



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile



  
**PISTE LONGUE**  
AÉROPORT DE MAYOTTE

VOLET 2-1

## DOSSIER DE COMPARAISON DES SITES



La desserte de l'aéroport  
Août 2025

# L'ÉTUDE SUR LA DESSERTE DE L'AÉROPORT

Les études complémentaires menées sur la piste longue permettent de comparer thème par thème les deux sites d'implantation possible, à Pamandzi et à Bouyouni / M'Tsangamouji. Le présent dossier « volet 2-1 » du dossier de comparaison présente les résultats de l'étude sur la desserte de l'aéroport.

## L'étude sur la desserte de l'aéroport a poursuivi trois objectifs :

- évaluer les trafics actuels et futurs sur les différents axes routiers concernés par la desserte de l'aéroport et les temps de parcours dans le cas d'implantation de la piste longue à Pamandzi ou à Bouyouni / M'Tsangamouji ;
- évaluer les impacts de différents scénarios d'évolution du réseau de transport en commun sur la circulation routière et sur l'accessibilité de l'aéroport ;
- comparer les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji.

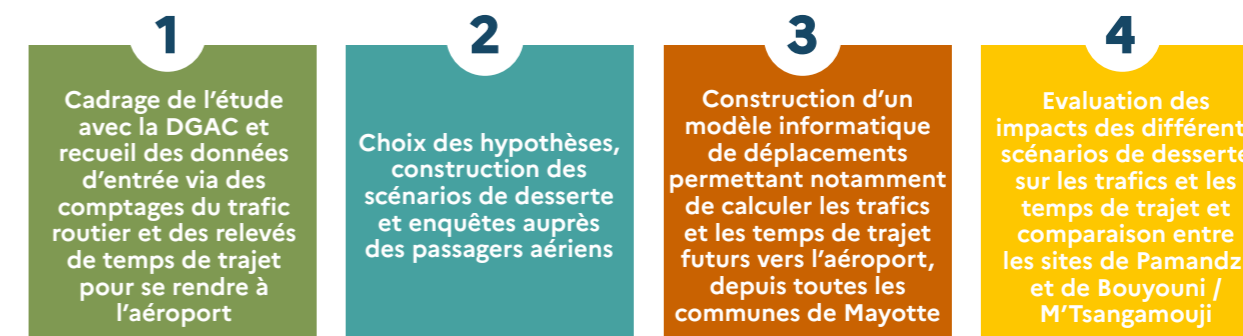
L'étude s'est concentrée sur des systèmes de transport en commun : il s'agit notamment de bus express (lignes interurbaines), de liaisons maritimes « classiques », embarquant des piétons et des véhicules à l'instar de la barge existante entre Petite-Terre et Grande-Terre, de liaisons maritimes « rapides » ou « express », n'embarquant que des piétons ou enfin de « transport par câble interurbain » ou « métrophérique ».

Sur cette base, des scénarios de desserte combinant plusieurs modes, par exemple une liaison maritime express et un bus express, ont été approfondis.



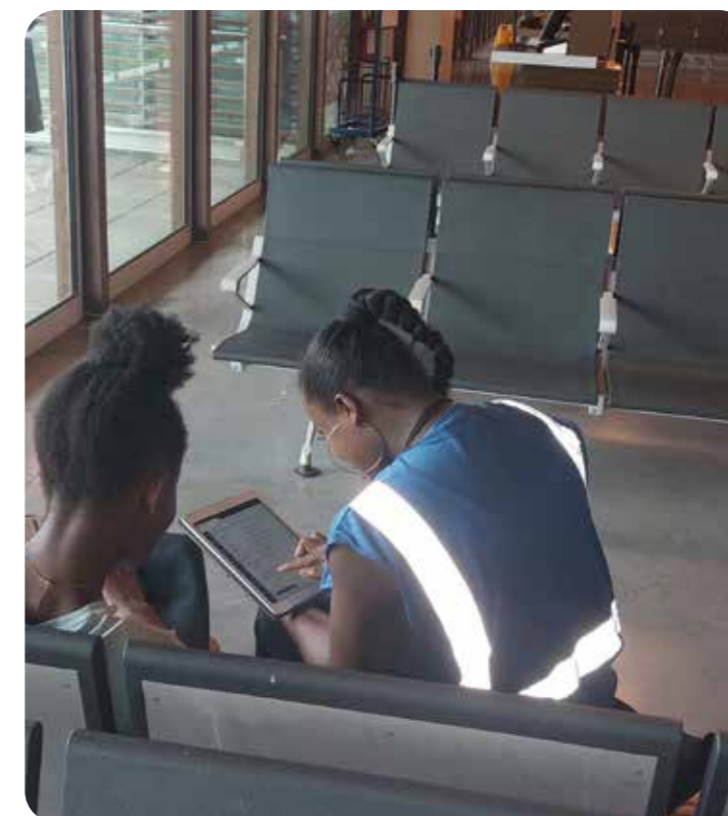
## LES ÉTAPES DE L'ÉTUDE

L'étude sur la desserte de l'aéroport s'est déroulée en 4 étapes :



## LES ACTEURS DE L'ÉTUDE

- Maître d'ouvrage : DGAC (Direction générale de l'aviation civile, sous-direction des aéroports de la direction du transport aérien)
- Conduite des études techniques : DGAC (Direction générale de l'aviation civile, service national d'ingénierie aéroportuaire)
- Bureau d'études : SETEC International avec Alyce (sous-traitant)
- Le Comité de suivi des études de desserte et d'aménagement du territoire. La méthodologie et les résultats successifs de l'étude sur la desserte de l'aéroport ont été partagés avec les membres du comité au cours de l'année 2023. Le comité de suivi est composé :
  - de la DGAC
  - du Département de Mayotte
  - des cinq intercommunalités de Mayotte : Communauté d'agglomération Dembéli-Mamoudzou (CADEMA), Communauté d'agglomération du Grand Nord de Mayotte, Communauté de communes de Petite-Terre, Communauté de communes du Centre-Ouest, Communauté de communes du Sud
  - des services de l'État, dont le Secrétariat général pour les affaires régionales (SGAR) de Mayotte et la Direction de l'environnement, de l'aménagement, du logement et de la mer à Mayotte (DEALM)
- Les passagers aériens qui ont participé aux enquêtes réalisées en février 2023 à l'aéroport de Mayotte-Marcel Henry (plus de 700 passagers interrogés)



## SUR QUOI PORTAIT L'ENQUÊTE AUPRÈS DES PASSAGERS ?

Les passagers aériens ont été interrogés sur :

- o leur village de résidence
- o la destination et le motif de leur voyage
- o les modes d'accès qu'ils ont utilisés pour rejoindre l'aéroport ou en repartir
- o leur temps de trajet
- o les critères qui ont guidé leur choix de type de transport
- o leurs préférences parmi les scénarios de desserte proposés, combinant plusieurs modes de transport pour se rendre à l'aéroport dans l'avenir, sur le site de Pamandzi et sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

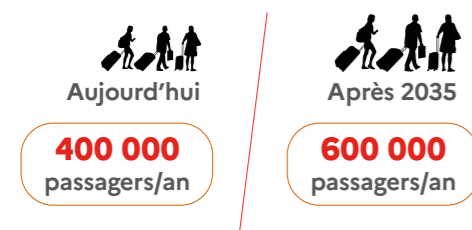
## LES PRINCIPALES HYPOTHÈSES RETENUES

L'étude sur la desserte de l'aéroport prend en compte la situation existante et les évolutions, développements et aménagements prévus à court et moyen terme à Mayotte.

Les principales hypothèses retenues sont les suivantes, à l'horizon d'étude 2035 :

- le scénario « central » d'évolution démographique de Mayotte fourni par l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques), qui prévoit une population de plus de 400 000 habitants en 2035 ;
- la croissance du trafic aérien qui atteindra 600 000 passagers après 2035 ;
- les projets de zones d'activités ou d'équipements qui viendront redistribuer la population et les emplois entre les différentes communes de l'île et feront évoluer les déplacements ;
- les réseaux qui seront mis en service d'ici à 2035, à savoir les lignes du Caribus, la déviation routière de Dzoumgné et le contournement routier de Combani.

### LA CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN



### LES PROJETS DE ZONES D'ACTIVITÉS ET D'ÉQUIPEMENTS PRIS EN COMPTE

Ces projets représentant environ 15 000 emplois, ils auront un impact significatif sur l'évolution des déplacements.

#### Il s'agit :

- o des zones d'activités commerciales (ZAC) d'Acoua, de Coconi-Ouangani, de Doujani, de Kahani, de Longoni, de Mjini et de Tsararano-Dembéni
- o des zones d'activités économiques des Badamiers, d'Ironi Bé et de Malamani,
- o de la relocalisation de la cité administrative départementale,
- o de l'hôpital de Combani
- o du centre commercial Ylang Ylang de Combani

## COMMENT SE REND-ON À L'AÉROPORT AUJOURD'HUI ?

La desserte de l'aéroport de Mayotte Marcel-Henry est assurée par le réseau routier et par la barge entre Grande-Terre et Petite-Terre. Elle présente, pour les habitants de Grande-Terre, des contraintes en termes de temps de trajet, de fiabilité et de confort de déplacement.

### LES CONDITIONS D'ACCÈS À L'AÉROPORT

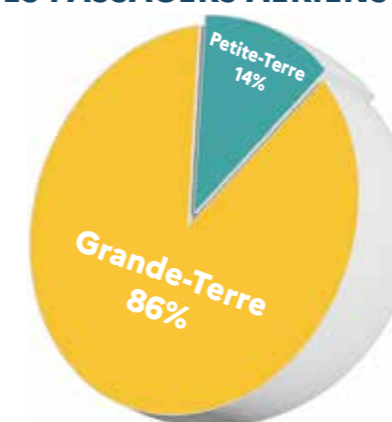
L'aéroport de Mayotte-Marcel Henry est accessible par le réseau routier (voiture particulière ou taxi) couplé, pour les habitants de Grande-Terre par les navettes maritimes (barges et amphidromes) qui relient Grande-Terre (terminal maritime de Mamoudzou) et Petite-Terre (terminal maritime de Dzaoudzi).

Les habitants de Petite-Terre disposent d'une très bonne accessibilité à l'aéroport : ils peuvent le rejoindre en une dizaine de minutes en moyenne.

Les habitants de Grande-Terre doivent intégrer à leur déplacement vers ou en provenance de l'aéroport le temps de trajet par la route et le passage par Mamoudzou régulièrement congestionné, ainsi qu'un temps moyen entre Mamoudzou et l'aéroport d'au minimum 1 heure, se décomposant en :

- un temps d'attente avant l'arrivée de la prochaine barge (le service proposé est d'une barge toutes les 30 minutes) ;
- 30 minutes environ avec la barge comprenant l'embarquement, la traversée et le débarquement ;
- et de quelques minutes entre le terminal maritime de Dzaoudzi et l'aéroport.

### LA PROVENANCE DES PASSAGERS AÉRIENS



Cette situation (durée du trajet et aléas sur la route et sur la barge) oblige les passagers à anticiper leur trajet vers l'aéroport et pour certains, notamment ceux qui prennent les vols du matin, à partir la veille et à passer la nuit sur Petite-Terre. Elle engendre un coût supplémentaire pour bon nombre d'entre eux.

Le passage par la barge implique également, pour les personnes qui ne voyagent pas de bout en bout en voiture, plusieurs chargements et déchargements de leurs bagages.

## CHIFFRES CLÉS

L'enquête passagers réalisée en février 2023 a permis de distinguer les combinaisons de modes les plus pratiquées pour accéder à l'aéroport ou en revenir :

Passagers de Grande-Terre

33 %



des passagers se rendent à la barge sur Grande-Terre en voiture puis réalisent le trajet embarcadère de Dzaoudzi-aéroport en taxi collectif

Passagers de Grande-Terre

22 %



réalisent l'ensemble du trajet sur Grande-Terre et sur Petite-Terre en taxi collectif (hors traversée en barge, les taxis ne l'empruntent qu'exceptionnellement)

Passagers de Grande-Terre

21 %



se font accompagner de bout en bout en voiture (y compris traversée en barge)

Passagers de Grande-Terre

10 %



se rendent à l'aéroport avec leur propre voiture de bout en bout (y compris traversée en barge)

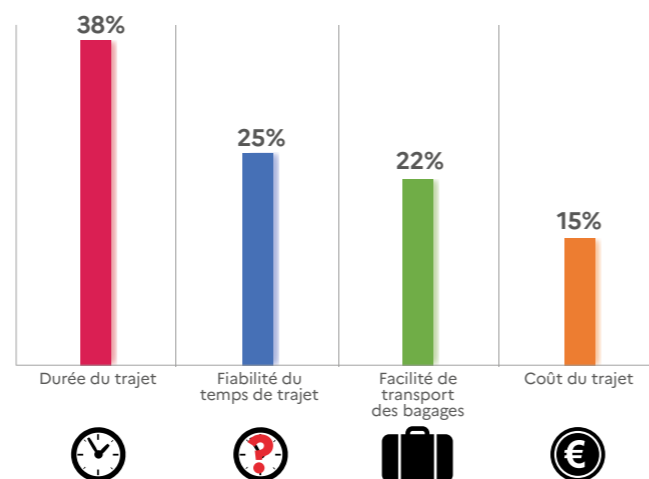
Passagers de Petite-Terre

14 %



étant sur Petite Terre se rendent à l'aéroport par divers moyens de transport

L'enquête passagers a également permis de connaître les critères prioritaires des passagers pour le choix du mode d'accès à l'aéroport. La durée du trajet est le critère jugé le plus important, suivi de la fiabilité du temps de trajet et de la facilité de transport des bagages. Le critère du coût du trajet pour accéder à l'aéroport est placé en quatrième position.



## UNE FAIBLE PART DU TRAFIC LIÉ À L'AÉROPORT SUR LES AXES ROUTIERS ET SUR LA BARGE

Les données recueillies dans l'étude sur la desserte de l'aéroport montrent que le trafic lié à l'aéroport est marginal par rapport aux autres motifs de déplacements. Ainsi :

- la part des passagers aériens parmi les usagers de la route est de moins de 5 % sur la plupart des axes du réseau routier de Grande-Terre et entre 5 et 10 % sur les axes à proximité de l'aéroport : le trafic lié à l'aéroport influe peu sur les niveaux de trafics routiers ou sur la congestion routière ;
- 5 millions de personnes empruntent la barge chaque année, dont 400 000 passagers aériens : ces passagers aériens, auxquels s'ajoutent les salariés de l'aéroport, représentent moins de 10 % du trafic de la barge et seuls 13% des véhicules embarqués sont à destination ou en provenance de l'aéroport : le trafic de la barge est très majoritairement le fait d'autres activités que celles liées à l'aéroport (il est notamment lié aux déplacements domicile-travail).

## LA DESSERTE ROUTIÈRE POUR LES DEUX SITES DE L'AÉROPORT

À l'horizon 2035, sans nouveaux moyens de transport, la desserte de l'aéroport continuera de reposer sur la voiture et sur les navettes maritimes par barge et amphidrome entre Grande-Terre et Petite-Terre. Certaines contraintes déjà constatées aujourd'hui en termes de trafic et de temps de trajet vont s'accroître.

### LES TRAFICS SUR LES ROUTES DE MAYOTTE POUR LES DEUX SITES

#### LES TRAFICS ROUTIERS POUR L'AÉROPORT SUR LE SITE DE PAMANDZI

Dans le cas d'une localisation de l'aéroport sur le site de Pamandzi, le modèle de déplacements mis en œuvre dans l'étude sur la desserte montre à l'horizon 2035 **une augmentation du trafic routier sur tous les axes de la partie nord de Mayotte**. Ainsi le trafic s'établira à :

- environ 15 000 véhicules par jour et par sens sur la RN2 entre Mamoudzou et Passamaïnty, contre environ 10 000 véhicules par jour et par sens en 2023 ;
- environ 10 000 véhicules par jour et par sens sur la RN1 entre le port de Longoni et l'accès nord de Mamoudzou, contre environ 6 500 à 7 000 véhicules par jour et par sens en 2023.

Sur Petite-Terre, le trafic sur la RN4/Boulevard des Crabes, entre le terminal maritime de Dzaoudzi et l'aéroport, atteindra environ 8 500 véhicules par jour et par sens contre environ 6 000 véhicules par jour et par sens en 2023.

En l'absence d'autre solution de transport, ces trafics supplémentaires **accentueront la congestion et allongeront les temps d'accès à l'aéroport**.

#### LES TRAFICS ROUTIERS POUR L'AÉROPORT SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Dans le cas d'un déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, le modèle de déplacements montre les évolutions suivantes :

- le trafic en direction de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji **se reportera sur les différents axes desservant ce site, sans impact significatif compte tenu de la faible part des passagers aériens dans les usagers de la route**. Sur la RN1 entre Mamoudzou et Bouyouni le trafic sera compris entre 9 000 et 10 000 véhicules par jour et par sens et sur la route départementale (RD) 2, qui est l'accès direct à l'aéroport, le trafic à l'horizon 2035 est estimé à 7 000 véhicules par jour et par sens ;
- en revanche, le trafic **baissera fortement sur la RN4/Boulevard des Crabes** sur Petite-Terre, entre le terminal maritime de Dzaoudzi et l'aéroport de Pamandzi (- 1 300 véhicules par jour et par sens) ;

- de plus, le **centre de Mamoudzou sera soulagé** des trafics des passagers aériens et des employés de l'aéroport n'habitant ni Petite-Terre ni Mamoudzou, qui disposeront d'autres itinéraires – toutefois, dans un contexte où la plupart des déplacements de l'île se font en mode routier, une amélioration des conditions de circulation dans Mamoudzou sera probablement rapidement compensée par de nouveaux trafics.



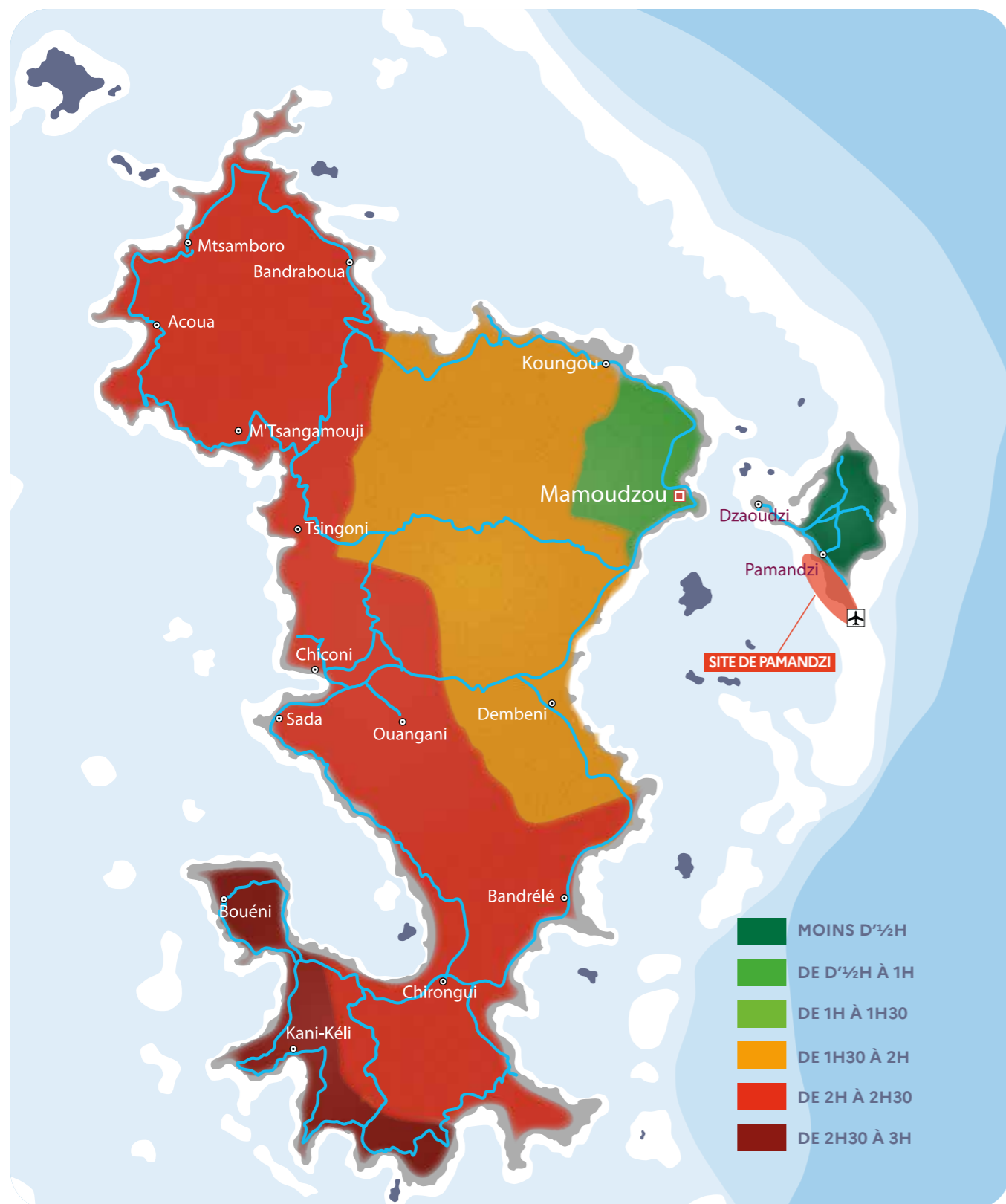
Hormis la forte augmentation du trafic sur la RD2 qui rendra nécessaire l'aménagement de cet axe, le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji ne justifie pas à lui seul des aménagements sur le réseau routier existant. En effet, le trafic en lien avec l'aéroport représente une part très limitée du trafic routier de Mayotte (moins de 5 % en moyenne).

# LES TEMPS DE TRAJET PAR LA ROUTE POUR LES DEUX SITES

Les cartes ci-dessous présentent les temps d'accès à l'aéroport à l'horizon 2035, sans nouveaux moyens de transport en commun, pour tout le territoire de Mayotte.

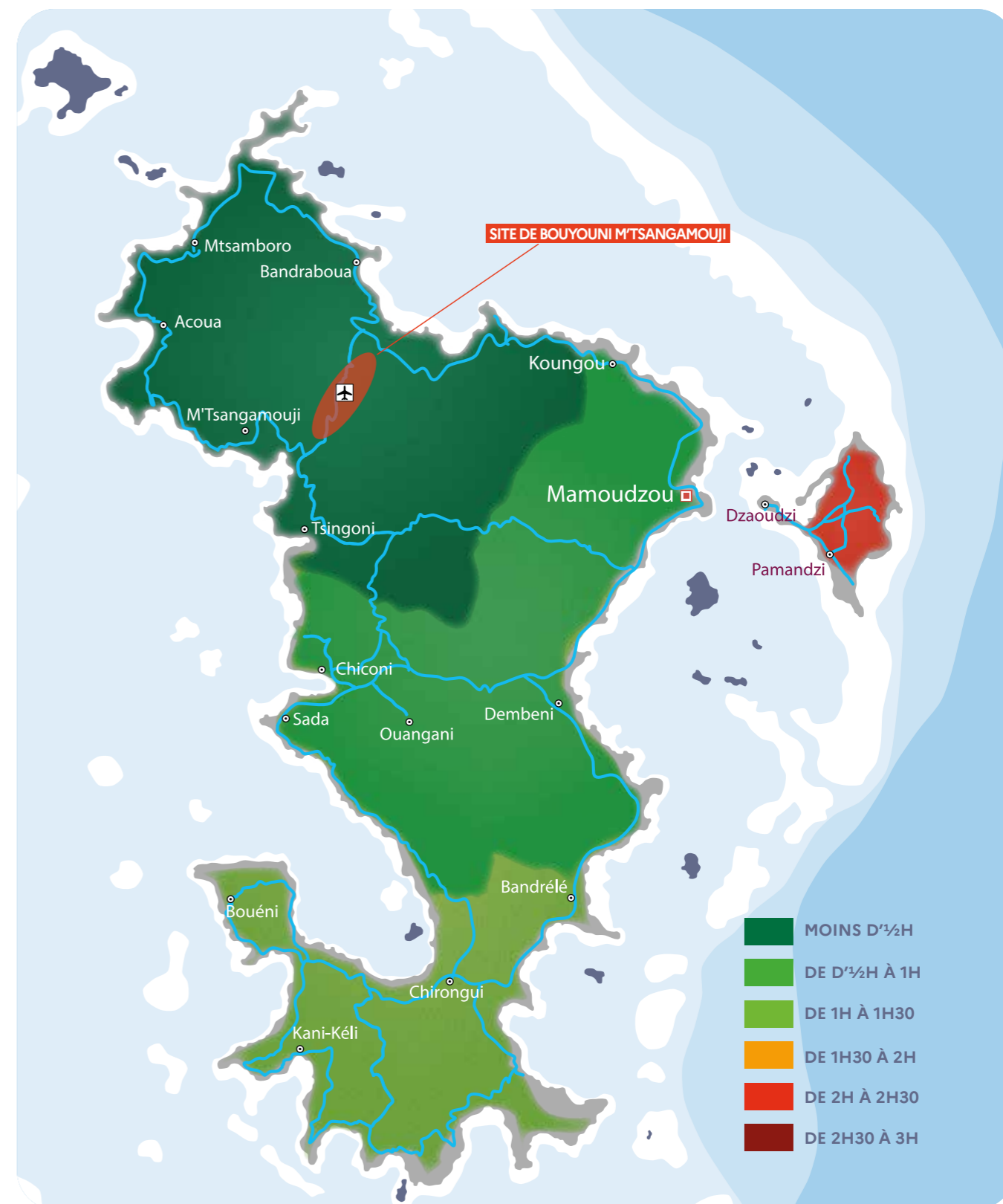
## TEMPS D'ACCÈS À L'AÉROPORT PAR LA ROUTE SUR LE SITE DE PAMANDZI

La localisation de l'aéroport sur le site de Pamandzi est favorable en termes de temps de trajet pour une partie seulement des habitants de Mayotte : ceux qui résident sur Petite-Terre et, dans une moindre mesure, les habitants du centre de Mamoudzou à Majacavo. Pour tous les autres résidents de Grande-Terre les temps d'accès sont excessivement élevés et une amélioration de la desserte doit être envisagée par un transport en commun performant.



## TEMPS D'ACCÈS À L'AÉROPORT PAR LA ROUTE SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

La localisation de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji améliore très fortement les temps de trajet pour accéder à l'aéroport par la route et permet à tous les habitants de Mayotte sauf ceux qui résident sur Petite-Terre d'accéder à l'aéroport en un temps raisonnable. Pour les résidents de Petite-Terre, une amélioration de la desserte doit être envisagée par un transport en commun performant.



# UNE DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES DEUX SITES

Le scénario de desserte en transports en commun retenu est de même type dans les deux cas d'implantation de l'aéroport. Il est issu du PGTD (Plan global transports et déplacements) et vise à réduire et fiabiliser les temps d'accès à l'aéroport et à offrir aux usagers des modes de transport autre que le route.

Il combine deux modes de transport en commun : une desserte maritime express et des bus de rabattement. Ce scénario apporte des réponses aux contraintes constatées en termes de trafics routiers et de temps d'accès à l'aéroport.

## LES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN DE MAYOTTE

Plusieurs projets de transport en commun sont inscrits dans le **Plan global transports et déplacements** (PGTD) de Mayotte. Ce plan, élaboré en partenariat entre l'État, le Département de Mayotte et la Communauté d'agglomération Dombéni-Mamoudzou (CADEMA), est le document de référence sur les services et infrastructures de déplacements à Mayotte à l'horizon 2034.

Il prévoit notamment les projets du Caribus, de transports collectifs interurbains, de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et de nouvelles liaisons maritimes ; ces projets permettront d'offrir des alternatives attractives à la voiture et de réduire les flux routiers dans l'agglomération de Dombéni-Mamoudzou.

Des principes d'itinéraires de transport par câble interurbain (téléphérique) sont également inscrits dans le **projet de Schéma d'aménagement régional** (SAR) de Mayotte, document de planification destiné à développer des spécificités par zones géographiques et prenant en compte notamment les extensions urbaines, les activités agricoles, économiques et touristiques et les infrastructures de transport, en cours d'élaboration.

### LE CARIBUS

Le Caribus est un projet de réseau de transport collectif interurbain destiné à faciliter les déplacements du nord au sud de la Communauté d'agglomération de Dombéni-Mamoudzou. Il est porté par la CADEMA. Sa réalisation a débuté en 2022.

Le Caribus comprendra 4 lignes de bus ainsi que l'aménagement de nouveaux espaces verts, de voies cyclables et de zones piétonnes.

La ligne 1, ligne principale, ira des Hauts Vallons (Kawéni) au nord à Croix-Rouge (Passamainty) au sud. Elle sera réalisée en site propre sur une grande partie de l'itinéraire et reliera le nord de l'agglomération au sud en une 30 minutes. En heure de pointe, la fréquence sera d'un bus toutes les 10 minutes.

Trois autres lignes relieront Dombéni puis Hajangua et Ongojou (ligne 2), Passot à M'Tsapéré par les hauts (ligne 3) et Croix-Rouge à Vahibé Chendra (ligne 4).

Le projet Caribus s'accompagnera de la réorganisation des taxis collectifs urbains.



## LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Six lignes de bus interurbaines sont en projet, portées par le Département de Mayotte, pour relier les villages aux terminus nord et sud du Caribus et faciliter ainsi les accès à Mamoudzou, capitale économique de l'île :

- trois lignes en Grande-Terre vers Mamoudzou, venant de Dzoumogné, Coconi et Chirongui ;
- une ligne Est-Ouest en Grande-Terre, reliant Acoou à Passamainty ;
- deux lignes en Petite-Terre, entre le futur PEM de Fongoujou (voir ci-après) et Labattoir d'une part, et Pamandzi d'autre part.

Ce développement sera accompagné de mesures incitatives pour les voyageurs : tarification, billétiques, réorganisation des taxis collectifs interurbains...

## LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX



Vue (simulation) sur le futur PEM de Mamoudzou. Source image : <https://www.facebook.com/conseildepartementalMayotte/posts/1968925763271832/>

Des pôles d'échanges multimodaux, où se rencontreront les différents modes de transport (voiture, taxi, bus, modes actifs – piétons et cycles –, et pour celui de Mamoudzou navette maritime) et qui proposeront différents services aux usagers (distributeurs de titres de transport, aire de covoiturage, bornes de recharge électrique, consignes vélos...) viendront structurer les réseaux Caribus et de bus interurbains.

Trois pôles d'échanges sont prévus dans l'agglomération de Dombéni-Mamoudzou : à Mamoudzou (cette implantation comprend le déplacement et le réaménagement de la gare maritime sur le site du Quai Passot), aux Hauts Vallons à Kawéni et à la Croix-Rouge à Passamainty. Les pôles d'échanges des Hauts Vallons et de Passamainty prévoient des parkings-relais qui inciteront les automobilistes à laisser

leur voiture et à emprunter les transports en commun vers le centre de l'agglomération. Le parking-relais de Passamainty a été inauguré en septembre 2023.

Trois autres pôles d'échanges sont prévus aux terminus des lignes de bus interurbaines : celui de Dzoumogné, dont les travaux devraient être engagés rapidement, et ceux de Coconi et Chirongui, déjà réalisés.

Le PGTD prévoit également une nouvelle gare maritime PEM en Petite-Terre, au pied de l'îlot Fongoujou : elle permettra de réorganiser l'ensemble des échanges, les quais aujourd'hui implantés sur le rocher de Dzaoudzi manquant déjà aujourd'hui de capacité pour accueillir dans de bonnes conditions les piétons et les véhicules.

## LES LIAISONS MARITIMES

En complément de la liaison maritime entre Grande-Terre et Petite-Terre, le PGTD de Mayotte prévoit la réalisation de deux nouvelles liaisons pour les voyageurs entre le PEM de Mamoudzou et deux gares maritimes à créer :

- au nord de Grande-Terre à Longoni, à proximité du port de commerce de Longoni ;
- au sud de Grande-Terre à Iloni, sur la plage.

Du fret pourrait également être développé sur ces deux liaisons.



Légende : Le port de Longoni. Source : <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Port-de-longoni-mayotte.jpg>



## DES PROJETS DE TRANSPORT PAR CÂBLE (TÉLÉPHÉRIQUES) EN RÉFLEXION

Des principes d'itinéraires pour trois lignes de transport par câble (téléphérique ou « métro-câble ») interurbain sont inscrites au projet de SAR : une ligne Koungou-Dombéni, une ligne Combani-Passamainty et une ligne sur Petite-Terre entre Pamandzi et Fongoujou. Un transport par câble interquartiers est également envisagé à Mamoudzou, entre M'Tsapéré et Kawéni.

Une étude prospective sur la faisabilité du transport par câble est inscrite dans le PGTD. Elle doit permettre d'identifier une première ligne à réaliser à l'horizon 2030. Le PGTD évoque dans ce cadre un liaison par câble entre Grande-Terre et Petite-Terre.

## LE SCÉNARIO RETENU POUR LA DESSERTE DE L'AÉROPORT



l'aéroport. Ces transports en commun ne seraient pas réservés aux passagers aériens.

Différents scénarios de desserte ont été testés avec le modèle de déplacements, en particulier :

- de nouvelles liaisons par barge pouvant accueillir des véhicules, sans bus de rabattement ;
- un scénario mixte avec des liaisons maritimes express, des barges pour les véhicules et des bus de rabattement.

Le scénario de desserte qui prévoit des liaisons maritimes express et des bus de rabattement (liaisons interurbaines du PGTD) a été **retenu car il est le plus efficace** de tous les scénarios étudiés **pour désaturer le réseau routier et pour améliorer les temps de trajet** vers

Plusieurs scénarios de desserte avaient également été testés auprès des passagers aériens lors de l'enquête de février 2023. L'un d'eux proposait une partie du trajet en téléphérique.

**Les réponses des passagers aériens correspondent au scénario retenu dans l'étude de desserte.** En effet, ces réponses ont montré :

- une préférence très nette pour les navettes maritimes au départ d'Hajangua, de Mamoudzou, de Petite-Terre et du secteur de Longoni par rapport à toute autre solution ;
- un faible intérêt pour le téléphérique ;
- une préférence pour de nouvelles liaisons maritimes piétons plutôt que pour des liaisons de type barge (embarquant des véhicules en plus des piétons).

**Le déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji n'aura pas d'effet sur les projets de mobilité** (Caribus, transports collectifs interurbains, PEM et liaisons maritimes) en cours d'études ou de développement, ces projets répondant à d'autres motifs de déplacements que l'accès à l'aéroport et étant destinés à répondre aux besoins pour décongestionner l'agglomération de Mamoudzou et y accéder dans de meilleures conditions (voir page précédente).

Le déplacement de l'aéroport **ne remet pas en question la liaison par téléphérique envisagée entre Petite-Terre et Grande-Terre** car, comme cela a été indiqué précédemment, les passagers aériens ne représentent qu'une faible part des déplacements entre ces deux îles : Petite-Terre aura toujours besoin d'être désenclavée. Au contraire, **il rendrait ce projet possible** : en effet, le déplacement de l'aéroport sur Grande-Terre supprime de fait les servitudes aéronautiques de la piste longue sur Petite-Terre, qui interfèrent avec le projet de téléphérique.

### Quels bateaux pour les liaisons maritimes express ?

À ce stade du projet, les bateaux destinés à réaliser les liaisons maritimes ne sont pas choisis. Toutefois le bateau-type serait une navette piétonne d'une centaine de passagers, qui présente plusieurs avantages par rapport à des navires embarquant des véhicules en plus des piétons : un tirant d'eau (hauteur de la partie immergée) réduit, compatible avec les infrastructures existantes, une vitesse commerciale plus élevée, une moindre consommation de carburant et des aménagements plus légers dans les terminaux (généralement un ponton d'embarquement). Ces bateaux pourront en outre, au regard des évolutions technologiques, être équipés de moteurs hybrides voire totalement électriques.



## LA LOCALISATION DES TERMINAUX MARITIMES

Les terminaux maritimes sont des éléments constitutifs de la desserte par transport en commun pour le site de Pamandzi et pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Ils sont intégrés à l'étude d'impact de la piste longue mais ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage de la piste longue.



**Les terminaux envisagés sont au nombre de quatre :**

- un terminal nord à Bandraboua, à créer ;
- un terminal au sein du pôle d'échanges multimodal de Mamoudzou existant ou en cours de développement par les collectivités locales ;
- un terminal au sein du pôle d'échanges multimodal de Petite-Terre à Dzaoudzi existant ou en cours de développement par les collectivités locales ;
- un terminal sud à Hajangua, à créer.

**Le terminal sud, à Hajangua, sera localisé à proximité de la zone d'extraction de matériaux** prévue pour la réalisation de la piste longue sur le site de Pamandzi, entre la plage d'Iloni et celle de Bonne Marée.

**Pour le terminal nord, quatre sites potentiels ont été étudiés et comparés :** à Bandraboua (site n°1), sur la jetée de Mgouédajou (site n°2), sur la plage de Bouyouni (site n° 3) et près du port de Longoni (site n° 4).

### LES SITES ÉTUDIÉS ET COMPARÉS POUR LE TERMINAL MARITIME NORD

À la suite de la comparaison, les sites 2, 3 et 4 ont été écartés : en effet, le site de la jetée de Mgouédajou présente notamment une mauvaise accessibilité maritime, le site de la plage de Bouyouni aurait un fort impact sur la mangrove et le site du port de Longoni présente un risque trop important d'interférence avec les flux terrestres et maritimes liés à l'activité portuaire ainsi qu'avec les éventuels projets d'extension du port.

Le site de Bandraboua (n°1) a donc été retenu. Il a l'avantage **d'avoir une bonne accessibilité maritime**, de **ne concerner aucune mangrove** et il permet, grâce à la proximité de la RN1, **une très bonne desserte de l'aéroport s'il est implanté sur Bouyouni / M'Tsangamouji**, et des zones urbaines du nord-ouest de Mayotte s'il demeure à Pamandzi.

Le positionnement précis des aménagements au sein des terminaux de Bandraboua et d'Hajangua sera approfondi dans la suite du projet. Ces aménagements comprendront dans le principe :

- à terre, un bâtiment servant de gare maritime, des parkings et des accès routiers et piétons ;
- sur la mer, des aménagements de type ponton.

<b>Site retenu</b>	<b>1</b> Site de Bandraboua
<b>Autres sites étudiés</b>	<b>3</b> Plage de Bouyouni
<b>2</b> Jetée de Mgouédajou	<b>4</b> Port de Longoni

## UNE DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN POUR LE SITE DE PAMANDZI

Le scénario de desserte combine deux modes de transport en commun : une desserte maritime express et des bus de rabattement. Il améliore les temps d'accès à l'aéroport.

Pour la desserte de l'aéroport sur le site de Pamandzi, le scénario retenu prévoit :

- **3 liaisons maritimes express**, réservées aux passagers à pied, donc avec des temps d'embarquement-débarquement et de parcours très attractifs. Ces liaisons relieront le terminal maritime de Dzaoudzi sur Petite-Terre à trois terminaux sur Grande-Terre : Mamoudzou, Bandraboua au nord de l'île et Hajangua au sud.
- Il sera toujours possible de prendre la barge ou l'amphidrome, qui existeront en parallèle, pour les déplacements entre Petite-Terre et Grande-Terre ;
- cette offre sera complétée par **des bus express** (liaisons interurbaines du PGTD) et **des taxis permettant le rabattement** vers ces terminaux depuis M'Tsangamouji, Chiconi et Sada et Chirongui, et par **une navette express et des taxis entre le terminal de Dzaoudzi et l'aéroport** à Pamandzi.

Ce scénario présente les intérêts suivants :

- la mise en place des liaisons maritimes express permet de **soulager légèrement le trafic sur les axes principaux du réseau routier sur Grande-Terre** : (impact évalué uniquement pour les usagers de l'aéroport) - 200 véhicules par jour et par sens sur la RN2 au sud de Mamoudzou, - 100 véhicules par jour et par sens sur la RN1 au nord de Mamoudzou. L'impact sur les routes départementales est en revanche encore moins important ;
- sur Petite-Terre, la navette bus reliant le terminal maritime de Dzaoudzi à l'aéroport **permet de décharger significativement la RN4/Boulevard des Crabes** : - 650 véhicules par jour et par sens ;
- **les résidents de Grande-Terre bénéficient d'un gain de temps pour accéder à l'aéroport** d'une demi-heure en moyenne par rapport à une desserte sans nouveaux moyens de transport.



## UNE DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN POUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

Le scénario de desserte combine deux modes de transport en commun : une desserte maritime express et des bus de rabattement. Il permet de répondre aux besoins, notamment pour fiabiliser les temps de trajet vers l'aéroport et améliorer ces temps pour les résidents de Petite-Terre.

Pour la desserte de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, le scénario retenu prévoit :

- **3 liaisons maritimes express**, réservées aux passagers à pied, donc avec des temps d'embarquement-débarquement et de parcours très attractifs. Ces liaisons relieront trois terminaux maritimes (celui d'Hajangua au sud de l'île, celui de Mamoudzou et celui de Dzaoudzi sur Petite-Terre) au terminal de Bandraboua au nord ;
- des bus express et des taxis de rabattement sur le terminal d'Hajangua depuis Chirongui et des bus express et des taxis rejoignant l'aéroport depuis Coconi et depuis le terminal de Bandraboua ;
- cette offre sera complétée par le réaménagement de la RD2, axe routier desservant directement l'aéroport (voir en page suivante).

Ce scénario présente les intérêts suivants :

- la mise en place des liaisons maritimes express permet de réduire le trafic sur la RD2, davantage dans sa section au nord de l'aéroport (- 300 véhicules par jour et par sens) que dans sa section au sud de l'aéroport (- 150 véhicules par jour et par sens), même si globalement le trafic routier reste important sur cet axe (impact évalué uniquement pour les usagers de l'aéroport) ;
- les liaisons maritimes express réduisent significativement le temps de trajet pour les habitants de Petite-Terre : le temps de trajet sera de moins d'1 h 30, contre 2 h à 2 h 30 sans cette nouvelle offre de transport (voir carte page 9) ;
- les liaisons maritimes apportent des gains de temps de parcours moyens faibles pour les résidents de Grande-Terre, néanmoins elles présentent l'avantage de contourner les zones de congestion routière, notamment celle de Mamoudzou : elles permettent ainsi des temps de trajet fiables, non soumis aux aléas de la circulation routière, notamment pour les résidents de l'agglomération de Dembéli-Mamoudzou et pour le sud de Mayotte ;
- les liaisons maritimes et l'accès routier qui seront tous deux performants, apportent des réponses aux différentes attentes des passagers aériens de Grande-Terre qui auront ainsi le choix du mode de transport en fonction de leurs priorités : temps d'accès, fiabilité du temps d'accès, facilité de transport des bagages, coût...



## I LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RD2

Dans le cas d'une localisation de l'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji, **il sera nécessaire de réaménager la RD2** pour deux raisons : le site du projet concerne cet axe directement et l'implantation de l'aéroport génèrera une augmentation du trafic, que l'infrastructure actuelle ne pourra pas recevoir dans de bonnes conditions.

**Un nouveau tracé pour la RD2, contournant le futur aéroport, a été étudié en intégrant les enjeux suivants :**

- assurer la liaison avec l'aéroport ;
- minimiser l'impact sur l'environnement ;
- rétablir tous les liens existants avec les autres axes routiers et les chemins agricoles ainsi qu'avec l'installation de stockage de déchets de Dzoumogné ;
- être le plus proche possible de la future plateforme aéroportuaire pour profiter des travaux la concernant et en particulier pour mutualiser les terrassements et les ouvrages de franchissement des cours d'eau ;
- respecter les distances de sécurité par rapport à la future piste longue et les servitudes aéronautiques associées ;
- organiser les travaux de manière à réduire le plus possible la gêne pour les usagers de la route départementale.



Ainsi, il est prévu que la RD2 réaménagée contourne le futur aéroport par l'Ouest.

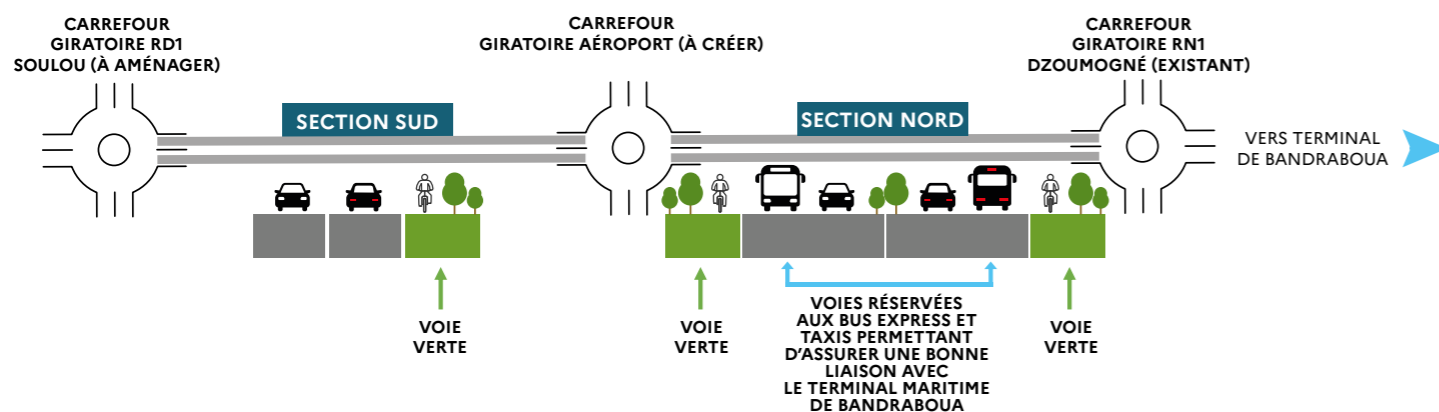
Les travaux seront organisés par phases successives qui **permettront de ne jamais interrompre la continuité de circulation : la RD2 restera utilisable par les usagers pendant toute la durée de son réaménagement et pendant la construction de l'aéroport.**

Le principe étudié pour l'aménagement est présenté dans le schéma ci-dessous. Il propose :

- dans la section nord de la RD2 (entre la RN1 et l'accès à l'aéroport), pour chaque sens de circulation, une voie réservée aux voitures et aux poids lourds, une voie réservée aux bus express et taxis desservant l'aéroport depuis le terminal maritime de Bandraboua et une voie verte pour les piétons et les vélos.
- dans la section sud (entre l'accès à l'aéroport et la RD1), une voie dans chaque sens pour tous les véhicules et une voie verte pour les piétons et les vélos.

La RD2 sera **réaménagée dans le cadre du projet sur toute sa longueur**. Elle **assurera la desserte de l'aéroport**. Elle **modernisera cette liaison essentielle entre le nord et le centre de Grande-Terre**. Elle fera également **une large place aux modes alternatifs à la voiture grâce aux voies réservées aux transports en commun** (bus express et taxis) **et aux modes actifs** (piétons et vélos).

### SCHÉMA DE PRINCIPE DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RD2



## LA COMPARAISON ENTRE LES SITES DE PAMANDZI ET DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI

L'étude de desserte de l'aéroport a permis d'identifier les pistes d'amélioration de la desserte du site de Pamandzi et de définir le meilleur moyen de desservir le site de Bouyouni / M'Tsangamouji : dans les deux cas, une combinaison de liaisons maritimes express et de bus express est nécessaire. L'étude met également en lumière des points clés pour comparer les deux sites.

### LES AVANTAGES APPORTÉS PAR LA SOLUTION LIAISONS MARITIMES EXPRESS + BUS EXPRESS

L'analyse des temps de trajet réalisée au cours de l'étude montre que la solution liaisons maritimes express + bus express permettant d'accéder à l'aéroport en transport en commun est la plus efficace, quel que soit le site d'implantation, pour :

- **réduire les niveaux de trafic sur le réseau routier** : cette solution favorise en effet le report d'une partie des passagers aériens et des salariés de la plateforme aéroportuaire de la route vers la nouvelle offre de transport ;
- **et améliorer les temps d'accès à l'aéroport ou les fiabiliser** puisque les liaisons maritimes permettent de contourner les zones de congestion routière ou d'éviter le réseau routier dans les périodes où il est le plus chargé.

La solution liaisons maritimes express + bus express présente également **un bilan très positif en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES)**, par rapport à une situation sans nouveaux moyens de transport en commun : les gains d'émissions sont supérieurs au millier de tonnes de GES par an, quelle que soit la localisation de l'aéroport.

**De plus, les liaisons maritimes et les liaisons par bus seront ouvertes à tous** : elles pourront donc être utilisées pour d'autres déplacements que ceux vers l'aéroport. De ce fait, **leur effet sur la réduction des émissions de GES sera dans la réalité encore plus favorable que les gains calculés aujourd'hui.**

### LES GAINS D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

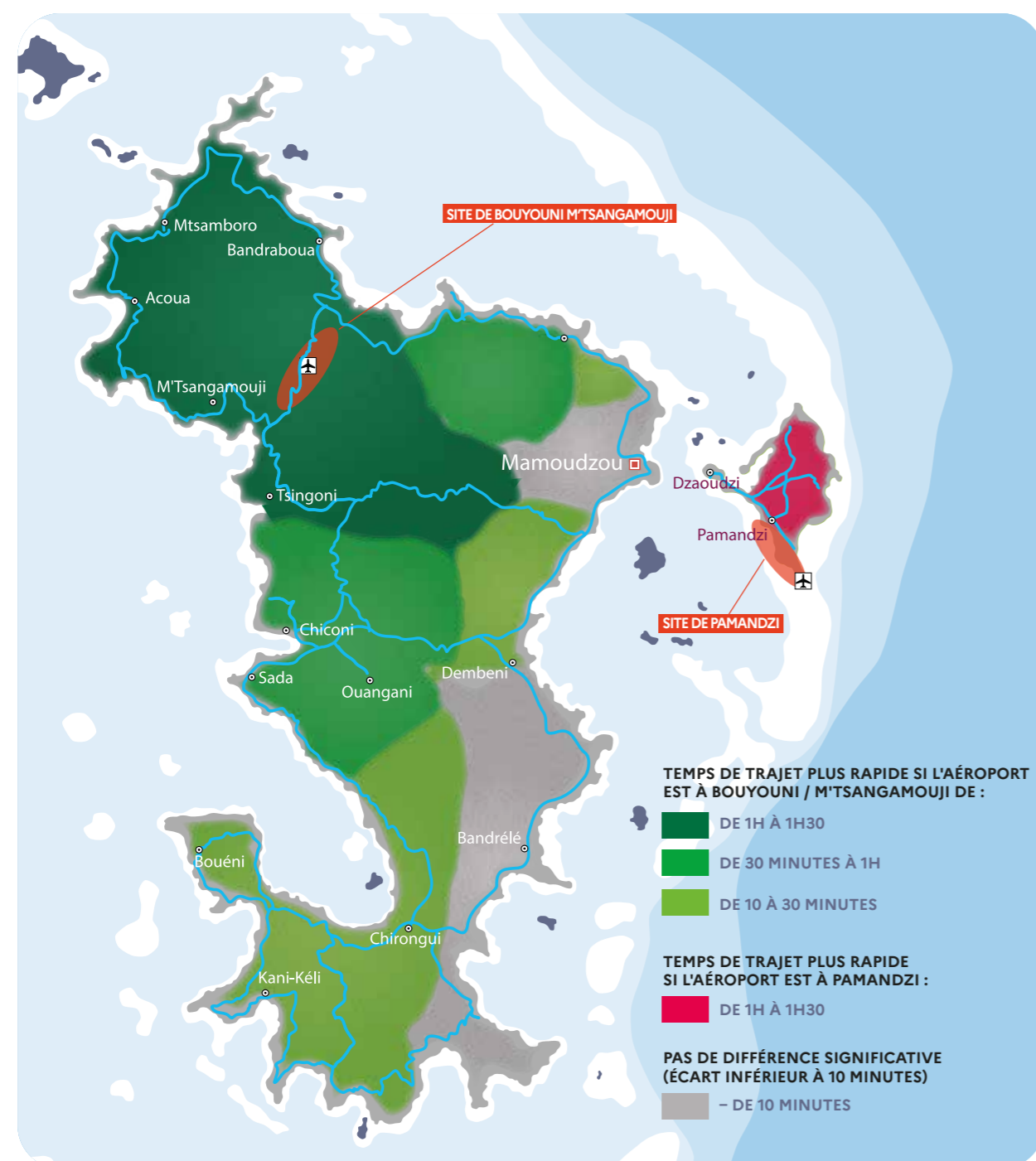
	Aéroport à Pamandzi	Aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji
Émissions de GES évitées chaque année	-1 080 tonnes de GES	-1 200 tonnes de GES

## I LES POINTS CLÉS DE LA COMPARAISON

On peut retenir les trois points suivants pour alimenter la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- pour ceux qui préféreront utiliser la voiture, l'accès à l'aéroport situé sur Grande-Terre sera possible et rapide par la route pour le plus grand nombre ;
- pour accéder à l'aéroport sur Grande-Terre, les passagers aériens, les employés et les autres utilisateurs de la plateforme aéroportuaire habitant Grande Terre auront toujours le choix entre les modes routier et maritime : ils pourront se reporter de l'un sur l'autre en cas de congestion routière ou de difficulté sur l'un des deux modes. Cette alternative n'existe pas avec l'aéroport localisé à Pamandzi sur Petite-Terre, puisque la desserte passe obligatoirement par le mode maritime, avec ses éventuelles défaillances ;
- comme le montre la carte ci-dessous, avec un aéroport sur Grande-Terre, tous les Mahorais gagnent du temps dans l'accès à l'aéroport, sauf ceux qui résident dans les communes de Petite-Terre : pour eux la perte est de plus d'une heure en moyenne, toutefois les temps de trajet seront fiabilisés avec les liaisons maritimes express vers le terminal de Bandraboua par rapport à un accès à l'aéroport passant par la barge et par Mamoudzou.

**LES ÉCARTS DE TEMPS DE TRAJET PAR COMMUNE ENTRE UNE LOCALISATION DE L'AÉROPORT SUR LE SITE DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUI ET UNE LOCALISATION SUR LE SITE DE PAMANDZI**



## EN CONCLUSION

Des liaisons maritimes express piétons se justifient pleinement pour répondre aux besoins d'accès à l'aéroport, à la saturation progressive du réseau routier de Mayotte et aux enjeux liés à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ces liaisons seront particulièrement nécessaires dans le cas d'une localisation de l'aéroport à Pamandzi, au risque sinon d'un allongement des temps de trajet, déjà trop importants, pour les passagers aériens due à l'augmentation progressive de la saturation du réseau routier de l'île.

Dans le cas d'une localisation de l'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji, elles permettent d'assurer, pour les résidents de Petite Terre, une desserte avec un temps de parcours dégradé par rapport à une implantation sur Petite-Terre mais raisonnable. Elles apportent également des premières solutions alternatives à la route pour accéder à l'aéroport pour les résidents de Grande-Terre.




La desserte d'un aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sera, par la route ou en utilisant les navettes maritimes express, plus aisée, plus rapide et plus fiable pour la très grande majorité des habitants de Mayotte, qui résident sur Grande-Terre (89 % des habitants). De manière générale, elle répondra mieux aux attentes des passagers aériens qu'avec l'aéroport à Pamandzi.

Un transfert de l'aéroport en Grande-Terre permettra par ailleurs de soulager davantage le trafic routier dans le centre de Mamoudzou.





## TOUTE L'INFO SUR LA PISTE LONGUE

-  Le site internet [www.pistelongue-mayotte.fr](http://www.pistelongue-mayotte.fr)
-  La page Facebook « Piste longue de l'aéroport de Mayotte »
-  La chaîne Youtube « La piste longue de l'aéroport de Mayotte »

**PARTICIPEZ AU PROJET !**



[www.pistelongue-mayotte.fr](http://www.pistelongue-mayotte.fr)



**Direction générale de l'Aviation civile**  
Aéroport de Mayotte - BP 6  
**97615 PAMANDZI**

Représentant du maître d'ouvrage à Mayotte :  
**Christophe Masson,**  
*délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte*

Rédaction :  / Création graphique :  / Création graphique : 