



15ème législature

Question N° : 270	De M. Mansour Kamardine (Les Républicains - Mayotte)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >Transport aérien Mayotte ; piste longue ; égalité ; coûts	Analyse > Transport aérien Mayotte ; piste longue ; égalité ; coûts.
Question publiée au JO le : 25/07/2017 Réponse publiée au JO le : 20/02/2018 page : 1498 Date de signalement : 16/01/2018		

Texte de la question

M. Mansour Kamardine interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la construction de « la piste longue » à l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi et l'égalité réelle des citoyens devant le droit à la libre circulation. Les tarifs du transport aérien de Mayotte vers les autres parties du territoire national sont en forte augmentation. À titre d'exemple, le prix d'un billet aller-retour entre Mayotte et La Réunion a triplé ces derniers mois, passant d'environ deux cents euros à six cents euros. Cette situation met en péril la continuité territoriale, introduit une véritable entrave à la libre circulation et porte atteinte à l'égalité réelle des citoyens face à un droit fondamental. Le triplement des tarifs s'explique par la position de quasi monopole octroyée à la compagnie aérienne Air Austral à travers les retards successifs de construction de « la piste longue » de l'aéroport de Pamandzi. En effet, ces retards permettent d'écarter des compagnies concurrentes qui introduiraient une forte baisse des tarifs, comme l'avait démontré l'ouverture d'une ligne Mayotte-Réunion par la compagnie Corsair. Il lui demande quelles mesures l'État entend prendre : pour garantir la construction de « la piste longue » à l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi dans les meilleurs délais ; pour assurer un coût des tarifs aériens raisonnables ; et selon quel calendrier.

Texte de la réponse

L'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi est un élément clé du développement de l'île. En ce qui concerne les prix du transport aérien entre Mayotte et la Réunion, la grille tarifaire appliquée par Air Austral n'a pas sensiblement évolué depuis fin 2016. Il est cependant exact que des différences de prix sont constatées sur des billets achetés à des périodes différentes, dans la mesure où la compagnie développe sa commercialisation, selon les pratiques habituelles du transport aérien. L'État continuera d'être attentif à l'évolution des prix du transport entre Mayotte et les autres parties du territoire national, dans le respect du principe de la libre fixation, par les compagnies aériennes européennes, de leur offre de transport sur les liaisons intra-européennes, notamment au plan tarifaire, conformément au droit européen. Dans ce cadre, Air Austral ne bénéficie d'aucune position de quasi-monopole sur l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi. En ce qui concerne la piste de l'aéroport, sa longueur de 1 930 mètres peut effectivement contraindre l'exploitation commerciale par les compagnies aériennes de certaines liaisons au départ de Mayotte. Malgré ces contraintes, la compagnie Air Austral exploite, depuis juin 2016, une ligne directe entre Mayotte et Paris, avec une fréquence de trois rotations par semaine, au moyen d'un appareil de type Boeing 787. L'État reste vigilant à ce que les conditions d'exploitation sur l'aéroport de Mayotte ne se dégradent pas, afin de garantir l'accessibilité de l'île. Ainsi, dans le cadre de la mise en conformité de la piste avec la réglementation



européenne qui impose l'installation d'aires supplémentaires de sécurité d'extrémité de piste, l'État et l'exploitant de l'aéroport ont trouvé une solution technique pour ne pas réduire la longueur de piste utilisable. Celle-ci consiste à installer des lits d'arrêt d'urgence en extrémités de piste. L'impact sur l'environnement du déploiement de cette technologie est moindre que celle qu'engendrerait la construction d'une nouvelle piste sur le très fragile écosystème du lagon de Mayotte ou une extension de la piste actuelle. En outre, le coût de ces projets a été évalué à plus de 200 millions d'euros, alors que celui du déploiement des lits d'arrêt est de l'ordre de 13 millions d'euros, ce qui permettra de limiter la répercussion du coût du projet sur le prix des billets d'avion. Le financement de ce déploiement, que l'exploitant aéroportuaire ne peut assumer seul, sera cofinancé par l'État, pour en limiter l'impact sur les passagers.