques au transport aérien.

LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

A l'occasion du début d'exploitation en 2005 des B777, il est apparu que l'Etat ne pourrait plus assurer l'exploitation de l'aéroport (rigidité des budgets, problèmes de recrutements et de moyens en regard du développement rapide des trafics et de l'évolution des aéronefs), et que son exploitation devait être déléguée. A cet effet, un appel d'offres a été lancé afin de sélectionner un concessionnaire chargé de la future gestion de l'aéroport et de la construction d'une nouvelle aérogare. La Délégation de Service Public (DSP) a été attribuée à compter du 1^{er} avril 2011 pour une durée de 15 ans, à la Société d'Exploitation de l'Aéroport de Mayotte filiale de SNC-LAVALIN.

Les missions de service public incluses dans le contrat de concession portent :

- d'une part, sur la conception, le financement, la construction, l'entretien et la maintenance d'une nouvelle aérogare et des ouvrages connexes (parkings, voies de desserte, etc.). La construction de la nouvelle aérogare, conçue en vue d'une capacité d'accueil de 600 000 passagers par an minimum devant permettre une évolution potentielle modulaire de cette capacité jusqu'à 1 500 000 passagers par an, tout en garantissant l'amélioration de l'accueil des passagers. Les travaux de ces aménagements, d'un coût estimé à 40 millions d'euros, devraient démarrer en 2011 pour une mise en service fin 2013

- d'autre part, sur l'entretien, la maintenance et l'exploitation de l'ensemble des ouvrages et équipements relevant du périmètre de l'aérodrome, ainsi que l'exécution des travaux d'adaptation des équipements au Boeing B777-300ER et de mise aux normes diverses

La mise en service d'une nouvelle piste adaptée aux vols long-courriers n'entre pas dans le périmètre du contrat de concession.

Délégation de Service Public (DSP)

La concession est la Délégation de Service Public la plus couramment pratiquée sur les aéroports d'Etat ; elle est cadrée par un cahier des charges approuvé par Décret en Conseil d'Etat: C'est un contrat administratif dans lequel le délégataire est chargé de l'exploitation du service public.

La Délégation de Service Public peut revêtir plusieurs formes : la régie intéressée, l'affermage et, la mieux connue sinon la plus répandue, la concession.

On peut constater que le système des concessions a fait ses preuves pour les services publics qui peuvent s'autofinancer via des péages (autoroutes, ouvrages d'art) ou des redevances (distribution d'eau, aéroport).

2 - L'ACTIVITE AÉROPORTUAIRE

LE CONTEXTE AÉROPORTUAIRE RÉGIONAL

L'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi est situé dans un ensemble aéroportuaire régional dominé par des aéroports tels que Maurice, Saint-Denis de la Réunion, Antananarivo à Madagascar, Pointe Larue aux Seychelles, Mombasa au Kenya...

une piste de près de 3 000 m ou plus, permettant d'opérer des liaisons long-courriers directes à pleine charge. Dans un rayon de 750 km, seuls les aéroports de Moroni et Antananarivo permettent d'opérer des liaisons long-courriers directes à pleine charge.

Au total, dans cette partie de l'Océan Indien, une dizaine d'aéroports à moins de 1 500 km de distance offrent

Principaux aéroports situés dans un rayon de 750 km (2008)

Pays / Ile	Aéroport	Longueur piste	Trafic en million	Compagnie dominante
Madagascar	Antananariv	3 100 m		Air Madagascar
Comores	o	2 900 m	0,828	C o m o r e s
Madagascar	Moroni	2 200 m	0,139	Aviation
Madagascar	Majunga	2 190 m	0,062	Air Madagascar
Mayotte	Nosy Bé	1 930 m		Air Madagascar
Comores	Dzaoudzi	1 350 m	0,263	Air Austral

LE TRAFIC AÉRIEN ET SON ÉVOLUTION JUSQU'EN 2010

L'évolution du trafic aérien passager jusqu'en 2010

Le trafic aérien passager n'a cessé de croître depuis 1996 pour dépasser les 300 000 passagers en 2010 (arrivées et départs). Le flux de passagers a par exemple été multiplié par 9 entre 1990 et 2010 ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 12%.

La répartition du trafic par destination

La répartition du trafic passager sur les 5 destinations desservies au départ de Mayotte est la suivante :

- avec la Réunion : le trafic entre Mayotte et la Réunion (97 157 passagers en 2010) est en croissance progressive depuis 1990, avec un taux d'évolution annuel moyen d'environ 12%
- avec la Métropole : La DGAC estime ce trafic à environ 84 600 passagers par an réparti entre deux

flux principaux.

- des vols se font via une correspondance à La Réunion (exceptionnellement à Nairobi), à l'aller comme au retour. En raison de ces correspondances, Dzaoudzi est aujourd'hui accessible en 15 heures depuis Paris, mais pourrait être relié à la Métropole en environ 10 heures après mise en place d'une liaison directe
- des vols desservent Mayotte selon une logique semi-directe :

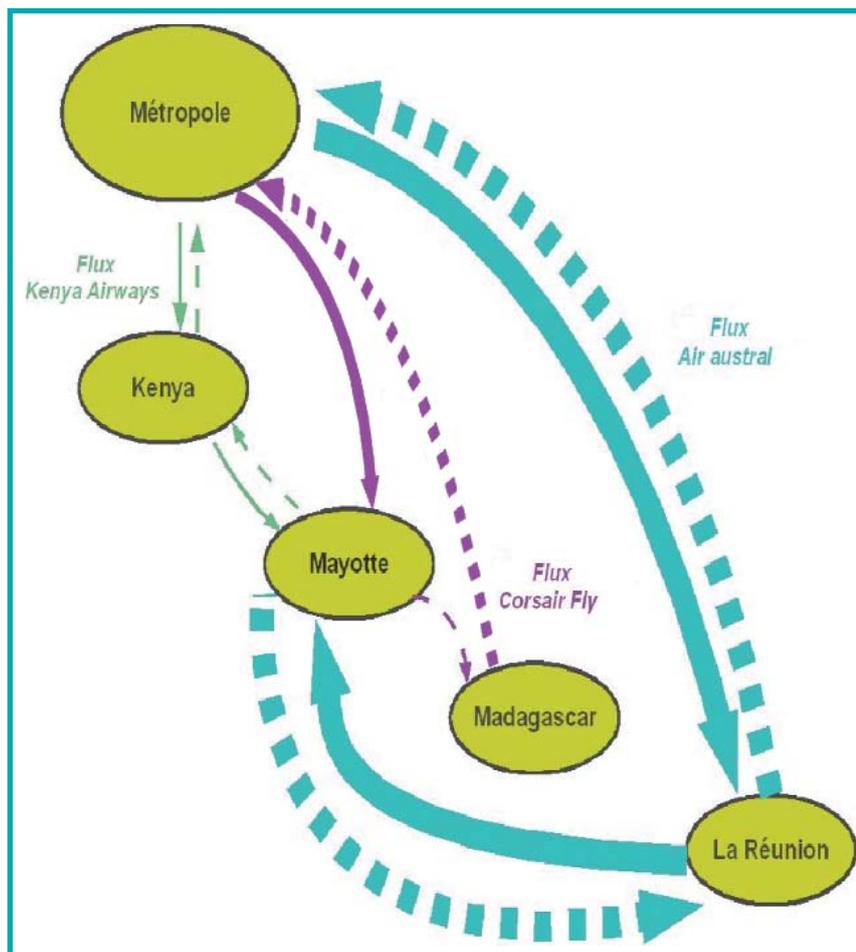
Paris → Mayotte → Tananarive → Paris

Dans le sens Métropole-Mayotte, le vol s'effectue sans escale en environ 10h, alors qu'au retour une escale est prévue. Cette desserte triangulaire permet aussi d'assurer un meilleur taux de remplissage, les trafics vers Mayotte et vers Madagascar étant complémentaires

- **avec l'Union des Comores** : le trafic sur les Comores est resté globalement stable durant la période de 1990 à 2000, autour de 10 000 passagers annuels. Depuis 2001, il a crû de manière plus dynamique jusqu'en 2005 pour atteindre les 40 000 passagers. Depuis 2005 il est retombé à 30 000 passagers puis remonté à 36 919 passagers en 2010

- **avec Madagascar** : le trafic sur Madagascar croît de manière régulière, l'évolution la plus spectaculaire étant visible entre 2003 et 2010 au rythme de 32% par an en moyenne. Durant cette période le trafic est passé de 6 757 à 47 009 passagers

- **avec le Kenya** : le trafic sur le Kenya est resté globalement stable durant la période de 1993 à 1999 (4000 passagers/an), mais a connu une forte baisse durant la période de 2001 à 2002 où le trafic a été ramené aux alentours de 200 passagers avant de croître à nouveau à partir de 2003. Le trafic le plus important a été enregistré en 2008 avec 14 425 passagers. Il est de 10 259 passagers en 2010. Le Kenya est rarement une destination terminale et les fluctuations du trafic traduisent les revirements de stratégie des acteurs qui utilisent Nairobi comme plate-forme de correspondance



Les flux entre la Métropole et Mayotte

La saisonnalité du trafic passagers à Dzaoudzi

Le trafic aérien à Mayotte est saisonnier avec un pic en juillet et août pendant les vacances scolaires (trafic doublé), ce pic correspond au déplacement des enseignants en poste à Mayotte conjugué à celui des étudiants mahorais.

Contrairement à la Réunion, les trafics des mois de décembre, janvier et février sont encore peu développés en raison entre autres d'un faible développement du tourisme d'agrément.

Les compagnies qui opèrent à Mayotte

En détenant près de 70% du trafic aérien (190 000 passagers en 2010), Air Austral, la compagnie aérienne historique de Mayotte, domine largement l'offre de transport aérien de l'île. Cette compagnie offre 10 fréquences par semaine entre Dzaoudzi et l'aéroport de Saint-Denis Gillot (La Réunion), puis des correspondances vers/depuis Paris ou Marseille sont proposées

depuis La Réunion. Air Austral assure également les évacuations sanitaires (450 par an) soit 6-9 sièges réservés pour une civière.

Les autres compagnies se partagent près de 30% du trafic :

- **CorsairFly**, qui s'était positionné sur le marché des vacances scolaires, propose depuis janvier 2010 deux fréquences hebdomadaires semi-directes toute l'année (Mayotte → Madagascar → Paris et Paris → Mayotte), auxquelles s'ajoutent une 3^{ème} fréquence saisonnière

- depuis fin 2006, **Kenya Airways** propose trois rotations hebdomadaires sur Paris via Nairobi. Cette liaison souffre cependant des délais de correspondance longs dans certains cas et du nécessaire changement d'appareil

- enfin **Air Madagascar, Comores Aviation** ainsi qu'Air Austral effectuent des vols réguliers à destination des îles voisines

Distribution des trafics passagers par compagnie (2010)

Compagnie	% du trafic	Liaisons
UU Air Austral	70%	Mayotte-La Réunion / Mayotte-Europe
CRL CorsairFly	10%	Mayotte-Europe
MD Air Madagascar	8%	Mayotte-Iles voisines
KMZ Comores Aviation	6%	Mayotte-Les Comores (Anjouan, Moroni) Mayotte-Madagascar
KQ Kenya Airways	4%	Mayotte-Kenya + Mini-hub pour l'Europe
Divers	2%	-

Le transport aérien de marchandises

Avec 2 130 tonnes en 2010, le fret aérien est aujourd'hui peu important (notamment par rapport au fret maritime). Bien qu'il ait baissé en 2010 par rapport à 2009, le fret aérien a enregistré une forte augmentation entre 1994 et 2009 avec un taux de croissance

annuel moyen de près de 10%, taux comparable à celui du trafic voyageurs.

Aucun appareil cargo ne dessert actuellement Mayotte, mais Air Austral propose une capacité d'environ 15 tonnes de fret quotidiennes en importation et exportation.

3 - LES LIMITES AU DEVELOPPEMENT



Aérogare – Vue depuis les stationnements automobiles



Aérogare – Vue depuis la piste

Le développement de l'offre aérienne à Mayotte est contraint actuellement par :

- une aérogare saturée malgré un agrandissement en 2005
- une absence de ligne directe avec la métropole dans le sens Dzaoudzi → Paris en raison d'une piste inadaptée
- des accès terrestre et maritime à améliorer

Une piste à adapter pour les vols long-courriers

La piste actuelle

La piste de l'aéroport a été allongée à 1 930 m en 1995. Cette extension a été réalisée sur le platier corallien. Le terre-plein gagné sur la mer a été protégé par une carapace³¹ de protection en blocs artificiels en béton côté mer et par des enrochements coté lagon.

La longueur de la piste est plus faible que celle qui est habituellement requise pour une exploitation régulière de vols long-courriers (au moins 2600 mètres). En outre, les caractéristiques particulières de la piste de Mayotte induisent des contraintes opérationnelles pour les compagnies aériennes : la présence d'obstacles au nord de la piste (pylones, arbres, collines, minaret, etc.) pénalise les décollages vers le nord ainsi que les atterrissages vers le sud ; de même, les mesures prises pour protéger les riverains du souffle des réacteurs lors de la mise en puissance réduisent la longueur de piste disponible au décollage vers le sud.

Ces conditions n'ont pas permis jusqu'à présent aux avions long-courriers qui fréquentent l'aéroport (de type B777-200ER ou A330-200) de décoller avec le plein de passagers pour un vol direct vers la métropole, mais permettent à ces gros porteurs d'atteindre aisément Madagascar ou La Réunion.



Vue aérienne de la piste depuis le nord

Le B777-200 LR

Le B777-200 LR a été initialement développé pour effectuer de longs trajets (LR pour Long Range : longue portée).

Cet avion bénéficie d'un rapport poids/puissance bien plus performant que celui du B777-200ER : le B777-200LR dispose des ailes et des réacteurs du B777-300ER (avion de 73.9 mètres de long) pour un nombre de passagers identique au B777-200ER (63.7 mètres de long).

Ce rapport poids/puissance permet ainsi d'obtenir des performances très bonnes au décollage, puisque l'avion peut atteindre sa vitesse de rotation plus rapidement (vitesse à laquelle la roulette de nez quitte le sol) et ainsi décoller sur une distance plus courte.

A sa mise en service, sous conditions de réaménagement mineur de la plateforme actuelle, le B777-200LR pourra décoller de la piste actuelle avec une charge commercialement rentable pour un trajet vers la Métropole si les conditions météorologiques ne sont pas trop défavorables.

Pour un vol direct vers Paris avec le plein de passagers, les conditions météorologiques devraient être favorables (piste sèche avec vent du sud) dans plus de 85% des cas.

Dans les cas où les conditions météorologiques ne seront pas réunies, l'aéronef pourra :

- soit attendre de décoller avec des conditions météorologiques plus favorables
- soit décoller à masse réduite (avec moins de carburant) et effectuer une escale technique pour ravitaillement en kérosène (ce qui augmente la durée du voyage d'environ 2 heures)

Les conditions nécessaires pour réaliser un vol direct Mayotte-Paris par tous temps

La possibilité opérationnelle de réaliser un vol entre deux aéroports est conditionnée par différents paramètres tels que :

- la longueur de piste
- la température, l'humidité, la pression atmosphérique
- le vent, qui conditionne notamment le sens de décollage (un décollage s'effectue face au vent, pour augmenter la vitesse relative de l'aéronef par rapport à l'air)
- l'état de la piste, sèche ou mouillée (une piste mouillée réduira considérablement les performances au décollage car l'aéronef a alors besoin d'une longueur bien supérieure pour s'arrêter en cas de panne d'un moteur)
- les dégagements aéronautiques (pour éviter les obstacles)
- le type d'appareil et sa motorisation
- la distance à parcourir et les conditions de vol
- l'emport⁽¹¹⁾ de passagers, de fret et de carburant

En pratique, pour chaque cas de figure, un calcul est réalisé permettant de définir l'emport de carburant, de fret et de passagers possible.

Généralement, sur un aéroport donné, pour définir la longueur de piste souhaitable, on répond aux besoins correspondant aux flottes des compagnies aériennes susceptibles de desservir l'aéroport..

Cependant, les compagnies peuvent également adapter leurs flottes aux infrastructures existantes : ainsi Air Austral a décidé d'exploiter un B777-200LR à partir de novembre 2011 afin d'offrir une liaison directe Mayotte - Paris (sous réserve que les conditions météorologiques soient favorables). De même, Corsairfly étudie la possibilité de faire des vols directs Mayotte - Paris avec l'A330-200.

Les performances des avions récents et les possibilités d'optimisation à court-terme de la plateforme actuelle

Des études opérationnelles ont été réalisées par les compagnies aériennes qui desservent actuellement Mayotte (Air Austral avec le B777-200LR de 364 passagers, qui sera livré courant 2011 et Corsairfly avec l'A330-200 de 306 passagers) afin de déterminer quelles améliorations pourraient être apportées à la piste actuelle, notamment pour que des vols directs sur Paris puissent décoller de Mayotte. La piste dans sa configuration actuelle permet les atterrissages de vols directs en provenance de Paris sauf si la piste est mouillée et le vent du sud (cas peu fréquent).

Compte tenu des capacités opérationnelles offertes par la piste, des aménagements mineurs à court terme de celle-ci sont en cours d'étude afin d'améliorer les capacités d'emport de ces deux appareils. Ces aménagements, qui seraient réalisés fin 2011 ou en 2012, ne concernent que la seule plateforme actuelle et n'entraînent pas de remblaiement sur le lagon.

Les aménagements à l'étude concernent :

- la mise en place de barrières anti-souffle améliorées pour la protection des habitations au nord de la plate-forme permettant d'accroître la longueur de piste utilisable pour un décollage vers le sud
- la déclaration d'un «prolongement dégagé» au sud de la piste sur le lagon (mesure réglementaire qui autorise, pour les besoins du décollage, un survol à très basse altitude du lagon sur quelques centaines de mètres après l'extrémité de la piste)
- et la réalisation de nouvelles aires de retournement pour les avions aux extrémités de piste permettant qu'à l'issue du demi-tour auquel doivent procéder les avions avant le décollage, la totalité de la longueur de la piste soit utilisable pour le décollage*



A 330-200

La réalisation de ces aménagements pourrait permettre au B777-200LR et à l'A330-200 de décoller pour des vols directs à destination de Paris avec le plein de passagers si la piste est sèche avec du vent du sud. Un tel décollage (direct Paris, plein passagers) serait impossible si la piste est mouillée.

Dans le cas d'une piste sèche avec du vent du nord, le décollage (Paris direct, plein passagers) ne serait pas possible en général compte tenu des obstacles au nord de la piste, sous réserve, dans le cas de vent faible, des possibilités spécifiques à chaque avion de décoller vers le sud avec un vent arrière.

Les aménagements mineurs à l'étude ont pour objet de permettre une amélioration de la desserte aérienne à court terme, mais n'ont pas pour ambition de se substituer à l'aménagement d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers. En effet, les vols directs avec la métropole avec le plein de passagers ne seront pas possibles avec la piste actuelle dans toutes les situations météorologiques.



B 777-200 LR

(*) - Ces aménagements à l'étude sont indépendants de l'élargissement des aires de retournement actuelles, destiné à pouvoir accueillir ponctuellement un Boeing 777-300ER pour des vols régionaux, qui sera réalisé par le concessionnaire de l'aéroport courant 2011.

Une aérogare saturée qui sera remplacée par une aérogare fonctionnelle adaptée au développement futur

Le projet d'aérogare présenté par SNC LAVALIN se développe sur deux niveaux, l'embarquement pourra s'effectuer au moyen de passerelles télescopiques desservant directement l'avion stationné au contact de l'aérogare.

La surface totale offerte est de l'ordre de 7 500 m², conforme aux ratios de dimensionnement retenus en ce domaine. Le parti architectural retenu s'inspire des grands toits et des varangues locales pour définir de

vastes espaces couverts protégés des pluies et du soleil, et pour inscrire clairement l'adaptation aux conditions tropicales dans la conception architecturale de cette aérogare, emblématique de l'aéroport.

Le bâtiment est conçu pour pouvoir s'étendre des deux côtés et évoluer sans difficultés en fonction des besoins du trafic. Le projet prend bien évidemment en compte une démarche de "haute qualité environnementale". Pour la superstructure, le bois a été privilégié, renforçant ainsi le parti architectural retenu.

Cette nouvelle aérogare sera mise en service en fin 2013.



Future aérogare

Des accès routiers et maritimes à aménager

Les infrastructures actuelles de transport terrestre et maritime répondent difficilement aux besoins de la population mahoraise. En effet, le système de barges reliant la Grande-Terre à la Petite-Terre ne permet pas une desserte performante de Grande-Terre. C'est la raison pour laquelle des projets de vedettes desservant

certains points de Grande-Terre – notamment les hôtels disséminés – sont à l'étude.

Afin d'améliorer les liaisons entre les deux îles principales, la construction d'un pont pourrait également constituer une solution permettant de réduire les délais de traversée, de supprimer l'attente aux barges et de fluidifier la circulation.



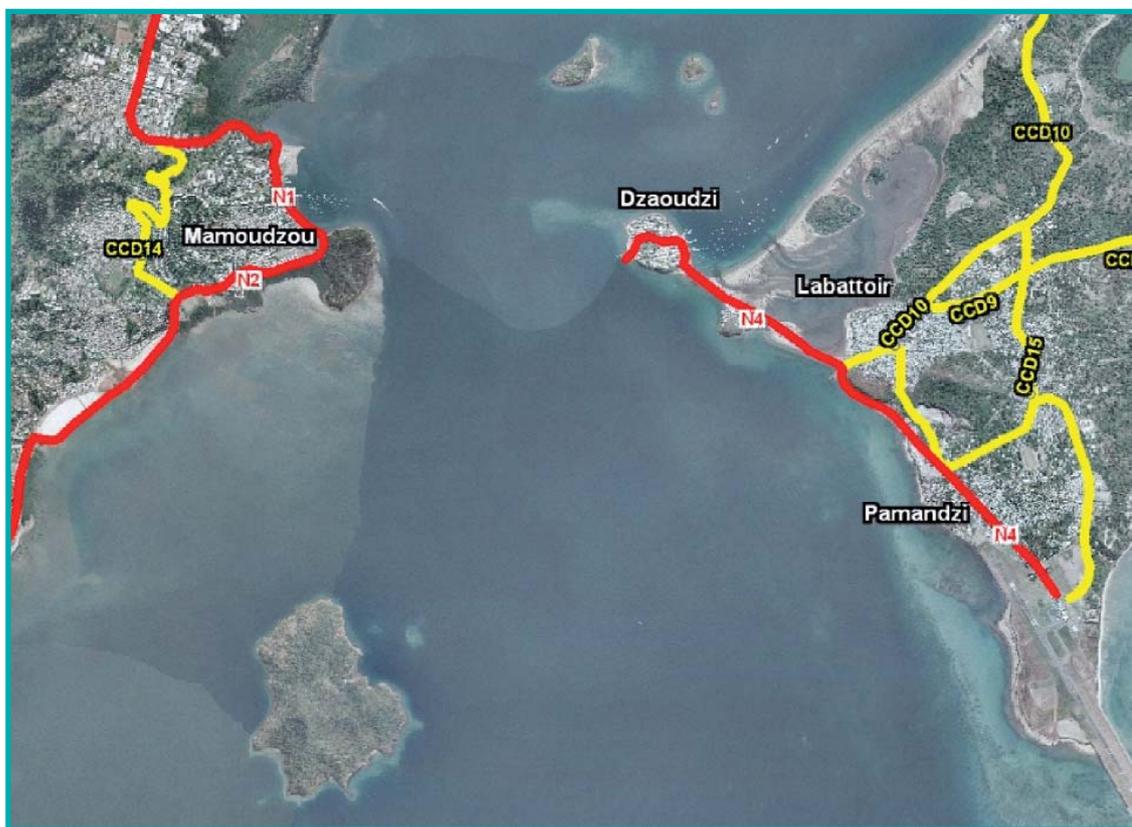
Barge et gare maritime de Mamoudzou

L'accès routier à l'aéroport de Mayotte se fait par la Route Nationale n°4 (RN4) qui arrive de la gare Maritime sur Petite-Terre et traverse Pamandzi, ainsi que par la route CCD15 venant du Nord-est de Pamandzi. La Direction de l'Équipement a classé la RN4 parmi les routes dont l'état est jugé insuffisant au regard de leurs fonctions en raison d'un certain nombre de désordres.

L'acheminement des voyageurs vers/depuis l'aéroport repose aujourd'hui largement sur l'usage des taxis collectifs qui tiennent lieu de transports en commun. En zone urbaine, les taxis urbains sont des véhicules légers sans autre signe distinctif que leur insigne sur le toit. Les licences sont délivrées par la préfecture qui fixe

également les tarifs (1,20 € en semaine et 1,50 € les dimanche et jours fériés par personne et par course). En 2009, plus de 100 taxis sont localisés sur Petite-Terre et assurent la desserte de l'aéroport. Parallèlement, un parking gratuit accueille les véhicules particuliers des voyageurs et accompagnateurs souhaitant venir en voiture.

Un projet important de contournement par les hauts de Mamoudzou est actuellement à l'étude. Il représente potentiellement un enjeu pour la desserte de l'aéroport car il faciliterait l'accès à la gare maritime de Mamoudzou et à la barge assurant la liaison avec Petite-Terre.



Accès routiers à l'aéroport