



Projet de transports collectifs interurbains du Département de Mayotte



Cette action est co-financée par l'Union européenne.



UNION EUROPEENNE
L'Europe s'engage à Mayotte avec le FEDER.



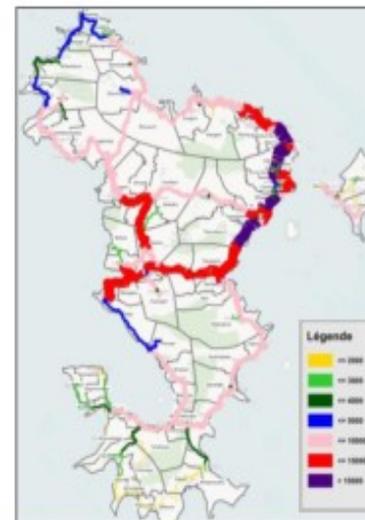
1. Le contexte

- **Une forte population se déplaçant vers la capitale Mamoudzou**
- **Une saturation préoccupante des axes routiers aux entrées de Mamoudzou**
- **Des offres de transport collectif limités :**
 - Barge
 - Bus scolaires
 - Taxis brousses
 - Pas d'offre de transport collectif organisé
- **Manque d'infrastructures pour les modes doux : vélos et marche à pieds**
- **La part VL est en forte augmentation compte tenu de la hausse du pouvoir d'achat des ménages et le manque de TC.**

2. Les principaux enjeux de la mobilité à Mayotte

- Maintenir une part de marché élevée des transports collectifs
- Préserver l'espace public de l'envahissement de la voiture
- Mieux maintenir l'existant
- Aller vers l'équité tarifaire
- S'inscrire dans une vision prospective du territoire

Aujourd'hui : 111 000 déplacements motorisés



Horizon 2030 : plus de 200 000 déplacements motorisés estimés



- Le développement de la voiture n'est pas la solution
- Une rupture de l'évolution actuelle des pratiques de mobilité est nécessaire pour éviter la thrombose de l'île
- Un plan global de transport et de déplacement a été arrêté en avril 2018 dans l'objectif de fixer une stratégie de développement de la mobilité

3. Objectifs du projet de transport interurbain



- **Répondre au droit de se déplacer :**
 - droit au transport de la population instauré par la loi du 30 décembre 1982 Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et de la loi du 12 juillet 1983 complétant la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les Régions et l'Etat modifiées par la loi NOTRe. A Mayotte ces lois sont applicables depuis le 1 er janvier 2008 conformément aux dispositions de la DSIOM où le Conseil départemental est AOT pour l'organisation des services réguliers de transport de voyageurs et celle des services spéciaux de transport scolaire.
- **Transporter la population de la majorité du Territoire en zone interurbaine:**
 - mettre en place des aménagements en faveur des lignes de transport visant à améliorer la desserte en transport en commun interurbain
 - garantir un niveau de service de qualité
 - réduire le coût de transport pour la population concernée
 - favoriser l'utilisation du transport en commun et le report modal de la VP vers les TC
 - contribuer à la réduction des émissions de GES
- **La mise en place d'un service de transport maritime de voyageurs vient compléter l'offre actuellement développé de continuité territoriale entre les 2 principales îles de l'archipel de Mayotte : Grande -Terre et Petite -Terre assuré par le Service des Transports Maritimes (régie du département) en constante augmentation.**

3. Futur réseau de transport interurbain

3 Lignes Express à destination de Mamoudzou

Ligne Nord

Ligne Centre

Ligne Sud

4 Lignes secondaires ou de rabattement

entre les villages avec des connexions aux lignes express à destination de Mamoudzou

Des Lignes maritimes au départ de la barge à Mamoudzou (Longoni, Dembeni, et Petite terre)

Projet phasé dans sa mise en œuvre

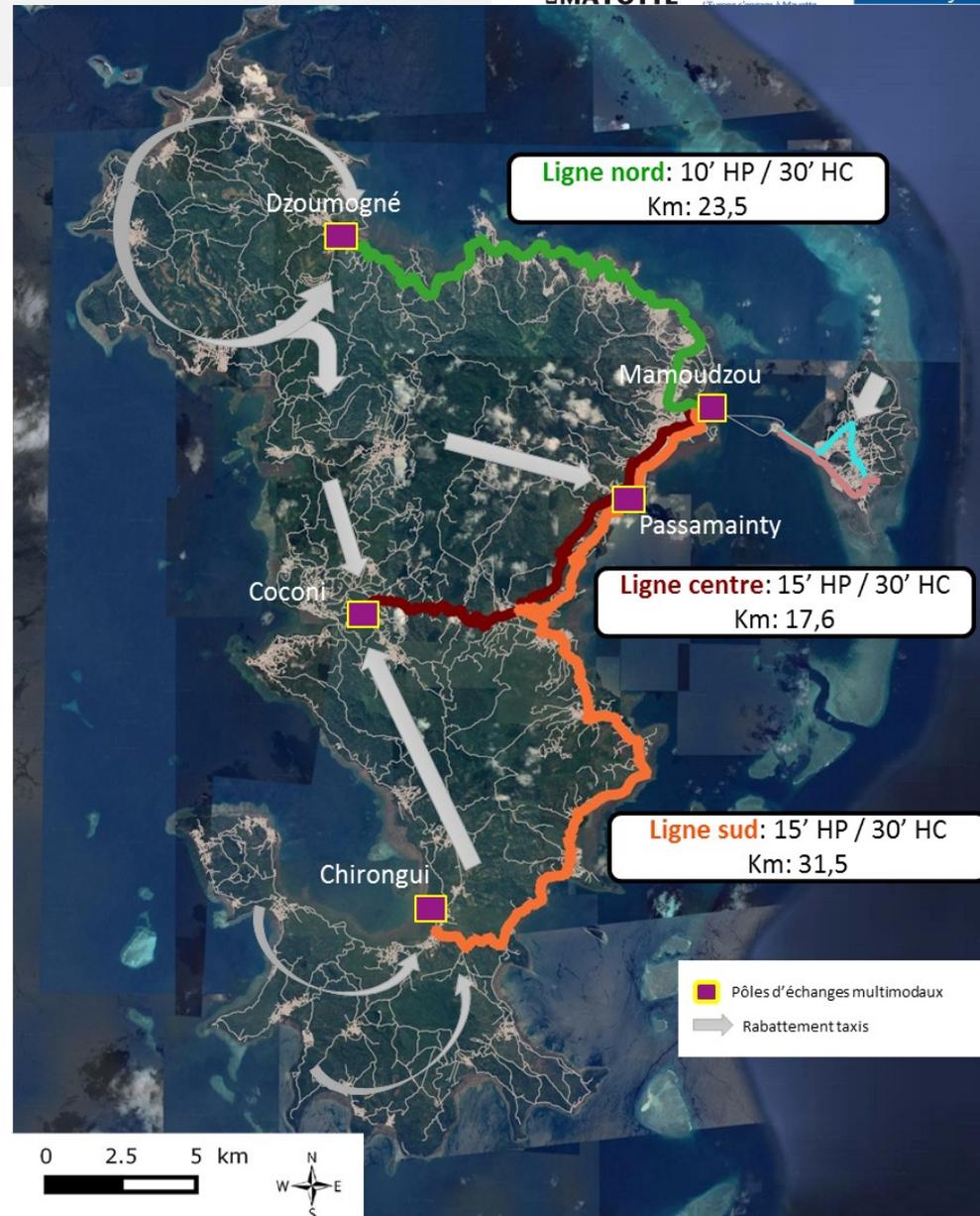


4. Lignes prioritaire Phase A

Mise en place – 2020

3 lignes express sur Grande Terre
(véhicules de grande capacité)
- 2 lignes sur Petite Terre
(véhicules de moyenne capacité)

*Reste du territoire (lignes
secondaires ou de rabattement)*
- Taxis brousse redéployés



5. Lignes prioritaires

Phase B

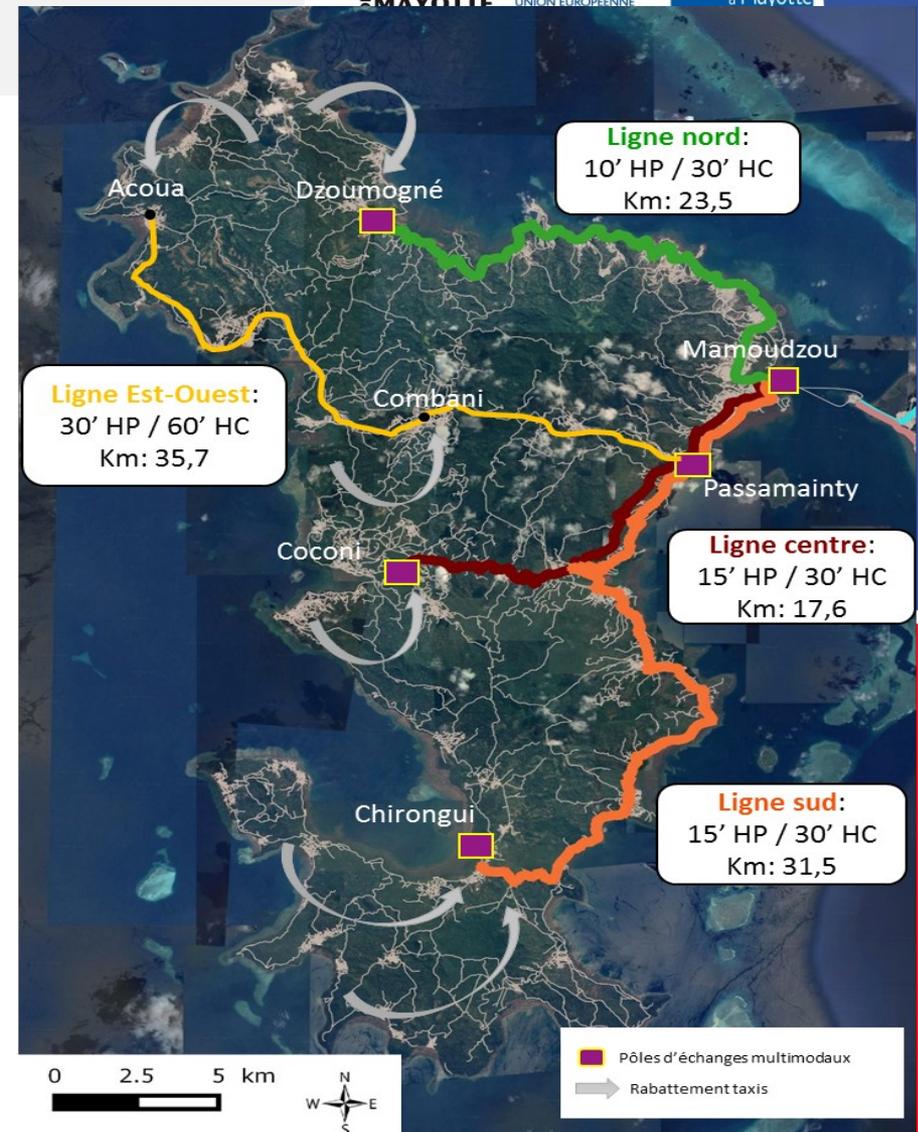


Lignes régulières

- 1 ligne supplémentaire Acoua – Combani – Vahibé – Mamoudzou)
- Une fois la RD3 requalifiée pour faire circuler des véhicules TC capacitaires sans danger (horizon 4-5 ans)



Lignes maritimes - horizon 2021



6. Equipements nécessaires pour le réseau interurbain

Aménager des PEM et Points d'arrêts

Un pôle d'échange sera constitué d'une gare routière, un parking relais, un bâtiment de vie (accueil, salle d'attente, salle de repos, sanitaires)

Les arrêts de bus seront composés d'un abris bus ou d'un poteau d'arrêt

Objectif : accueillir les terminus des lignes, la zone d'échange avec les taxis brousse
accueillir les voyageurs, éviter les arrêts à la demande, sécuriser l'attente...

Nombre:

PEM de Dzoumogné

PEM de Coconi

PEM de Chirongui

Points d'arrêts : 400

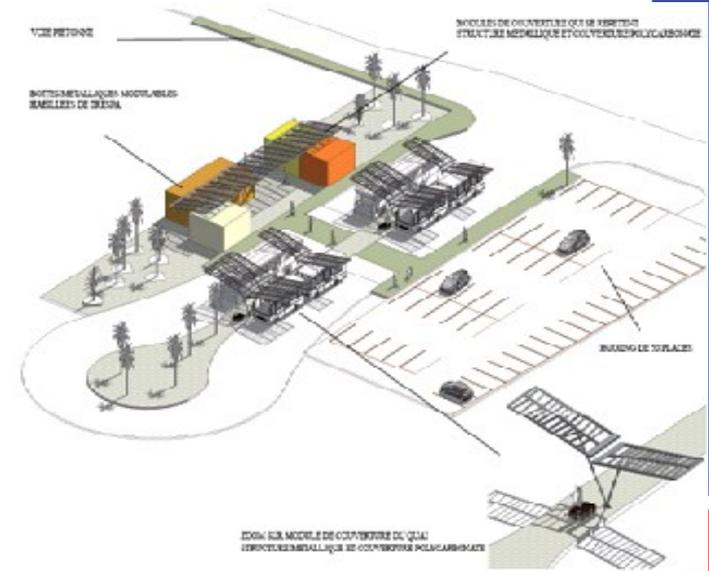
(Avancement : études terminées, PC obtenus, marchés de travaux en cours)

PEM à Mamoudzou (MOE en cours – Phase AVP)

Embarcadères (MOE attribué)

Gare maritime multimodale à Fongoujou Petite terre (Choix MOE en cours)

Billettique (équipement à acquérir)



7. Coût investissement transport



Acquisition système billettique – 1 M€

PEM

Pôle d'échanges Coconi – 4,1M€

Pôle d'échanges Dzoumogné – 6M€

Pôle d'échanges Chirongui - 4,6M€

Pôle d'échanges multimodal Mamoudzou – 19M€

Points d'arrêts – 15 M€

Embarcadères Navettes maritimes- 22M€

Gare maritime multimodale Petite terre – 30M€

Coût global – 86,7M€

Merci de votre attention

