

# **Conférences Techniques TERRITORIALES**

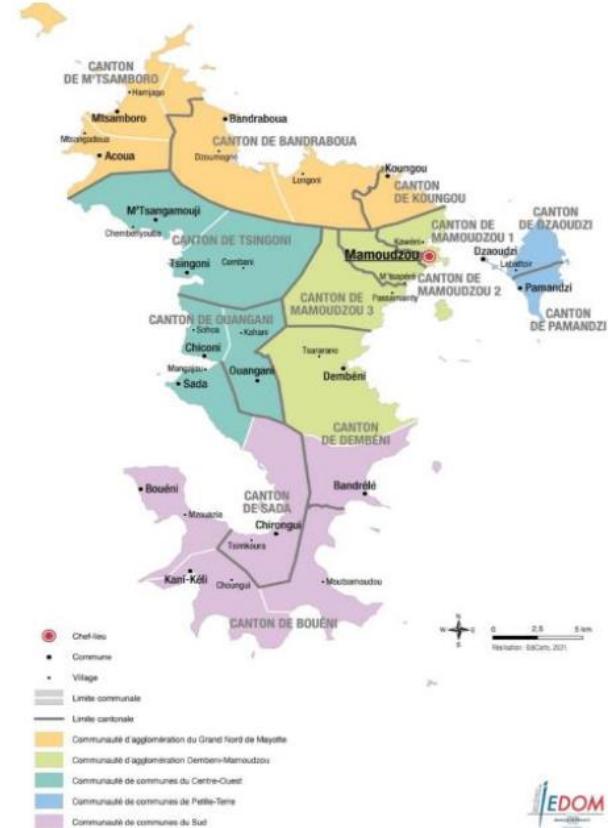
**Transport maritime à Mayotte :  
Retour d'expérience, enjeux d'aujourd'hui et de demain**

**Mardi 02 décembre 2025**



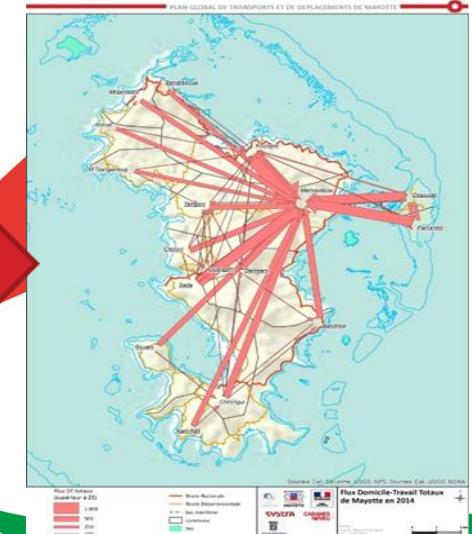
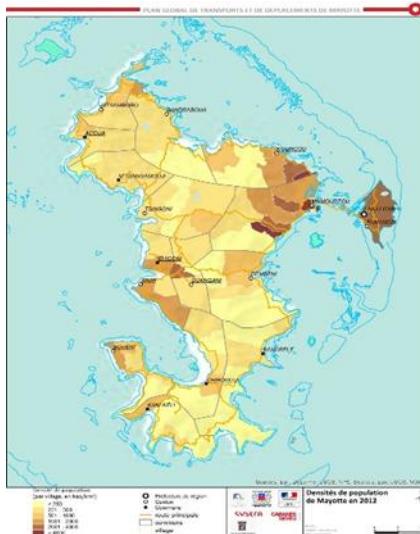
# 1. Présentation géographique de Mayotte

- Archipel de l'océan Indien composé principalement de Grande-Terre et Petite-Terre
- + 300 000 habitants, dont 30 000 à Petite-Terre
- Aéroport international à Petite-Terre
- Insularité forte, déplacements dépendants du maritime



## 2. Un contexte économique structurant la mobilité

- Une économie très concentrée dans la partie Nord-Est de Grande-Terre
  - Cette zone regroupe ~70 % de l'activité économique
  - C'est la destination principale des déplacements quotidiens
  - Forts besoins de mobilité domicile-travail



### 3. Une offre de mobilité insuffisante

- Réseau routier peu maillé
- Axes saturés, inadaptés à la croissance démographique
- Dépendance à la voiture

→ Congestion chronique détériorant les conditions de vie de la population et entravant le développement économique



Alternative pour rééquilibrer le territoire : le transport maritime

## 4. Organisation de la mobilité à Mayotte

### Avant 2017

- Le département : seule autorité organisatrice de la mobilité (AOM)  
→ Gestion centralisée de la mobilité urbaine et interurbaine

### Depuis 2017

- Crédit des intercommunalités : 2 Communautés d'agglomérations et 3 Communautés de communes.
- Partage de compétences en matière de mobilité sur les territoires respectifs

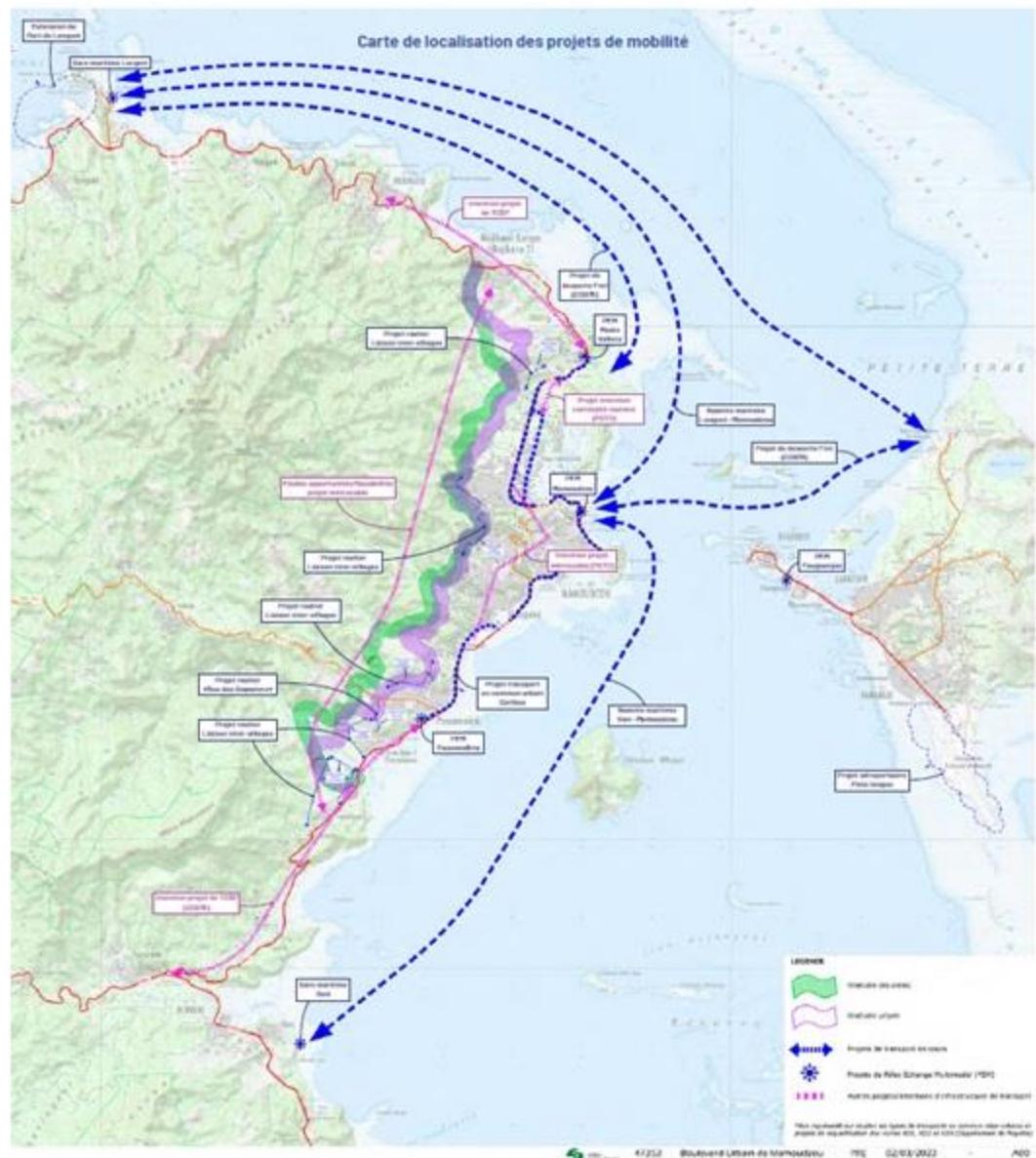
### Une gouvernance partenariale

- Nécessité d'une coordination entre Département et intercommunalités

## 5. Le Plan Global des Transports et Déplacements (PGTD)

- Document stratégique, validé par l'État et les AOM
- Base de l'organisation des futurs projets de mobilité
- Non opposable, mais essentiel pour coordonner les politiques publiques / futur volet « mobilité » du SAR
- Intègre transports routiers, maritimes et intermodalité

TERRES d'AVENIR



## Et des projets en réflexion

Plusieurs autres projets font actuellement l'objet d'étude d'opportunité. À ce stade, leur faisabilité n'est pas encore établie et leur financement n'est

pas acté. Ils sont cependant listés ici, afin de donner une vision d'ensemble des possibilités de déplacement :

Projet	Etat d'avancement
Transport par câble interquartiers Mamoudzou, projet M'Tsapéré-Kawénî avec 2 stations intermédiaires	Le projet est inscrit dans le Plan Global Transports et Déplacements et le Schéma d'Aménagement Régional de Mayotte. Une étude de préfaisabilité a été lancée en 2022.
Transport par câble interurbain en 3 lignes : Koungou/Dembéni, Combanî/Passamainty, Foungoujou/Pamandzi	Des principes d'itinéraires sont inscrits au Schéma d'Aménagement Régional de Mayotte.
Train bleu, ou Treni Bilé, qui bouclerait l'ensemble de l'île	Encore au stade des réflexions initiales, ce projet n'a pas encore été inscrit dans des documents de planification.
L'optimisation des transports scolaires	Le projet figure dans le Plan Global Transports et Déplacements.
Liaisons intervillages entre Kaweni et Tsoundzou	Après des études de faisabilité concluantes, le projet entrera en 2023 dans une phase d'études de maîtrise d'œuvre.
La mise en place d'un système de tarification (billettique) à l'échelle de l'île	Le projet figure dans le Plan Global Transports et Déplacements.

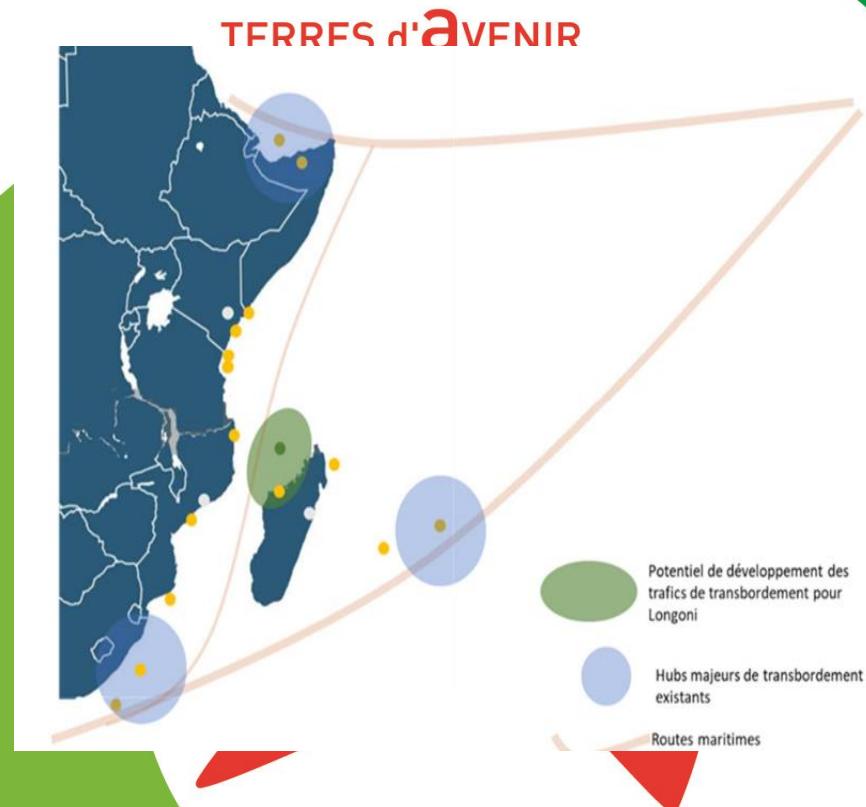
# 7. Schéma Directeur des Ports de Mayotte

Un schéma directeur des ports est en cours d'élaboration.

## Objectifs principaux :

- Augmenter l'attractivité du Port de Mayotte dans la région du Canal de Mozambique
- Valoriser les infrastructures existantes et développer de nouvelles infrastructures
- Incrire le développement portuaire dans une démarche durable

Ce document prépare les investissements nécessaires dans les 10 à 20 prochaines années



## 8. Une longue expérience du transport maritime

- Service maritime entre Petite-Terre et Grande-Terre depuis 1977

Service géré en régie par le Conseil départemental

- > 5 millions de voyageurs par an
- 7 navires : capacité >500 passagers + ~30 véhicules
- Une école maritime formant marins et mécaniciens
- Un savoir-faire local solide, mais un manque de compétences sur certains métiers (mécanique...)
- Limite majeure : cale sèche inadaptée → révisions externes (Maurice, Mombasa) – Conséquence : coûts et mobilisation importants.

Passage du Cyclone Chido en décembre 2024 : Gros impact sur le fonctionnement du service

TERRES d'AVENIR

# Amphidôme assurant la traversée entre la Grande terre et la Petite terre



·AVENIR

## 9. Nouvelles infrastructures en réflexion

- Gares maritimes multimodales modernes (Grande terre & Petite )
- Nouvelle cale sèche adaptée aux nouveaux navires
- Zone de réparation navale
- Contexte contraignant : lagon protégé, mangroves, marées importantes

# "Pôle d'échanges multimodale de Mamoudzou



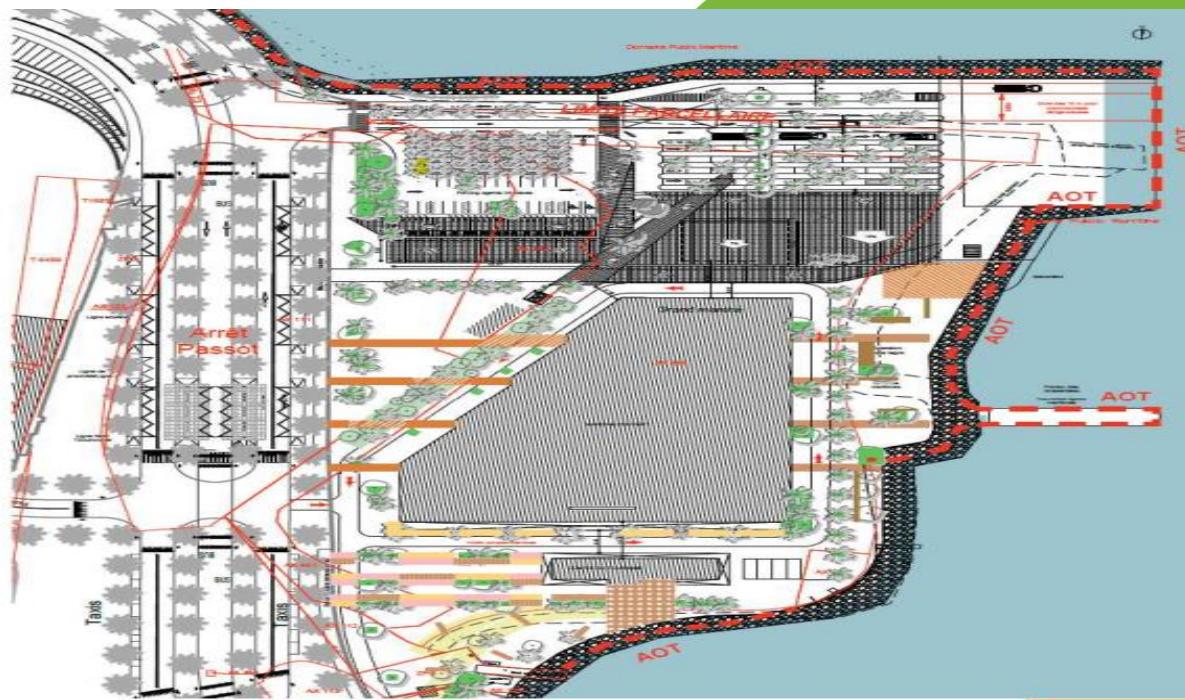
d'AVENIR



#### Vue du projet

- ① Grand marché
- ② Gare maritime / Capitainerie
- ③ Espace d'attente voyageurs
- ④ Informations et locaux techniques
- ⑤ Espaces de circulation couverts
- ⑥ Attente véhicules pour la barge
- ⑦ Dépose minute des piétons pour la barge
- ⑧ parking personnel STM

**VENIR**



## La gare maritime et locaux de services



# Gare maritime de Foungoujou en PT (Plan masse)



## 10. Développer d'autres services de transport maritime voyageurs

### 2 Liaisons maritimes prévues :

- Nord – Mamoudzou
- Sud – Mamoudzou

### Caractéristiques :

- Navires 50 passagers
- Aménagements des pontons et gares maritimes en cours
- Acquisition des navires + formation équipages
- Navires 100 % passagers (pas de véhicules)
- Mise en service prévue : 2028  
Mode d'exploitation : Régie avec création d'un EPIC



TERRES d'AVENIR

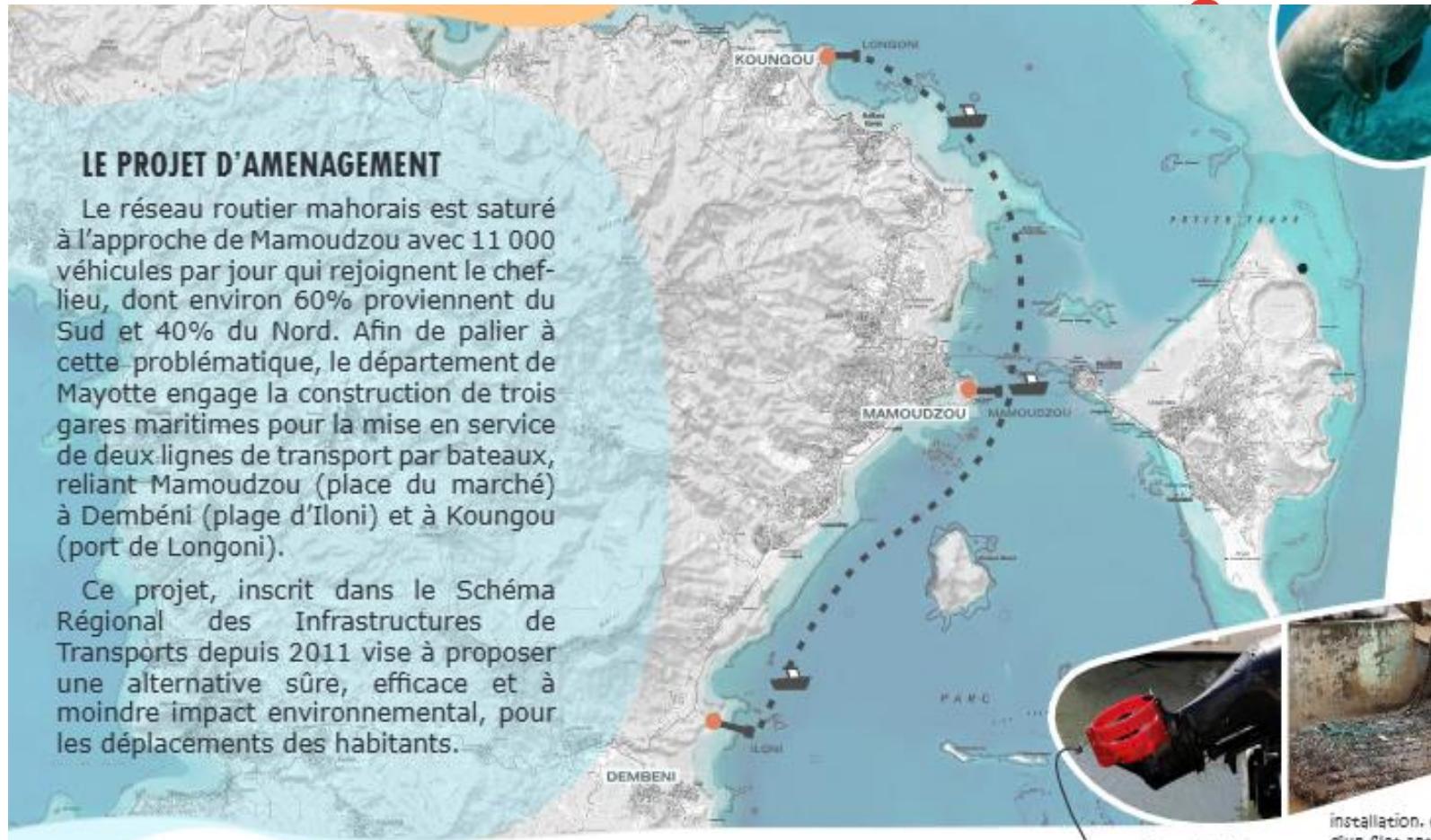
# Longoni vers Mamoudzou

## Iloni vers Mamoudzou

### LE PROJET D'AMENAGEMENT

Le réseau routier mahorais est saturé à l'approche de Mamoudzou avec 11 000 véhicules par jour qui rejoignent le chef-lieu, dont environ 60% proviennent du Sud et 40% du Nord. Afin de palier à cette problématique, le département de Mayotte engage la construction de trois gares maritimes pour la mise en service de deux lignes de transport par bateaux, reliant Mamoudzou (place du marché) à Dembénî (plage d'Iloni) et à Koungou (port de Longoni).

Ce projet, inscrit dans le Schéma Régional des Infrastructures de Transports depuis 2011 vise à proposer une alternative sûre, efficace et à moindre impact environnemental, pour les déplacements des habitants.



installation e  
d'un flat ant

# 11. Dimensionnement des lignes maritimes

**Ligne 1 : Dembeni (Iloni) – Mamoudzou**

**Distance 6,15 milles nautiques (11 km)**

**Traversée en 27 mn à 18 noeuds (32,5 km/h)**

**1 départ toutes les 15 mn en heure de pointe**

**4 navires:**

- **1 vedette à passagers de 50 places**
- **3 taxi boats de 12 places**

**Capacité : 2 400 pax / jour - 655 000 pax / an**

**Ligne 2 : Longoni – Mamoudzou**

**Distance 8,2 milles nautiques (14,8 km)**

**Traversée en 34 mn à 18 noeuds (32,5 km/h)**

**1 départ toutes les 20 mn en heure de pointe**

**4 navires:**

- **1 vedette à passagers de 50 places**
- **3 taxi boats de 12 places**

**Capacité : 1 800 pax / jour - 490 000 pax / an**



**TERRES d'AVENIR**

## 12. Motorisation des navires

Les navires retenus sont à propulsion diesel

- Leur autonomie est compatible avec la durée de la traversée, la vitesse, la fréquence des départs.
- La technologie est mature et éprouvée
- L'avitaillement en gas-oil ne pose pas de difficulté à Mayotte.
- L'entretien des moteurs peut être réalisé sur place.

TERRES d'AVENIR  
Les constructeurs disposent d'offres hybrides voire tout électrique *mais*

- La vitesse est insuffisante (15 km/h)
- L'autonomie est insuffisante sauf à diminuer la capacité pour embarquer un volume important de batteries.
- Le retour d'expérience est encore assez faible
- L'intérêt pour ces motorisations alternatives est relatif à Mayotte car l'électricité y est d'origine fossile.

Un changement de motorisation pourrait être envisagé d'ici quelques années sans remplacer le navire (refit), par exemple lorsque Mayotte aura sa propre production d'hydrogène ?

## 13. Enjeux environnementaux du report modal

Les enjeux environnementaux des lignes s'apprécient sur la base:

- De la congestion évitée (nombre de VL en moins sur la RN1)
- Des émissions de CO<sub>2</sub> évitées

TERRES d'AVENIR

### Congestion évitée

- - 553 VL/jour sur la RN2 entre Iloni (Dembeni) et Mamoudzou
- - 220 VL/jour sur la RN1 entre Longoni (Dembeni) et Mamoudzou

### Emissions de CO<sub>2</sub> évitées

- Le calcul, basé sur les ratios Ademe, est défavorable au bateau par rapport à la voiture sur ces itinéraires...
- Mais ces ratios sont calculés pour une circulation fluide.
- Ils ne tiennent pas compte des émissions de CO<sub>2</sub> liées à la congestion routière.



### GARE DE MAMOUDZOU

La gare maritime de Mamoudzou se résume à l'**ajout d'un ponton débarcadère flottant** qui sera situé en face de l'office du tourisme. La zone d'attente et les services associés s'inséreront dans le futur PEM (\*Pôle Multimodal du front de Mer).

Ce nouvel aménagement offre des nouvelles fonctionnalités telles que :

- Une **proximité géographique** et un **accès direct** à différents points d'intérêt de la commune.
- Un ponton d'embarquement à proximité du futur PME\*
- Une **connexion directe** au **CARIBUS** et à la barge.



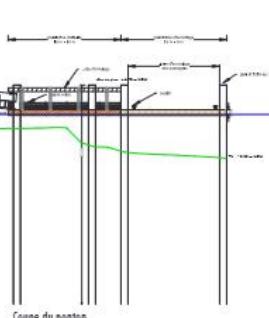
#### ESTIMATION DES TRAVAUX :

1,6 M € HT



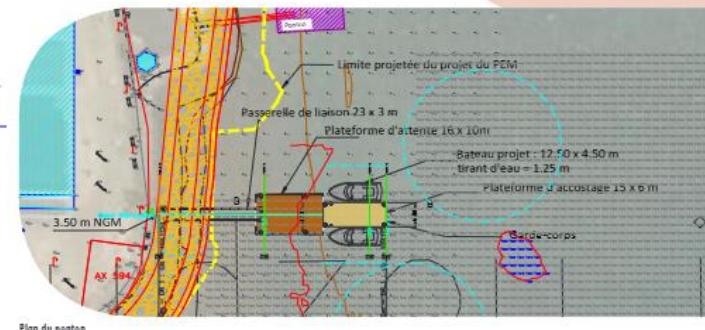
#### DIMENSIONS DU PONTON :

Passerelle de 23x3m  
Plateforme d'attente flottante de 16x10m  
Plateforme d'accostage flottante de 15x6m



## CRÉATION DE LIGNES DE TRANSPORT MARITIME DE VOYAGEURS DU DÉPARTEMENT DE MAYOTTE

**Concertation du public**



### INSPIRATION DE LA JETÉE D'ANDERNOS (223m) | BASSIN D'ARCACHON



#### POINT DE CONTRÔLE :

Portillon de contrôle de billet avec clôtures sur le terreplein.





## GARE D'ILONI

La gare d'Iloni sera aménagée sur le chemin menant à la plage. Les passagers pourront attendre à l'ombre d'un bâtiment permettant l'achat de titres de transport et l'apport des informations générales sur la ligne en temps réel.

Cet aménagement offre des nouvelles fonctionnalités telles que :

- Un pôle d'échange incluant des arrêts de bus, et taxi, des garages et arceaux à vélo, des stationnements sécurisés pour deux roues, un parking relai couvert et photovoltaïque ainsi qu'une file dépose minute. Toutes les installations seront accessibles aux PMR par conception.
- Une nouvelle voie permettant le bouclage de la rue de la plage vers la RN3 avec des trottoirs et une piste cyclable sécurisée.
- Une connexion avec le réseau CARIBUS.
- Un nouveau pont sur le Mro Wa Darini, permettant la restauration écologique locale du cours d'eau et la réduction du risque d'inondations.



### ESTIMATION DES TRAVAUX :

15,7 M € HT

MAÎTRISE D'ŒUVRE



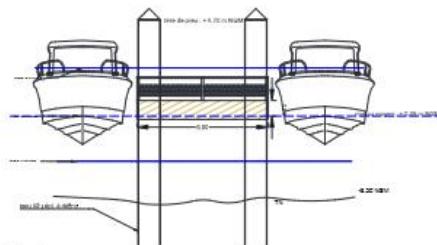
### DIMENSIONS DU PONTON :

Passeelle de 23x3m  
Plateforme d'accostage flottante de 18x6m

MAÎTRISE D'ŒUVRE



## CRÉATION DE LIGNES DE TRANSPORT MARITIME DE VOYAGEURS DU DÉPARTEMENT DE MAYOTTE



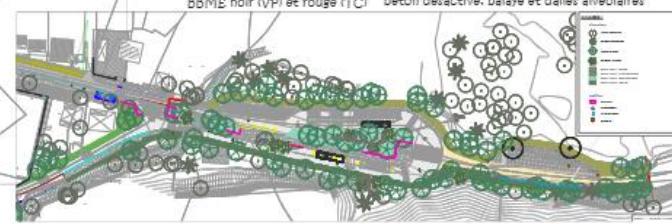
### PALETTE VÉGÉTALE :



### MATÉRIAUX DES SOLS :



Béton noir (NP) et rouge (TC) béton désactivé, balayé et dalles alluviales



### POINT DE CONTRÔLE :

Portillon de contrôle de billet  
à l'extrémité côté mer du ponton.



## Concertation du public



## GARE DE LONGONI

La gare de Longoni est installée sur l'ancien site AQUAMAY. Les passagers pourront attendre à l'ombre d'un bâtiment situé à proximité du lagon, permettant l'achat de titres de transport et l'apport des informations générales sur la ligne en temps réel.

Elle est conçue comme un pôle d'échanges compact offrant aux usagers :

- Un pôle d'échange incluant des arrêts de bus, et taxi, des garages et arceaux à vélo, des stationnements sécurisés pour deux roues, un parking relai couvert et photovoltaïque ainsi qu'une file dépose minute. Toutes les installations seront accessibles aux PMR par conception.



### ESTIMATION DES TRAVAUX :

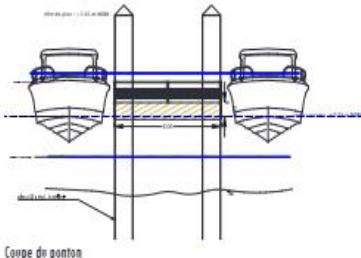
1,6 M € HT



### DIMENSIONS DU PONTON :

Passerelle de 23x3m  
Plateforme d'accostage flottante de 30x6m

# CRÉATION DE LIGNES DE TRANSPORT MARITIME DE VOYAGEURS DU DÉPARTEMENT DE MAYOTTE



Coupe du ponton



PALETTE VÉGÉTALE :



Trèfle à fleurs jaunes



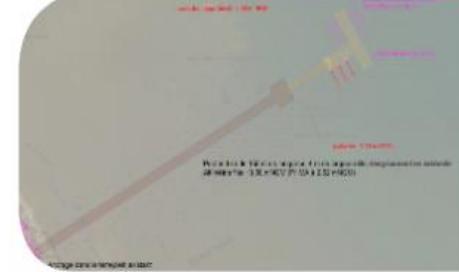
Sansevieria



Bois cassant-bord-de-mer



Gommier



Plan du ponton

### MATÉRIAUX DES SOLS :



BBMB noir (VP) et rouge (TC)



béton désactivé, balayé et dalles aérées

BBMB noir (VP) et rouge (TC)      béton désactivé, balayé et dalles aérées



### POINT DE CONTRÔLE :

Portillon de contrôle de billet  
à l'extrémité côté mer du ponton.



**Concertation  
du public**



R

## 14. Une future liaison de fret

- Port principal : Longoni (Nord)
  - Zone industrielle : Kaweni
  - Une seule route → congestion systémique
  - Hausse du trafic liée à la démographie
- Solution envisagée : Service maritime de transport de fret (dont matières dangereuses) au départ de Longoni
- Études de faisabilité en cours



TERRES d'AVENIR

## **Navire projet pour le fret**



## 15. Difficultés de mise en œuvre des projets

- Croissance démographique difficile à anticiper
- Projets prenant beaucoup plus de temps (~~TERRE~~ ~~VENIR~~, instruction administrative)
- Enjeux stratégiques évolutifs  
Exemple : projet de délocalisation de l'aéroport au nord ayant bouleversé tout le schéma de mobilité
- Contraintes environnementales fortes, aggravées par un manque de données

L'instruction environnementale par la DEALM constitue facteur majeures de retard : délais hyper longs.

## 16. Conclusion

- Le maritime est un élément structurant de la mobilité à Mayotte
- Seule alternative sérieuse face à la saturation routière
- Solide expérience du territoire de Mayotte sur le transport maritime
- Besoin de moderniser et compléter les infrastructures
- Les projets en cours –voyageurs et fret peuvent en profondeur l'organisation des déplacements à Mayotte

Clés de réussite : anticipation , coordination , maitrise foncière , protection de l'environnement, montée en compétence des professionnels locaux.

# Merci de votre attention

TERRES d'AVENIR



Hakim MADI  
Directeur des ports  
Conseil départemental de Mayotte  
[hakim.madi@cg976.fr](mailto:hakim.madi@cg976.fr)  
+262 639696830