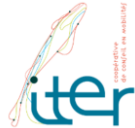


ELABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL VALANT PLH ET PDU

Annexe : Diagnostic mobilité



Annexe : Diagnostic Mobilité

Pièce	Rapport de présentation					
Version	N°2					
Maîtrise d'Ouvrage	CADEMA					
Bureau(x) d'étude(s)						
Rédacteurs			Hindee Goury Céline Billard Rémi Saillard			

SOMMAIRE

La strategie mobilite sur le territoire de la cadema 4

1. Les documents cadres et acteurs de la mobilité 4
2. Les documents cadres élaborés par la cadema et les communes de Mamoudzou et Dombéni 5

Les elements socio-economiques determinants de la mobilité..... 7

1. La dynamique démographique..... 7
2. La dynamique économique. Erreur ! Signet non défini.
3. Les grands générateurs de déplacement 8

La mobilité sur le territoire de la Cadema en 2020 10

Les transports collectifs..... 12

1. Transport maritime de voyageurs 12
2. Les taxis 14
3. Transport collectif de voyageurs 15
4. Transport aérien..... 17

L'intermodalite..... 19

1. La stratégie d'intermodalité à l'échelle de la CADEMA 19
2. PEM central de Mamoudzou 20
3. Les PEM urbains à Passamainty et Kawéni..... 21
4. Les PEM interurbains à Iloni et Longoni 22

Le reseau routier..... 23

1. L'infrastructure contrainte par les conditions de site 23
2. le multi-usage des axes routiers et viaires, l'absence d'alternatives : une urgence face à la saturation..... 24

Le stationnement..... 25

1. L'organisation et la réglementation du stationnement localisées à des secteurs stratégiques 25

2. Les usages recensés Erreur ! Signet non défini.

La marche et le vélo 26

1. Offre/ infrastructures..... 26
2. Les usages recensés 27

l'accidentologie, Constats et évolutions enregistrées..... 28

Le transport de marchandises et les livraisons 29

autres solutions et pratiques de mobilité 30

3. Covoiturage et autopartage 30
4. Télétravail 31

Synthese 32

LA STRATEGIE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CADEMA

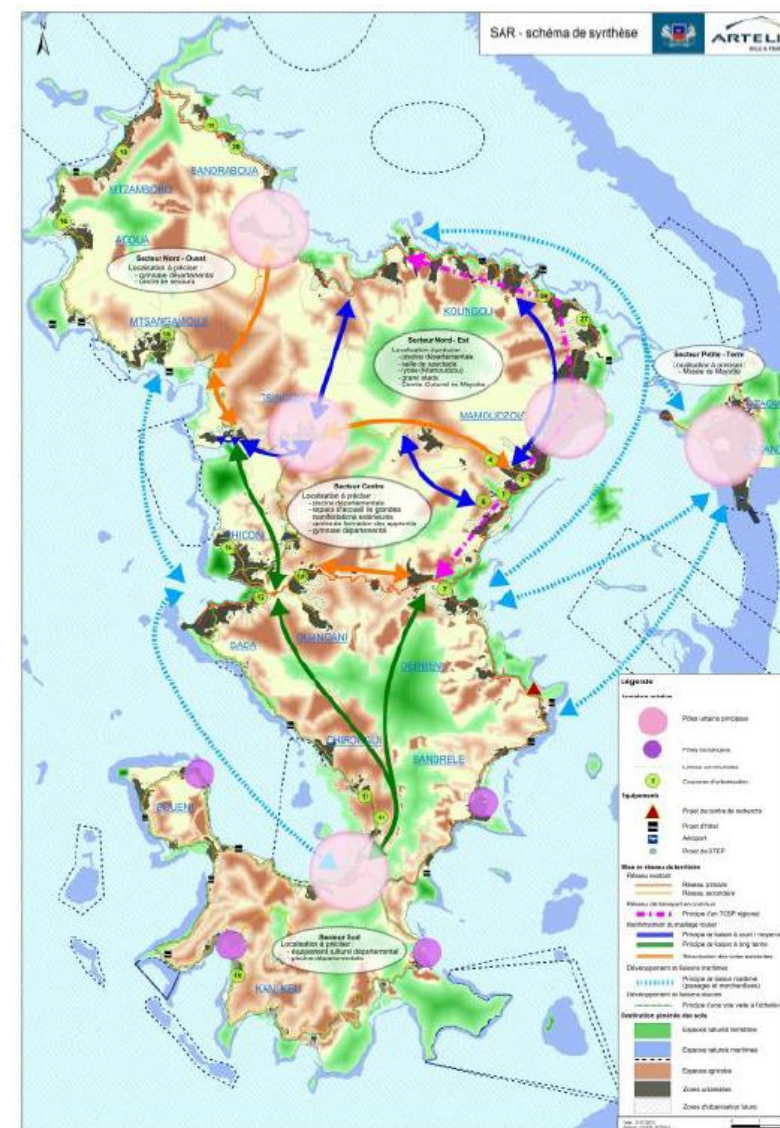
1. LES DOCUMENTS CADRES ET ACTEURS DE LA MOBILITE

A. LE SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL

Les SAR qui sont des spécificités des territoires d'Outre-Mer et valant « Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire » s'imposent face aux autres documents de planification (POS, PLU...). Ce sont donc des documents d'orientation stratégique, de planification et d'aménagement du territoire majeur pour la CADEMA et qui fixent un horizon à 2050. Piloté par le Conseil Départemental, dans le cadre d'une procédure associée avec l'Etat et tous les acteurs du territoire, la CADEMA est associée à la démarche. Le SAR de Mayotte est donc un document qui s'impose au PLUIHD et à son volet Déplacements.

Au-delà de l'aspect réglementaire, le SAR base le projet d'aménagement avec un doublement de la population mahoraise à l'horizon 2050 soit 500 000 habitants. Le SAR fixe les objectifs suivants dans sa stratégie d'aménagements :

- Une optimisation du fonctionnement écologique du territoire pour un environnement protégé
- Une organisation plus équitable du territoire
- Une organisation hiérarchisée du territoire
- Le cantonnement de la tâche urbaine
- La préservation des espaces agricoles et naturels
- La priorité accordée aux transports collectifs et aux technologies de l'information
- La prise en compte des spécificités mahoraises dans les politiques d'aménagement.



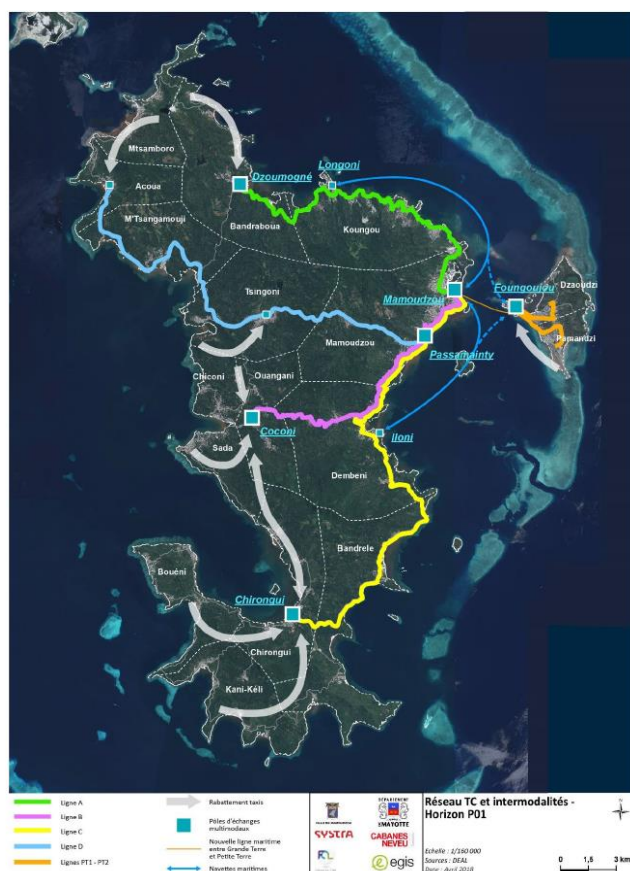
La validation du projet est prévue pour juin 2021.

B. LE PLAN GLOBAL DE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

A l'échelle de Mayotte, un Plan Global Transports et Déplacements a été élaboré qui fixe très clairement les actions à mener pour structurer une offre de mobilité pour soulager les réseaux et participer au développement de l'île :

- Un plan d'urgence à court terme : 2018-2020
- Une Période de Programmation (PO1) : 2021-2027
- Une seconde période (PO2) : 2028-2034.

Le PGDT constitue clairement un projet qui structure et structurera le volet « D » du PLUIHD tant il contient des actions structurantes et opérationnelles pour les mobilités.



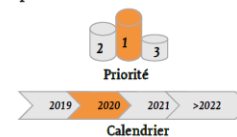
2. LES DOCUMENTS CADRES ELABORES PAR LA CADEMA ET LES COMMUNES DE MAMOUDZOU ET DEMBENI

A. LE PROJET DE TERRITOIRE

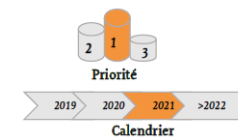
Un projet de territoire validé en 2019 qui met au cœur de la réflexion au même titre que d'autres thématiques la question de la mobilité et cohérent avec les éléments du PGDT :

- La réalisation d'un PDU dans le cadre du PLUIHD
- Développer les transports collectifs
- Création de liaisons maritimes
- Développer une stratégie aux mobilités durables :
 - Modes Actifs
 - Covoiturage
 - PME

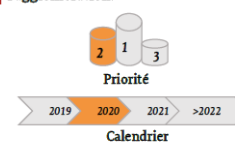
Action 25
Créer le réseau de transport urbain Caribus complémentaire aux autres offres.



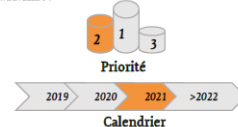
Action 28
Développer et promouvoir des plans de mobilité.



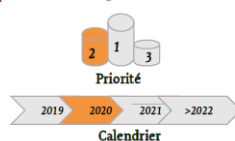
Action 26
Développer les modes actifs à l'échelle de l'agglomération.



Action 29
Accompagner par des aménagements adaptés et complémentaires, la réalisation par le Département de deux liaisons maritimes



Action 27
Développer le co-voiturage comme mode alternatif de déplacement



B. LE PCAET

Le PCAET constitue le projet de territoire en matière de développement durable ayant pour finalité la lutte contre le changement climatique et la pollution de l’air, ainsi que l’adaptation du territoire aux effets attendus du climat. Le PCAET est mis en place pour une durée de 6 ans, avec un bilan intermédiaire à mi-parcours. Il fait l’objet d’une évaluation environnementale stratégique.

Le document qui identifie la mobilité comme un enjeu majeur de la stratégie énergétique définit une stratégie précise et chiffrée sur cette thématique avec pour objectif principal de réduire la part modale des déplacements automobile de 10% en fixant une augmentation de la part modale des vélos de 5%

Thème	Finalité	Axes stratégiques	Objectifs opérationnels
DEP Déplacements	- DEP. Accompagner le développement d'une mobilité durable / Réduire la part des déplacements automobiles carbonés de 10%	DEP.A. Valoriser l'intermodalité et réduire l'autosolisme	DEP.A.1. Mise en place d'un réseau de transport collectif terrestre DEP.A.2. Organiser des pôles d'échanges multimodaux terrestres DEP.A.3. Renforcer l'offre de véhicules partagés et propres (covoiturage, taxi) DEP.A.4. Organiser des pôles d'échanges multimodaux maritimes DEP.A.5. Développer le transport maritime (passagers, fret)
		DEP. B. Favoriser la mise en place d'une mobilité exemplaire au sein de l'intercommunalité	DEP. B.1. Offrir des solutions de déplacement 0 carbone aux agents (VE/VAE) DEP.B.2. Réduire la part des déplacements automobiles pour les administrations
		DEP. C. Développer la mobilité active	DEP.C.1. Développer la part des déplacements en vélo de 5% pour tout type de déplacement (domicile-travail, professionnel, de loisirs) DEP. C.2. Maintenir à son niveau la part des déplacements à pied
		DEP. D. Assurer le droit à la mobilité pour tous	DEP.D.1. Rapprocher les services de la population DEP. D.2. Faciliter la mobilité des plus démunis

Ces éléments sont importants dans la stratégie du PLUIHD puisque le PCAET s’impose.

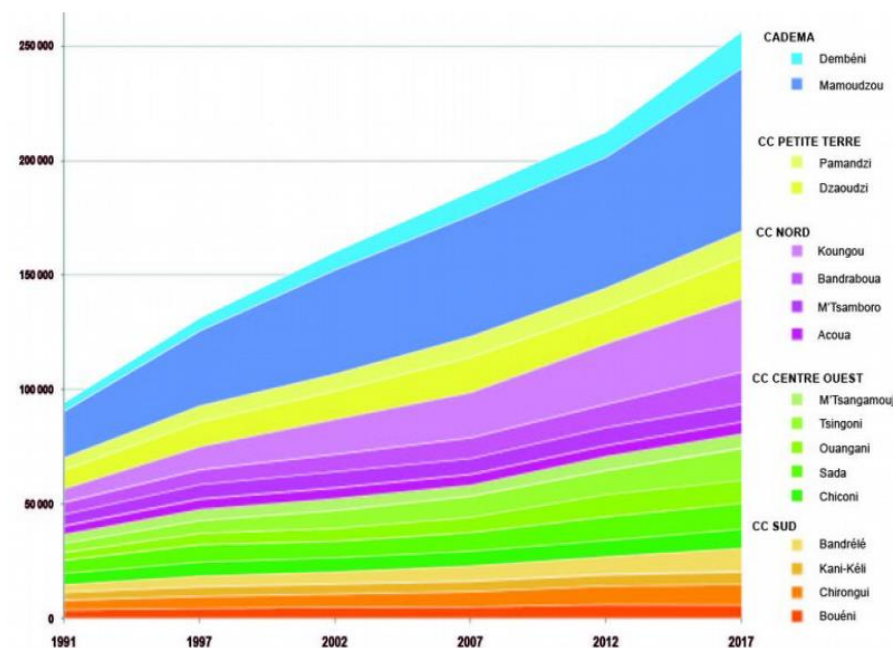
LES ELEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES DETERMINANTS DE LA MOBILITE

1. LA DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE

La croissance démographique, un facteur impactant la mobilité sur le territoire (500 000 habitants en 2050 d'après le SAR)

Mayotte connaît depuis plusieurs années une forte croissance démographique façonnant la manière dont s'organise le territoire. Cette croissance démographique est d'autant plus importante sur l'agglomération de Dombéni-Mamoudzou compte tenu de sa position de **pôle d'attractivité majeur de l'île** qui concentre plusieurs fonctions : pôle d'activités économiques, administratives, pôle d'enseignement, de santé, etc. En effet, **la CADEMA représente à elle seule plus d'un tiers de la population mahoraise (34%)** dont 28% uniquement recensés au niveau du chef-lieu Mamoudzou (Insee 2017).

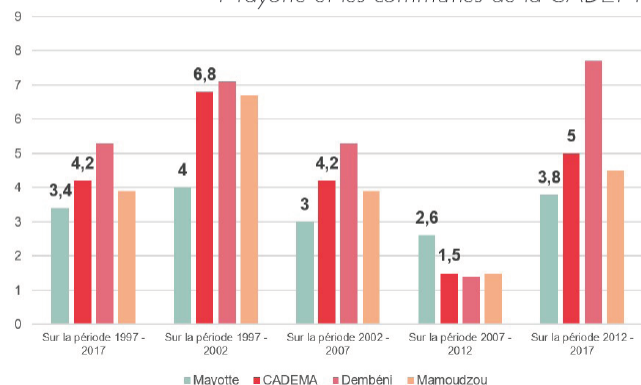
Evolution de la population communale entre 1991 et 2017



Source : SAR diagnostic page 28.

Par ailleurs, **la croissance démographique observée à l'échelle de Mayotte a été encore plus rapide à l'échelle de la CADEMA sur les années 1997-2017** : +3,4% de croissance par an à Mayotte / +4,2% par an pour la CADEMA / +5,3% sur la commune de Dombéni. Les villages les plus concernés par cette augmentation de la population sont Dombéni, Ongoujou (commune de Dombéni) et Vahibé (commune de Mamoudzou).

Taux de croissance annuel moyen à différentes périodes, pour Mayotte et les communes de la CADEMA



Source : diagnostic ATU, page 16

Cette forte croissance démographique s'explique de deux manières :

- Tout d'abord, par un **solde naturel positif** avec une moyenne de 5 enfants par femme à l'échelle de Mayotte (contre 1,9 par femme en France Métropolitaine)
- D'autre part, par un **solde migratoire positif** : un équilibre s'est créé entre le nombre de jeunes natifs du département qui s'expatrient vers la métropole et le nombre d'adultes et d'enfants natifs des Comores qui se rendent à Mayotte pour une meilleure qualité de vie. Cet effet de migration depuis les Comores vers Mayotte fait qu'aujourd'hui, **58% des habitants de la CADEMA sont de nationalité étrangère**.

Par ailleurs, sur la CADEMA et de manière générale à Mayotte, la classe d'âge des jeunes est la plus représentée : **en 2017 selon l'Insee, 62% de la population de la CADEMA était âgée de moins de 25 ans**. Ce constat d'une population très jeune s'accroît par une sous-représentation des plus de 65ans (2% de la population de la CADEMA en 2017). Cette tendance est encore plus aiguë sur certaines communes : par exemple, près de la moitié des habitants (47%) ont moins de 15 ans à Dembeni.

Les enjeux du PLUI-HD liés à ce constat socio-démographique

Du fait de ses caractéristiques socio-démographiques, l'agglomération de Dembeni-Mamoudzou constitue aujourd'hui le territoire le plus dynamique et le plus attractif de Mayotte. Sa population est très jeune et en constante augmentation. Le SAR prévoit par

exemple un doublement de la population de l'île. Ces caractéristiques très spécifiques à Mayotte renvoient en matière de mobilités à plusieurs enjeux pour le PLUIHD :

- Structurer une offre de mobilité qui soit en capacité à répondre de manière massive aux axes de déplacement les plus importants et notamment à destination de Mamoudzou,
- Rechercher des complémentarités entre les différents modes de déplacements pour ne pas faire porter le succès du système de mobilité sur les seules offres de mobilité capacitaires,
- Anticiper et appréhender les besoins de mobilités distincts entre les différents villages : la demande à Ongojou n'est sans commune mesure à celle de Mamoudzou,

2. LES GRANDS GENERATEURS DE DEPLACEMENT

La CADEMA, un pôle vecteur de déplacement

L'Agglomération de Dembeni-Mamoudzou compte aujourd'hui la majorité des pôles attractifs du territoire de Mayotte :

- **Sur le plan économique** : avec la zone industrielle de Kawéni qui regroupe de nombreuses entreprises et établissements publics. De plus, Mamoudzou accueille trois pôles commerciaux d'importance régionale : le centre commercial Ludika, la zone économique mixte de Kawéni et le centre-ville.
- **L'enseignement** : l'unique centre universitaire de Mayotte est situé sur la commune de Dembeni. Il accueille jusqu'à 1500 étudiants depuis 2019. De plus, la commune de Mamoudzou concentre 21% des établissements scolaires de l'île.
- **La santé** : le département de Mayotte bénéficie d'un seul Centre Hospitalier localisé sur la commune de Mamoudzou. Ce Centre Hospitalier accueille d'ailleurs l'une des plus importantes maternités de France. Ce constat couplé à la faiblesse de l'offre libérale à Mayotte (concentrée aujourd'hui à Mamoudzou) fait aujourd'hui de Mamoudzou le pôle de santé de l'île.
- **Équipements sportifs et culturels** : la commune de Mamoudzou rassemble l'ensemble des équipements sportifs et culturels principaux de l'île : stade et complexe sportif de Cavani, cinéma, etc.

En plus de ce constat de concentration des principaux pôles générateurs de déplacement du territoire, de nombreux projets d'équipements voient le jour sur le territoire de la

CADEMA venant renforcer son attractivité : Iloni, Dembéli, ZAC d'Oujani, ZAC de Tsararano...).

Les enjeux du PLUI-HD liés à ce constat de concentration des pôles générateurs de déplacements

Du fait d'une organisation du territoire marquée par la concentration des principales activités/fonctions de l'île au Nord-Est du territoire et plus particulièrement sur la CADEMA, **l'agglomération de Dembéli-Mamoudzou est aujourd'hui vecteur de nombreux flux de déplacements entraînant une congestion routière importante. Couplée à la croissance démographique évoquée plus haut, cette concentration accentue la pression sur l'ensemble des infrastructures de l'agglomération et constitue par conséquent des enjeux majeurs pour le PLUIHD :**

- Intégrer, dans les futurs projets territoriaux, une stratégie de rééquilibrage dans la localisation des équipements de Mayotte. Cet enjeu est clairement identifié dans le SAR avec une volonté de redéployer les fonctions industrielles ou de santé de Mamoudzou sur d'autres secteurs de l'île. Néanmoins, cette transition qui s'inscrit dans un temps long nécessite de s'interroger sur les solutions pour la période transitoire.
- Apporter de nouvelles solutions de mobilité capacitaire pour desservir les principaux équipements pour réduire l'usage de la voiture particulière et ainsi limiter l'impact des déplacements réalisés en direction de Mamoudzou.
- Mener une réflexion sur la desserte multimodale des pôles générateurs de déplacements et notamment des zones d'activités employant de nombreux salariés.

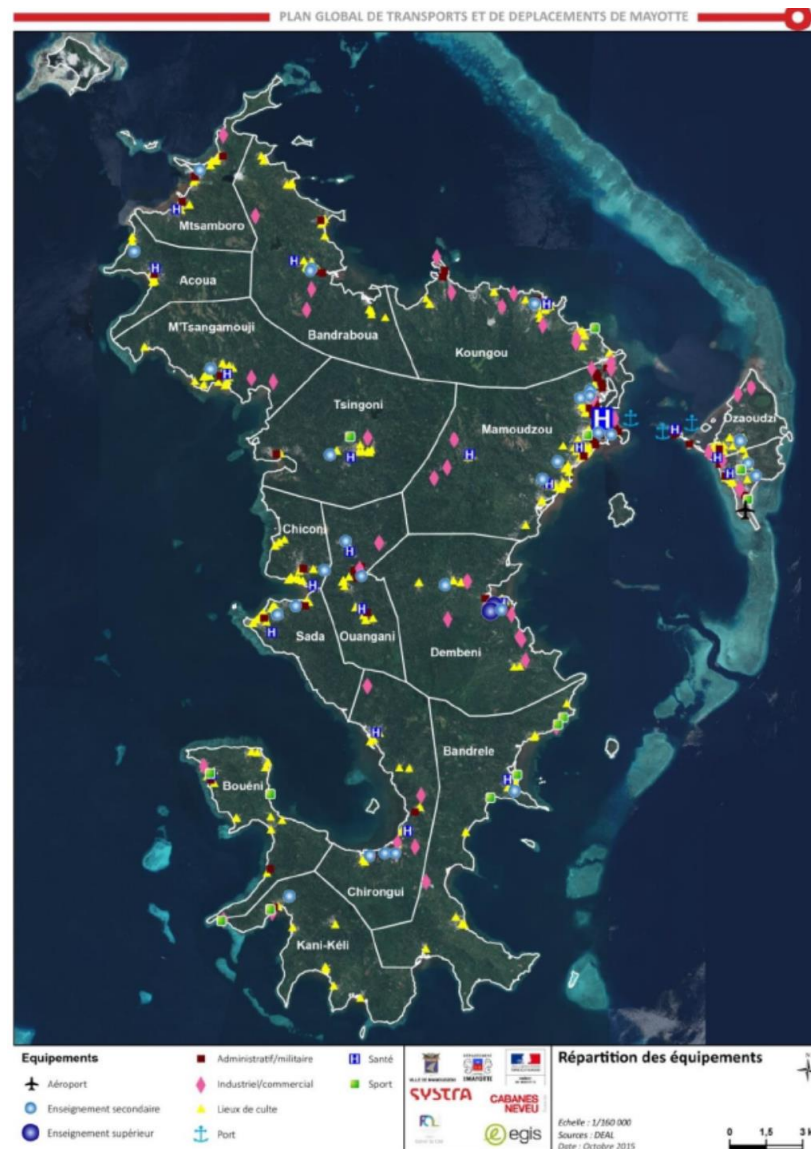


Illustration 15.

Répartition des pôles générateurs, source : (Conseil Général de Mayotte, 2004), (Les éditions du Baobab, 2009), entretiens avec les acteurs locaux lors de la mission à Mayotte en octobre 2015), réalisation SYSTRA

LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CADEMA EN 2020

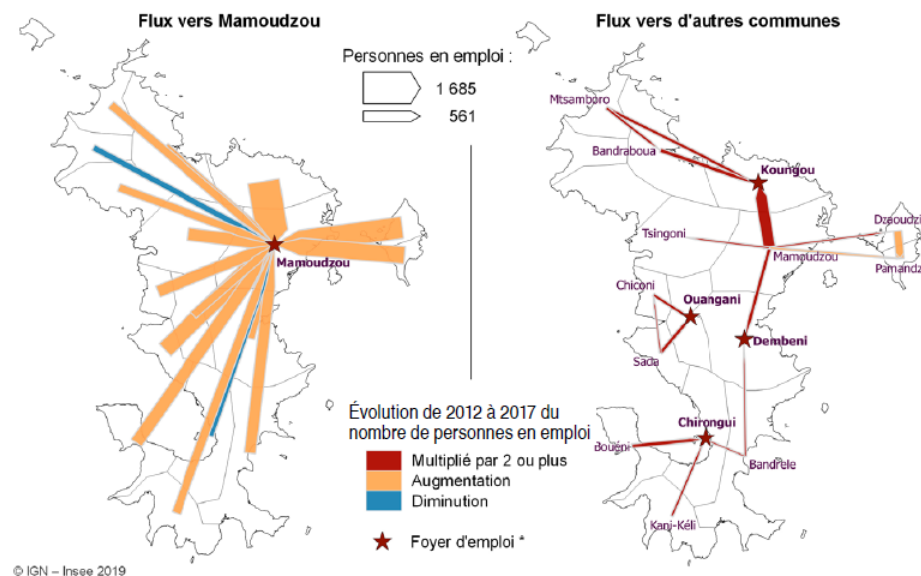
Actuelle : L'organisation actuelle de l'île et la localisation des bassins d'emplois sur le territoire influencent très largement la manière dont sont organisés les déplacements à Mayotte. On observe en effet, une véritable fracture est/ ouest avec à l'ouest des conditions de vie plus favorables et une croissance démographique en partie maîtrisée tandis que l'est est marqué par un fort taux d'emploi et une très forte pression démographique.

Ce constat qui constitue un enjeu pour le PLUIHD et pour l'ensemble de Mayotte accentue la demande de déplacements et la pression sur les infrastructures de la CADEMA. En effet, certains résidents de l'île pré préfèrent s'éloigner de leur lieu de travail (pôle d'activité de Mamoudzou) en partant vivre dans une commune plus à l'ouest pour bénéficier d'un cadre de vie plus agréable.

Ce phénomène a provoqué, ces dernières années, une intensification des déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail. D'après l'Insee, le nombre de personnes en emploi travaillant dans une autre commune que leur commune de résidence en 2017 était alors de 48% soit près de la moitié de la population mahoraise.

Pour la CADEMA, ce constat est encore plus fort puisqu'on observe localement une intensification des déplacements domicile-travail réalisés en direction du chef-lieu Mamoudzou. Celui-ci concentre aujourd'hui la majorité des emplois de l'île (50% du nombre total d'emplois de Mayotte) et attire donc de plus en plus d'actifs.

Nombre d'emplois par commune et trajets domicile-travail (pour des effectifs supérieurs à 100)



* Les « foyers d'emploi » sont ici les communes où la majorité des emplois sont occupés par des personnes qui n'y habitent pas.
Champ : personnes en emploi de 15 ans ou plus.
Source : Insee, Recensements de la population 2012 et 2017 de Mayotte, exploitation principale.

Source : Insee Analyses n°20 – septembre 2019

Cette situation est d'autant plus préoccupante que cet allongement des distances entre le lieu de domicile et le lieu de travail s'accompagne d'un usage massif de la voiture de manière individuelle créant d'importantes difficultés de circulation aux entrées et sorties de Mamoudzou notamment. En effet, même si la part modale de la voiture reste aujourd'hui plus faible à Mayotte qu'en Métropole (46% contre 70%), ce taux est en constante évolution ces dernières années et risque de poursuivre son évolution en raison de l'amélioration récente des revenus des ménages mahorais leur permettant ainsi de s'équiper en véhicule personnel.

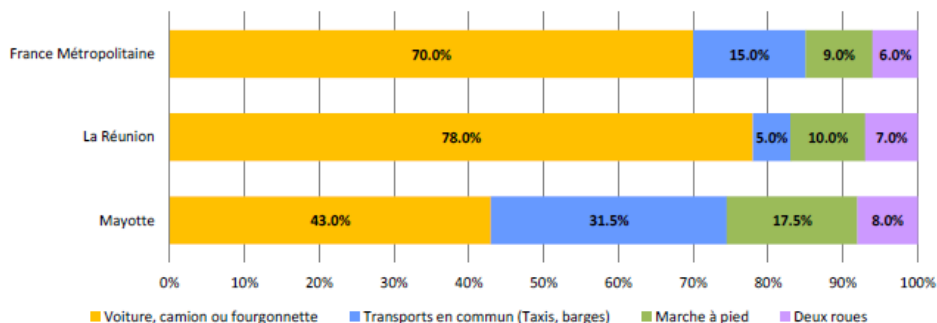


Illustration 23. Part modale, source : INSEE

A Mayotte, l'usage des transports collectifs (barges, taxis) ainsi que le recours à la marche à pied est plus élevé qu'en Métropole : 32% d'usage des transports collectifs contre 15% en Métropole et 18% d'usage de la marche à pied contre 9% en Métropole. Ce constat s'explique de deux manières :

- D'une part un faible taux d'équipements des ménages en véhicules personnels,
- Un usage très important de la barge entre Petite Terre et Grande Terre (seule solution de déplacement) qui « gonfle » les chiffres d'usage des transports collectifs.

La sociologie, la culture, le contexte démographique, économique, éducatif, de santé génèrent des besoins de mobilité très spécifique à Mayotte qu'il convient de prendre en considération lorsque l'on résonne en matière d'urbanisme et de mobilité. Par exemple, compte tenu de l'importance de la population jeune, dans certains secteurs de l'île, les écoles/ collège ont mis en place des roulements entre les élèves avec un enseignement dispensé soit le matin soit l'après-midi. Cette caractéristique génère par conséquent des besoins de mobilité méridiens bien plus importants qu'en métropole.

Prospective :

En raison des perspectives de croissance démographique de Mayotte (500 000 habitants en 2050 d'après le SAR) liées au développement socio-économique de l'île, certains phénomènes risquent d'accentuer les phénomènes observés :

- La très probable augmentation du taux de motorisation des ménages va accentuer la pression automobile sur le réseau viaire

- Cette augmentation du taux de motorisation va être couplée avec une croissance démographique.

Ce double effet nécessite urgemment d'agir sur plusieurs leviers pour tenter de minimiser l'impact prévisible.

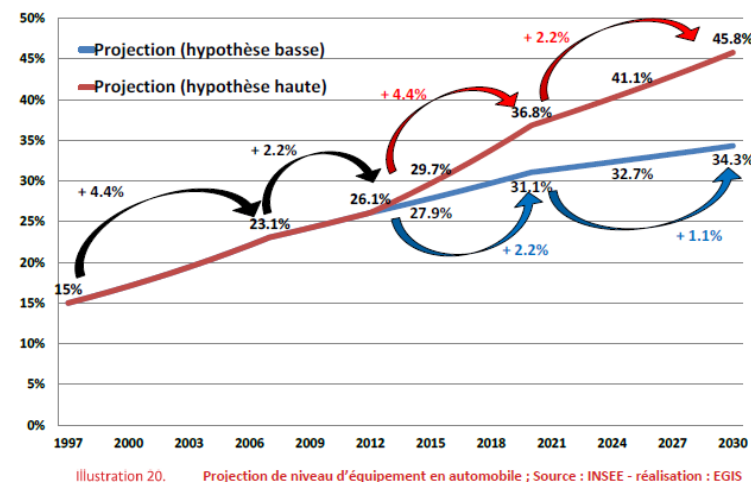


Illustration 20. Projection de niveau d'équipement en automobile ; Source : INSEE - réalisation : EGIS

PGTD, rapport diagnostic page 59

Pour ces raisons, la CADEMA et plus globalement le département mènent depuis plusieurs années des réflexions permettant d'anticiper ces problématiques. Plusieurs réponses vont être apportées à très court terme pour répondre à une demande croissance des déplacements :

- La mise en place d'un réseau de transports collectifs urbain sur la CADEMA permettant de réduire la part des déplacements réalisés en voiture.
- La réalisation d'un réseau de transports collectifs interurbains performant répondant aux problématiques de déplacements domicile-travail des personnes résidant en dehors de la CADEMA.
- La mise en place de liaisons maritimes créant des alternatives à la route à destination de Mamoudzou
- A plus long terme, la stratégie de ré équilibrage des fonctions économiques du territoire devrait limiter la concentration de l'emploi, des équipements, des services et des activités culturels et de loisirs en un seul lieu.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1. TRANSPORT MARITIME DE VOYAGEURS

A. OFFRE/ INFRASTRUCTURES

Situation actuelle : Le transport maritime constitue un axe essentiel du transport collectif à Mayotte. Il est géré par le Service des Transports Maritimes (SMT) et repose sur un système de barges pour les piétons/deux roues et d'amphidromes pour les véhicules. Ce système permet d'effectuer des liaisons quotidiennes et régulières entre les îles de Petite-Terre et de Grande-Terre. Ces liaisons sont essentielles du fait de la présence de l'unique aéroport de Mayotte sur Petite-Terre mais également pour les mahorais qui travaillent sur Grande Terre et résident sur Petite Terre et inversement.

Au départ de Petite Terre et de Grande Terre, les barges effectuent des rotations toutes les demi-heures la journée et toutes les heures le soir. Les amphidromes, quant à eux, réalisent des rotations toutes les demi-heures jusqu'en fin d'après-midi puis toutes les heures jusqu'à 19h15 (au départ de Petite-Terre) et 19h45 (au départ de Grande-Terre).

La traversée en barges, d'une quinzaine de minutes, est payante seulement depuis Grande-Terre (gare maritime de Mamoudzou) : 0,75€ pour les piétons et 2€ pour les deux roues et 15€ aller-retour pour une voiture.

Par ailleurs, la capacité des barges et des amphidromes limite le nombre de personnes qui peuvent embarquer notamment aux heures de pointe où l'affluence est plus importante. D'autant que le service de transport maritime répond aujourd'hui à plusieurs besoins et types de public : déplacements quotidiens ou ponctuels des actifs, scolaires, touristes/visiteurs mais également des marchandises sans réelle distinction en termes d'horaires, de tarifs, etc.



Source : <https://www.mayotte-tourisme.com/>

Prospective : Compte tenu de la congestion observée dans le centre de Mamoudzou depuis plusieurs années, le département de Mayotte étudie actuellement la **création de deux liaisons maritimes supplémentaires : une liaison nord entre Longoni et Mamoudzou et une liaison sud entre Dembéni et Mamoudzou**. Ces liaisons ont pour objectif de réduire la saturation du réseau viaire de la CADEMA mais ne visent pas la création d'une alternative à entre Petite Terre et Grande Terre.

Une étude est menée en ce moment pour valider les emplacements des futures gares maritimes. La localisation de ces trois gares maritimes est stratégique pour le développement de l'île dans le sens où elle permet une connexion directe entre les trois principaux pôles économiques du territoire : Mamoudzou en tant que « poumon économique de l'île », Illoni/Dembéni qui connaît la plus forte évolution démographique de Mayotte ces dernières années et enfin Longoni pour son activité portuaire et sa zone d'activité majeure.

Pour chacune des trois gares étudiées (Mamoudzou, Longoni et Illoni), plusieurs scénarios ont été présentés en mars lors d'un comité technique intermédiaire et font l'objet d'études poussées pour évaluer leurs impacts.

A Longoni, c'est le scénario au niveau du terreplein de l'ancien site d'AquaMay (Mayotte Aquaculture) qui a été validé pour le futur emplacement de la gare maritime de voyageurs. L'emplacement de la gare maritime à Illoni devrait permettre de desservir toute la zone sud de l'agglomération et plus particulièrement le centre de Dembéli dont le besoin de connexion avec Mamoudzou est important.

B. USAGE RECENCE

Le système de transport maritime mahorais apparaît aujourd'hui comme essentiel pour le bon fonctionnement du département de Mayotte tant sur le plan local (flux quotidiens des actifs mahorais entre Petite-Terre et Grande-Terre et flux de marchandises) que sur le plan touristique (du fait de la présence de l'aéroport sur Petite-Terre).

En 2014, le trafic de passagers était de plus de 4,4 millions de passagers. Parmi eux, 320 000 deux roues, 225 000 véhicules légers, 47 000 véhicules utilitaires et 17 000 poids lourds, soit par jour :

- 12 000 voyageurs par jour,
- 900 deux roues,
- 130 VP,
- 47 PL.

Compte tenu de la capacité actuelle des barges et des amphidromes, le service de transport maritime a une capacité maximale d'environ 27 000 passagers et 1 900 véhicules par jour en semaine (Source : PGTD page 95). Cependant, ce volume de passagers est en constante augmentation et risque de s'accroître davantage EN RAISON de l'évolution démographique attendue et DU DEVELOPPEMENT SOUHAITE PAR LES ACTEURS DE L'ILE DU trafic aérien. Ainsi, sans une augmentation du nombre de véhicules ou de leurs capacités d'ici quelques années, le service des barges et des amphidromes ne RISQUE DE NE PLUS ETRE en capacité de répondre à la demande des habitants.

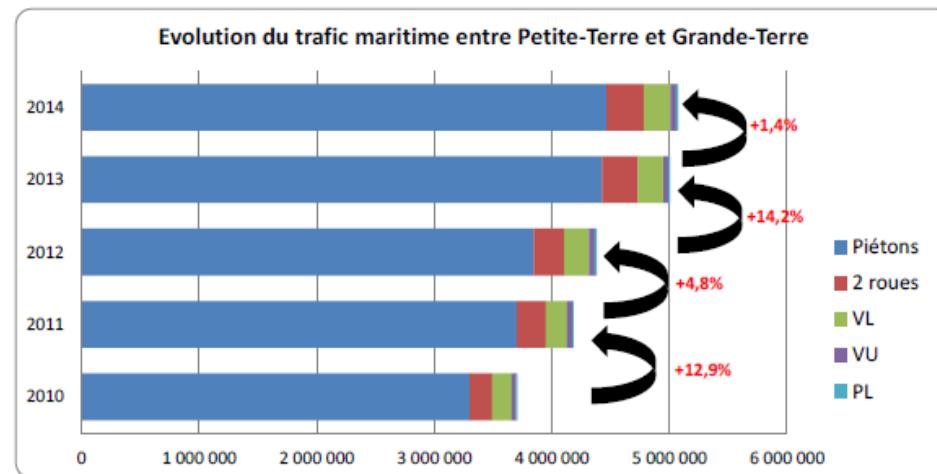


Illustration 46. Evolution du trafic maritime entre Petite-Terre et Grande-Terre, source : Conseil Départemental de Mayotte - Direction Générale des Services

C. PROBLEMATIQUE DE LA THEMATIQUE ET ENJEUX POUR LE PLUIHD

Le service des barges et des amphidromes est actuellement soumis à une pression importante avec d'une part une limite de capacité et d'autre part une augmentation des besoins de déplacements entre Petite-Terre et Grande-Terre.

Les enjeux du PLUIHD concernant le transport maritime sont donc multiples :

- Valoriser les futures liaisons maritimes en promouvant l'intermodalité pour garantir un usage massif et réduire d'autant plus la pression sur le réseau viaire
- Mettre en place les conditions (Choix d'urbanisme, Offre en intermodalité, ...) permettant d'améliorer la liaisons Petite Terre/ Grande Terre.

2. LES TAXIS

A. OFFRE/ INFRASTRUCTURES

Actuelle : A Mayotte, l'offre de transport en commun terrestre repose essentiellement sur un service de taxis dont on distingue localement plusieurs types :

- Les taxis urbains localisés à Mamoudzou et sur Petite-Terre
- Les taxis « brousses » (service interurbain)
- Les taxis motos ou « taxis mavaja » récents et informels
- Les taxis clandestins « mabawas »
- Les taxis aéroport (Petite-Terre)

L'offre de taxis est aujourd'hui gérée par l'Etat (autorité délivrant les licences via la Préfecture) puis organisée au sein de 5 fédérations s'occupant à la fois du service urbain et du service interurbain. L'offre de taxis urbains est essentiellement concentrée sur le littoral Nord-Ouest de Mayotte en raison d'un besoin plus important de mobilité sur cette partie de l'île.

Même si le service des taxis est aujourd'hui très apprécié et très utilisé par les mahorais, il n'existe pas de réelle organisation sur le territoire : très peu d'infrastructures dédiées (emplacement de stationnement spécifique, zone de dépose, voie dédiée...) et une organisation complexe des tarifs appliqués (forfaitaire pour Mamoudzou et Petite-Terre puis progressif par rapport à l'éloignement sur le reste de l'île).

Le principal lieu de convergence des taxis se situe au niveau de la gare maritime de Mamoudzou duquel on observe des flux essentiellement en direction de Kawéni ou vers le sud de Mamoudzou (Passamainty...).

Prospective : Aujourd'hui, malgré une offre importante, ce service ne suffit plus à satisfaire l'ensemble des besoins en déplacement de la population mahoraise et ne permettra pas d'assumer l'enjeu d'un transport en commun capacitaire. Ce constat ainsi que d'autres problématiques de déplacements observées sur l'agglomération (configuration du réseau routier, saturation du réseau viaire, mauvais état des chaussées qui pénalise les mobilités douces telles que la marche à pied ou le vélo...) ont conduit la CADEMA à proposer une alternative concrète à la voiture individuelle via la mise en place d'un réseau de transport collectif urbain sur l'agglomération Mamoudzou-Dembéni (CARIBUS).

Par ailleurs, d'autres problématiques et enjeux à l'échelle du Département de Mayotte (permettre à tous les mahorais de bénéficier d'une offre en transport collectif de manière équitable, lutter contre la propagation de l'usage de la voiture individuelle...) ont amené le Conseil Départemental à étudier la mise en place d'un réseau de transport interurbain (TCI) sur l'île.

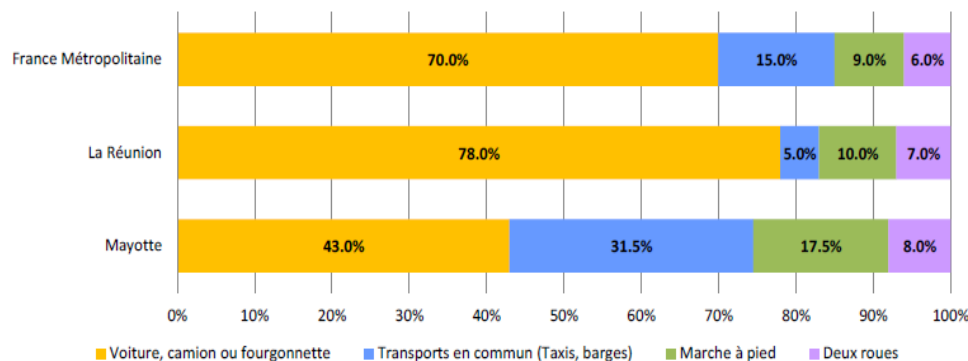
Le réseau des taxis de Mayotte va donc être réorganisé afin de proposer deux niveaux d'offres :

- Une offre de taxis urbains en relation avec le réseau CARIBUS via les pôles d'échanges et notamment le PEM central de Mamoudzou,
- Une offre de taxis interurbains en relation avec le réseau de transport interurbain via les pôles de rabattement qui permettra de desservir toutes les zones qui ne bénéficieront pas d'une ligne TCI.

Les projets de transports collectifs, ainsi que la pérennisation de l'offre de taxis doivent permettre d'offrir aux mahorais une alternative modale attractive afin de réduire l'usage de la voiture individuelle sur le territoire. Le service des taxis sera ainsi maintenu et mis en relation avec le réseau de transport collectif CARIBUS et le réseau de transport interurbain du département.

B. USAGE RECENCE

L'usage actuel des taxis est très important sur l'île : la part des déplacements réalisés en transports en commun (taxis et barges) est de 31,5% à Mayotte contre 15,0% en France Métropolitaine et 5,0% à La Réunion (Source : rapport diagnostic PGTD). Cela s'explique pour deux raisons principales : tout d'abord parce qu'il n'existe aucune autre alternative en transports collectifs organisée sur le territoire (en dehors du service des barges/amphidromes) mais aussi parce que les ménages mahorais sont faiblement équipés en véhicules personnels.



Source: « Plan Global de Transports et de Déplacements de Mayotte Rapport Diagnostic et Enjeux – Version finale – 08/02/2016 » (p.64)

C. PROBLEMATIQUE DE LA THEMATIQUE ET ENJEUX POUR LE PLUIHD

Le service des taxis sur le territoire apparaît comme une offre nécessaire répondant essentiellement aux besoins d'un public « captif ». Cependant, comme nous l'avons évoqué précédemment, en raison d'une forte augmentation démographique et d'un besoin plus large de se déplacer, l'offre actuellement proposée ne suffit plus, à elle seule, à répondre à une demande croissante de déplacement sur le territoire.

L'enjeu principal pour ce PLUIHD va donc être de mettre en relation ce service de taxis avec les futurs réseaux de transports collectifs afin de permettre une complémentarité des services et de répondre aux besoins de tous les publics. Cette association intervient également en tant que facteur de réduction de l'usage de la voiture individuelle et donc sur la décongestion du réseau viaire mais aussi en tant que facteur de développement des modes actifs.

3. TRANSPORT COLLECTIF DE VOYAGEURS

A. OFFRE/ INFRASTRUCTURES

Actuelle : Aujourd'hui, à Mayotte, il n'existe pas de service public de transport en commun organisé qu'il soit urbain ou interurbain. Sont uniquement organisés sur le territoire un service de transport scolaire ainsi qu'un service de transport maritime entre Petite-Terre et Grande-Terre.

Prospective :

1- Transport urbain : CARIBUS :

Le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) CARIBUS a vocation à résoudre d'importantes difficultés de déplacement observées sur l'agglomération Mamoudzou-Dembéni.

Il doit permettre de :

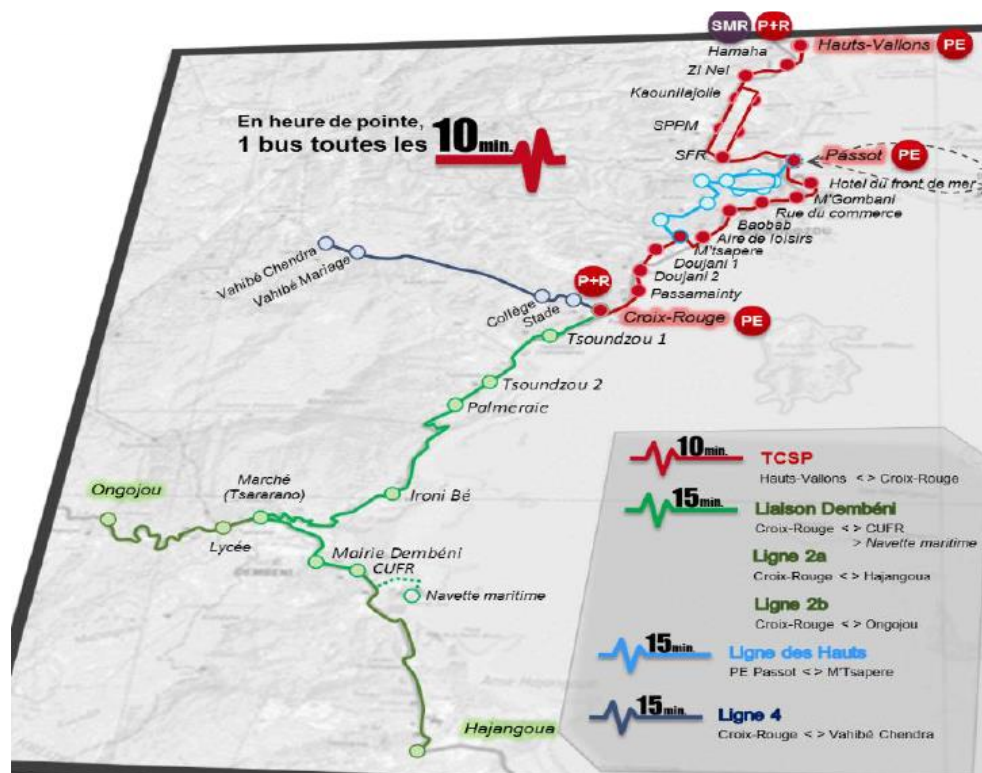
- Décongestionner le réseau viaire notamment aux entrées de la commune de Mamoudzou,
- Réduire l'usage de la voiture individuelle,
- Favoriser le développement des modes actifs (vélo/VAE, marche à pied),
- Anticiper l'augmentation des besoins de déplacements sur le territoire (forte croissance démographique qui devrait se poursuivre dans les années à venir).

Le projet CARIBUS, porté par la CADEMA, sera composé d'**une ligne BHNS en site propre** allant du Nord au Sud de Mamoudzou sur une longueur de 8,6km (Hauts Vallons au Nord jusqu'à Passamainty au Sud) puis de **trois lignes structurantes** qui le compléteront via un système de minibus voire une organisation avec les taxis. La ligne 2 s'étendra depuis le pôle d'échange de Passamainty jusqu'au Centre Universitaire de Mayotte à Dembéni, la ligne 3 parcourra « les hauts » de Mamoudzou tandis que la ligne 4 desservira Vahibé.

Ce projet s'appuie sur l'aménagement du PEM central de Mamoudzou (qui accueille aujourd'hui un certain nombre de fonctions de transit pour les taxis, les véhicules

particuliers, les piétons, les flux maritimes...) et a pour objectif d'intégrer les taxis qui tiennent aujourd'hui une place centrale dans les déplacements des mahorais.

Ces lignes s'accompagneront de la mise en place de **deux parking-relais** respectivement à Passamainty et les Hauts-Vallons puis de **trois pôles d'échanges multimodaux**.



2- Transport interurbain

Le Plan Global de Transports et de Déplacements de Mayotte (PGTD) prévoit également la **création d'un réseau de Transport en Commun Intercommunal (TCI) composé de 5 lignes interurbaines** sur le territoire dont 4 à destination du chef-lieu Mamoudzou qui seront organisées autour des pôles d'échanges multimodaux (PE) :

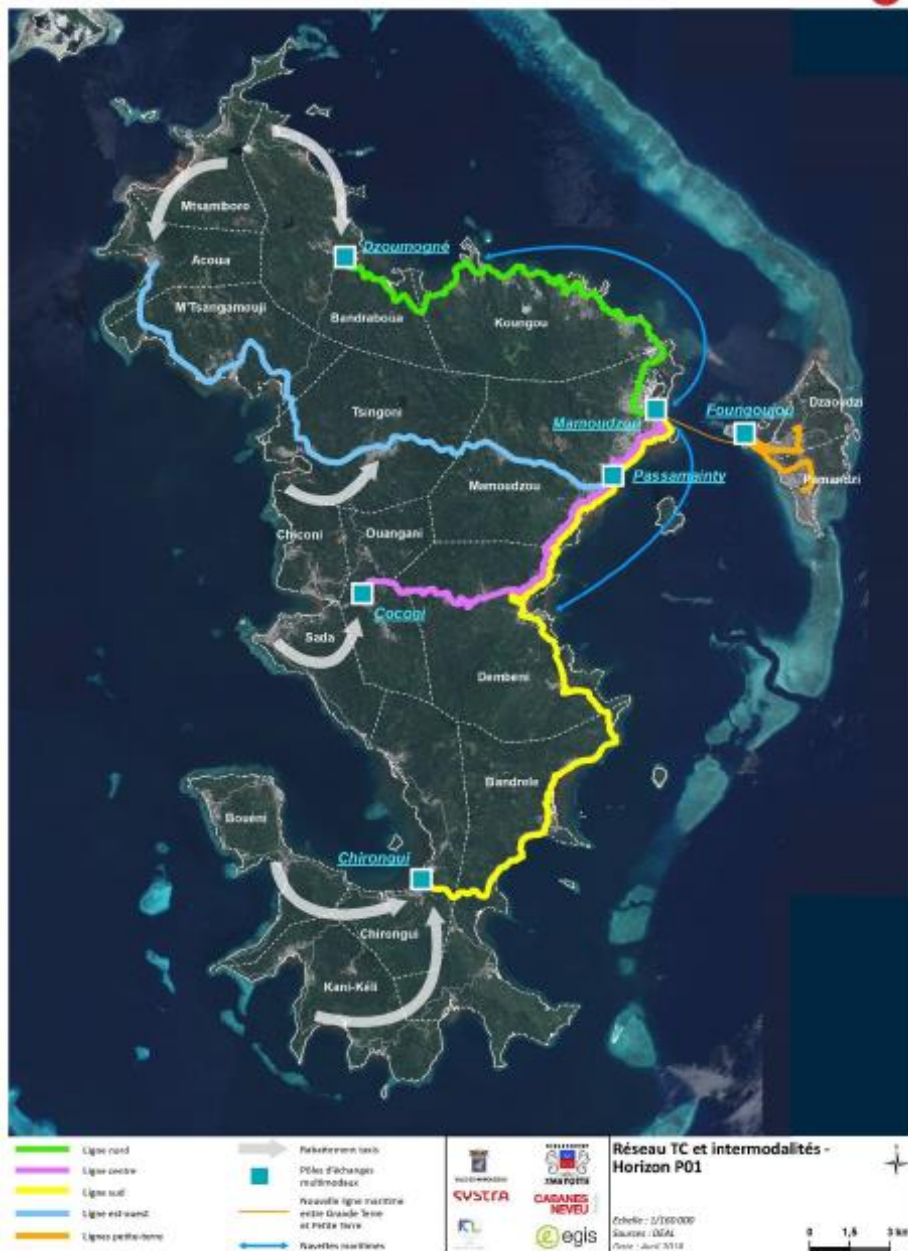
- Une ligne Nord depuis Dzoumogné (Grande-Terre),

- Une ligne Sud depuis Chirongui (Grande-Terre),
- Une ligne Centre depuis Coconi (Grande-Terre),
- Une ligne Est-Ouest depuis Acoua (Grande-Terre),
- Une ligne interne à Petite Terre.

L'objectif du déploiement d'un réseau interurbain attractif sur le département Mahorais dont la mise en service est prévue pour 2021 est de permettre un désenclavement de l'île afin que chaque habitant de Mayotte puisse bénéficier d'une offre de transport en commun performante. Ce réseau interurbain se veut capacitaire, performant, fiable tout en veillant à proposer un niveau de service adapté à chaque territoire.

Comme évoqué précédemment, il est prévu, dans un premier le déploiement de 5 lignes structurantes sur l'ensemble de l'île. Pour les zones non desservies par ces lignes interurbaines, ce seront les taxis qui interviendront (rôle complémentaire des taxis interurbains ou « taxis brousse ») : une réorganisation du service des taxis interurbains est en cours depuis 2019 afin de permettre une vraie coordination entre les deux réseaux. Ainsi, chaque village qui ne disposera pas d'une desserte par une ligne interurbaine bénéficiera d'une desserte en taxi et les usagers auront la possibilité de se rabattre vers l'un des trois pôles d'échanges. Pour les déplacements en direction de Mamoudzou, les taxis déposeront donc les usagers jusqu'au pôle de rabattement le plus proche puis les usagers devront emprunter une ligne interurbaine jusqu'au chef-lieu.

Le réseau TCI se trouvera ainsi en connexion avec le réseau urbain CARIBUS via les pôles d'échanges multimodaux et les taxis.



4. TRANSPORT AERIEN

A. OFFRE / INFRASTRUCTURES

Le département de Mayotte compte aujourd'hui un unique aéroport situé sur l'île de Petite Terre : l'aéroport de Pamandzi-Dzaoudzi. Celui-ci permet à la fois le transport de passager et le transport de marchandises bien que le transport de marchandises par fret aérien soit bien moins important que le fret maritime sur l'île.



Source : « <https://laerien.fr/> »

L'aéroport de Mayotte est doté d'une piste de 1930m x 45m dont la longueur constitue depuis plusieurs années un réel frein pour les vols long-courrier (limitation du poids au décollage pour la marchandise et/ou la quantité de carburant transportée) et oblige donc les avions à effectuer des escales pour se rendre en métropole notamment. Cette problématique a fait l'objet de plusieurs études dont celle de 2003 sur un projet de piste longue pour l'aéroport de Pamandzi-Dzaoudzi. Les trois principaux objectifs de ce projet sont :

- Adapter la piste aux vols long-courriers,
- Désenclaver Mayotte en permettant des liaisons directes avec la Métropole et des liaisons internationales,
- Développer l'économie et en particulier le tourisme.

Lors de l'étude réalisée en 2003, plusieurs scénarios ont été travaillés concernant soit :

- La mise aux normes de l'aéroport actuel (3 scénarios étudiés),
- Soit la création d'un nouvel aéroport (3 scénarios étudiés).

Cette étude a ensuite été poursuivie en 2010 amenant à privilégier les scénarios de mise aux normes de l'aéroport actuel. Cependant, depuis ces deux études, le projet a été mis de côté et aucune avancée n'a été menée.

Par ailleurs, afin d'augmenter sa capacité d'accueil, l'aéroport de Mayotte s'est doté, en 2014, d'une nouvelle aérogare de passagers. Ce réaménagement a permis d'apporter une réponse concrète à la croissance du nombre de passagers à laquelle faisait face l'aéroport en augmentant la capacité d'accueil à 600 000 passagers par an.

B. USAGE RECENSE

En 2014, le trafic annuel de passagers était de près de 344 000 passagers soit un peu moins de 1000 passagers par jour en moyenne (source : PGTD Mayotte). Un peu moins de 10 compagnies aériennes différentes desservent actuellement l'aéroport de Mayotte. AirAustral, compagnie reliant Mayotte à la Métropole constitue la compagnie la plus importante de l'île en réalisant plus de 50% du trafic passagers de l'aéroport.

Il y a une forte attente locale de voir d'une part diminuer les prix des billets et d'autre part de pouvoir accueillir davantage de compagnies afin de soutenir le développement **de l'économie locale et du tourisme.**

Le développement du transport aérien a un rôle important à jouer dans le désenclavement de l'île tant sur le niveau d'offre apporté que sur les coûts (diminution des prix des billets, augmentation de l'offre vers et depuis la métropole...).

C. PROBLEMATIQUE DE LA THEMATIQUE ET ENJEUX POUR LE PLUIHD

Mayotte fait face à plusieurs problématiques en rapport avec le transport aérien sur son territoire.

Tout d'abord, comme nous l'avons évoqué précédemment le projet de piste longue de l'aéroport de Pamandzi-Dzaoudzi à l'arrêt pour le moment mais qui permettrait d'augmenter de manière significative le trafic vers la Métropole.

Ensuite, on observe une forte dépendance du transport aérien de Mayotte (horaires des vols allers et des vols retours) vis-à-vis du fonctionnement du transport maritime entre Petite-Terre et Grande-Terre (barges).

L'INTERMODALITE

1. LA STRATEGIE D'INTERMODALITE A L'ECHELLE DE LA CADEMA

Dans le cadre du projet de transport collectif CARIBUS de la CADEMA et du projet départemental de déploiement d'un service de transport interurbain à l'échelle de Mayotte, il est prévu la mise en œuvre de plusieurs pôles d'échanges multimodaux (PEM) qui permettront de capter les usages voiture afin de les transférer vers des usages plus vertueux tels que les transports collectifs ou encore les mobilités actives.

La stratégie générale de déploiement de ces pôles d'échange multimodaux s'appuie sur la volonté de mutualiser les différentes offres de transports du territoire en les rendant attractives et performantes face à la voiture individuelle.

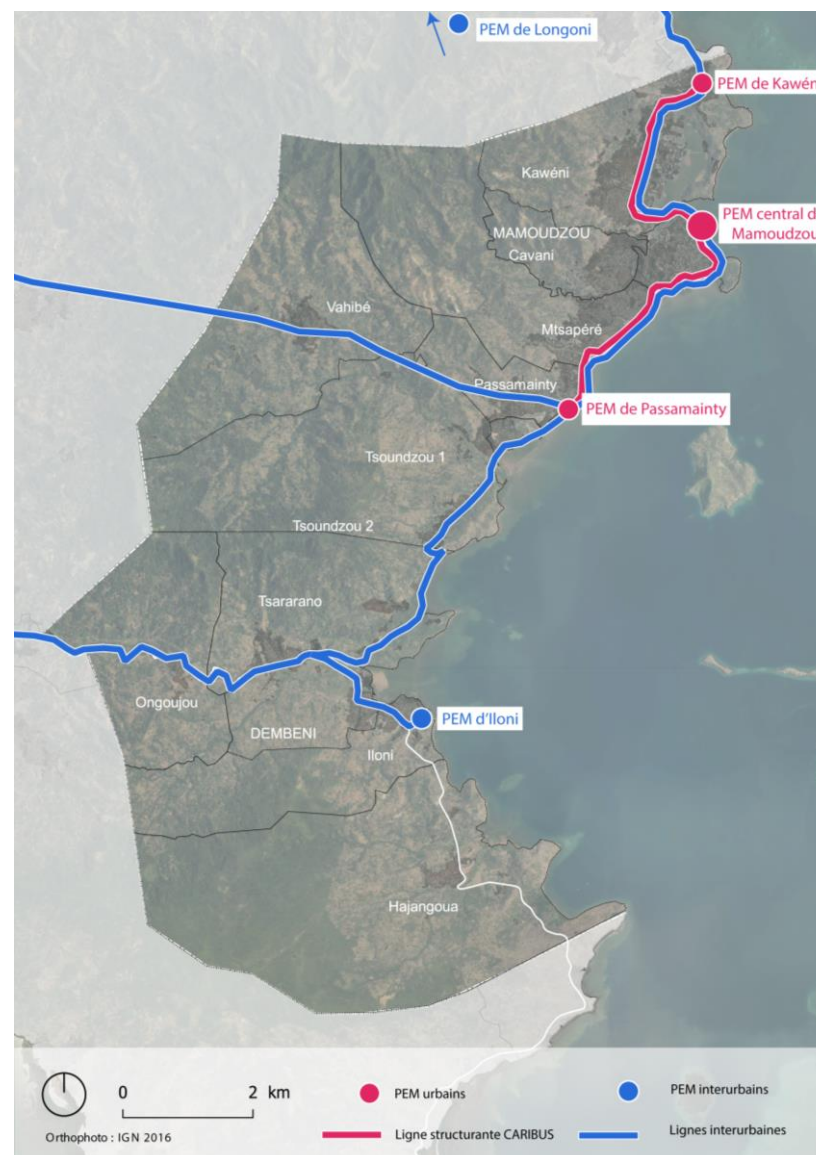
On distingue :

- Les PEM urbains en lien avec la ligne structurante du réseau TCSP CARIBUS :
 - Le PEM central de Mamoudzou qui centralisera les différentes offres de transports du territoire,
 - Les PEM aux extrémités Nord et Sud du réseau CARIBUS respectivement au nord de Kawéni et à Passamainty.
- Les PEM interurbains en lien avec le réseau TCI, les taxis interrurbains et les futures gares maritimes :
 - Le PEM d'Iloni,
 - Le PEM de Longoni en dehors du périmètre de la CADEMA.

Ces infrastructures sont essentielles au bon fonctionnement et à la bonne coordination entre les futures offres de transport. Leurs objectifs sont multiples :

- Accueillir les voyageurs de manière à éviter les arrêts à la demande et sécuriser les temps d'attente,
- Accueillir les terminus des lignes interurbaines et urbaines,
- Créer une zone d'échange avec les taxis urbains et interrurbains,
- Permettre le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

Par ailleurs, une réflexion est menée afin de créer un autre pôle d'échange multimodal au niveau du marché de Tsararano en raison de la convergence de plusieurs offres de transport en ce lieu.



Stratégie d'intermodalité à l'échelle de la CADEMA. Réalisation : ITER, 2020.

2. PEM CENTRAL DE MAMOUDZOU

Situation actuelle : Il existe actuellement très peu d'infrastructures d'intermodalité sur le territoire de la CADEMA et plus généralement sur tout le département puisqu'en dehors du service des barges et des taxis il n'existe aucune autre offre de transports collectifs.

Un seul pôle d'échange existe sur tout le département et il est situé à Mamoudzou au niveau de la gare Maritime. Il sert de lieu d'échanges entre le service des barges/amphidromes, le service des taxis et les services de transports scolaires.

Cependant, le site connaît aujourd'hui des difficultés de circulation permanentes en raison d'une multiplicité d'usage recensés. C'est dans ce cadre, qu'un projet a été lancé afin de réaménager et valoriser ce lieu en un espace public agréable permettant de répondre aux besoins de mobilité et d'intermodalité du territoire.

Prospective : Le projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Mamoudzou s'inscrit dans une démarche globale de mobilité et d'urbanisme à grande échelle.

Il comprend plusieurs projets :

- La mise en place du réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) CARIBUS : avec la réalisation de voies dédiées et partagées avec les piétons/cyclistes, la mise en place d'espaces de stationnement de courte durée et dépose minute, etc
- La création d'un espace pôle d'échange TC qui assurera le lien entre :
 - Le transport urbain (CARIBUS et taxis urbains),
 - Le transport interurbain (TCI et taxis interurbains),
 - Le transport maritime (barges, amphidromes),
 - Les piétons via la mise en place d'un espace d'information mobilité, d'une billetterie commune aux différentes offres de transport, de bureaux, de locaux pour les véhicules/vélos électriques.
- Le projet « Front de Mer » qui consiste en une revalorisation de l'espace piéton au niveau de ce PEM.

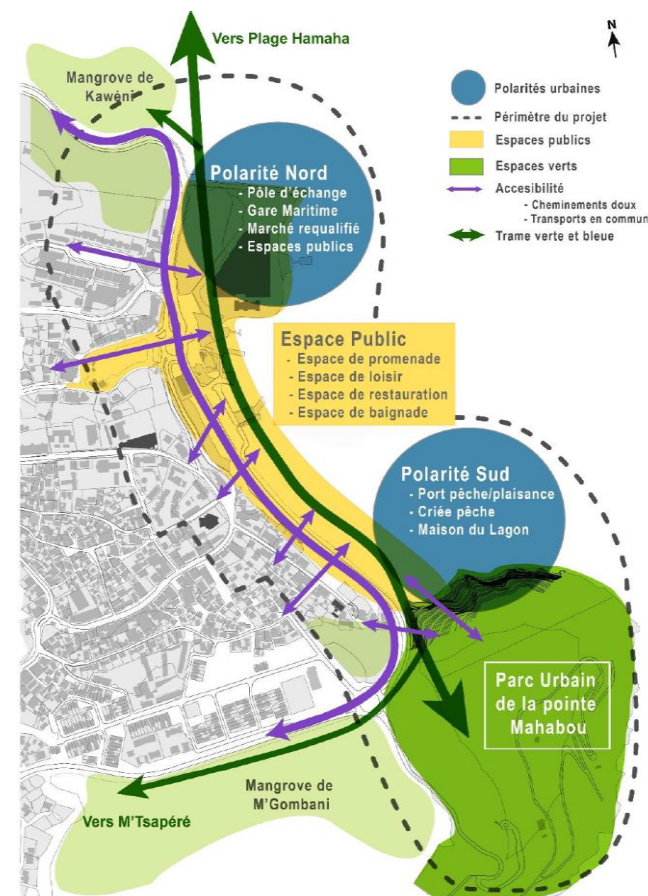


Schéma d'organisation du projet du Front de Mer – Comité de pilotage 3 décembre 2015 – p28

Ce Pôle d'Echange Multimodal (PEM) sera implanté sur une parcelle au Nord du grand marché de Mamoudzou du fait de sa proximité avec le lagon qui permettra de faciliter l'accès au service des barges/amphidromes et également en raison de sa proximité avec les futurs bus CARIBUS.

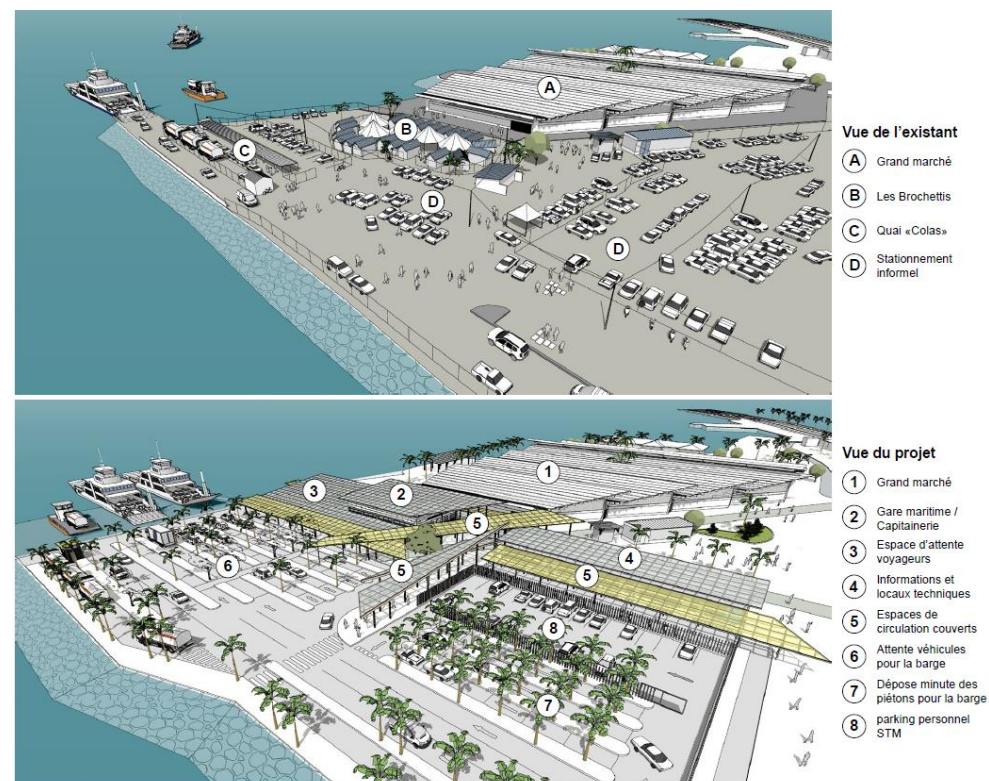
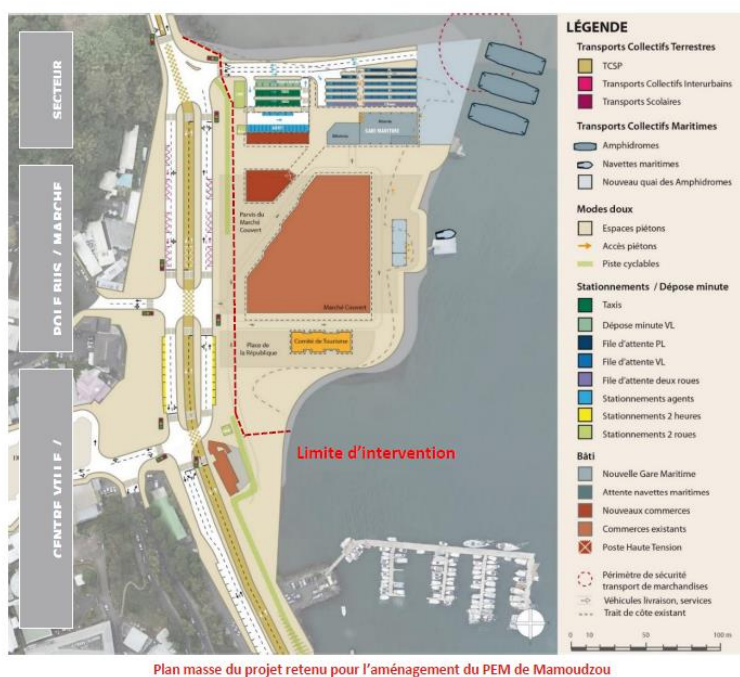
Une continuité piétonne sera assurée entre le grand marché et la gare maritime du fait de la mise en place d'un espace d'attente couvert pour les voyageurs qui emprunteront les

barges/amphidromes.

Les enjeux d'organisation de ce PEM

Ce projet s'inscrit comme un axe fort du développement de l'île puisque la gare maritime de Mamoudzou est actuellement la seule porte d'entrée aux voyageurs vers Grande-Terre depuis Petite-Terre. Il vient également conforter et renforcer la place de Mamoudzou en tant que pôle d'attractivité majeur de Mayotte. De plus, ce projet a vocation à coordonner les différentes offres de transports du territoire afin de valoriser toutes les mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Au-delà des enjeux liés à la mobilité (optimisation des usages, création d'un espace de mobilité mutualisé, développement des mobilités durables...), ce projet a vocation à renouveler l'image urbaine et paysagère de Mamoudzou et en particulier au niveau du lagon en créant des connexions entre différents espaces urbains : la gare maritime, le marché couvert, les plages urbaines et enfin le centre-ville de Mamoudzou.



Source : Avant-projet PEM Mamoudzou, page 4.

3. LES PEM URBAINS A PASSAMAINTY ET KAWENI

Prospective : Dans le cadre du projet CARIBUS, deux pôles d'échange multimodaux sont prévus en complément du PEM central de Mamoudzou. Ces deux pôles se situeront aux extrémités nord et sud de la ligne structurante en site propre du service de transport urbain respectivement à Kawéni et à Passamaity.

Ces PEM assureront la jonction entre le réseau CARIBUS et le réseau TCI en permettant une intermodalité forte entre les deux offres. Ils permettront également de capter les flux de personnes se déplaçant en voiture de manière individuelle et de les diriger vers l'offre interurbaine ou l'offre maritime de voyageurs.

- Site de Passamaity avec la réalisation du PEM dans son intégralité



Aménagement du PEM de Passamaity et terminus TCSP (Etudes Préliminaires CARIBUS – Juillet 2017)

Source : PGTD rapport final plan d'actions page 109.

4. LES PEM INTERURBAINS A ILONI ET LONGONI

Prospective : Ces pôle d'échanges sont directement en lien avec la création des deux liaisons maritimes à destination de Mamoudzou. Sans être officiellement considéré comme des PEM, l'offre maritime performante qui sera proposé sur ces pôles nécessitera d'organiser les échanges entre les différents modes de transports/ mobilités

A Iloni, situé dans le périmètre du PLUIHD, la gare maritime autour de laquelle une fonction d'intermodalité devra être organisée se situe sur la plage. Il conviendra par conséquent dans le cadre du PLUIHD d'étudier une organisation facilitant ces échanges : des espaces de stationnement, des dépose minute, des quais bus et des espaces dédiés aux taxis.



Source : Conseil Départemental de Mayotte, Maîtrise d'œuvre des aménagements portuaires pour la création de lignes de transport maritime de voyageurs, page 41.

LE RESEAU ROUTIER

1. L'INFRASTRUCTURE CONTRAINTE PAR LES CONDITIONS DE SITE

Situation actuelle : La CADEMA et plus largement Mayotte se situe sur un relief contraint avec un nombre d'infrastructures routières limité et une voirie structurante réduite. La desserte du territoire de Mayotte et plus précisément de la Cadema est assurée **par trois grands niveaux de routes** :

- Un réseau primaire ou de voiries dites structurantes, constitué des routes nationales N1, N2 et N3 de qualité, localisées le long de la côte Est et en traversée de l'île,
- Un réseau secondaire d'Est en Ouest de l'île (D2, D3, D4) à la qualité moyenne (itinéraire très sinueux, voirie ancienne et dégradée parfois),
- Un réseau radicaire pour accéder aux quartiers et villages de toutes petites routes, rues et chemins qui serpentent entre les constructions.

Ainsi, à l'échelle des localités (territoires administratifs des communes) et des villages, la desserte se structure de la façon suivante :

- A Mamoudzou, un seul axe majeur alternatif à la RN existe, via le boulevard ouest (RD14 ou Boulevard Younoussa Bamana). Il permet d'éviter en partie le centre de Mamoudzou et de se rendre du Nord au Sud de la commune plus rapidement en distance parcourue.
- A Dembéné, le réseau est structuré autour des RN2 et 3 qui se rejoignent au village de Tsararano.

Pour les deux communes, la desserte fine des quartiers les plus anciens est héritée. Le plan de circulation est parfois construit sur des rues à sens unique.

En termes d'intervention sur l'espace public et la voirie, à l'échelle locale, la domanialité du réseau viaire est parfois complexe et peut constituer un frein important à l'amélioration des maillages à l'échelle locale.

Le réseau viaire fait face à une saturation extrême qu'il convient d'améliorer urgemment.

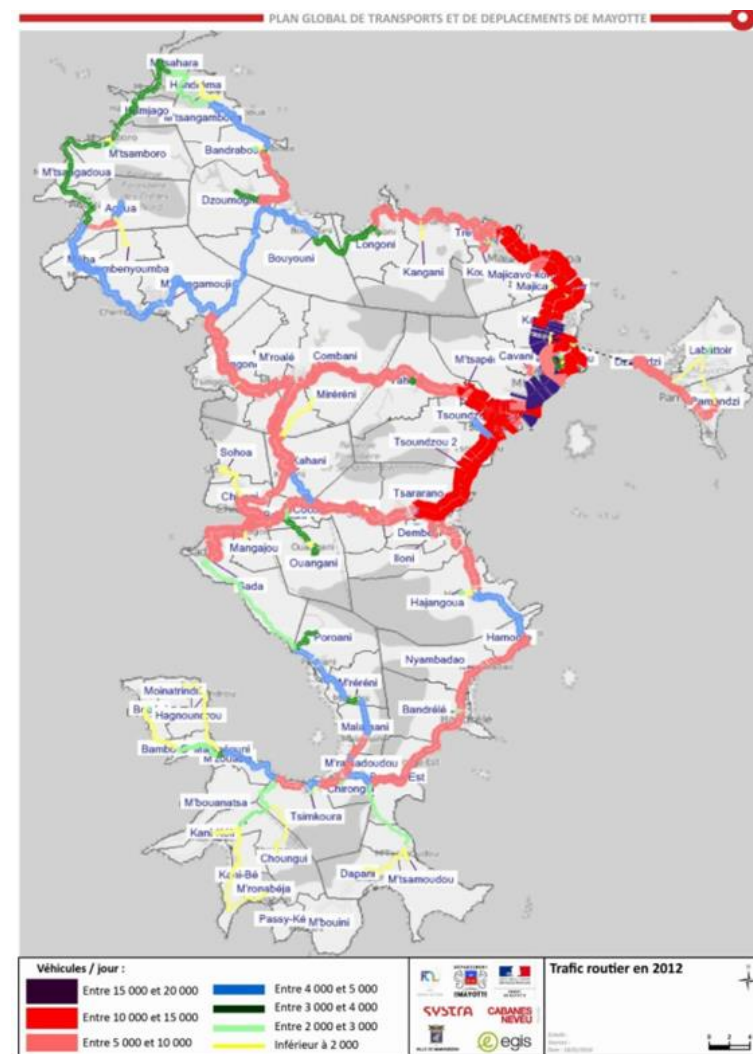


Illustration 33. Carte des trafics routiers – DEAL Mayotte 2015 ; traitement Egis

Source

: « Plan Global de Transports et de Déplacements de Mayotte. Rapport Diagnostic et Enjeux » p.78-79

Prospective : Afin d'améliorer la situation, des projets de transports collectifs (Caribus, TCI et navette maritime) ont été élaborés et devraient avoir un impact majeur sur l'organisation actuelle. Néanmoins, ces projets ne suffiront pas face au défi démographique et économique de l'île. La recherche de solution complémentaire devra être engagée (modes actifs, covoiturage, ...) mais la perspective de nouvelles infrastructures n'est pas écartée par les autorités locales :

1/ A l'échelle de l'agglomération, un projet du « Boulevard des Hauts » est actuellement en cours d'étude pour relier RN1 et RN2 par l'ouest de Mamoudzou tout en desservant les différents quartiers. Ce projet n'a pas vocation à canaliser un trafic de transit (qui ne représente que 10 à 15%) mais **à canaliser puis redistribuer les échanges entre** :

- Mamoudzou et le reste du territoire mahorais,
- Les communes et villages de la CADEMA
- Les différents quartiers de Mamoudzou : il est donc jalonné de plusieurs raccordements à la voirie locale.

Plusieurs faisceaux pour cette nouvelle infrastructure ont été identifiés et tracés étudiés. Un tracé affiné a été produit en 2017, pour le compte de la DEAL de Mayotte, le Département de Mayotte et la Ville de Mamoudzou. Ce nouveau tracé a été permis, en réduisant le gabarit des véhicules autorisés à circuler sur l'axe interdit aux poids-lourds <3,5t. Le Département et l'Etat ont souhaité approfondir la faisabilité de ce tracé en lançant en début d'année 2020 une nouvelle étude complémentaire pour préciser les caractéristiques de cet axe : autorisation trafic poids lourds (Transport en commun compris), faisabilité foncière, estimation des coûts d'investissement, phasage tronçon, ...)

2/ A l'échelle locale, la préfiguration de nouveaux secteurs de développement **implique la recherche de maillage** (vers les axes secondaires et pour la desserte locale) et de perméabilité avec les secteurs urbains existants que ce soit via des itinéraires routiers ou l'aménagements d'itinéraires doux.

A l'échelle du territoire Mahorais, la réflexion en matière d'infrastructure routière ne sera cependant pas suffisante pour apporter une solution à la congestion rencontrée. Les possibilités restent techniquement limitées et ne pourront absorber la demande et assurer une décongestion satisfaisante. Un des objectifs complémentaires à la recherche de solutions techniques, que ce soit en termes d'infrastructure comme de service, est de faire évoluer les parts modales et donc les pratiques. La tendance actuelle tend vers un usage de

plus en plus massif de la voiture et du deux roues motorisées, pour les populations qui ont la possibilité de disposer du permis de conduire et d'un véhicule.

2. LE MULTI-USAGE DES AXES ROUTIERS ET VIAIRES, L'ABSENCE D'ALTERNATIVES : UNE URGENCE FACE A LA SATURATION

L'urbanisation, la forte concentration des équipements et des services (Préfecture, Conseil Départemental, Hôpital, Universités, Douanes, CAF, Sécurité Sociale, diverses administrations, Chambres consulaires, Banques, Commerces, zones d'activités, etc.) et emplois (à peu près la moitié des emplois) à Mamoudzou impliquent la convergence des déplacements sur ce secteur géographique de l'île.

Ainsi, la commune de Mamoudzou supporte près de 80% du trafic routier en 2015. Ce phénomène ne fait que s'accroître au fil des années. Trois axes sont identifiés comme particulièrement chargés :

- Kawéni Mamoudzou par la RN1.
- Contournement Ouest (RD14) Mamoudzou Kawéni
- Mamoudzou Cavani

Le trafic peut atteindre plus de 15 à 20 000 véhicules jour (donnée 2015) avec 15% trafic poids-lourd sur ce secteur et contribue aux situations de saturation connues en heure de pointe, qui s'étend désormais sur différents moments de la journée. La congestion routière observée est liée d'une part à la très grande demande de mobilité par rapport à la capacité d'accueil de l'infrastructure mais aussi à la convergence de plusieurs usages (PL, VL, Scolaire, ...).

Sur la commune de Dembèni, la densité de trafic est très élevée mais dans une moindre mesure que celle observée sur la commune de Mamoudzou.

Cette situation proche de l'« asphyxie » doit trouver des solutions rapidement. Plusieurs documents doivent y contribuer, comme le SAR et le PLUIHD.

LE STATIONNEMENT

1. L'ORGANISATION ET LA REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT LOCALISEES A DES SECTEURS STRATEGIQUES

Actuelle

Il n'y a pas de politique de stationnement uniformisée à l'échelle de la Cadema. La politique de stationnement à l'échelle locale a connu des évolutions récentes en matière de réglementation pour la commune de Mamoudzou et est en cours de réflexion pour la commune de Dombéni.

Pour la commune de Mamoudzou, le stationnement est réglementé dans le centre-ville : la finalisation des aménagements et de l'organisation du stationnement réglementé/payant est en cours. Le stationnement est également réglementé dans le quartier de Kaweni : cette réglementation est liée à la requalification des voies de maillage de Kaweni et des axes TCSP avec une volonté d'intégrer la problématique du stationnement tous véhicules (livraisons, 2R, VP).

Cette réglementation s'est mise en place en plusieurs étapes sur la commune de Mamoudzou :

- En mars 2017, afin de faciliter le stationnement (augmenter la rotation des véhicules en ville, alors que la pression est très forte), la ville de Mamoudzou a mis en place une zone bleue.
- La zone bleue est matérialisée par des panneaux de signalisation, et limite le stationnement à 2h00 à compter de l'heure d'arrivée du véhicule (il convient d'apposer dans le véhicule un disque de stationnement).
- Le stationnement en zone bleue est réglementé mais reste gratuit, cela du lundi au vendredi de 9 h à 16 h et le samedi de 9h à 12h.
- En juillet 2018, la ville de Mamoudzou a mis en place deux zones payantes (courte durée : 4h30 et longue durée: 8h).

- Le stationnement payant est géré par horodateur et lecture de plaque. Les résidents et les commerçants de ces zones bénéficient d'un tarif spécial.

Prospective

Une évolution significative des offres de stationnement est à prévoir à court et moyen termes, en lien avec le projet de TCSP mais aussi en lien avec les différents projets urbains, que ce soit en augmentation de volume, en diminution ou encore en repositionnement géographique.



LA MARCHÉ ET LE VELO

1. OFFRE/ INFRASTRUCTURES

Situation actuelle : Aujourd'hui, il existe très peu d'infrastructures dédiées à la pratique du vélo et de cheminements piétons qualitatifs sur le territoire de Mayotte. A cela, s'ajoute une problématique d'accessibilité des personnes à mobilité réduite sur certaines parties du territoire.

Prospective : Néanmoins, plusieurs études ont été menées sur ce sujet au niveau de la CADEMA. C'est notamment le cas du schéma directeur piéton du cœur de Ville de Mamoudzou qui a pour objectif de recenser et de sécuriser les cheminements à l'intérieur du périmètre. En outre, avec l'arrivée du TCSP, de nombreux aménagements piétons vont être aménagés afin de permettre un véritable maillage des circulations piétonnes et de créer des connexions fortes entre les principaux équipements et pôles générateurs de la ville. Un plan d'actions sur 8 années a été élaboré afin de construire une réflexion qui permettra, à termes, d'améliorer les déplacements réalisés en modes actifs (à la fois marche à pied et vélo) à l'échelle du cœur de ville.



Construction d'un maillage des circulations piétonnes dans le cœur de ville

Itinéraires les plus directs et les plus qualitatifs entre pôles générateurs de types 1 et 2

Itinéraires les plus directs et les plus qualitatifs entre pôles générateurs de types 1

Itinéraires les plus directs et les plus qualitatifs entre pôles générateurs de types 1/2 et 3

Source : « *Elaboration du schéma directeur modes actifs du cœur de Ville de Mamoudzou – Transamo – Janvier 2020* » (p.17)

Le long du TCSP est envisagé une piste cyclable qui relie donc à terme le sud au nord du territoire.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration de son Plan de déplacement communal, la ville de Mamoudzou s'est engagée à réaliser un certain nombre d'actions permettant de promouvoir et de sécuriser les modes actifs. Le choix a été fait de mettre un accent tout particulier sur les modes actifs dans ce document stratégique pour deux raisons principales : la marche à pied constitue aujourd'hui le premier mode de transport à Mamoudzou et la réalisation d'aménagements piétons plus qualitatifs est nécessaire au développement de l'île. Les actions inscrites dans le Plan de Déplacement Communal de la Ville de Mamoudzou concernent à la fois la marche à pied et le vélo :

- Sécurisation piétonne des axes principaux en agglomération : RN1, RN2, RD3, RD13.
- Développement du code de la rue dans les quartiers
- Identification d'itinéraires en rabattement vers le BHNS et ses stations avec fort enjeu piéton
- Aménagements Vélo sur la RN1/2
- Aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos

La CADEMA a également pour ambition de développer très largement la pratique du vélo sur son territoire : lancement d'une consultation pour un Schéma Directeur Vélos (avec un axe porté sur le stationnement), le recrutement d'un chargé de mission modes doux et enfin un projet de vélos en libre service à Mamoudzou.



Action 5.1 : Déploiement d'un maillage cyclable à l'échelle du centre-ville de Mamoudzou.



L'aménagement d'espaces dédiés à la circulation des cycles par la matérialisation d'une bande cyclable par un marquage continu de type T3 5u dans le sens montant. Dans certains cas, ces aménagements formalisent le double sens-cyclables (DSC) tel que la rue Tombou Selemani. Linéaire : 2.8 km



La circulation des cycles se fait dans la circulation courante. La présence des cycles est rappelée par des pictogrammes cycles au centre de la chaussée. Dans le cas d'un DSC, la présence de pictogrammes au sol est complétée par une signalétique verticale.



Signalétique verticale des DCS

Source : Plan d'action Schéma Directeur Piéton du Cœur de Ville de Mamoudzou : Axe 5
Aménager la cyclabilité du centre-ville de Mamoudzou – Transamo (p.33)

2. LES USAGES RECENSES

A la différence de la Métropole, où le l'usage du vélo est en plein essor depuis plusieurs années, à Mayotte il n'existe pas encore de réel engouement, la pratique y est encore très peu développée. Cela s'explique notamment par des freins psychologiques et techniques : topographie de l'île, climat, risques de vols, etc.

En revanche, on observe une part importante des déplacements réalisés à pied sur le territoire de Mayotte notamment pour les trajets domicile-travail : 17,5% contre 9% en France Métropolitaine.

L'enjeu du PLUIHD sur la thématique des modes actifs va être double : d'un côté, conforter la pratique existante de la marche à pied en sécurisant les cheminements, de l'autre, développer, sensibiliser à la pratique du vélo notamment pour les trajets domicile-travail.

L'objectif du PLUIHD est également de créer un véritable maillage « modes actifs » entre les villages et de faciliter l'intermodalité avec les autres modes de déplacement en assurant une continuité avec les points d'arrêts du réseau Caribus.

En effet, le vélo présente un intérêt économique fort pour le territoire pour plusieurs raisons. Tout d'abord, car le réseau viaire de Mayotte approche de l'asphyxie notamment aux entrées nord et sud de Mamoudzou en heures de pointe. Bien que plusieurs projets structurants de transports collectifs vont être mis en œuvre à court terme sur la CADEMA, la situation actuelle implique la recherche de solutions complémentaires efficaces et capacitaires permettant de répondre à d'autres besoins de mobilité : le vélo, la marche à pied. Ensuite, car le transport constitue un poste de dépenses important pour les ménages

mahorais et que l'usage des modes actifs est économique. Enfin, une raison plus globale qui implique une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette dernière raison nécessite une prise de conscience collective des bienfaits des modes actifs tant sur l'environnement que sur la santé et suppose de promouvoir, se sensibiliser les habitants de manière ciblée.

L'ACCIDENTOLOGIE, CONSTATS ET EVOLUTIONS ENREGISTREES

Le territoire de Mayotte enregistre une accidentologie peu élevée au regard d'autres territoires d'outre-mer (source : 2018). Le nombre d'accidents enregistrés est en diminution de 2012 à 2016, cependant **un niveau de gravité en augmentation** qui impose une vigilance particulière notamment pour les **modes dits vulnérables** (piétons et deux roues) premières victimes.

Cette accidentologie est principalement recensée sur le secteur de Mamoudzou (près de 80% des accidents déclarés), et cela sur les axes structurants (plus de 50% des accidents localisés sur les RN).

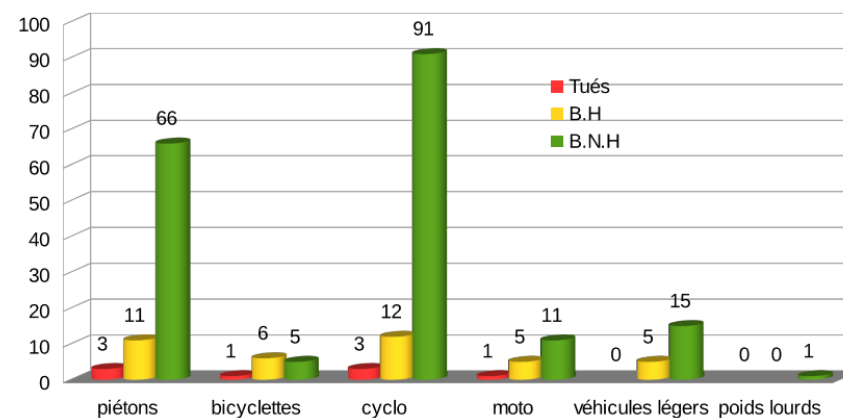
Les causes de cette accidentologie sont multiples : le cumul d'usage sur des voies non adaptées et des comportements eux aussi inadaptés (non-usage des équipements de sécurité notamment).

Face à une augmentation croissante de l'équipement des ménages (voiture, deux roues motorisées), la croissance des flux et leur concentration imposent une vigilance à avoir dans les années à venir pour ne pas voir l'accidentologie croître avec un niveau de gravité toujours plus important.

Pour le PLUIHD, il convient de pouvoir de localiser les points noirs afin de ceux à traiter en priorité. Néanmoins, l'amélioration des conditions de cheminement engagée depuis plusieurs années (Dembéni, Dembéni<>Tsararano) participe à la résorption des risques d'accidents.

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	dont graves		hospitalisés	légers	tous
971	GUADELOUPE							
	EN AGGLO	137	11	92	11	88	88	176
	HORS AGGLO	204	21	156	22	161	136	297
	ENSEMBLE	341	32	248	33	249	224	473
972	MARTINIQUE							
	EN AGGLO	127	6	57	6	61	110	171
	HORS AGGLO	112	14	61	14	60	83	143
	AUTOROUTE	17	2	7	2	5	22	27
	ENSEMBLE	256	22	125	22	126	215	341
973	GUYANE							
	EN AGGLO	396	10	116	10	123	386	509
	HORS AGGLO	123	22	67	26	70	113	183
	ENSEMBLE	519	32	183	36	193	499	692
974	REUNION							
	EN AGGLO	391	19	167	21	165	296	461
	HORS AGGLO	230	26	132	27	137	174	311
	ENSEMBLE	621	45	299	48	302	470	772
976	MAYOTTE							
	EN AGGLO	227	2	34	2	40	250	290
	HORS AGGLO	53	3	21	3	21	53	74
	ENSEMBLE	280	5	55	5	61	303	364

Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière_ Données 2018



Source : Bilan 2016 de l'accidentologie à Mayotte_ DEAL

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LES LIVRAISONS

Actuelle : La question des besoins de déplacements de marchandises doit être abordée à l'échelle de Mayotte et pas seulement à celle de la CADEMA. En effet, compte tenu de sa position de poumon économique de l'île, les flux de marchandises s'affranchissent des limites de l'agglomération. Le PDGT a permis de bien préciser les générateurs de flux de marchandises de l'île pour mettre en exergue les enjeux d'évolutions :

- Le port de Longoni situé au nord de la CADEMA qui est la principale porte d'entrée des marchandises de l'île. Par conséquent de nombreux flux sont à destination la CADEMA ou y transitent pour rejoindre le sud.
- Des grandes entreprises qui génèrent des flux importants (SODIFRAM, JUMBO et SOMACO),
- Les carrières de Koungou,
- La plateforme d'hydrocarbures des Badamiers.

Le trafic marchandises se concentre par conséquent principalement sur la RN1.

Pour la CADEMA, la zone de Kawéni et ses différentes fonctions (industrielles, artisanales et tertiaires) génèrent une multitude de flux de marchandises. C'est la raison pour laquelle le SAR fixe l'objectif d'un transfert de la fonction industrielle de la zone vers d'autres secteurs de l'île. Cet objectif à plus long terme nécessite néanmoins d'envisager des solutions transitoires pour améliorer la situation.

Enfin, à l'échelle locale, la gestion des livraisons de proximité ne fait pas l'objet d'une gestion particulière.

Prospective

Au-delà d'une perspective de transfert de la fonction industrielle de la zone de Kawéni, l'Etat et le Département portent un projet de nouvelles liaisons maritimes fret pour décharger la RN1 du flux PL.

Ainsi, trois liaisons sont envisagées :

- Longoni<>Mamoudzou,
- Longoni<>Petite Terre

- Petite Terre<> Mamoudzou

Ce projet nécessite l'aménagement sur le périmètre de la CADEMA d'un embarcadère. Une étude est en-cours pour déterminer les emplacements et identifier les contraintes à lever pour créer ces liaisons. Le site actuellement privilégié se situerait au nord de la plage du Pendu et permettrait de relier directement à la zone de Kawéni et réduire l'impact du transport de marchandises sur le trafic de la RN1

Principes d'organisation du transport de fret maritime



Source : COPIL de suivi de mise en œuvre du PGDT – 14 février 2020- p.21

Localisation et principe d'aménagement de l'embarcadère à proximité de la zone de Kawéni.



Source : Mission d'étude de faisabilité d'un transport maritime de marchandises - COPIL phase 2 du 11 mars 2020 - p.8

AUTRES SOLUTIONS ET PRATIQUES DE MOBILITE

3. COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

Actuelle : Les mahorais ont recours au covoiturage de manière spontanée et informelle. Même si cette pratique ne convient pas aux déplacements domicile-travail (en raison de l'absence de fiabilité), elle permet aux mahorais de pallier le manque d'alternatives modales sur le territoire.

En revanche, il n'a pas été recensé pour l'instant d'infrastructures dédiées comme on peut en trouver en Métropole (aires de covoiturage, applications de mise en relation...).

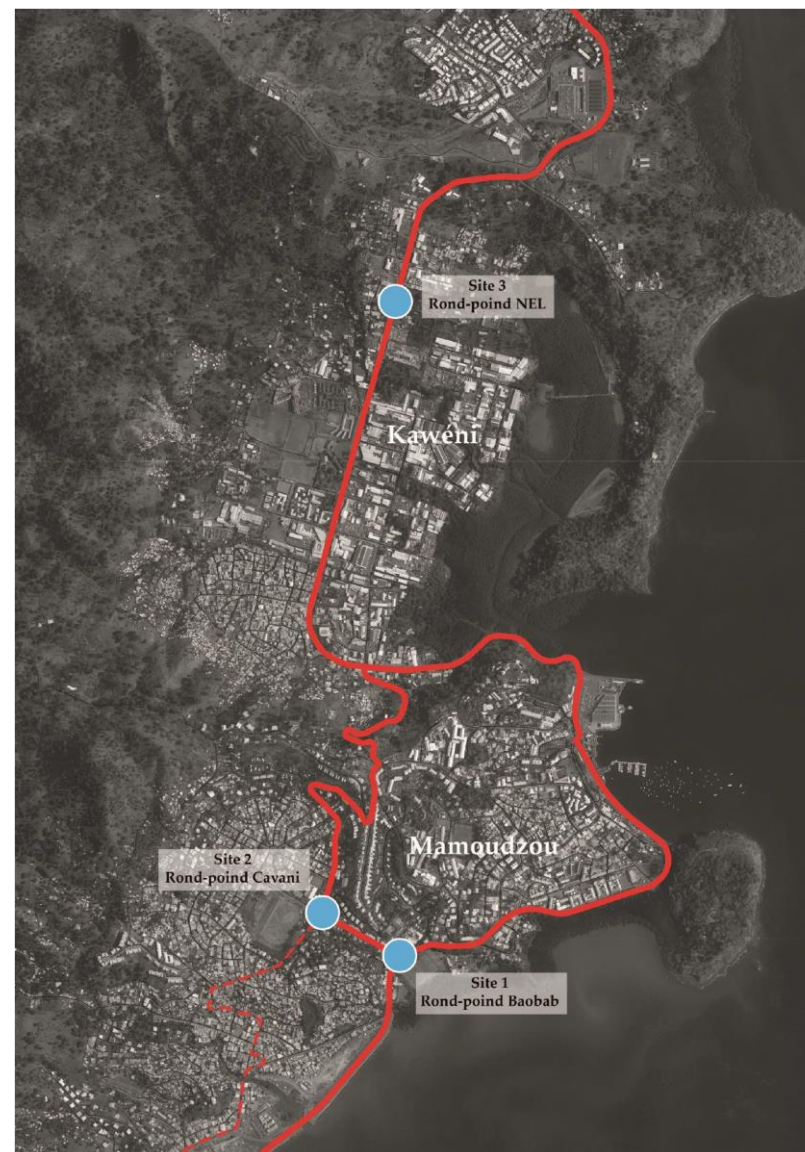
Par ailleurs, et même si son usage semble important, puisque cette pratique n'est pas « officielle » il n'existe pour l'instant pas d'estimation de son usage. C'est pourquoi, dans le cadre de l'élaboration du PLUI-HM le cabinet M'Zé conseil a procédé à une enquête de comptage du taux d'occupation des véhicules notamment ceux qui entrent et qui sortent de Mamoudzou. Cela permet, d'une part d'évaluer la pratique actuelle et, d'autre part, de mettre en exergue l'enjeu d'institutionnalisation du covoiturage sur la CADEMA.

Toutes les données ont été observées entre le 2 et le 3 décembre 2020, soit 2 jours d'observation de terrain.

Le choix des créneaux sont motivés par le fait qu'à Mamoudzou, un pic de circulation le matin est observé entre 7h et 8h. Le soir, on note un pic de circulation entre 17h et 18h, puisque l'essentiel des automobilistes partent dans ce créneau.

Trois emplacements ont été retenus pour l'observation du trafic :

- Rond-point Baobab (site n°1) et Rond-point Drapeaux Cavani (site n°2) vers Mamoudzou de 7h00 à 8h30 et vers le Sud de 17h-18h
- Rond-point Nel (site n°3) vers Mamoudzou de 7h00-8h00 et vers le Nord de 17h-18h



Comptage des véhicules

Localisation	Nombre de VL		Nombre de passagers		Occupation moyenne 7h00	Occupation moyenne 17h00
	7h00	17h00	7h00	17h00		
Rond-point Cavani – Site 2	443	535	879	1022	2,0	1,9
Rond-point Baobab – Site 1	421	430	873	768	2,1	1,8
Rond-point Zone Nel – Site 3	629	718	1 202	1 292	1,9	1,8
Totaux	1493	1683	2954	3082	1,99	1,83
	3 176		6 036		1,90	

Comptage des taxis

Localisation	Taxi					
	7h00			17h00		
	Nb de taxi	Nb passagers	Passager moyen	Nb de taxi	Nb passagers	Occupation moyenne
Rond-point Cavani – Site 2	27	175	6,5	16	89	5,6
Rond-point Baobab – Site 1	33	251	7,6	20	139	7,0
Rond-point Zone Nel – Site 3	42	121	2,9	18	93	5,2

Ces données démontrent effectivement que le covoiturage est déjà une pratique répandue notamment en comparaison aux chiffres du taux d'occupation en métropole. En revanche, compte tenu des enjeux de congestion et de circulation, la marge de progrès de l'usage du covoiturage semble exister.

4. TELETRAVAIL

Le télétravail qui est probablement pratiqué par certains mahorais ne constitue pas une pratique répandue. Néanmoins, dans une perspective de saturation des réseaux, le développement de cette pratique pourrait permettre de diminuer la demande de mobilité.

Cette perspective interroge néanmoins le développement d'un réseau internet de bonne qualité sur l'ensemble de l'île et renvoie donc à des enjeux plus larges que ceux du PLUIHD.

SYNTHESE

La synthèse du diagnostic du volet Déplacement du PLUIHD est intégré à l'ensemble des synthèses thématiques du PLUIHD constituant le diagnostic règlementaire du PLUIHD.