

Mayotte est composée de deux îles principales, Grande-Terre (365 km<sup>2</sup>) où se situe la « capitale » Mamoudzou, et Petite-Terre (10 km<sup>2</sup>), distantes l'une de l'autre de 2,8 km.

De par la situation géographique et démographique et les caractéristiques insulaires de cette collectivité, le transport est un secteur clé à Mayotte. L'île est en effet dépendante à la fois du maritime et de l'aérien pour ses échanges avec l'extérieur. Concernant le transport intérieur, son relief accidenté fait que le réseau routier est encore peu développé. En outre, il n'y a pas de transport en commun « classique » mais des taxis collectifs. Or, le réseau routier est déjà engorgé et le parc automobile devrait encore s'accroître, en raison de la forte croissance démographique (160 000 habitants recensés en 2002, 190 000 estimés en 2006) et de l'accroissement du niveau de vie des Mahorais.

Les principales infrastructures de transport à Mayotte sont les suivantes : un aéroport international et un port de plaisance en Petite-Terre, un port de commerce au nord de la Grande-Terre, ainsi qu'un système de barges pour relier les deux îles. Pour accompagner le développement économique et surtout démographique de l'île, l'amélioration de l'organisation du transport s'avère primordiale, notamment par le renfort des infrastructures portuaires et aéroportuaires ainsi que par la création d'un réseau de transport en commun.

## 1. Le transport maritime

Le port de Mayotte comprend le port de commerce, situé à Longoni au nord de Mayotte, ainsi que le port de Dzaoudzi situé en Petite-Terre, qui accueille passagers, plaisanciers, pétroliers et pêcheurs. À Mamoudzou, un ponton permet également le mouillage de bateaux de plaisance et de tourisme. L'autorité portuaire relève du Conseil général depuis 2004 et la Chambre de Commerce et d'Industrie est le concessionnaire. Le transport maritime est primordial à Mayotte puisque les marchandises sont presque toutes importées par bateau. Or, le choix des grands armateurs de ne plus desservir Mayotte directement mais après une étape de transbordement à Port-Louis (Maurice) cause de nombreux retards de bateaux, augmentant les délais d'approvisionnement de l'île et nécessitant l'accroissement des stocks.

### 1.1 Le fret maritime

Le port de commerce a été construit en 1992. Le choix de Longoni, situé au nord de la Grande-Terre, s'est imposé en raison de sa bonne situation géographique, climatique et de son tirant d'eau. Le port de Longoni est composé d'un quai principal de 130 mètres de long et 11,50 mètres de tirant d'eau, pouvant accueillir des navires jusqu'à 215 m de long, et d'un quai secondaire de 47 m de long. Ne disposant pas de grues mobiles, seuls les navires grésés (c'est-à-dire qui sont dotés de leur propre matériel de manutention) peuvent y mouiller. En outre, les activités portuaires sont pénalisées par des aires de stockage aujourd'hui insuffisantes, obligeant les manutentionnaires à empiler les conteneurs sur plusieurs niveaux.

Le fait qu'il n'y ait qu'un seul grand quai a rapidement posé des problèmes d'engorgement. C'est pourquoi la construction d'un autre quai est en cours depuis 2005, sa livraison étant prévue pour le second semestre 2008. Il mesurera 223 m de long pour un tirant d'eau de 14 m environ<sup>1</sup>. Son coût s'élève à 62 millions d'euros, financés par l'État et la Collectivité. Une extension de l'aire de stockage et un terminal gazier sont également en cours de construction, ainsi qu'un quai pour les pétroliers (qui jusqu'à présent mouillent à Dzaoudzi). Par contre, il n'est pas prévu d'installer de portique à court terme (en raison de la faiblesse des volumes traités) mais l'acquisition prochaine de grues mobiles permettra au port de ne plus être tributaire des moyens de levage du bord des navires.

La plupart des navires desservant Mayotte suivent les routes régulières des grands armateurs mais on compte également des caboteurs malgaches ou comoriens ainsi que des navires plus occasionnels comme les cimentiers.

<sup>1</sup> A titre de comparaison, Port-Réunion totalise 510 mètres de quais pour les portes-conteneurs avec 12 mètres de tirant d'eau et Port-Louis dispose de 560 mètres de quais pour les portes-conteneurs avec 14 mètres de tirant d'eau.

Le groupe français CMA-CGM-Delmas et DAL (Deutsche Afrika-Linien), représentés localement par l'agence AMS, collaborent dans le cadre d'un *Vessel Sharing Agreement* pour la ligne *NEMO (New Europe Mascarene Oceania)*. Tous les sept jours, un *liner* (gros porte-conteneurs d'une capacité de 1 500 conteneurs Equivalent Vingt Pieds environ) assure une rotation entre l'Europe, la côte est de l'Afrique et l'Océan indien (Colombo, La Réunion, Maurice). À Maurice, étape de transbordement, des *feeders* (petits porte-conteneurs d'une capacité de 250 à 300 EVP environ) prennent le relais et desservent Longoni, Madagascar, les Comores etc.... Jusqu'en mars 2007, les liaisons étaient directes jusqu'à Mayotte, qui accueillait alors les *liners*. Mais, pour des motifs de rentabilité, le VSA a privilégié une desserte de Longoni via une étape de transbordement à Maurice, par *feeders*.

Une autre ligne de la CMA-CGM-Delmas desservait Mayotte jusqu'au printemps 2007, la ligne *Swahili*, reliant l'Afrique de l'Est, le Moyen-Orient, l'Inde et l'Océan indien via les Comores et Mayotte pendant un temps. Toujours pour des questions de rentabilité, l'armateur a décidé de ne plus s'arrêter à Longoni, au profit du port de Majunga (Madagascar). Pourtant, cette ligne semblait porteuse car elle avait fait émerger de nouveaux imports en provenance du Moyen Orient et de l'Afrique de l'Est, surtout en période de Ramadan, où les Mahorais s'approvisionnent massivement à Dubaï.

Le premier armateur mondial, Maersk, approvisionne Mayotte tous les 15 jours par la ligne *Indian Ocean Service* qui effectuait une rotation entre les Seychelles, La Réunion, Maurice, Madagascar, Anjouan et Mayotte. Mais les arrêts à Longoni et à Anjouan ont été suspendus au cours de l'été 2007. Des *feeders UAFL* (United Africa Feeder Line, de la compagnie kenyane Spanfreight) prennent désormais le relais à partir de Port-Louis.

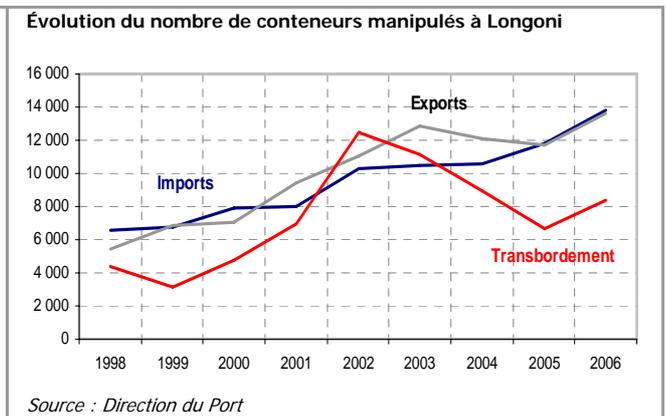
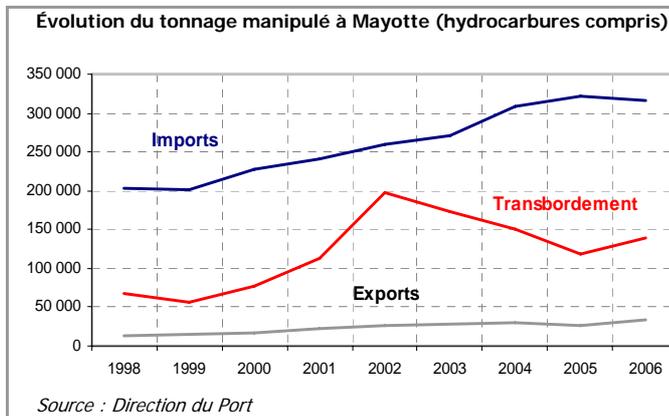
Mediterranean Shipping Company (MSC), deuxième armement mondial, dispose de deux lignes régulières passant par Mayotte. Le *MSC Longoni, feeder* d'une capacité de 650 conteneurs EVP, effectue une rotation entre Maurice, Mayotte et Madagascar tous les 15 jours. Les marchandises ont des origines très diverses (Europe, Asie) et sont transbordées à Port-Louis (avant fin 2002, la desserte Métropole-Mayotte était directe). Une seconde ligne de MSC effectue une rotation mensuelle entre Durban (Afrique du Sud), Port-Louis, La Réunion, Diego Suarez (Madagascar), Longoni et Majunga.

Une dernière compagnie, Heestership, passe par Mayotte environ une fois tous les deux mois après les ports d'Antwerp, Toulon, Diego Suarez, Majunga et Moroni (Comores).

Depuis la fin 2006, des retards sont à déplorer dans les arrivées de bateaux. Pour des questions de rentabilité, presque toutes les lignes desservant la Collectivité font désormais une étape de transbordement à Port-Louis. Or, le port mauricien est à la fois « victime » de son succès et de mauvaises conditions climatiques (Port-Louis est en effet très exposé aux vents), qui allongent les délais de déchargement et de chargement, engendrant des encombrements de navires. Et les retards pris à Maurice se répercutent sur les *timings* des *feeders* à destination de Mayotte.

L'acconage et la manutention sont assurés par la Société Mahoraise d'Acconage, de Représentation et de Transit (Smart), société familiale et historique de Mayotte. La Smart représente également entre autres les armateurs Maersk et Heestership. Elle emploie à ce jour un peu moins de cent dockers. Leur cadence serait plutôt satisfaisante par rapport à la région, même s'il faut compter trois à quatre jours pour le traitement d'un navire. La manutention a longtemps été tarifée d'après un arrêté préfectoral de 1991, mais les prix ont été libéralisés depuis avril 2007. Les tarifs de la manutention à Mayotte se situent dans la moyenne régionale. À l'inverse, les autres tarifs portuaires (frais de pilotage, remorquage, redevances ...etc.) sont relativement élevés, notamment par rapport à Madagascar, Durban, Maurice et La Réunion. À titre d'exemple, une étude montre qu'en 2004, le mouillage d'un *feeder* à Longoni est trois fois plus coûteux qu'à Port-Louis.

Le tonnage manipulé au port de Mayotte a constamment évolué, passant de 320 000 tonnes environ en 2000 à près de 490 000 tonnes en 2006, selon la Direction du Port. Toutefois, Mayotte reste loin derrière les autres DOM comme La Réunion (4 millions de tonnes manipulées) ou les Antilles (plus de 3 millions de tonnes pour la Guadeloupe comme pour la Martinique). L'activité principale est bien sûr l'importation (65 % du tonnage en 2006), pour l'approvisionnement de l'île. Les exportations maritimes sont presque marginales (moins de 10 % du tonnage manipulé) et consistent essentiellement en renvoi de conteneurs vides ou d'effets personnels. Longoni accueille également des conteneurs en transbordement, souvent des produits frigorifiques provenant de Madagascar, en attente de navires à destination de l'Europe. En 2006, 65 % des marchandises traitées étaient conteneurisées. Les marchandises en vrac sont essentiellement constituées de ciment, de riz, de matières premières et de véhicules. Le trafic de conteneurs augmente régulièrement, avec 35 000 conteneurs EVP manipulés en 2006 (+ 18 % sur un an).

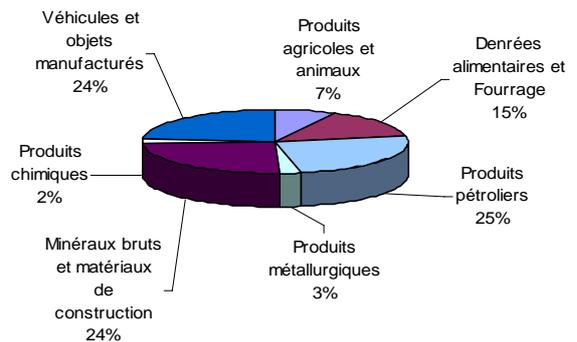


**Origine des importations par voie maritime de Mayotte en 2006 (en % du tonnage)**

	Import
Afrique du Sud, Océan Indien	46%
- dont Seychelles	20%
- dont Maurice	6%
- dont La Réunion	5%
- dont Afrique du Sud	5%
Europe	23%
- dont France	17%
Asie	23%
- dont Indonésie	8%
- dont Thaïlande	7%
Moyen-Orient	5%
- dont Emirats Arabes Unis	2,5%
Amérique du Sud	2%
Afrique, Centre et Occidentale	0,2%
Amérique du Nord	0,1%
Australie	0,1%

Source : Direction du Port

**Répartition des marchandises importées par voie maritime à Mayotte en 2006**



Source : Direction du Port

Si le fret maritime est une activité en pleine expansion, en lien avec le développement économique de l'île et la croissance de la consommation, les grands armateurs semblent aujourd'hui favoriser un approvisionnement indirect. Conséquence de tarifs portuaires plus élevés que la moyenne régionale, d'infrastructures encore limitées ou d'un marché jugé encore trop faible, la décision récente des armateurs de réorganiser les lignes via une étape de transbordement à Port-Louis engendre des retards d'approvisionnement à Mayotte, obligeant les importateurs à revoir la gestion de leurs stocks. Pourtant, le port dispose d'atouts indéniables (situation géographique, cadence des manutentionnaires, dynamisme de la consommation...). Le nouveau quai, opérationnel à compter de la fin 2008, a en partie vocation à attirer les gros porte-conteneurs et ainsi à conduire les armateurs à reconsidérer leurs choix.

## 1.2 Le transport de personnes

Le port de Dzaoudzi accueille des croisiéristes, comme le *MS Royal Star* (150 à 200 passagers), qui parcourt une partie de l'Océan indien et effectue en moyenne deux escales par mois à Mayotte. Pour l'hiver 2007-2008, un navire de croisière de plus grande taille (1 000 passagers), le *Costa Marina*, devrait effectuer une escale régulière au port mahorais.

Mais le trafic maritime de passagers le plus important est sans conteste la liaison Mayotte-Anjouan, effectuée plusieurs fois par semaine par le *Maria-Galanta*. D'une capacité de 250 passagers, ce bateau qui relie Mayotte à l'île d'Anjouan en trois heures est principalement utilisé pour reconduire les immigrés clandestins comoriens à Anjouan. En 2006, ce sont près de 14 000 immigrés qui ont été reconduits à la frontière, la plupart empruntant le *Maria-Galanta*. C'est pourquoi les deux tiers du total des passagers enregistrés au port de Dzaoudzi (plus de 20 000 en 2006) sont des passagers en sortie. Un autre bateau, le *Tatringa III*, devrait renforcer cette liaison d'ici la fin de l'année 2007.

## 2. Le transport aérien

Mayotte dispose d'un aéroport international, entièrement géré par l'État, à Pamandzi (Petite-Terre). La ligne la plus fréquentée, Mayotte-Réunion, a fêté son trentième anniversaire l'été 2007. En 2006, l'aéroport de Pamandzi a enregistré un nombre record de passagers : plus de 210 000 (hors transit). Les marchandises transportées par voie aérienne sont minimales par rapport au fret maritime mais représentent généralement une valeur commerciale plus élevée.

À ce jour, l'unique piste de l'aéroport mesure 1 930 mètres de long et permet la venue de gros porteurs tels que le Boeing 777, d'une capacité de plus de 300 passagers. La piste a été rallongée de 600 mètres dans les années 1990 pour accueillir les premiers moyens porteurs. Toutefois, elle ne permet pas aux gros porteurs d'effectuer des liaisons directes Mayotte-métropole. C'est pourquoi tous les vols longues distances au départ de Pamandzi doivent effectuer une escale technique intermédiaire.

La compagnie aérienne historique de Mayotte est Air Austral, qui a ouvert la ligne Pamandzi - Saint-Denis en 1977. Actuellement, la compagnie assure deux vols par jour à destination de La Réunion, avec une liaison quotidienne pour Paris ainsi que des vols hebdomadaires vers Marseille, Lyon et Toulouse. Depuis fin 2006, Kenya Airways propose une rotation hebdomadaire Mayotte-Nairobi-Paris. Enfin, la compagnie Corsairfly a proposé des vols hebdomadaires Paris-Mayotte (directs à l'aller, avec escale technique à Madagascar au retour) durant l'été 2007. Quant aux vols régionaux, Air Madagascar assure deux vols par semaine, Comores Aviation un vol quotidien vers l'archipel et African Express un vol par semaine vers Nairobi. L'assistance aéroportuaire (enregistrement des bagages, manipulation du fret...) est effectuée par Mayotte Air Service depuis 1991.

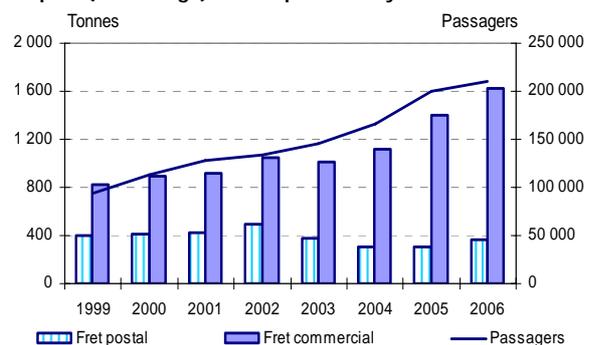
Le trafic à l'aéroport de Mayotte s'intensifie régulièrement. Le nombre de mouvements d'avions commerciaux a plus que doublé entre 1998 et 2006, pour atteindre 1 660. En 2006, l'aéroport a accueilli 210 982 passagers (hors transit), soit 5 % de plus qu'en 2005 et + 58 % par rapport à 2002. L'année 2005 a connu une progression record (+ 21 %), sans doute liée à la mise en service du Boeing 777 d'Air Austral, premier long courrier sur Mayotte. Par ailleurs, l'aéroport s'internationalise puisque la part des passagers en provenance d'une destination étrangère augmente année après année (30 % des passagers hors transit en 2006). À noter qu'à Mayotte, les personnes présentant des pathologies aiguës sont évacuées vers La Réunion, par avion. 500 évacuations sanitaires en moyenne sont ainsi effectuées chaque année.

Les tarifs des billets d'avion à destination de la métropole sont élevés (entre 800 et 1 800 euros selon la saison, en classe économique). Toutefois, depuis 2004, dans le cadre de la « continuité territoriale »<sup>2</sup>, les résidents de Mayotte peuvent disposer d'une remise pour un aller-retour en métropole. Cette subvention, financée par le Conseil général, est soumise à des conditions de ressources et permet de couvrir jusqu'à 620 euros du prix du billet (dans la limite d'un voyage à 1 200 euros maximum). En 2006, 2 645 personnes ont bénéficié de cette aide (contre 1 636 en 2005). Par ailleurs, les jeunes Mahorais effectuant leurs études à La Réunion ou en métropole peuvent bénéficier d'un aller-retour gratuit par année universitaire, dans le cadre du « passeport mobilité ».

Le fret aérien (assuré à 80 % par la compagnie Air Austral) est minime par rapport au fret maritime, mais en constante augmentation. D'après la Direction de l'Aviation civile, en 2006, près de 2 000 tonnes de fret (dont 360 de fret postal) ont été manipulées à Mayotte, soit 16 % de plus qu'en 2005 et 50 % de plus qu'en 2000. Cet essor s'explique en partie par la mise en service quasi quotidienne du Boeing 777 Paris-Réunion-Mayotte depuis 2005.

Les marchandises traitées par voie aérienne ont généralement plus de valeur commerciale que le fret maritime. Selon les statistiques douanières de 2006, les échanges aériens ne représentent que 0,75 % des importations et 11,5 % des exportations totales en volume, mais respectivement 14 % et 54 % en valeur.

Nombre de passagers enregistrés (hors transit) et fret aérien manipulé (en tonnage) à l'aéroport de Mayotte



Source : Direction de l'Aviation civile

<sup>2</sup> En application de la loi programme pour l'Outre-mer du 21 juillet 2003, le Conseil général reçoit chaque année de la part de l'État une dotation destinée à faciliter les déplacements des résidents mahorais entre Mayotte et la métropole.

Les principales exportations aériennes sont les produits issus de l'aquaculture, première filière exportatrice de Mayotte (123 tonnes en 2006), puis l'essence d'ylang-ylang et les effets personnels. Ces exportations sont pour la plupart destinées à la métropole et à l'Europe. Concernant les importations, 270 tonnes de produits alimentaires ont été importées par avion, le reste étant constitué de produits divers (matériel informatique, matériel de chantier, animaux vivants...etc.), en provenance de la métropole et de l'Europe essentiellement, ainsi que du Kenya pour les produits maraîchers.

Le secteur du transport aérien à Mayotte connaît des évolutions majeures depuis quelques années, surtout depuis l'arrivée du premier gros porteur en 2005. De nouvelles compagnies se sont positionnées sur la liaison Métropole-Mayotte, permettant de soulager la saturation qui pouvait exister en période de haute saison. Mais la longueur de la piste, encore trop courte pour permettre un aller direct Pamandzi-Paris, constitue un frein majeur à son développement. Des projets d'allongement ou de construction d'une piste transversale plus longue sont à l'étude, mais rien n'a été arrêté à ce jour. Toutefois, lors de sa visite en juillet 2007, le Secrétaire d'État à l'Outre-mer a fait part de sa volonté de voir ce projet aboutir.

L'évolution du transport aérien est à mettre en relation avec le développement du tourisme à Mayotte. L'essor de ces deux secteurs ne va pas l'un sans l'autre. Si le tourisme d'affaires et affinitaire se développe année après année, le tourisme d'agrément reste modeste, malgré le riche potentiel naturel de l'île. Le manque d'infrastructures d'accueil, une promotion encore récente et le coût élevé du transport aérien sont les principaux freins à son développement.

## 3. Les transports intérieurs

À Mayotte, le transport intérieur s'organise autour de Mamoudzou et ses environs, principal pôle économique de l'île. Chaque jour, des milliers de Mahorais viennent à la « capitale » pour leur travail, leurs études, leurs courses ou leurs démarches administratives. Pour se déplacer dans Mayotte, il n'y a pas pléthore de solutions : voitures particulières, taxis collectifs ou barge pour la liaison entre Petite et Grande-Terre. Mais la saturation du trafic routier autour de Mamoudzou rend le développement d'un réseau de transport en commun organisé indispensable, des projets sont d'ailleurs à l'étude.

### 3.1 Le trafic routier

Le **réseau routier** de Mayotte se compose de 88 kilomètres de routes nationales et de 137 km de routes départementales. La Direction de l'Équipement est responsable de la gestion du réseau, pour le compte de l'État en ce qui concerne les routes nationales et pour le compte de la Collectivité pour les routes départementales. L'ensemble des villages de l'île est desservi par la route. Le réseau routier se dégrade rapidement, surtout en période de fortes pluies, étant donné le peu de structure mis en place lors de la création de ces routes. Depuis quelques années, d'importants travaux de réhabilitation des chaussées existantes commencent à être entrepris pour améliorer l'état des routes. Quelques aménagements ont déjà été réalisés par le passé pour tâcher de désengorger le trafic. En effet, le parc automobile de Mayotte n'a cessé d'augmenter ces dernières années. En 2006, pas moins de 6 300 véhicules ont été immatriculés (dont 25 % de véhicules neufs), en hausse de 7 % par rapport à 2005 et de 155 % par rapport à 2000. En 2007, plus de 15 000 passages de véhicules par jour sont recensés à Mamoudzou. Avec la progression du parc automobile, on estime ce chiffre à 35 000 d'ici 10 ans. Aux heures de pointe, la route Longoni-Mamoudzou est congestionnée car elle relie les principaux pôles économiques (le port, la zone industrielle de Kawéni, Mamoudzou). Les axes routiers du sud de Mamoudzou sont également saturés, même si la construction de déviations (rocades de M'Tsapéré en 2002 et de Passamainty en 2005) ont amélioré les déplacements de la « capitale » vers le centre et le sud de Grande-Terre. Une autre déviation, toujours au sud de Mamoudzou, est prévue d'ici quelques années.

**Les taxis** à Mayotte font office de transport en commun, en ville (taxis urbains) comme dans les villages (taxis interurbains ou « taxis-brousse »). Le secteur connaît de profonds changements depuis une vingtaine d'années, mais c'est surtout depuis 2003, date d'instauration de l'obligation de la formation professionnelle, que le métier a évolué. Depuis cette date, tout exploitant ou conducteur de taxis doit avoir validé une formation en collaboration avec la Chambre des Métiers et de l'Artisanat. Bien qu'en cours de professionnalisation, la filière est difficilement comparable avec la métropole. Certains chauffeurs maîtrisent encore mal la langue française et beaucoup éprouvent des difficultés à établir leur comptabilité. Par contre, les véhicules de taxis sont soumis aux mêmes normes de sécurité qu'en métropole (contrôles techniques réguliers).

En 2007, le nombre de licences accordées, décidé par arrêté préfectoral, s'élève à 660, dont 340 pour le secteur de Mamoudzou et 115 pour celui de Petite-Terre. Les tarifs sont également réglementés, et ont d'ailleurs été réévalués de 10 % au 1<sup>er</sup> septembre 2007, première hausse depuis trois ans. Les prix s'élèvent donc à 1,10 euro pour une course de courte distance et jusqu'à 4,80 euros pour les courses les plus longues. Environ la moitié des *taximen* mahorais sont affiliés au syndicat local, signe d'une réelle volonté de professionnalisation du secteur. Cependant, les *taximen* réglementés doivent faire face à la concurrence des taxis clandestins, bien qu'en forte diminution depuis quelques années suite aux contrôles renforcés des autorités.

L'année 2008 devrait être une année transitoire pour la profession puisque la loi sur le transport routier de personnes sera alors applicable sur le territoire. Cette loi impose, entre autres, des conditions d'honorabilité professionnelle (absence de condamnation judiciaire pour certaines infractions et délits) et de capacité financière et professionnelle pour exercer. Les artisans taxis, par l'intermédiaire de leur syndicat, ont déjà fait part de leurs inquiétudes quant à l'application de cette loi dès le 1<sup>er</sup> janvier 2008, surtout en ce qui concerne la capacité financière qui impose un montant minimum de capitaux propres, jugé élevé par rapport au niveau de vie mahorais<sup>3</sup>.

**Le transport scolaire** est assuré depuis 1995 par la Compagnie Mahoraise de Transports et de Services (CMTS), par l'intermédiaire d'une convention avec la CDM. Cet accord a été renouvelé en 2001 et un appel d'offres sera de nouveau lancé en août 2008. Avant 1995, le Conseil général assurait cette mission, c'est pourquoi la CMTS a hérité des bus et des effectifs de la Collectivité. À ce jour, la CMTS emploie 26 salariés (dont 4 chauffeurs) et dispose d'une cinquantaine d'agents détachés de la CDM (dont une trentaine de chauffeurs). La CMTS dispose de 51 véhicules en propre (bus et minibus) et d'une centaine de véhicules en sous-traitance (taxis-brousse), tous soumis aux mêmes normes de sécurité et environnementales qu'en métropole.

La CMTS doit assurer le transport de chaque élève du secondaire habitant à plus de 3 km de son établissement scolaire. Ainsi, en 2007, la compagnie conduit quotidiennement 14 647 élèves, soit environ 58 % des effectifs totaux, vers une soixantaine d'établissements. En 1995, le nombre d'inscrits s'élevait à 6 022 élèves. Compte tenu de la jeunesse de la population et d'un taux de croissance démographique élevé, le nombre d'élèves transportés est amené à s'accroître encore au cours des prochaines années.

La CDM dispose d'un budget annuel de 11 millions d'euros pour le transport scolaire. En 2007, le coût moyen annuel d'un élève transporté s'élève à 662 euros pour la CDM, le service étant entièrement gratuit pour les familles.

### **3.2 Le service des barges**

Un service régulier de barges relie les îles de Petite-Terre et Grande-Terre, distantes de 2,6 km. Il s'agit d'une liaison vitale en raison de la présence de l'aéroport sur Petite-Terre mais surtout parce qu'elle permet à des milliers de Petits-Terriens de rejoindre chaque jour la Grande-Terre pour y travailler. Le Service des Transports Maritimes (STM), qui relève du Conseil général depuis 2004, assure cette fonction depuis la fin des années 70. À l'origine, la traversée s'effectuait par des boutres puis par des pontons. Actuellement, le STM dispose de deux barges piétonnes d'une capacité de 330 passagers, de deux amphidromes pouvant transporter une vingtaine de véhicules, et d'une barge pour produits dangereux. Une barge et un ponton supplémentaires sont disponibles en cas de problème. L'effectif du STM s'élève à près de 300 personnes. Les recettes récoltées par la Régie sont intégralement reversées à la Collectivité (0,80 € la traversée pour les piétons et 15 € pour les véhicules, au départ de Mamoudzou).

En journée, les barges effectuent la rotation toutes les demi-heures (voire plus aux heures de pointe) et toutes les heures le soir, au départ de Dzaoudzi et de Mamoudzou. Au total, le STM recense plus de 4 millions de passagers par an, faisant de la barge Mahoraise une des lignes maritimes les plus fréquentées de France. Compte tenu de l'évolution démographique, le trafic devrait encore augmenter, c'est pourquoi la Collectivité prévoit la construction de nouvelles gares maritimes à Mamoudzou et à Dzaoudzi d'ici 2009, pour un budget de 45 millions d'euros.

## **Perspectives**

Afin de répondre aux problèmes de saturation du réseau routier, le Conseil général a lancé une étude sur la mise en place d'un réseau de transports en commun structuré.

Une des orientations consisterait notamment à organiser un réseau en étoile autour de Mamoudzou, complété par des liaisons entre certains villages de brousse. Les moyens de transport utilisés seraient alors des minibus. Des parcs de stationnement relais surveillés et gratuits aux portes de Mamoudzou pourraient être également créés pour désencombrer la ville. Par ailleurs, la population étant concentrée sur les zones côtières, l'idée d'exploiter le lagon grâce à un système de barge a été avancée, ce qui permettrait de désengorger les routes. Les chauffeurs de taxis seraient associés au projet. Toutefois, la mise en place d'un tel réseau pourrait s'avérer coûteuse. Elle n'en est pour le moment qu'au stade de projet et aucune décision n'a été arrêtée.

<sup>3</sup> La loi prévoit que l'entreprise de transport routier de personnes doit disposer de capitaux ou de réserves d'un montant total au moins égal à 1 500 euros pour chaque véhicule n'excédant pas 9 places. Pour les véhicules de plus de 9 places, le montant est fixé à 9 000 euros pour le premier véhicule et 5 000 euros pour chacun des suivants.

Directeur de la publication : Alain VIENNEY - Responsable de la rédaction : Thierry BELTRAND

Rédaction : Cécile CHANTEL

Editeur et imprimeur : IEDOM – 5, rue Roland Barthes – 75598 PARIS CEDEX 12

Achévé d'imprimer : octobre 2007 – Dépôt légal : octobre 2007

ISSN 1952-9619