

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

Programme d'Orientation et
d'aménagement

« Mobilité »



SOMMAIRE

Préambule	3
1. Déployer concrètement les projets de transports collectifs dont le CARIBUS.....	7
2. Faire de toutes les futures offres de mobilité, un ensemble cohérent, fluide et lisible au service des usagers	14
3. Promouvoir la mobilité active pour les déplacements de proximité	25
4. S'appuyer sur une politique de stationnement cohérente pour orienter les pratiques.....	34
5. Proposer des solutions réduisant l'impact de l'usage de la voiture individuelle.....	43
6. Participer à l'amélioration du transport de marchandises en organisant les livraisons en ville	51
7. Réduire la congestion routière en optimisant les infrastructures	58
8. Accompagner les changements de comportement de mobilité	63
Modalité de suivi du volet Mobilité du PLUIHM	71

PREAMBULE

1. INTRODUCTION

Comme dans les autres thématiques des politiques publiques, les dynamiques démographiques et économiques constituent le premier enjeu mobilité du territoire. Même si les projets court terme des offres de transports collectifs vont améliorer sensiblement la situation, elles ne pourront répondre à tous les besoins. La croissance démographique associée à l'augmentation du taux de motorisation des ménages nécessitent d'ambitionner le déploiement d'une stratégie mobilité globale faisant appel aux différents modes de déplacements, aux différentes réglementations envisageables mais aussi d'engager une dynamique partenariale innovante.

La CADEMA a aujourd'hui les outils pour ambitionner ce projet en s'affirmant comme une Autorité Organisatrice Urbaine lui donnant les marges de manœuvres pour faire de la mobilité une thématique « pivot » d'une stratégie territoriale plus vaste : dynamique économique, valorisation des différents espaces, lien social, apaisement de la trame urbaine, etc. Le présent POA « Mobilité » constitue l'outil opérationnel de mise en œuvre de cette ambition « mobilité »

2. LE CADRE REGLEMENTAIRE DU POA

« MOBILITE »

A. LE CADRE REGLEMENTAIRE

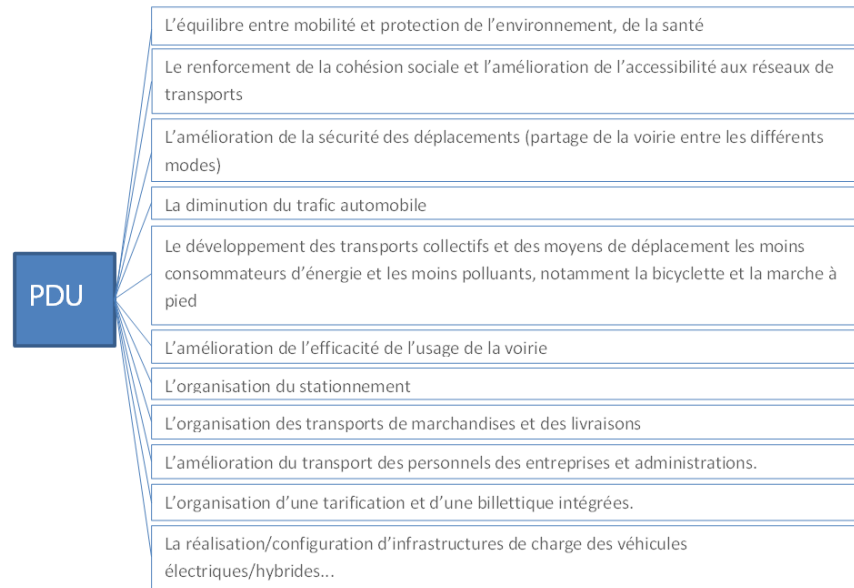
Le POA « déplacement » d'un PLUIHM constitue pour un territoire son Plan de Déplacement Urbain désormais intitulé depuis la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilité (LOM) Plan de Mobilité. Le cadre réglementaire de ce volet d'une PLUIHM est à raccorder à celui des PDM du code des transport et du code de l'environnement.

Instauré par la LOTI en 1982, le texte fondateur du Plan de Déplacements Urbains devenu PDM s'est considérablement enrichi en particulier par la loi LAURE de 1996 qui le rend obligatoire pour les Autorités Organisatrices de Mobilité de plus de 100 000 habitants.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a fait évoluer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan De Mobilité (PDM), ce changement est entré en application au 1er janvier 2021. Par conséquent, il convient désormais d'intituler le présent document de POA « Mobilité » du PLUIHM pour « Mobilité » en remplacement du terme « Déplacement ».

Le Plan de Mobilité (PDM) n'est donc pas un document obligatoire pour la CADEMA, Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) dont le ressort territorial compte moins de 100 000 habitants. Néanmoins, la CADEMA qui aurait pu se limiter à une démarche simplifiée en matière de mobilité a fait le choix de s'engager dans un document réglementaire soumis aux thématiques imposées par la loi et à enquête publique.

Le PDM « détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le PDM vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité » (articles L.1214-1 à 37 et R.1214-1 à 11 du Code des transports).



Afin de garantir la compatibilité des politiques publiques, le PDU doit être compatible avec un certain nombre de documents cadres et notamment le Schéma d'Aménagement Régional.

La LOM n'est pas venue bouleverser les thématiques obligatoires d'un PDU qui confirme donc de traiter de l'ensemble des thématiques réglementaires du code des transports présentés ci-dessus. L'évolution principale de la loi LOM pour les AOM urbaines a été l'extension officielle des compétences d'une AOM à l'ensemble des champs de la mobilité. Cette évolution a un effet immédiat sur la capacité de l'AOM d'utiliser le versement mobilité, si elle souhaite le mettre en place, pour financer l'ensemble des modes de déplacements.

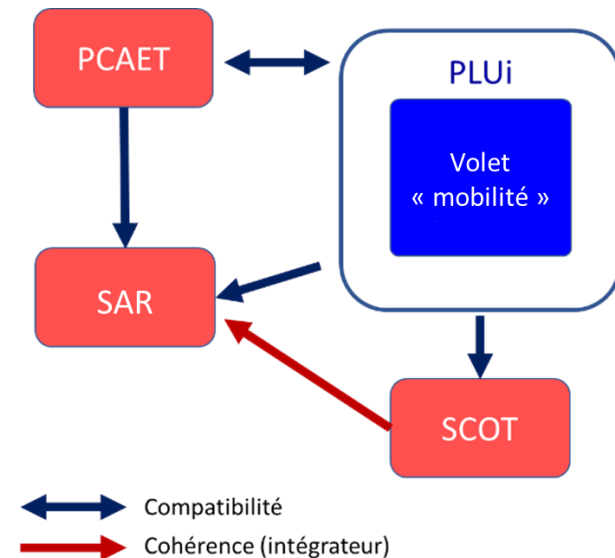
B. LE POA « MOBILITE », UN DOCUMENT PIVOT AUTOUR DES AUTRES DOCUMENTS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

L'élaboration du POA « Mobilité » s'inscrit dans une démarche de mise en compatibilité avec différents documents de programmation

environnementaux qui sont menés à plusieurs échelles par la collectivité, la le Département ou l'État.

Le volet transport et déplacements du PLUi veille à être compatible avec les règles générales du Schéma D'Aménagement Régional. Ce document est en cours d'élaboration sur le territoire de Mayotte. Le volet « Mobilité » doit également être compatible au SCOT ? Néanmoins, aucun SCOT n'a été élaboré sur le périmètre de la CADEMA

Enfin le Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET) de la CADEMA, également en cours d'élaboration doit être pris en compte en termes d'objectifs dans le volet transports et déplacements du PLUi. Les objectifs d'émission de gaz à effet de Serre sont communs au PCAET et au volet transport et déplacements du PLUi. Par ailleurs, les actions du POA s'inscrivent dans la stratégie définie du PCAET de la CADEMA.



3. LES OBJECTIFS DE PART MODALE A L'HORIZON DU PLUIHM

Le diagnostic a permis de constater qu'un potentiel à l'usage de la voiture individuel existe et que de nombreux projets sont envisagés pour proposer des alternatives attractives. Le volet « M » du PLUIHM doit contribuer à ce transfert modal en participant à la mise en cohérence de l'ensemble des offres de mobilités ainsi qu'à la mise en cohérence de l'aménagements/urbanisme avec la mobilité. Les élus ont ainsi fixé des objectifs ambitieux en termes de répartition des déplacements par mode sur la base d'une recomposition des éléments issus du PGTD.

Ainsi on estime que sur le territoire de la CADEMA, la répartition modale est la suivante :

- Voiture individuelle : 50%
- Taxi collectif : 21%
- Marche à pied : 20%
- Deux roues motorisées : 9%

Dans un souci de cohérence, la part modale de la barge a été exclue de cette répartition. En effet, compte tenu de l'absence d'alternative, les perspectives d'évolution de l'usage ne dépendent des offres futures sur la CADEMA.

Les objectifs fixés par les élus, soutenus par un plan d'action du PLUIHM ambitieux sont :

- Augmenter de 20% l'usage des transports collectif pour qu'il représente 26% du total des déplacements. Le projet de CARIBUS doit permettre de tenir cet objectif.
- Augmenter de 9% les déplacements effectués à pied, pour qu'ils représentent 22% du total des déplacements.

- Donner une part significative à la pratique du vélo en fixant l'objectif d'une part modale à 4% (inférieur à 1% aujourd'hui). Le Plan Vélo de la CADEMA en sera le principal outil pour atteindre cet objectif

4. LA STRUCTURATION DU POA

8 axes de travail ont été retenus pour répondre aux orientations du PADD et aux enjeux du territoire. Chaque axe, présenté ci-dessous et dans l'ensemble du document de façon non hiérarchisé, se décline en plusieurs actions.



Ce rapport détaille la stratégie du volet « D » présentée dans le PADD du PLUIHM.

Chaque action fait l'objet d'une fiche spécifique, précisant le contexte, les objectifs, les mesures à prendre, les évaluations de coûts, la programmation et les indicateurs de suivi.

Le rapport présente enfin les modalités de suivi et de mise en œuvre du PDU, ainsi qu'une synthèse des coûts et un calendrier.

Le POA mobilité élaboré se déploiera, en termes de mise en œuvre, sur un planning de 10 ans (2022-2032) c'est-à-dire une durée plus longue que l'échéance du PLUIHM fixée à 6 ans justifiée par la volonté d'être en conformité avec le volet H (PLH). Ce délai de 10 ans permet d'une part de se conformer à l'objectif 1^{er} du PLUIHM qui consiste à poser les fondations nécessaires au développement de l'île puis d'autre part d'inscrire la stratégie mobilité à plus long terme :

- Court terme 2022 2024 : échéance permettant de mettre en œuvre les actions déjà engagées ou en cours de finalisation (Plan Vélo, Etude transport court terme, Offre interurbaine, ...)
- Moyen terme 2024 2028 : échéance de mise en œuvre du réseau CARIBUS avec les infrastructures dédiées qui constituera une étape clé dans le projet de mobilité de la CADEMA
- Long terme 2028-2032 : échéance plus lointaine mais dont la projection est essentielle pour anticiper l'évolution du territoire dans 10 ans.

1. DEPLOYER CONCRETEMENT LES PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS DONT LE CARIBUS

1. METTRE EN PLACE UNE OFFRE PENDANT LA PERIODE DES TRAVAUX DU RESEAU CARIBUS

C. CONSTATS ET OBJECTIFS

A l'exception de la barge et des services taxis, aucun service de transports publics n'est présent sur le périmètre de la CADEMA. Pourtant des enjeux considérables de mobilité (demande importante de mobilité, congestion aigue des axes routiers, ...) nécessitent une réponse forte et attractive en matière de transports collectifs d'autant que le potentiel d'usage est largement démontré et partagé.

La CADEMA, associée à l'ensemble des partenaires institutionnels, a déjà engagé ces réflexions avec la définition d'un réseau de transport en commun précis et opérationnel : le CARIBUS. Néanmoins, ce projet tarde à émerger et l'horizon de mise en œuvre est désormais fixé à horizon 2027 avec la mise en place du réseau complet :

- Ligne BHNS en site propre entre les Hauts Vallons et Passamainty,
- Ligne Hajangua>Dembéni>Mamoudzou
- Ligne Ongoujou>Tsararano>Mamoudzou
- Ligne Vahibé>Mamoudzou
- Ligne interne à Mamoudzou reliant la Barge à Doujani par les Hauts de Mamoudzou

L'enjeu est désormais pour la CADEMA de garantir les conditions favorables à la mise en œuvre de cette offre de transport et des infrastructures associées d'une part, et d'autre part de mettre en œuvre une offre de mobilité pendant la phase travaux du réseau CARIBUS avec un double objectif : 1/ Être en cohérence avec les attentes légitimes des habitants de la CADEMA de bénéficier d'une offre de mobilité en réponse aux problématiques de déplacement rencontrées et 2/ Proposer une alternative à l'usage de la voiture individuelle dans un contexte « travaux » qui accentuera inévitablement le phénomène de congestion.

Par conséquent, cette fiche action a pour vocation d'identifier les mesures nécessaires pour réussir à déployer une offre de mobilité à court terme en parallèle des travaux du futur réseau CARIBUS.

D. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

La stratégie proposée pour la réussite de cette action se situe à 3 niveaux : la mise en place d'une offre de mobilité, les conditions de circulation qui lui confèreraient un avantage sur les autres modes et enfin la valorisation des initiatives locales susceptibles d'offrir des solutions complémentaires.

Mesure 1 : Proposer une offre de transport collectif pour assurer une alternative pendant les travaux

La période 2023/2026 constitue une phase importante et nécessaire pour la mise en œuvre du projet CARIBUS avec la réalisation de l'ensemble des aménagements/ infrastructures de la future offre : couloirs bus, points d'arrêt, Pôles d'Echange Multimodal aux terminus et en cœur de Mamoudzou, centre de remisage des véhicules, ... L'ensemble de ces infrastructures vont entraîner de nombreux travaux situés pour la plupart à proximité immédiate de la voirie existante déjà saturée actuellement. Le risque d'accentuer encore davantage les difficultés de déplacement est très probable et il convient, dès aujourd'hui, d'anticiper des solutions permettant de rendre « acceptable » pour les usagers cette phase de travaux.

Dès lors, il est nécessaire :

- De constituer un réseau de transport en commun proche de celui du réseau CARIBUS final dit « réseau en construction » avec des adaptations en privilégiant plutôt des véhicules compacts facilitant leur polyvalence et leur maniabilité
- D'étudier également les solutions maritimes qui permettraient de s'affranchir des congestions routières.

- D'étudier les convergences avec les taxis pour qu'ils puissent participer à la constitution d'une offre de transport public pendant les travaux,
- D'étudier les nécessaires convergences avec le futur réseau interurbain du Département (TCI) qui devrait entrer en service en 2022/2023.
- D'envisager une contractualisation relativement souple et sur un temps court permettant à la CADEMA de prendre la mesure de la gestion d'un service public de transport et d'observer l'usage des premières lignes pour ensuite bien connaître ses besoins/ souhaits pour une contractualisation plus ambitieuse à l'horizon de la mise en place du CARIBUS en réseau « stabilisé ».

Mesure 2 : Etudier les solutions permettant de faciliter la circulation de cette offre dans un contexte de congestion aigue

Compte tenu des problématiques de congestion actuelles, la mise en œuvre d'une offre de mobilité ne saurait être attractive sans des aménagements, même ponctuels, lui conférant un avantage comparatif certain par rapport à l'usage d'une voiture individuelle.

Il est donc nécessaire d'étudier sur l'ensemble du linéaire routier emprunté par les futures lignes de la CADEMA et du Département toutes les possibilités permettant aux offres de subir au minimum les effets de la congestion :

- Autorisation de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence,
- Reconfiguration du marquage au sol lorsque la largeur de la chaussée le permet pour identifier une voie dédiée utilisable dans un sens le matin et dans l'autre sens le soir.
- Changement ponctuel des sens de circulation des véhicules individuels permettant de faciliter le passage des offres de transports en commun.

L'ensemble de ces pistes qui nécessitent des études complémentaires et très localisées devront également faire l'objet d'une autorisation préfectorale puisqu'elles questionnent les autres usagers de la route. Pour autant, il




convient de rappeler l'enjeu d'acceptabilité citoyenne des futurs travaux du CARIBUS et des contraintes qu'ils vont générer sur le trafic routier. Des solutions, même temporaires et pragmatiques, s'inscrirait dans la volonté collective d'en limiter les nuisances.

Mesure 3 : Accompagner les initiatives locales en faveur d'une mobilité alternatives

Les deux précédentes mesures sont nécessaires pour s'assurer de l'acceptabilité des travaux du futur réseau CARIBUS mais elles ne pourront être suffisantes. C'est la raison pour laquelle, la CADEMA en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité peut se positionner en facilitatrice/ accompagnatrice des initiatives locales de mobilité qui viseraient à améliorer la situation.

Ainsi, il est d'ores et déjà possibles de citer en matière de :

Modes	Solutions identifiées	Utilités dans le projet
Covoiturage	Gari'Co Mayotte 	Un service de mise en relation de covoitureurs dans le but de diminuer l'usage de l'autosolisme et donc la congestion en entrée de la CADEMA
	Co'reindré 	

Service de scooter en free floating	<p>Mob helios</p>  <p>Sazile Scooter</p> 	Faciliter l'accès aux deux roues motorisées en remplacement d'une voiture individuelle pour des déplacements complexe à réaliser à vélo
Location de Vélo	<p>Mayotte E-Vélo</p> 	Faciliter l'accès des vélos à assistance électrique en remplacement d'un voiture individuelle
Service maritime	<p>Projet d'hoverkraft</p>	Proposer une alternative par le lagon avec des temps de parcours très compétitifs par rapport à la route

- En facilitant leur implantation sur le territoire avec des autorisation d'urbanisme ou d'usage de l'espace public
- En promouvant ces initiatives par la communication
- En conventionnant au travers de marchés publics ou au travers de marchés dédiés à l'innovation.

Toutes les bonnes idées et initiatives seront utiles dans la période à venir, et la CADEMA peut les accompagner pour constituer un bouquet d'alternatives à l'usage de la voiture.

Cette liste n'est pas exhaustive, ne présage pas des nouveaux projets qui pourraient émerger et n'a pour vocation que de démontrer la grande capacité des mahorais à proposer des solutions alternatives de mobilité.

La CADEMA peut avoir différents moyens d'accompagner ces initiatives locales :

E. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maître d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA	
Mesure 2	CADEMA, Département et communes	Etat
Mesure 3	CADEMA	Etat et porteurs de projets privés

F. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

G. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Contractualisation de l'offre pendant travaux
Mesure 2	Couloirs Bus Usage de la bande d'arrêt d'urgence
Mesure 3	Contractualisation Communication

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Nombre de lignes déployées Fréquentation des lignes
Mesure 2	% d'écart entre le temps de parcours bus et VP
Mesure 3	Nombre de solutions complémentaires mises en œuvre

2. DEPLOYER L'OFFRE CARIBUS A LA FIN DES TRAVAUX

H. CONSTATS ET OBJECTIFS

Le constat des problématiques aiguës en matière de mobilité est déjà largement partagé par l'ensemble des parties prenantes de Mayotte (institutionnels, société civile et citoyens) et la nécessité du déploiement d'une offre de mobilité est unanimement reconnue. Le projet CARIBUS, accompagné du futur réseau interurbain du Département, en est la formalisation opérationnelle concrète. Désormais il convient de mettre en œuvre tous les dispositifs pour réussir le pari de sa mise en circulation à l'horizon 2027.

L'objectif de cette action est de préciser les modalités garantissant la réussite des travaux, la mise en service d'un réseau CARIBUS cohérent avec le réseau du Département.

I. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire de déployer les conditions tant opérationnelles pour les travaux, que contractuelles et institutionnelles pour la mise en œuvre des offres de mobilité. C'est la raison pour laquelle la 1^{ère} mesure traite du rôle de la CADEMA en tant qu'AOM et responsable de l'aménagement de son territoire et la 2nde d'envisager de construire une offre de mobilité globale avec celles qu'envisage de déployer le Département.

Mesure 1 : Déployer le réseau CARIBUS en agissant comme facilitateur dans la mise en œuvre opérationnelle des travaux

La CADEMA peut faciliter la mise en œuvre du projet à plusieurs niveaux :

- Au niveau de l'urbanisme réglementaire :

Le PLUIHM est l'outil déterminant à la mise en œuvre du projet CARIBUS. Il doit assurer l'inscription dans ces différentes pièces des conditions favorables à l'engagement des travaux du futur réseau CARIBUS. D'une part, en localisant, quand cela est nécessaire, les emplacements réservés dédiés aux infrastructures et d'autre part en intégrant dans le règlement du PLUI que les

aménagements du réseau CARIBUS constituent une priorité et bénéficient d'une position dérogatoire aux dispositions réglementaires. Enfin, il conviendra de s'assurer qu'aucune OAP ne limite les capacités de la CADEMA et des gestionnaires de voiries à réaliser les travaux.

- Dans la dimension partenariale :

En pilotant un groupe de suivi du projet intégrant le maître d'œuvre Narendré, le Département et l'Etat. Ce groupe est déjà constitué mais est orienté davantage vers un suivi technique du projet. Il conviendrait de lui attribuer une fonction stratégique et politique pour que chaque acteur décisionnaire soit informé le plus en amont possible des potentielles difficultés ou réussites dans l'avancement du projet.

Mesure 2 : Faire des offres du Département un complément de services utiles à la CADEMA

Le défi de réduire les problématiques de mobilité est tel que toutes les offres de mobilités déployées sur la CADEMA, et plus largement sur l'île entière, doivent participer à leur résorption. Il serait contre-productif pour l'attractivité des offres que chaque AOM déploie ses propres services sans interroger leur articulation avec ceux des partenaires. Par conséquent, il est proposé que la CADEMA et le Département construisent communément leur future offre de transport pour maximiser les performances des moyens déployés en intégrant les contraintes de chacun.

Les futures offres du Département et de la CADEMA doivent donc être construites en concertation afin que chacune d'entre elle participe à la réduction de la congestion sur le territoire de la CADEMA. Cette réflexion doit aussi intégrer les réalités d'usages de ces offres. Même si toutes les offres du Département qui traverseront la CADEMA pourraient participer à la desserte interne, il est probable que certains services seront complets avant même leur entrée sur le périmètre de l'agglomération. Ainsi, ces offres seront en réalité inaccessibles pour un habitant de la CADEMA et il sera nécessaire, à ces horaires particuliers, que la CADEMA propose des offres complémentaires. Seul un dialogue régulier entre les deux AOM peut permettre leur bonne articulation.

J. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maître d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA	Département, Commune et Etat
Mesure 2	CADEMA et Département	

K. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

L. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Contractualisation de l'offre CARIBUS
Mesure 2	Convention avec le Département

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Nombre de lignes déployées Fréquentation des lignes
Mesure 2	Nombre de service inter-cadencé

2. FAIRE DE TOUTES LES FUTURES OFFRES DE MOBILITE, UN ENSEMBLE COHERENT, FLUIDE ET LISIBLE AU SERVICE DES USAGERS

1. FACILITER L'ACCES A TOUS LES SERVICES PAR UNE TARIFICATION ET UNE BILLETTEQUE COMMUNE A TOUS LES SERVICES

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

La cohabitation de plusieurs offres de mobilité sur le périmètre de la CADEMA constitue une opportunité majeure pour améliorer les conditions de déplacements des mahorais : nombre de services disponibles important, variété des horaires disponibles, amplitude de service plus large, ...

Néanmoins, il convient de s'assurer que ces différentes offres se positionnent en complémentarité et non en concurrence. Un des premiers enjeux lorsque différentes offres de mobilité cohabitent sur un même territoire est de s'assurer que leur utilisation soit facilitée et qu'un usager puisse les emprunter indistinctement sans contrainte particulière. Généralement, un des objectifs fixés est de s'assurer que le système billettique ainsi que la tarification soient communes afin d'éviter qu'un usager s'acquitte par exemple de deux tarifs voire possède deux supports distincts.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

La stratégie de cette première action de l'axe 2 est bien de s'assurer de la mise en place d'une billettique et d'une tarification permettant d'utiliser indistinctement les offres de la CADEMA et du Département sur le périmètre de l'agglomération.

Mesure 1 : Mettre en place une billettique interopérable

La billettique est l'outil au travers duquel un usager valide son accès au service de transport collectif en compostant son ticket ou validant son support. C'est finalement la clé d'accès à un transport collectif.

Compte tenu d'une entrée en service du réseau interurbain à l'horizon mi-2022, le Département a déjà publié et attribué un marché dédié à la billettique. Par conséquent, deux stratégies sont disponibles pour la CADEMA pour s'assurer qu'un usager puisse utiliser indistinctement le réseau de transport du Département et celui de la CADEMA :

1. La CADEMA intègre le marché du Département. Cette solution a l'avantage de déployer un système billettique identique entre les deux AOM dans un marché global facilitant par conséquent la maintenance et la gestion des données. L'incertitude de cette solution est de connaître les dispositions juridiques permettant à la CADEMA d'intégrer le marché signé entre le Département et son prestataire.
2. La CADEMA décide de déployer son propre système billettique dédié à son réseau CARIBUS et aux autres services de mobilité. Cette solution qui permet de bénéficier d'un outil spécifique au réseau CARIBUS nécessite obligatoirement une interopérabilité avec le système déployé par le Département. Dans cette hypothèse, il conviendra de bien s'assurer que les caractéristiques techniques seront compatibles avec celles du système départemental.

Mesure 2 : Mettre en place une tarification unique sur le périmètre de la CADEMA.

L'autre élément clé d'un accès facilité à une offre de transport est la tarification. Même si l'attractivité d'une offre de transport passe avant tout par un niveau de service important, une tarification attractive est nécessaire pour assurer la fidélisation de l'usage. Le choix de la tarification du réseau CARIBUS sera déterminante et devra probablement se faire en adéquation avec la mise en œuvre du réseau CARIBUS en deux étapes : 1/ réseau pendant travaux et 2/ Réseau final.

Au-delà du choix de la tarification dédiée au réseau CARIBUS, il conviendra d'envisager une tarification cohérente avec celle du Département. Pour rappel, la tarification applicable sur le réseau du Département sera zonale.



Zonage tarifaire du réseau interurbain du Département

Source : Annexe 19 du CCTP de la consultation à l'exploitation du réseau

	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones
Ticket unité	1,4 €	2 €	2,6 €	3,2 €
Ticket multivoyage (12 voyages)	15 €	21 €	27 €	33 €
Abonnement mensuel (illimité)	44 €	62 €	79 €	96 €
Abonnement mensuel jeune / étudiant	28 €	39 €	49 €	58 €

Tarifification applicable sur le réseau interurbain du Département

Source : Annexe 19 du CCTP de la consultation à l'exploitation du réseau

Par conséquent et sous réserve que les offres du Département soient accessibles pour des trajets internes à la CADEMA (Axe 1 – Action 2), un usager de la commune de Dembéni devrait s'acquitter d'un titre unique à

2€ pour rejoindre Mamoudzou. Face à cette tarification, deux choix s'offrent à la CADEMA dans la mise en œuvre de sa tarification sur son périmètre :

1. Appliquer une tarification identique à celle du Département. Cette solution qui aurait l'avantage de la lisibilité pour l'utilisateur créerait en contrepartie une distinction dans l'accès à l'offre du réseau CARIBUS entre les habitants de la CADEMA. En effet, pour rejoindre Mamoudzou, des usagers de Tzoundzou II paieraient un tarif différent à celui d'un usager de Tsararano. Compte tenu de la volonté de la CADEMA de promouvoir l'usage des transports collectifs pour tous les publics, cette hypothèse peut être un frein au développement de l'usage mais aussi à l'équité territoriale des communes de la CADEMA.
2. Proposer une tarification dédiée à l'offre CARIBUS identique sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération. Cette solution permettrait d'assurer une équité d'accès aux services transport entre l'ensemble des usagers de la CADEMA et de faire de la politique tarifaire un « déterminant » du choix modal. Néanmoins, cette hypothèse génère une cohabitation de deux tarifications sur des services desservant les mêmes territoires : offre interurbaine du Département et offre urbaine CARIBUS. Dans cette configuration, il conviendrait que la CADEMA se rapproche du Département pour mettre en place une convention tarifaire permettant à un usager de la CADEMA d'emprunter le réseau départemental au tarif du réseau CARIBUS. Cette convention stipulerait :
 - Les tarifs applicables aux usagers de la CADEMA sur les lignes départementales pour un trajet interne à la CADEMA,
 - Les modalités de conventionnement entre la CADEMA et le Département pour que la CADEMA compense la différence entre le titre CARIBUS et le titre du réseau départemental,
 - Les modalités de calcul et de recensement de l'usage.

L'ensemble de ces mesures doivent poser les bases dans un second temps et à plus long terme du développement du concept de MAAS sur le territoire.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA et Département	Etat, ADEME
Mesure 2	CADEMA et Département	

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Acquisition d'un outil billettique seul ou avec le Département
Mesure 2	Convention avec le Département

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Interopérabilité des systèmes
Mesure 2	Nombre d'utilisateurs CADEMA sur les lignes départementales

2. FACILITER L'INTER-CADENCEMENT DES DIFFERENTES OFFRES DE MOBILITE

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

La question tarifaire est importante pour faciliter l'usage des transports collectifs sur le périmètre de la CADEMA mais elle doit être accompagnée par une mise en commun des services déployés. Compte tenu des offres envisagées tant du côté du département que du futur réseau CARIBUS, et pour mettre à profit l'ensemble des moyens déployés (kilomètres commerciaux, véhicules, heures de conducteurs, ...), il conviendrait de construire les offres horaires de manière cohérente, profitant ainsi à l'ensemble des usagers. Inter-cadencer les horaires d'une offre de service dont la fréquence est au 1/4h en heure de pointe permet à moyens constants de proposer un service toutes les 7,5 minutes, ce qui constitue une offre similaire à des lignes à haut niveau de service.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Afin de réussir cette organisation au profit d'une offre plus attractive, il convient d'agir à deux niveaux : à l'échelle départementale pour concevoir avec le Département une offre inter-cadencée puis à une échelle contractuelle en inscrivant dans les marchés d'exploitation la nécessité de concevoir des horaires prenant en compte cette volonté.

Mesure 1 : Créer les horaires des services de la CADEMA en cohérence avec ceux du Département et inversement

L'objectif de cette mesure est de travailler de concert avec le Département pour construire des horaires parfaitement inter-cadencés sur le périmètre de la CADEMA. Ainsi et dans la mesure où l'offre du Département sera déployée à l'horizon 2022, il est important de concevoir les futures offres du réseau CARIBUS et plus particulièrement l'offre desservant Hajangua, Honi, Dombéni et Tsararano à des horaires intercalés à ceux du Département.

A titre d'exemple, l'objectif du Département est de déployer une offre avec une fréquence en heure de pointe comprise entre 10' pour la ligne Nord et

15' pour les deux lignes en provenance du Sud. Les horaires du réseau CARIBUS pourraient donc être les suivants :

Hypothèse d'horaires des lignes du Département à Dombéni	Horaires à concevoir des lignes du réseau CARIBUS à Dombéni
06 :30	06 :37
06 :45	09 :52
07 :00	07 :07
07 :15	07 :22
...	...

Mesure 2 : Inscrire cette nécessité dans l'ensemble des procédures de choix des exploitants des offres de mobilité

La première mesure constitue l'étape institutionnelle, préalable nécessaire pour accepter le principe d'un inter-cadencement. Il conviendra ensuite de la retranscrire de manière opérationnelle en inscrivant cette volonté comme un critère technique à prendre en compte par les transporteurs dans leur graphicaage/ habillage des lignes. Cette volonté au profit d'une offre performante doit donc être inscrite comme une contrainte d'exploitation à laquelle ils doivent satisfaire dans le cadre des dossiers de consultation des entreprises.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA et Département	
Mesure 2	CADEMA et Département	Autres AOM de Mayotte

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Engagement d'un travail avec le Département
Mesure 2	Critère à intégrer dans les DCE des consultations

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Nombre de services réellement disponibles pour les usagers
Mesure 2	Nombre de services réellement disponibles pour les usagers

3. ORGANISER UNE COMMUNICATION GLOBALE ET UNIFORMISEE

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

Malgré une offre de mobilité quasiment absente du territoire mahorais actuellement, l'accès à l'information concernant la barge et les taxis reste confidentiel et limité le plus souvent aux initiés. Comprendre comment fonctionne l'offre taxi et sa tarification est complexe malgré le fait qu'elle constitue l'unique solution collective de déplacements sur l'île.

Désormais, le projet mobilité du présent POA accompagné des actions engagées par la CADEMA (offre CARIBUS, étude logistique, Plan Vélo) et le Département (offre TCI) nécessitent d'anticiper suffisamment tôt l'information qui sera fournie pour faire connaître la future offre de mobilité. Il conviendra de fournir une information/ communication claire et simple d'accès pour une bonne compréhension des offres de mobilité futures qui seront complexes à comprendre car elles seront : multiples, interconnectées, inter-cadencées, interopérables. Cette action constitue un défi pour la CADEMA qu'il convient de ne pas minimiser tant elle a son importance.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

La stratégie proposée vise au pragmatisme des solutions en adoptant des mesures relativement simples à déployer tout en garantissant une grande utilité pour l'utilisateur.

Mesure 1 : Mettre en place un guide horaire de tous les services desservant la CADEMA avec une approche par liaison

La création d'un guide papier doit permettre à l'ensemble des usagers de l'île de pouvoir visualiser rapidement l'ensemble des offres de transport en commun.

Parallèlement et pour faciliter la compréhension des offres de mobilité, il pourrait être opportun de créer une carte générale rassemblant l'ensemble des offres de mobilité du territoire de la CADEMA. L'Agglomération devra

alors définir les lieux où ce guide (dans lequel sera présente la carte générale) sera mis en libre-service aux usagers :

Pour les résidents du territoire :

- Les centres commerciaux
- Les principaux équipements publics (Poste, Ecoles, Mairie...)
- Dans les entreprises

Pour les touristes et visiteurs :

- Les offices de tourisme
- Les principaux lieux attractifs (hôtel, chambres d'hôtes, ...)
- Les pôles d'échange (aéroports...)

Le guide papier est aussi un moyen d'informer les usagers sur les tarifs liés à cette offre de mobilité.

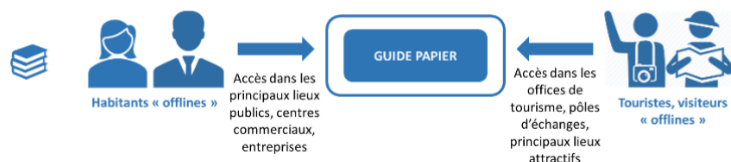
La carte jointe à ce guide papier doit permettre d'identifier :

- Les principaux lieux touristiques et culturels
- Les aéroports/gares
- Les principaux lieux publics (offices de tourisme, mairies, poste, établissements scolaires, centres commerciaux)
- Les aires de covoiturage
- Les lignes urbaines
- Les lignes estivales / navettes plages
- Les lignes interurbaines

Par ailleurs, peuvent éventuellement être ajoutés à cette carte pour mutualiser les supports :

- Les itinéraires cyclables du territoire (voies vertes, circuits de randonnées...)
- Les principaux points de location de vélos ou vélos à assistance électrique (VAE)

Ce guide est l'occasion de préfigurer une information globale de l'ensemble des offres de l'île. Compte tenu de sa taille, il serait complexe que chaque AOM publie son propre guide alors que les usages de mobilité s'affranchissent le plus souvent des limites administratives.



Il est donc conseillé de structurer ce guide Mahorais par différentes entrées :

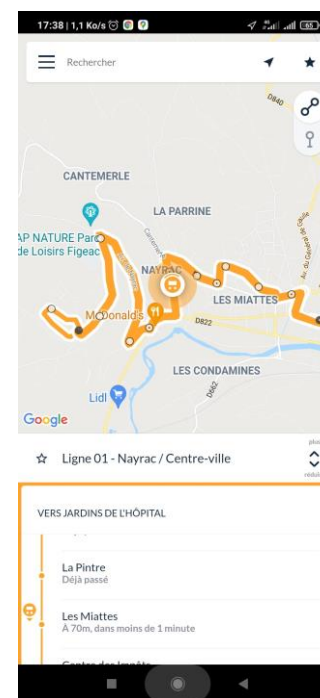
- Par territoire/ AOM
- Par ligne.
- Par liaison en ciblant les offres disponibles pour relier telle commune à telle commune.
- Tarification applicable et lieu d'accès au titre

Mesure 2 : Déployer une application mobile permettant de s'informer des temps de passage de tous les véhicules

La fiabilité des horaires des futures offres de transport constitue un enjeu fort pour l'adhésion des usagers. Pourtant, il est très probable que certains services de transports ne respectent pas parfaitement les horaires théoriques de passage compte tenu de la congestion routière. Afin de réduire le mécontentement des usagers, l'information en temps réel de la position de chaque service est un élément déterminant. Être informé de l'aléa permet souvent de l'accepter plus facilement.

Il est donc conseillé d'envisager de déployer en parallèle de la mise en service des offres de transport une application mobile (ex : Zenbus déployé sur de nombreux réseaux métropolitains et insulaires) permettant d'accéder

très facilement à la localisation des bus/ cars/ autres modes. La fonction de l'application pourrait se limiter à cette fonction.



Exemple de l'application ZenBus pour le réseau de Figeac – ligne A

Mesure 3 : Mettre en place un site internet dédié à la mobilité sur Mayotte avec l'ensemble des informations nécessaires et la présence d'un calculateur d'itinéraires

Enfin, la mise en place d'un site internet accessible simplement via un moteur de recherche serait une plus-value considérable pour le territoire. Celui-ci permettrait à n'importe quel usager et notamment les publics d'affaires et de loisirs de bénéficier d'une information claire et précise sur l'ensemble des offres du territoire.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maître d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	Département	CADEMA, Autres AOM, AFD, Office du tourisme
Mesure 2		
Mesure 3		

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Mise en place d'un guide horaire
Mesure 2	Mise en place d'application mobile
Mesure 3	Mise en service d'un site internet

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Publication du guide Nombre de point de disponibilité du guide
Mesure 2	Nombre de connexions
Mesure 3	Nombre de connexions

4. ETUDIER LA MISE EN PLACE D'UNE STRUCTURE SOUPLE DE GOUVERNANCE

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

Les enjeux de mobilité présents sur la CADEMA dépassent largement les limites de l'agglomération. C'est une des raisons pour laquelle d'une part le Département envisage de déployer une offre de mobilité depuis l'ensemble du territoire et d'autre part que les autres EPCI de l'île se sont emparés de la compétence mobilité. Désormais, 5 AOM vont avoir la charge de déployer des solutions de mobilité. Ce paysage institutionnel constitue un atout majeur pour le territoire mais présente un risque de diluer les moyens en créant des offres « étanches » entre elles répondant à des enjeux très localisés.

Il serait donc intéressant d'envisager une structure qui dans un premier temps pourrait prendre une forme relativement « souple » pour partager et mettre en commun les projets de mobilité afin qu'il participe chacun à leur niveau à résoudre les difficultés de déplacements de l'île.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

La stratégie envisagée dans le cadre du POA du PLUIHM est en deux temps : 1/ la CADEMA endosse un rôle de précurseur pour 2/ engager une réflexion autour d'une structure souple dédiée à la mobilité.

Mesure 1 : Signer une convention entre le Département et la CADEMA pour la mise en place du mix d'offre de services

La première étape d'une coopération entre AOM sur le périmètre pourrait être cette convention nécessaire pour garantir la réussite et l'attractivité des offres de mobilités déployées par la CADEMA et le Département. En effet, les mesures envisagées dans ce POA (inter-cadencement des offres, autorisation de trafic interne à la CADEMA sur les lignes du Département, l'interopérabilité des systèmes billettique, la tarification unique à l'intérieur de la CADEMA) nécessitent la signature d'une convention traitant de

l'ensemble des sujets. Ce type de convention permet d'engager une réflexion partenariale des enjeux de mobilité et de fixer des objectifs communs à respecter. La rédaction de cette convention devra se faire au travers de séances de travail avec les acteurs tant techniques que politiques de la CADEMA et du Département. Ces séances pourraient préfigurer des instances à ouvrir aux autres partenaires pour partager et envisager des solutions communes en matière de mobilité.

Mesure 2 : Engager une réflexion avec l'ensemble des acteurs compétents en matière de mobilité sur Mayotte au sujet de la mise en place d'une gouvernance partagée en matière de mobilité

A moyen ou plus long terme, il pourrait être intéressant d'engager une réflexion avec l'ensemble des acteurs de la mobilité de Mayotte sur la mise en place d'une structure officielle de gestion de la mobilité. Les structures potentielles sont nombreuses mais les trois suivantes constituent des formes communes de coopération de la plus légère à la plus intégrative :

- L'association permettant de créer une structure officielle de partage sans compétence particulière,
- Le Syndicat mixte de loi SRU : compétent en matière de tarification, information et billettique intermodale et de manière facultative pour certains services de mobilité,
- Le Syndicat transport AOM de plein droit en remplacement de leurs membres.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA et Département	
Mesure 2	CADEMA, Département, Autres AOM	

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Convention avec le Département
Mesure 2	Engagement de la démarche politique

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Nombre de réunion de suivi de la convention
Mesure 2	Mise en place d'une structure de partage des offres de mobilité

3. DONNER PLUS DE PLACE ET SECURISER LA MOBILITE ACTIVE POUR LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

1. METTRE EN ŒUVRE LE PLAN VELO ENGAGE PAR LA CADEMA

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

Le territoire bénéficie de caractéristiques favorables au développement de l'usage du vélo dans sa partie la plus urbaine et dense, notamment le long des axes Tsoundzou 2 <> Kawéni et Tsararano <> Iloni.

D'autre part, la construction urbaine de Mayotte en villages permet d'envisager ce mode grâce à la relative proximité entre lieu de vie et service.

Le vélo constitue donc une alternative crédible à l'usage de la voiture en étant aussi souple et parfois plus rapide sur des trajets où la congestion routière/ stationnement est importante.

La CADEMA s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan Vélo sur son périmètre qui traitera des infrastructures sécurisées mais aussi des services complémentaires à déployer. Sans préjuger des conclusions de cette étude, un certain nombre de principes peuvent être intégrés dans la conception et la rénovation urbaines, ainsi que dans les politiques publiques.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Compte tenu de l'engagement de la CADEMA dans cette thématique modale par l'étude d'un Plan Vélo, la stratégie proposée est de préciser les principes importants pour garantir une cohérence avec la dimension urbanistique/ d'aménagement d'un PLUIHM ainsi qu'une cohérence avec l'ensemble des autres thématiques modales.

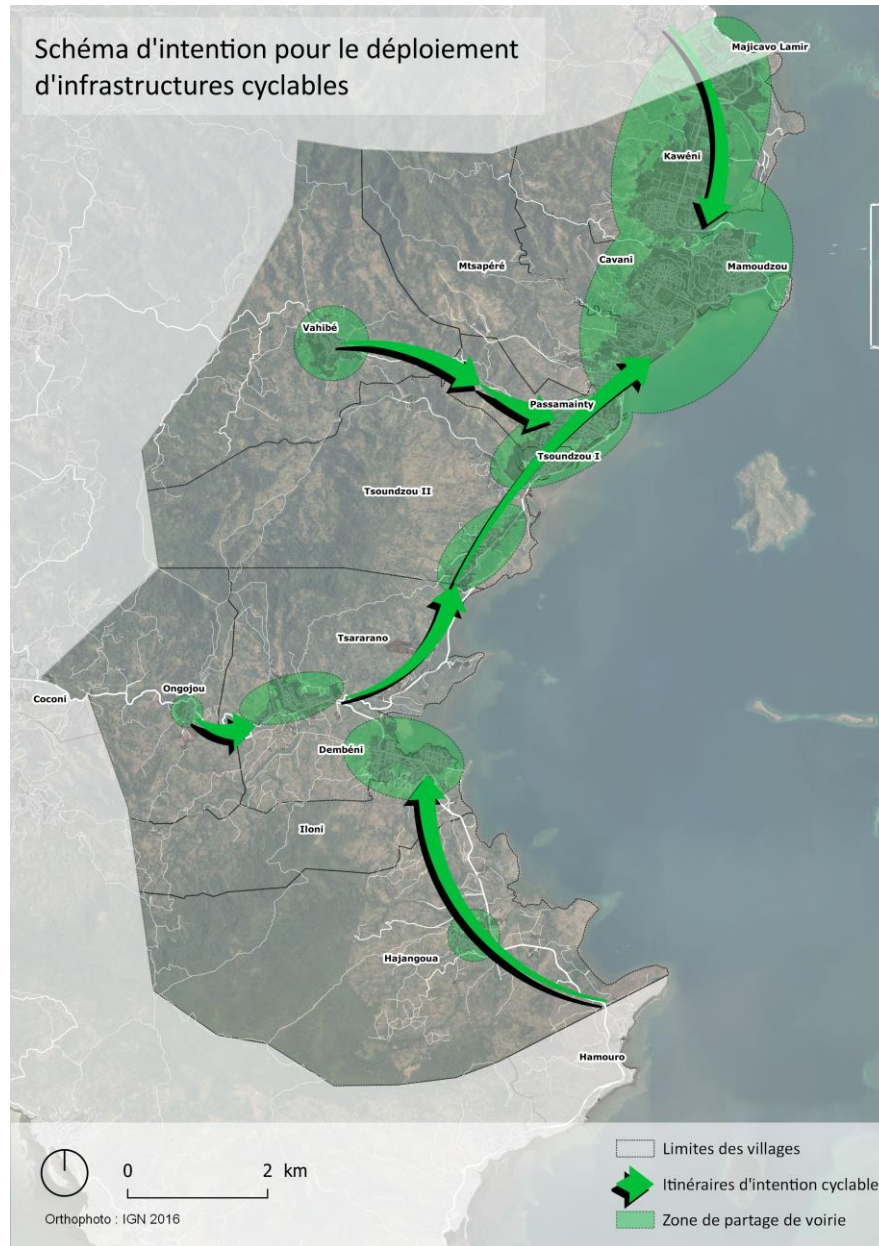
Mesure 1 : Réaliser les infrastructures maillantes et sécurisées sur les itinéraires du schéma directeur cyclable

Le schéma directeur cyclable devrait amener le territoire à établir un réseau structurant, maillant, et permettant la desserte des pôles générateurs du territoire. Ainsi, il est nécessaire que ce plan Vélo soit attentif à la réalisation :

- D'itinéraires sécurisés : compte tenu du trafic et des problématiques de congestion, un itinéraire sécurisé est un critère déterminant si ce n'est nécessaire pour garantir un usage important.
- D'itinéraires hiérarchisée avec une approche différencié entre le cœur des villages où le partage de l'espace public est à viser et les itinéraires de grand trafic ou la séparation des usages sera à garantir.
- D'itinéraires agréables à parcourir. Compte tenu du climat de l'île, l'usage du vélo nécessite un effort physique peu adapté aux fortes chaleurs sous des taux d'humidité élevés. Ainsi, il conviendra de concevoir au maximum ces itinéraires abrité de végétation pour garantir un trajet sous un « îlot de fraîcheur ». Cette caractéristique est primordiale pour que le vélo bénéficie d'avantages significatifs vis-à-vis de la voiture individuelle.



PISTE CYCLABLE SECURISEE ET OMBRAGEE « VALLON DES AMOUREUX » A TOULON



SCHEMA D'INTENTION POUR LE DEPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Mesure 2 : Implanter du stationnement cyclable sur le territoire

Au même titre que pour l'automobile, l'usage du vélo dépend de la possibilité de stationner son véhicule à proximité de sa destination. Dans cette optique, il est indispensable de déployer un parc de stationnement vélo sur le territoire, afin de mailler celui-ci et d'ouvrir aux usagers la possibilité de stationner à proximité de tout pôle générateur de déplacement.

Il faut toutefois aborder la question du stationnement de manière différenciée par type d'usage :

- Le stationnement public, maillant le territoire dans ses zones denses et permettant un usage souple du vélo. Ce stationnement est particulièrement adapté à des zones proposant une forte densité de commerces n'ayant pas toujours la possibilité de proposer du stationnement au sein de leur espace privé. Ce stationnement doit trouver un équilibre entre sécurisation du cycle et facilité d'accès.
- Le stationnement à destination d'usagers de pôle générateur, quel que soit le type de pôle générateur concerné, doit se trouver à proximité des entrées du site, et proposer une offre suffisamment dimensionnée pour garantir au cycliste la possibilité de se stationner. Ce stationnement doit trouver un équilibre entre sécurisation du cycle et facilité d'accès.
- Le stationnement à destination de pendulaires doit s'inscrire dans une démarche d'exemplarisation de la mobilité des salariés. Il relève d'action volontaire des employeurs du territoire. Ce stationnement, situé sur parcelle privée, doit permettre à tout salarié du territoire qui le souhaiterait d'utiliser son vélo pour se rendre à son lieu de travail. Cette démarche peut être accompagnée par la CADEMA, notamment dans son rôle d'animation de la mobilité sur le territoire. Ce stationnement doit être sécurisé pour permettre de stationner un cycle sur la durée d'une journée de travail.
- Le stationnement à destination d'usagers spécifique.



Quelques exemples de bonnes pratiques recensées ailleurs

Pour les usagers...



Pour les agents...

Pour les enfants...



En revanche, il est déconseillé de déployer sur le territoire les « râteliers à vélo » en privilégiant plutôt les « arceaux ».

Stationnement type « pince roues » ou « râtelier » :

- Peu sécurisé : ne permettent pas d'attacher la roue et le cadre du vélo en même temps
- Risque de volage de la roue
- Pas de stabilité
- Ne permettent pas d'accueillir tous les types de vélos (vélos cargo ...)
- Mobilier possible uniquement pour les enfants afin de stationner des vélos de petites tailles et des draisinières. Très peu recommandé pour d'autres usages.

Stationnement type « arceaux » :

- Permettent d'attacher la roue et le cadre du vélo en même temps
- Un seul arceau = deux places de stationnement pour vélos.
- Garanti la stabilité du vélo.
- S'adapte à plusieurs types de vélos.
- 1m minimum entre chaque arceaux.



Type pince-roues



Mesure 3 : Etudier et déployer des services favorisant l'usage du vélo

L'ancrage du vélo dans le paysage des mobilités de la CADEMA passe également par le déploiement d'une offre de service à destination des habitants. Cette offre s'articule autour de deux aspects majoritaires :

- La question de l'accès au vélo, offre locative, vente, aide à l'achat, etc...
- La question de l'entretien des vélos.

La forme que prendront ces services dépendront du choix des élus. Il sera donc nécessaire d'étudier cet aspect serviciel du développement cyclable.

Mesure 4 : Définir une charte des aménagements de sécurisation des pratiques actives

Une charte des aménagements de sécurisation des pratiques actives n'a pas pour objet de proposer des aménagements pour chaque trame viaire du territoire, mais de donner un référentiel auquel se référer dans lors de la

conception d'aménagements de l'espace public. Cette charte doit permettre de faire de chaque opération d'aménagement une opportunité de sécurisation des usagers des modes actifs. Cela passe par des aménagements types propres :

- Aux différents profils en travers de voiries
- Aux différentes configurations de carrefours
- Aux différentes traversées d'axes routiers du territoire – et des recommandations d'espacement

Cette charte doit permettre également de définir une identité visuelle permettant à chaque usager de trouver sa place dans l'espace public en fonction de son mode de déplacement.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 4	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA, Département et Communes	Etat, AFD, ADEME
Mesure 2	CADEMA, Département et Communes	Etat, AFD, ADEME, Promoteurs et aménageurs
Mesure 3	CADEMA	Porteurs de projets privés, Office de Tourisme
Mesure 4	CADEMA	
Mesure 3	LLD : 150K€ d'investissement vélo pour une flotte de 100 vélos dont 75% de VAE	100K€ de promotion/ maintenance
Mesure 4	Intégré dans l'étude en cours du Plan Vélo de la CADEMA	

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Réalisation des travaux d'aménagement
Mesure 2	Commande des mobiliers nécessaires Réalisation des travaux d'implantation
Mesure 3	Etude précise des services les plus adaptés à la CADEMA
Mesure 4	Réalisation d'une étude de définition d'une charte

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Linéaire en km sécurisé aménagé
Mesure 2	Nombre de places de stationnement déployées
Mesure 3	Statistiques d'utilisation des services
Mesure 4	Charte opérationnelle à destination des MOA de réalisation des travaux de voirie

2. METTRE EN ŒUVRE UN SCHEMA DIRECTEUR PIETON A L'ECHELLE DE LA CADEMA

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

Les déplacements piétons représentent une part non négligeable des déplacements à Mayotte, et notamment à Mamoudzou.

C'est dans cette optique que la ville de Mamoudzou a mis en place un Schéma directeur des déplacements piétons qui a audité le Cœur de Ville et a conclu à « un manque de lisibilité et une absence de maillage des cheminements piétons dans le cœur de Ville malgré la prédominance de la marche pour tous les déplacements du quotidien » et déplore la présence « de nombreux obstacles, discontinuités et conflits d'usages sur certains axes rendant la déambulation piétonne inconfortable voire dangereuse ».

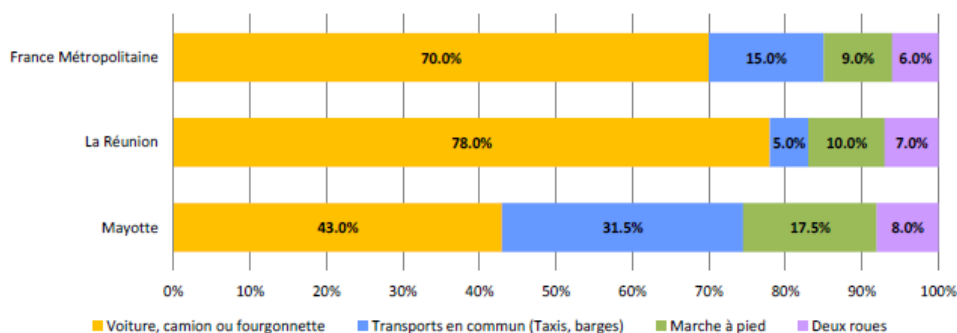


Illustration 23. Part modale, source : INSEE

Le bureau d'étude chargé de l'élaboration du schéma directeur Piéton a rendu un plan d'action s'étalant sur une durée de 8 ans, organisé selon la hiérarchie du réseau viaire. L'amélioration des conditions de circulation est

un enjeu de sécurité pour les habitants de Mamoudzou et pour pérenniser la marche comme mode de déplacement choisi et non subi.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

La stratégie proposée est d'étendre la réflexion engagée sur le cœur de Mamoudzou à l'ensemble de la CADEMA. Compte tenu de l'usage majeur de la marche à pied sur le territoire, il conviendrait de le légitimer davantage en sécurisant les itinéraires, en valorisant et officialisant les itinéraires de traverses. La stratégie décrite ci-dessous s'inspire du travail réalisé sur Mamoudzou mais est à étendre sur l'ensemble de la CADEMA et plus particulièrement dans les continuums : Passamainty<>Mamoudzou et Tsararano<>Dembéni<>Iloni.

Mesure 1 : Revoir et rendre lisible le partage de l'espace public en cohérence avec la hiérarchisation du réseau viaire

Cette mesure repose en priorité sur une intervention sur le réseau viaire. Il s'agira de passer certains axes en zone 30 ou en zone de rencontre (20 km/h) en fonction de leur vocation, afin d'apaiser la circulation et de légitimer la présence des modes actifs dans l'espace public.

En complément de la mise en place de la signalétique associée au changement de statut des axes concernés, les conditions de réussite de cette mesure passent également par l'aménagement de trottoirs traversants au niveau des accès aux zones de rencontre.



Mesure 2 : Matérialiser et sécuriser les traversées et les circulations piétonnes du maillage structurant

Il s'agit de la majeure partie des aménagements qui seront à réaliser afin de sécuriser les circulations piétonnes. Cette mesure repose sur 4 actions distinctes :

- L'aménagement des traversées piétonnes au niveau d'axes routiers importants
- La création ou réfection des aménagements piétons lorsqu'ils sont absents ou très endommagés
- L'aménagement des trottoirs et cheminements piétons afin de sécuriser leur usage et d'empêcher leur encombrement.
- L'intégration de certains segments du plan au Schéma Directeur d'Aménagement Lumière afin de sécuriser leur usage.

L'objectif de cette mesure est bien de cibler l'ensemble des itinéraires piétons. Néanmoins des secteurs à fort trafic routier associé à une vitesse élevée mériterait une attention particulière. A l'image de l'aménagement réalisé entre Tsararano et Dembeni, il pourrait être important de sécuriser (aménagement, éclairage, entretien) les sections hors secteurs urbanisés permettant de relier les villages entre eux.

Mesure 3 : Faire connaître les itinéraires aménagés et favoriser la mobilité piétonne dans le cœur de ville par la mise en place d'un plan de jalonnement

Le jalonnement a pour optique de permettre au piéton de se repérer dans l'espace public et de gagner du temps en étant orienté vers le trajet le plus direct. Cette mesure vise à favoriser l'attractivité de la marche à pied et d'en faire un mode de déplacement choisi et non pas uniquement subi.

Le jalonnement s'appuie sur différents types de signalétiques :

- De la signalétique horizontale :
 - Des boussoles d'accessibilité piétonne, peintes au sol et dirigeant le piéton vers les pôles générateurs les plus proches.
 - Des lignes de venelles, peintes au sol et sur les emmarchements – pouvant également accueillir des informations plus complètes (temps de parcours notamment) – et permettant au piéton d'emprunter les cheminements les plus directs.
- De la signalétique verticale avec des panneaux plus classiques.

Mesure 4 : Rendre plus confortable et qualitatif l'aménagement des circulations piétonnes

A un plus long terme, une montée générale de la qualité des aménagements sera indispensable pour pérenniser les habitudes. Cette mesure vise également à l'implantation de végétation pour gagner sur l'aspect paysager, mais également fournir de l'ombre aux piétons.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 4	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	Communes	CADEMA et CG976
Mesure 2	Communes et CADEMA	DEAL et CG976
Mesure 3	Communes et CADEMA	Office de Tourisme
Mesure 4		

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Réalisation des travaux d'aménagement
Mesure 2	
Mesure 3	
Mesure 4	

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Linéaire aménagé
Mesure 2	Nombre d'opérations
Mesure 3	Nombre de panneaux implantés
Mesure 4	Linéaire réaménagé Comptages piétons

4. S'APPUYER SUR UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT COHERENTE POUR ORIENTER LES PRATIQUES

1. POURSUIVRE LA STRATEGIE DE STATIONNEMENT REGLEMENTEE A MAMOUDZOU

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

La commune de Mamoudzou a mis en place, entre 2017 et 2019, des zones de stationnement réglementé sur des secteurs stratégiques comme des places et rues du centre-ville (places Mariage et de l'ancien marché notamment) et quelques rues de Kawéni. Cette réglementation a pour objectif de mieux canaliser le stationnement (politique d'aménagement), permettre un accès plus aisé aux visiteurs et véhicules prioritaires et assurer une meilleure cohérence avec les évolutions de plans de circulation, l'émergence d'alternatives modales à la voiture.

La politique de stationnement, par une réglementation en zonage (temps de stationnement), constitue un levier important à actionner pour assurer les complémentarités modales, pour accompagner le développement des mobilités alternatives à la voiture, pour libérer des espaces occupés par la voiture, en adaptant l'offre aux besoins et ainsi en évitant des usages inadaptés ou non souhaités.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

La stratégie à mettre en œuvre est donc de préciser les secteurs où une réglementation du stationnement apparaît opportune, de préciser la cible de cette offre de stationnement (à savoir les usages attendus : chalands, résidents, actifs, etc.) pour adapter :

- Les réglementations à déployer (par étapes, avec une phase expérimentale) en fonction des objectifs poursuivis (canaliser les temps de stationnement, assurer l'intermodalité, favoriser la rotation, etc.)
- Les offres de stationnement proposées : volume (nombre de places par type de public, modalités d'accès et de contrôle, etc.)

Mesure 1 : Identifier les secteurs à enjeux en lien avec le système de mobilité en cours de structuration

Il convient de travailler sur les points névralgiques qui méritent une attention particulière comme l'aménagement d'infrastructures en faveur des transports collectifs (axes Caribus dont RN2, actuellement non réglementés), en faveur des modes doux (axes structurants de liaisons identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté d'Agglomération Dombéni-Mamoudzou), ou encore en faveur de l'intermodalité comme le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Mamoudzou. La proximité d'offre de mobilité alternative à la voiture amène à repenser l'offre de stationnement :

- Pour garantir le bon fonctionnement des infrastructures précédemment citées : maîtriser les emprises occupées par le stationnement
- Pour favoriser le report modal vers les alternatives à la voiture
- Pour rendre lisible pour l'utilisateur les offres de stationnement qui lui sont offertes

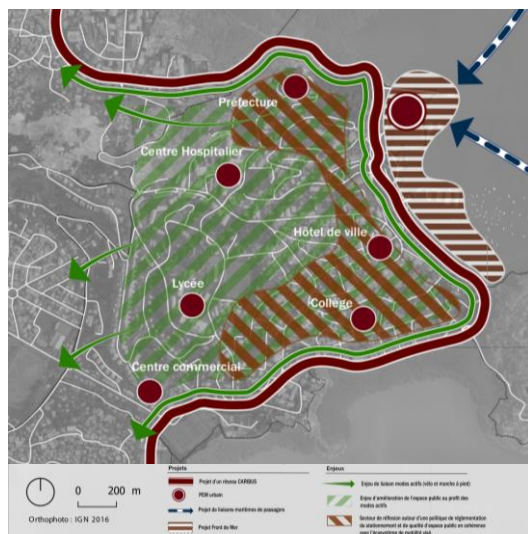


Des arbitrages seront nécessaires le long de ces axes (volume d'offre pouvant être matérialisé). Lorsque les contraintes du site ne permettent pas d'envisager la reconstitution à l'identique de stationnement préexistant il conviendra de s'interroger sur l'opportunité de créer de nouveaux espaces de stationnement plus excentrés.

Mesure 2 : Poursuivre la réglementation sur les espaces de centralité

Il apparait en cohérence avec le projet global de mobilité de :

- Poursuivre la politique de stationnement en étendant le secteur réglementé (stationnement courte durée, stationnement zone bleue et stationnement longue durée), prioritairement entre la rue du commerce et la rue de l'hôpital, secteur de l'hôtel de ville, qui connaît une pression importante
- Etudier la réglementation à mettre en place sur les espaces mitoyens du corridor du Caribus afin d'assurer une zone « de transition » entre la zone réglementée du corridor et les quartiers peu ou pas réglementés : du Nord (secteur de la Préfecture) au Sud (centre commercial Le Baobab) sur une bande de 200 à 500m.



Mesure 3 : Assurer les complémentarités d'offres de stationnement sur les secteurs à enjeux et les offres périphériques

Le développement du système de mobilité sur le territoire de la CADEMA vise à proposer des alternatives à la voiture en proposant aux « portes d'entrée » des secteurs les plus attractifs des solutions attractives pour accéder aux centralités économiques administratives, commerçantes. Ces « portes d'entrées » constituent les points d'articulation en matière de mobilité (notamment avec l'offre Caribus) ou il est possible d'organiser le report modal. En amont de ces zones de transition, les alternatives à la voiture sont peu développées. Il est donc essentiel de permettre le stationnement (parking relais) aux terminus de l'offre de transport pour garantir une intermodalité efficace. Les parkings relais (P+R) sont constitutifs de la stratégie globale de stationnement de Mamoudzou.

Cette offre de stationnement périphérique doit être réservée aux usagers des transports et doit permettre essentiellement un usage à la journée, à la demi-journée. Pour préserver les secteurs de stationnement au report modal, la tarification sera couplée à la détention d'un titre de transport.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	Communes	CADEMA
Mesure 2		
Mesure 3		

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Etude de définition du périmètre et des zonages (avec réglementations afférentes)
Mesure 2	Extension de la zone de stationnement réglementée
Mesure 3	

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	
Mesure 2	Nombre de places réglementées par typologie
Mesure 3	Taux d'occupation moyen des offres de stationnement périphériques (P+R)

2. CIBLER LES POLARITES A ENJEUX ET DEVELOPPER UNE STRATEGIE DE STATIONNEMENT ADAPTEE

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

Au-delà du centre-ville de Mamoudzou et des corridors de desserte en transport collectif, l'organisation du stationnement constitue une préoccupation au niveau de certains quartiers, de certains pôles dans les villages. Il convient de fournir aux villages et quartiers du territoire, les outils nécessaires à une meilleure gestion du stationnement au niveau de ces polarités, mais aussi de diversifier les réponses en matière d'offre de stationnement (plusieurs typologies de stationnement) ou encore d'étudier les mutualisations possibles sur le territoire permettant d'ouvrir des espaces disponibles au stationnement tout public.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

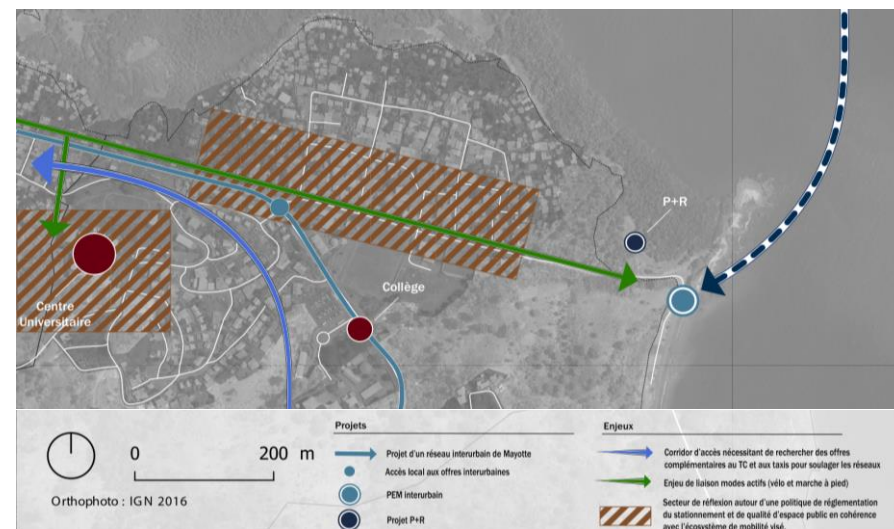
L'objectif de cette action est de proposer des stratégies de gestion du stationnement dédiée aux problématiques locales, afin notamment de favoriser la mixité des usages de l'espace public

Mesure 1 : Identifier les secteurs à enjeux sur les villages de la CADEMA nécessitant un travail sur le stationnement

En dehors des axes de mobilité structurants qui se verront bénéficier d'une politique de stationnement dédiée, des secteurs urbains sont aujourd'hui ciblés comme secteurs à enjeux en termes de mobilité car ils génèrent un besoin fort de stationnement parfois ponctuel (pendant un temps donné), parfois permanent. L'objectif de la régulation et la réglementation du stationnement sur ces espaces concoure à une meilleure qualification des espaces pour une meilleure qualité de vie.

Il conviendra de lister ces secteurs considérés à enjeux parce qu'ils impliquent un besoin de stationnement dimensionnant, générant des problématiques occasionnelles ou structurelles de stationnement (saturation, illicite, ...). Nous pouvons par exemple citer les marchés, les mosquées, qui constituent des temps forts de la vie locale mais aussi le Centre Universitaire ou encore le CHM qui génèrent un afflux de population important sur l'ensemble de la journée. Les secteurs à enjeux seront classés et réunis en catégorie.

Pour chaque catégorie de secteurs à enjeux une / des propositions de stratégies de gestion dédiée seront proposées, **constituant un document cadre d'accompagnement des collectivités locales dans les outils à mobiliser pour mieux réguler le stationnement.**



Parmi les solutions pouvant être explorées, des expérimentations d'espace « modulables » pourraient en partie répondre aux besoins ponctuels de stationnement : à titre d'exemple la recherche d'espaces disponibles pouvant être ouverts au stationnement les jours de marchés, les vendredis, etc.

Mesure 2 : Proposer une offre de stationnement diversifiée

Tous les modes de déplacement motorisés, ainsi que les vélos, sont concernés par le stationnement. Ils doivent donc pouvoir trouver une offre à des emplacements dédiés : qu'ils soient exclusifs ou partagés. La voiture seule, la voiture à plusieurs : covoiturage, les deux roues motorisées / vélo, les véhicules de transport de marchandises (de la voiture particulière au poids-lourd) doivent être intégrés dans l'offre de stationnement globale. Dans le cas particulier des livraisons et enlèvement, l'offre de stationnement dédiée reste couplée à une réglementation des livraisons en ville et transport de marchandise (le cas échéant : horaire de livraison, tonnage autorisé).

Les besoins ne sont pas identiques et doivent être pensés en termes de :

- Localisation ; par exemple, le transport de marchandise ou livraison doit pouvoir s'organiser depuis un espace suffisamment « central » pour être utile à plusieurs commerces et équipements et en même temps être suffisamment proche pour ne pas nécessiter le déplacement de marchandises sur des distances importantes),
- Aménagement des offres de stationnement
- Durée de stationnement (temps courts/ vs temps longs)

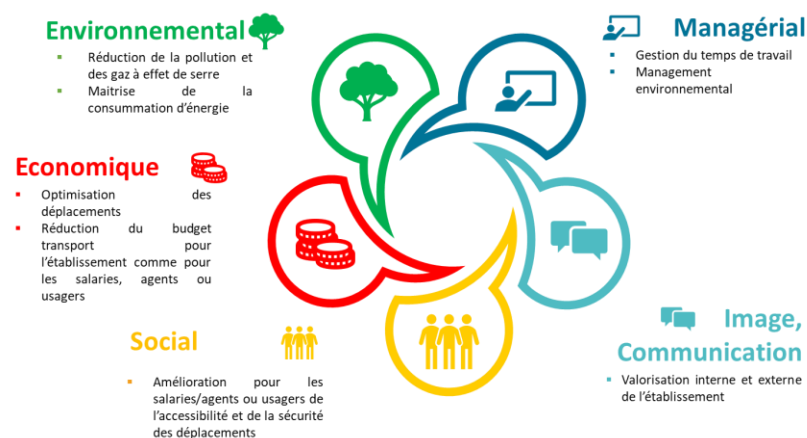
Mesure 3 : Investir les grands employeurs du territoire afin de mutualiser, optimiser les espaces de stationnement

Le stationnement génère une forte pression sur l'espace public, cela d'autant plus que l'espace est contraint. Si l'offre de stationnement public peut être optimisée en régulant les usages sur voirie (favoriser le stationnement de courte durée notamment près des commerces et services pour avoir une rotation maximale des voitures), il apparait que certains établissements (dont les grandes administrations du territoire) disposent de foncier qui peut être optimisé (réduction des zones de stationnement informelles par exemple). Actuellement utilisé pour le stationnement des employés et des véhicules de l'établissement, les employeurs sont amenés à étudier l'optimisation de leur parking à plusieurs desseins :

- Diversifier et promouvoir les solutions de mobilité et valoriser les alternatives à la voiture autosoliste
- Utiliser ce foncier à d'autres destinations
- Permettre l'accès à une partie du parking à d'autres usagers que ceux de l'établissement
- Etendre la démarche de mutualisation des moyens avec la flotte de véhicule de service par exemple

Cette mesure sera précédée d'une étape de sensibilisation des acteurs économiques à l'enjeu d'alternativité sur le territoire de la CADEMA et le rôle essentiel joué par la mobilité au travail (économique, managérial, etc.).

Dans l'objectif d'identifier du foncier à dessein d'aménagement résidentiel ou d'activités, cette mesure constitue un axe déterminant du PLUIHM



C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maître d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA	Communes et établissement/ administrations publics
Mesure 2	Communes	CADEMA
Mesure 3	CADEMA	Communes et établissement/ administrations publics, principaux employeurs

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Recensement des secteurs à enjeux en matière de stationnement (hors Mamoudzou)
Mesure 2	Etude des besoins de stationnement
Mesure 3	Mobilisation des employeurs publics sur le stationnement

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Typologie et localisation des pôles à enjeux
Mesure 2	Identification des typologies de besoin de stationnement par secteur
Mesure 3	Volume (ha) d'emprise foncière mutable, et d'offre de stationnement mutualisable

3. DEFINIR LES NORMES DE STATIONNEMENT DANS LES PROJETS URBAINS

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

Le stationnement reste un levier essentiel au bon fonctionnement urbain et il doit être pensé en phase projet, quel que soit la nature de l'opération (logement individuel, collectif, service, commerces, etc.). Les critères permettant d'organiser le stationnement sont précisés et adaptés au regard des besoins générés par l'opération, au regard des offres de stationnement disponibles sur les constructions environnantes et l'espace public. Les volumes de stationnement seront étudiés, les caractéristiques de l'offre (dimensionnement, typologie de stationnement en intégrant le stationnement des deux roues, le stationnement des voitures, le stationnement dédié (livraison/ enlèvement...) et la réglementation le cas échéant (conditions d'accès).

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

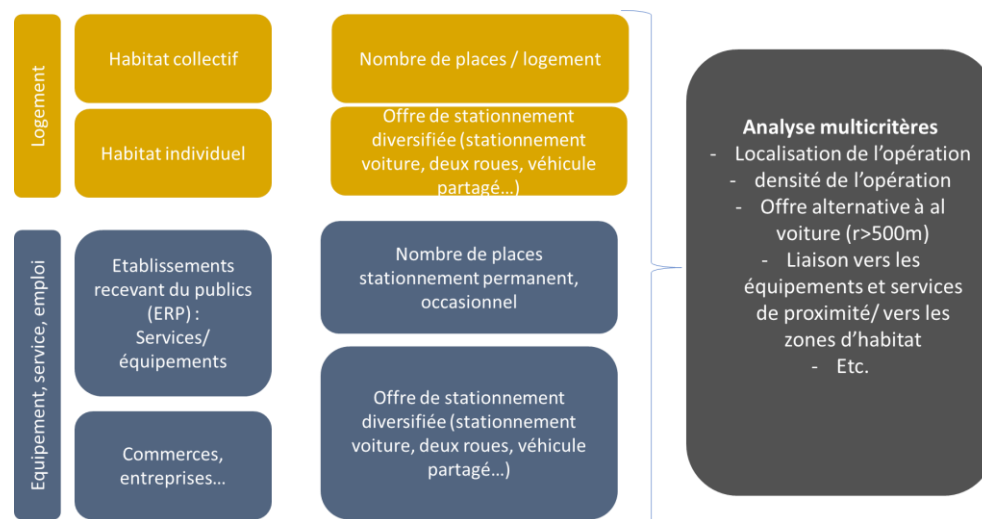
Cette action a pour objet de définir les principes permettant de fixer des normes de stationnement pour accompagner les projets urbains, d'un point de vue opérationnel et réglementaire avec prise en compte du contexte local, mais aussi anticipation des besoins (équipement des ménages, taille des ménages, solutions de mobilité alternatives, etc.). L'ensemble des types d'offres de stationnement est concerné par mode (stationnement voiture, deux roues, vélo), par public (résidents, actifs, usagers, visiteurs...).

Pour chaque typologie de projet, des normes de stationnement minimum sont définies dans le cadre de la réglementation du PLUi. Dans un souci de bonne articulation urbanisme et déplacements et afin de garantir le bon fonctionnement des secteurs en développement, ces normes ne seront pas nécessairement uniformes d'un secteur à l'autre.

Pour affiner le besoin de stationnement plusieurs critères peuvent être étudiés, comme :

- la proximité aux solutions de déplacement alternatives à la voiture (axe de transport collectif, itinéraire cyclable structurant),
- les liaisons proposées au cœur des opérations pour accéder aux équipements et services,
- la nature de l'opération et le niveau de densité, les possibilités d'accueil du stationnement sur l'espace public (notamment pour les usagers), etc.

Ces normes de stationnement définiront, par logement ou par surface, le nombre de places attendues (voiture, deux roues, vélo). La réflexion sur des véhicules partagés (covoiturage, autopartage), ou encore de véhicules de plus petits gabarits ou des véhicules décarbonés sera à cette occasion être introduite.



Ainsi les opérations en proximité d'une offre de transport lourde seront soumises à des normes planchers plus basses que les opérations « excentrées, moins bien reliées aux autres espaces urbains et aux offres alternatives à la voiture.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
----------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA, communes	

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Suivi du nombre de place par projet

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Maitrise de l'équilibre stationnement public/ privé

5. PROPOSER DES SOLUTIONS REDUISANT L'IMPACT DE L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

1. METTRE EN PLACE DES LIGNES DE COVOITURAGE DYNAMIQUE A L'ECHELLE DE LA CADEMA ET AU-DELA

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

Les problématiques ayant attrait à la congestion routière sont une réalité actuelle des conditions de mobilité sur le territoire de la CADEMA. Les flux se concentrent le long de corridors identifiés et convergent en entonnoir jusqu'à Mamoudzou. L'organisation des flux, bien qu'à l'origine des problématiques de congestion, représente également une opportunité dans l'organisation d'alternatives à l'autosolisme.

L'enjeu du développement de lignes de covoiturage dynamique est de tendre vers un usage plus raisonné de la voiture, notamment dans un contexte d'augmentation de la part modale de ce mode, en s'appuyant sur une offre de covoiturage structurante définie comme un service public de mobilité, lisible sur le territoire et incitative.



Cette pratique ne vise pas à concurrencer ou remplacer la pratique informelle du covoiturage, mais à offrir une alternative sécurisante aux usagers pour qui la pratique actuelle n'est pas satisfaisante.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Le déploiement de lignes de covoiturations dynamiques s'appuie sur différentes actions à mener de manière conjointe :

Mesure 1 : Accompagner le développement des initiatives locales

Deux start-ups mahoraises ont créé chacune une plateforme dédiée au covoiturage sur le territoire Mahorais. Ces plateformes ont pour rôle de mettre en relation les conducteurs et les usagers dans le cadre d'une application nécessitant une inscription préalable et permettant de sécuriser davantage le trajet. En effet, la sécurité du trajet constitue un premier frein à l'usage du covoiturage et l'inscription préalable permet de lever en partie ce frein.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, la CADEMA peut se positionner comme un acteur majeur de valorisation de ces initiatives afin de les promouvoir auprès d'un large public. L'accompagnement de ces initiatives est une réelle opportunité pour promouvoir le covoiturage mais aussi les initiatives de la jeunesse mahoraise pour que les habitudes de l'île puissent évoluer.

Des solutions de promotion de ces initiatives existent de la plus légère à la plus ambitieuse : d'une communication institutionnelle pour faire connaître ces initiatives à la contractualisation pour développer ce service et le mettre en cohérence avec le reste des politiques publiques de mobilité de la CADEMA (ex : marché public en lien avec l'innovation permettant de contractualiser sans mise en concurrence préalable dans la limite d'un budget de 100K€ HT).

Le développement des infrastructures pourra s'appuyer sur cette démarche partenariale, notamment par l'analyse des données de la plateforme, déjà en place.

Mesure 2 : Équiper les corridors de mobilité et développer l'infrastructure

Les équipements à déployer ont vocation à rendre visible et lisible l'offre de covoiturage le long des axes supportant la majeure partie des flux. Ces équipements s'organisent en arrêts similaires à des arrêts de transport

publics, disposant de panneaux d'affichage dynamique identifiant le prochain passage d'un siège disponible au sein d'une course proposée par un conducteur.

Une application / infrastructure numérique doit également voir le jour – en lien éventuellement avec les initiatives locales Gari'Co et/ ou Coreindré afin de permettre aux usagers de s'identifier et de déclarer leurs usages (déclaration d'une course pour un conducteur, déclaration de la réalisation d'une course et de la bonne arrivée pour un passager).

La mise en place d'infrastructures sur le terrain permettra d'autant plus facilement de légitimer l'usage et par conséquent de sécuriser l'accès au service.



DISPOSITIF DYNAMIQUE D'INFORMATION « COVOIT'ICI »

Mesure 3 : Mettre en place des actions d'incitation à la pratique

L'incitation à la pratique du covoiturage doit permettre aux conducteurs comme aux passagers de considérer cette alternative à l'autosolisme comme avantageuse.

Pour les passagers, les gages d'attractivité de l'offre reposent avant tout sur la garantie d'un temps d'attente d'environ 10 minutes maximum à l'arrêt.

Pour les conducteurs, la proposition d'offre peut s'appuyer sur un levier de rémunération « au siège » :

- La rémunération « au siège plein », indemnisation du conducteur pour chaque passager entre 1€ et 3€ selon la course et dont la collectivité peut prendre en charge tout ou partie. Dans un premier temps pour le lancement du service la gratuité pour le covoituré peut-être envisagée.
- La rémunération « au siège vide » à environ 0,50€ par siège disponible sur un trajet proposé desservant au moins plusieurs points d'arrêts le long de la ligne.

Mesure 4 : Encadrer et sécuriser la pratique

La pratique doit cependant être encadrée afin d'éviter des dévoiements du système ou des impasses de mobilité pour des usagers. Ce cadre s'appuie sur les actions suivantes :

- Fléchage du service aux heures de pointes du matin et du soir.
- Animation, communication et développement d'une communauté de ligne (1etp mis à disposition).
- Assistance téléphonique.
- Limitation du nombre de trajets par jour et par conducteur.
- Garantie d'un service retour via l'offre de transport existante et / ou articulation avec d'autres modes.

Une démarche partenariale avec le département pourrait être envisagée étant donnée l'importance des flux entrant sur le territoire de la CADEMA depuis les autres intercommunalités de Mayotte.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 4	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA et Département	Porteurs de projets privés et autres AOM
Mesure 2	Département, communes	CADEMA
Mesure 3	CADEMA	
Mesure 4	CADEMA	

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Rencontre des acteurs et conventionnement ?
Mesure 2	Acquisition et implantation de matériel
Mesure 3	
Mesure 4	Animation, communication, Assistance téléphonique, mise en place d'un cadre d'utilisation, articulation avec d'autres offres

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	
Mesure 2	Nombre de points d'arrêt de covoiturage dynamique Nombre de bornes dynamiques
Mesure 3	Nombre d'inscrits Nombre de trajets proposés Nombre de trajets demandés
Mesure 4	Statistiques d'utilisation

2. ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU COVOITURAGE PAR L'IMPLICATION DES ADMINISTRATIONS ET EMPLOYEURS

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

Le développement du covoiturage envisagé sur le territoire de la CADEMA et présenté précédemment se concentre sur les corridors de mobilité identifiés. La mobilité liée au travail représente une grande part des flux quotidiens automobile.

De ce fait, un travail d'animation de la mobilité auprès des employeurs du territoire et notamment des administrations publiques est nécessaire afin d'affirmer le covoiturage comme alternative à l'autosolisme.

La mise en place d'une démarche d'exemplarité des administrations publiques, en matière de mobilité de leurs salariés, serait un vecteur d'affirmation du covoiturage comme alternative crédible auprès de la population.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Mettre en place une animation de la mobilité liée au travail

L'accès aux alternatives de mobilité relève d'un bousculement des habitudes de mobilité prises progressivement. La mise en place d'une animation de la mobilité permet dans un premier temps de faire parvenir les informations relatives aux alternatives de mobilités aux salariés.

Ces informations, souvent inconnues des salariés, permettent de faire la lumière sur des pratiques ignorées, méconnues ou émergentes et d'éclairer leurs avantages et inconvénients.

Une politique d'animation de la mobilité auprès des administrations et employeurs du territoire est d'autant plus efficace qu'elle s'appuie sur des dispositifs d'incitation à la pratique des alternatives de mobilité.

Mesure 2 : Mettre en place un contrat d'objectif avec les administrations du territoire

La polarisation de l'emploi de la commune Mamoudzou est en partie liée à la présence des nombreuses administrations/ établissements publics du territoire. Par conséquent, leur rôle et leur implication dans les actions futures en matière de mobilité seront déterminants. Il convient donc d'envisager des partenariats avec ces différents établissements pour qu'il puisse être le relai auprès de leurs agents des bonnes pratiques à envisager en matière de mobilité dont le covoiturage. Ces contrats d'objectifs pourraient permettre de préciser par établissement :

- Les objectifs de changements modaux des différents agents,
- Les mesures d'accompagnements que la CADEMA pourrait mettre en place (animation de la politique de mobilité, titres de transports, mise à disposition de VAE, ...),
- La révision de la stratégie de stationnement de ces administrations/ établissements publics.

Mesure 3 : Inciter à la pratique du covoiturage par la réservation de places spécifiques dans le parc de stationnement

La création de place réservées au sein des parcs de stationnement des différents sites du territoire permettra de valoriser la pratique du covoiturage sur le territoire, et d'inciter à une évolution de la pratique automobile par une contrainte légère.



C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maîtrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maître d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA	Principaux employeurs privés et publics
Mesure 2	CADEMA, Principaux employeurs	
Mesure 3	Principaux employeurs	CADEMA

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Animation, communication
Mesure 2	Contrats d'objectifs avec les administrations du territoire
Mesure 3	Aménagement de places spécifiques

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Nombre d'établissements accompagnés
Mesure 2	Part modale des salariés
Mesure 3	Nombre de places réservées aux covoitureurs et fréquentation de ces places

3. ENGAGER UNE REFLEXION SUR L'INCITATION A L'ACQUISITION DE VEHICULES PLUS VERTS

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

La voiture individuelle est le mode de déplacement majoritaire pour une grande partie des déplacements de Mayotte (43% des flux domicile-travail sont réalisés en voiture) et les prévisions montrent qu'une augmentation de la part modale de la voiture est inévitable dans les années à venir.

Comme dans beaucoup de collectivités, la constatation de l'existence de l'autosolisme démontre le surdimensionnement d'une partie des véhicules compte-tenu de leur usage quotidien.

Au-delà de la proposition d'alternatives fiables à l'automobile, une politique d'accompagnement d'un développement raisonné du parc automobile est une opportunité d'évolution vers un usage moins consommateur, en énergie autant qu'en foncier mobilisé.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Plusieurs leviers peuvent être utilisés afin d'accompagner l'évolution du parc :

Mesure 1 : Etudier la possibilité d'un octroi de mer progressif en fonction du poids du véhicule

Les collectivités d'Outre-mer sont libres quant à la détermination des taux d'Octroi de mer qui s'appliquent dans leur Collectivité (fixés par délibération). Une réflexion pourrait être menée, afin d'instaurer des taux d'octroi de mer progressifs en fonction de l'augmentation du poids du véhicule vendu. Ainsi, plus un véhicule serait léger, moins le taux d'octroi de mer pour son acquisition serait élevé. Cela renvoie à l'enjeu et à la mesure de valorisation des deux roues dans l'axe du POA visant à la réduction de la congestion routière.

Mesure 2 : Etudier la possibilité d'expérimenter un dispositif d'accompagnement à la Location avec Option d'Achat (LOA) pour les véhicules moins dimensionnés

La mise en place d'une expérimentation d'accompagnement aux dispositifs de LOA, ou leasing, pour les véhicules peu dimensionnés, motivé selon le besoin d'accès à un véhicule serait un moyen d'inciter à l'achat de véhicules moins consommateurs afin d'orienter le développement du parc.

L'expérimentation pourra notamment débiter par une intervention au niveau du parc de deux roues motorisées (scooters) qui représentent une réelle opportunité dans la réduction de la congestion et de la saturation du stationnement.

Mesure 3 : Etudier dans quelle mesure la création de nouvelles filières énergétiques serait envisageable pour l'alimentation du parc de véhicules

Le mix énergétique mahorais est aujourd'hui quasiment entièrement assuré par de l'énergie fossile, que ce soit pour les déplacements motorisés ou pour la production électrique.

Au regard des évolutions et des technologies actuelles disponibles en matière de motorisation, l'appréhension du problème énergétique du parc roulant ne peut s'entendre de manière séparée de la problématique énergétique globale à l'échelle de Mayotte.

L'opportunité d'une évolution de l'énergie du parc roulant mahorais devra donc être déterminée par une étude approfondie, prenant en compte la totalité des infrastructures énergétiques mahoraise, ainsi que les évolutions globales du parc énergétique qui seront décidées par les élus.

Un travail partenarial à l'échelle de Mayotte permettra d'éclairer les trajectoires possibles d'évolution énergétiques.

Une fois ces éclairages apportés, une étude particulière relative à l'énergie dédiée aux mobilités pourra être engagée par la CADEMA et permettra de définir des objectifs de mix énergétique ainsi que de dimensionner les infrastructures propres à chacun de ces types de motorisation.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	Etat	CADEMA, Département, Autres AOM
Mesure 2		
Mesure 3		

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Etude d'impact de la mise en place d'une telle mesure
Mesure 2	Etude d'impact de la mise en place d'une telle mesure
Mesure 3	Etude énergétique

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Croissance des véhicules « légers sur l'île »
Mesure 2	Développement du nombre de 2 roues motorisées
Mesure 3	Développement du nombre de véhicule « propres » le cas échéant

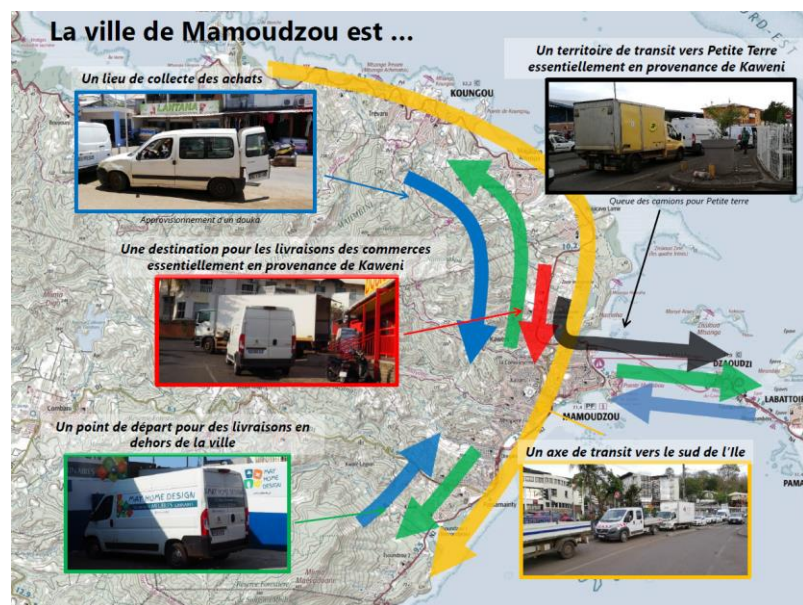
6. PARTICIPER A L'AMELIORATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN ORGANISANT LES LIVRAISONS EN VILLE

1. AMENAGER ET REGLEMENTER L'ESPACE PUBLIC

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

La CADEMA souffre d'une réglementation inexistante ou opaque en matière logistique urbaine, avec l'impossibilité, pour le bureau d'étude ayant réalisé l'étude de logistique urbaine, d'identifier l'arrêté municipal encadrant les livraisons de marchandises. L'organisation très individuelle des livraisons, en trace directe ou en tournées courtes, rend difficilement lisible ce qui relève de règles coutumières ou de règles réglementaires.

A la difficulté de lecture de l'organisation de la logistique s'ajoute le manque de places de livraisons dont souffre Mamoudzou, et la vétusté des espaces existant, désorganisant d'autant les pratiques de livraisons et les flux de circulations en encombrant la voie publique : il est estimé à 126 heures quotidiennes le stationnement en double-file pour livraisons.



La désorganisation qui en relève génère des situations dangereuses, entre conflits d'usages dangereux, pour les piétons et les professionnels, et risque d'accident pour les professionnels travaillant dans des conditions instables.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Formalisation d'un arrêté concernant la livraison

Il s'agira avant toute chose de formaliser un cadre réglementaire nécessaire à organiser les circulations et les stationnements de véhicules de livraison. Ce cadre permettra d'améliorer la sécurité au sein de l'espace public, par une meilleure organisation de ce dernier. L'instauration d'une réglementation passera également par un contrôle des pratiques afin de tendre vers la réduction des usages coutumiers actuels.

La mise en place de ce cadre devra se faire en association avec les différents acteurs impliqués ou impactés par la logistique sur le territoire : commerçants, grossistes, transporteurs, etc...

Mesure 2 : Créer des places de livraison

L'instauration d'un cadre réglementaire, et du contrôle du respect de ce cadre, est indissociable de l'aménagement de places de livraison spécifique. Ces places, localisées aux endroits les plus stratégiques du territoire – essentiellement rue du Commerce – permettront de fluidifier les livraisons et d'éviter les encombrements des voies. L'étude de Samarcande précise les emplacements stratégiques.

Mesure 3 : Sécuriser les situations de livraison et de circulation les plus critiques

L'étude menée par Samarcande a permis d'identifier des points durs au niveau de plusieurs commerces alimentaires qui devront être traités spécifiquement chacun. Il s'agira de sécuriser les livraisons, très régulières, en travaillant en concertation avec les entreprises concernées.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maître d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA, Etat et Département	CCI, Port, Acteur privés
Mesure 2		
Mesure 3		

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Concertation et mobilisation des services techniques concernés
Mesure 2	Etudes techniques et réalisation des travaux
Mesure 3	Etudes techniques et réalisation des travaux

Résultats

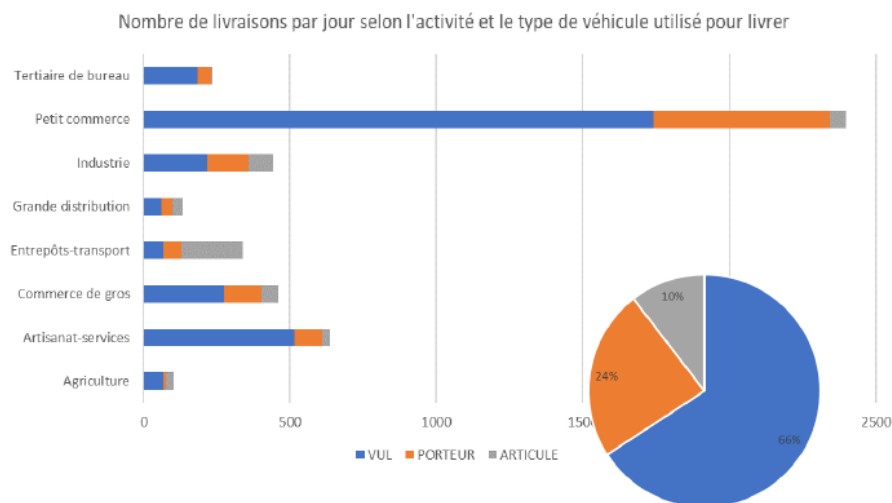
Mesures	Moyens
Mesure 1	Prise d'effet de l'arrêté
Mesure 2	Nombre de places de livraisons créées
Mesure 3	Nombre de places de livraisons créées

2. DEVELOPPER DES SOLUTIONS DE STOCKAGE ET D'ACHEMINEMENT

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

La CADEMA ne peut aujourd'hui pas compter sur des acteurs spécialisés dans la logistique implantée sur le territoire. Cette non-professionnalisation de la logistique urbaine entraîne une sur-mobilité, notamment des commerçants (représentant 50% des livraisons), contraints de se déplacer à titre individuel pour s'approvisionner. La sur-mobilité générée par l'absence d'optimisation de déplacements se traduit directement par un grand nombre de véhicule utilitaires légers dans le parc roulant de la CADEMA, réalisant un total de 4 700 livraisons quotidiennes à Mamoudzou.

Cette dispersion des flux génère une globale inefficacité de la logistique, et ce malgré la dimension réduite du territoire.



Source : Diagnostique Etude logistique urbaine – Samarcande

Ajouté à cela, on constate sur la CADEMA une problématique de gestion des stocks pour les commerces, contraints à entretenir des stocks de plusieurs mois d'avances afin de palier au risque représenté par les délais d'approvisionnement longs et incertains.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Travailler à faire émerger des solutions de stockage à destination des commerçants

L'émergence de solutions de stockage pouvant répondre aux besoins logistiques et de gestion de stock des commerçants permettra de réduire les trajets de livraisons et leurs dysfonctionnements, d'optimiser ces derniers, et de soulager les commerçants, tout en désengorgeant le centre-ville de Mamoudzou dans ses secteurs les plus congestionnés.

Les principaux freins à lever reposeront sur la possibilité d'aménager du foncier suffisant à proximité des zones à desservir. L'organisation de la gestion de ces solutions permettra de clarifier la chaîne logistique de bout en bout en réduisant le nombre de trajets effectués en compte propre par les commerçants.

Mesure 2 : Aider au développement du secteur logistique mahorais

Le développement du secteur logistique est une nécessité pour permettre l'optimisation des flux logistiques. Le morcellement du secteur logistique comme vécu à l'heure actuelle démultiplie les déplacements. La professionnalisation du secteur logistique permettra d'amener des solutions optimisées pensées à différentes échelles :

- Import,
- Stockage et gestion de stock
- Livraisons courtes (dernier kilomètre) et moyennes distances

Ce développement suppose de mettre en place des groupes de travail associant les transporteurs, les commerçants, de développer des formations spécialisées et d'accompagner les initiatives de création d'entreprise spécialisée.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA, Etat et Département	CCI, Port, Acteur privés
Mesure 2		

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Concertation, Acquisition foncière et/ou immobilière, réalisation de travaux (construction / aménagement)
Mesure 2	Accompagnement au démarrage de projet

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Nombre de mètres cube de stock disponibles
Mesure 2	Nombre d'entreprises de logistique créées

3. DEVELOPPER DES ACTIONS TRANSVERSALES D'AMELIORATION DE LA LOGISTIQUE URBAINE

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

La mise en place d'un cadre et d'une organisation pour la logistique urbaine de la CADEMA contreviendra aux pratiques actuelles, et il est nécessaire d'ancrer l'évolution de ce secteur dans une démarche concertée.

Au-delà des aménagements de l'espace public et de l'accompagnement au développement d'un secteur encore balbutiant, la CADEMA souffre d'une désorganisation généralisée des flux liés à la logistique.

A titre d'exemple, le diagnostic porté par le bureau d'études Samarcande a montré que le nombre de colis distribués - par La Poste - augmente de près de 10% par an du fait de la croissance de l'activité économique mais aussi du e-commerce. Le développement du e-commerce se heurte toutefois à une réalité contraignante : seulement 40% des boîtes à lettres sont normalisées à Mamoudzou, certaines adresses sont imprécises et les transporteurs sont confrontés à l'absence de destinataires.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Accompagner le développement des points relais sur le territoire

La mise en place de points relais sur le territoire, à destination des particuliers et des commerçants, permettra de réduire les déplacements à destination de la Poste de Kawéni qui concentre un grand nombre de flux. Cette dilution des flux pourra s'appuyer sur des exemples et des compétences existantes dans d'autres territoire.

Mesure 2 : Mise en place d'une gouvernance et d'une animation de la thématique Logistique Urbaine

Une animation de la logistique urbaine, coordonnée par la CADEMA, permettra de s'appuyer sur une instance de concertation pour la mise en

place de toutes les actions évoquées en rapport avec la logistique urbaine en assurant une remontée d'informations et un dialogue pérenne dans le management de la logistique urbaine.

Cette mesure peut prendre différentes formes allant des groupes de travail à l'élaboration d'une charte à destination des acteurs de la logistique urbaine.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre


Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maître d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA, Etat et Département	CCI, Port, Acteur privés
Mesure 2		

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	
Mesure 2	Animation de groupes de travail

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Nombre de points relais disponibles
Mesure 2	

7. REDUIRE LA CONGESTION ROUTIERE EN OPTIMISANT LES INFRASTRUCTURES

1. DEFINIR UN PLAN DE CIRCULATION GLOBAL

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

Le développement d'une diversité d'offres modales, qui chacune d'entre elles, doivent constituer une offre pertinente, est intimement lié à la recherche d'une optimisation de l'usage de la voiture. Cette recherche vers plus d'efficacité du système circulatoire reste néanmoins conditionnée au contexte de la commune de Mamoudzou qui peut se résumer par la phrase suivante issue du Plan Local d'Urbanisme de la commune : « une conurbation littorale linéaire, marqué par des portes en nombre limité avec l'extérieur et par des points et axes de passage obligés pour l'ensemble des déplacements au sein du territoire. ».

Les évolutions en matière de plan de circulation s'appuieront sur les évolutions structurelles du maillage routier, sur des aménagements ponctuels et éventuellement le test d'aménagements locaux (intersections notamment).

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Définir un nouveau plan de circulation vise à assurer un meilleur fonctionnement circulatoire de tous modes, à prendre en compte les impacts des évolutions inhérentes aux grands projets et enfin à favoriser la mise en œuvre de solutions de mobilité alternative à la voiture.

L'organisation de la circulation tous modes est à étudier avec le réseau en place, en constatant les dysfonctionnements et en pointant les marges d'évolution lorsque cela est possible. Les perspectives d'évolution du plan de circulation global sont donc à mettre en lien avec les projets de voie nouvelle et de voie affectée par exemple. Enfin le plan de circulation global est à appréhender à une échelle macro, celle de la CADEMA (voire de Mayotte), et à l'échelle micro, plus fine au niveau de sections de voies ou encore des intersections pour lesquelles une évolution de réglementation et de gabarit peut avoir des retentissements sur tout le système circulatoire.

Mesure 1 : Accompagner les partenaires Etat et Département à la mise en place d'une grande enquête quantitative et qualitative d'usage du réseau viaire.

Afin d'adosser à la réflexion d'un plan de circulation des données objectives, il est important d'envisager au préalable l'organisation d'une campagne d'enquête permettant de bien identifier les différents flux pénétrants sur le territoire. Il est ainsi proposé d'organiser deux grandes enquêtes :

- Une enquête circulatoire permettant de comptabiliser les usagers de la route en connaissant les OD sur le territoire. Cette enquête pourrait prendre la forme d'une modélisation de trafic et devrait faciliter les choix de solutions alternatives pour améliorer la situation.
- Une enquête sociologique sur l'impact des conditions de circulation sur les modes de vie afin de bénéficier d'indicateurs qualitatifs de suivi dès la réalisation des aménagements. Il pourrait être intéressant que soit mesuré également le degré de motivation des mahorais pour changer de modes et les conditions du « passage à l'acte ».

Compte tenu de l'importance de la CADEMA dans le système de mobilité global de Mayotte, ces enquêtes qui devront être définies dans leur contours précis pourraient être portées par l'Etat et/ ou le Département afin d'accompagner l'ensemble des autres transitions de l'île.

Mesure 2 : Etudier les marges d'évolution du système circulatoire actuel

Le constat d'un système routier et viaire contraint et saturé ne doit pas obérer les évolutions, même minimales, du plan de circulation général. Le plan de circulation est à faire évoluer, dans la mesure du possible en lien direct le développement des alternatives à la voiture individuelle, avec le développement urbain et la densification des quartiers et avec la politique de stationnement.

L'étude d'un nouveau plan de circulation passe par :

- la gestion des sens de circulation (sens unique, double sens),
- la réglementation en termes de vitesse et de droit à circuler (limitation d'accès, vitesse modérée lorsque cela a du sens, passage prioritaire urgence, etc.),

- la lisibilité et la signalétique permettant de guider les usages,

Le réseau viaire sera examiné, section par section, afin de caractériser la dimension « évolutive » ou non d'un axe selon les critères précédemment décrits.

Les itinéraires pour lesquels le fonctionnement actuel apparaît figé seront recensés et ceux dont l'une des caractéristiques offrent de la modularité pour faire évoluer le plan de circulation seront pointés.

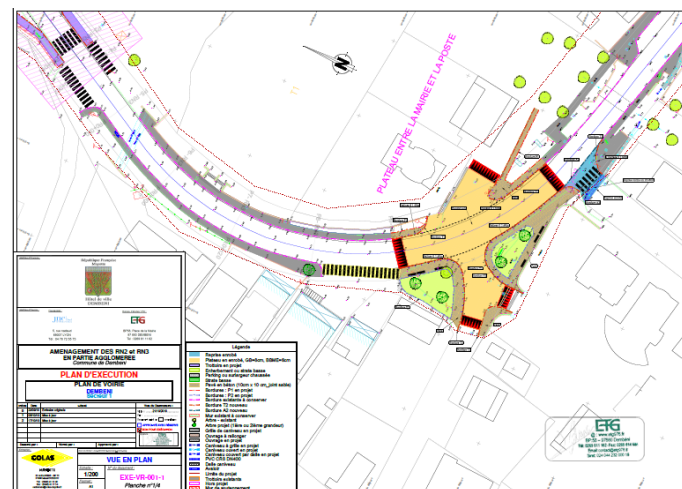
Mesure 3 : Prendre en compte les projets d'infrastructures dans l'évolution du plan de circulation

L'évolution du plan de circulation global pourra s'opérer en plusieurs étapes. Ces étapes sont coordonnées avec le calendrier des grands chantiers mobilité de la CADEMA et de façon plus générale des chantiers de Mayotte : à savoir le BHNS de Caribus, la mise en œuvre du projet du Boulevard des Hauts pour les deux grandes infrastructures dimensionnantes :

- Le BHNS va induire des réductions de capacité, aura des impacts sur la gestion des intersections et des priorités, va refigurer le stationnement sur son itinéraire... il reste aussi une opportunité pour étudier les changements adaptés dans le plan de circulation,
- Le Boulevard des hauts, à sa date de réalisation n'est pas encore connue, permettra de repenser les circulations sur le cœur de bourg de Mamoudzou, en canalisant le trafic de transit et d'échange sur cette nouvelle infrastructure, pour laisser plus de place aux déplacements de proximité ou d'échange sur la ville de Mamoudzou.

Le plan de circulation à venir, en plusieurs étapes, en lien avec les projets de mobilité, doit faire « système ». Les phases transitoires (périodes de travaux, début de mise en place des nouvelles solutions de mobilité) pourront constituer des périodes pour tester de nouveaux plans de circulation.

Les sections identifiées dans le cadre de l'étude de plan de circulation globale seront reprises pour étudier les aménagements et évolutions possibles.



Source : 1-BHNS_Mamoudzou-APP-AVP-01-PLANS_15-04-2018

- A

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 3	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maîtrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maître d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	Etat et ou Département	CADEMA et Communes
Mesure 2	Etat et Département, communes	CADEMA
Mesure 3		

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Etude de hiérarchisation de la voirie
Mesure 2	Elaboration de nouveaux plans de circulation en lien avec les projets

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Cartographie et typologie d'évolution des sections de voirie
Mesure 2	

2. REALISER DES PLANS DE CIRCULATIONS

« LOCAUX »

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

L'objectif de cette action est de consolider la trame urbaine et le maillage des ilots en assurant leur connexion aux axes routiers, aux principaux axes de desserte en transports collectifs et aux itinéraires cyclables structurants. C'est, en plus d'assurer la « couture » des nouveaux quartiers et anticiper les besoins de mobilité générés (maillage interne, maillage externe et diversité des solutions de mobilité proposées).

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

De façon plus ponctuelle, les opérations urbaines doivent permettre de repenser localement le système circulatoire. En effet, la préfiguration de secteurs en développement implique d'étudier la desserte de ce secteur, la recherche de maillage avec les quartiers avoisinants et la liaison avec les grands itinéraires.

Le développement urbain et l'accueil de nouvelles populations, implique d'anticiper le trafic généré et les possibilités « d'absorption » de ces nouveaux flux.

Chaque opération urbaine doit identifier les maillages tous modes avec les quartiers environnants, avec les grands centres d'attractivité (centre de Mamoudzou, zone d'activités de Kawéni, notamment). Pour se faire, des plans de mobilité locaux, à l'échelle d'un quartier, contiendront un plan de circulation générale.

Ce plan de circulation mettra l'accent sur le principe circulatoire local et global : itinéraires, sens de circulation voiture, vélo, piéton (traversées, cheminements le long de la chaussée) sur la réglementation en matière de vitesse, de signalétique, de stationnement, etc.

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
----------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA, communes	Opérateurs privés et publics, Etat (service instructeur) Opérateurs privés et publics, Etat (service instructeur)

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Etude locale

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Amélioration des conditions de circulation

8. ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT DE MOBILITE

1. METTRE EN PLACE UNE STRATEGIE DE MANAGEMENT DE LA MOBILITE

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

L'ensemble des offres de mobilité en cours de développement sur la CADEMA et prévu dans le volet M du PLUihM (actions précédentes), doit être visible et connu du tout public. Elles doivent également trouver un écho à une échelle plus fine. La sensibilisation et l'accompagnement sont des étapes essentielles pour impulser le changement de comportement de mobilité, et donc l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture autosoliste.

Pour cela, les outils disponibles sont nombreux et le spectre d'action large en matière de management de la mobilité et le sujet est peu exploré sur le territoire de la CADEMA. Par conséquent, il est proposé un panel relativement « modeste » mais qui constitue en première étape des mesures déjà ambitieuses.

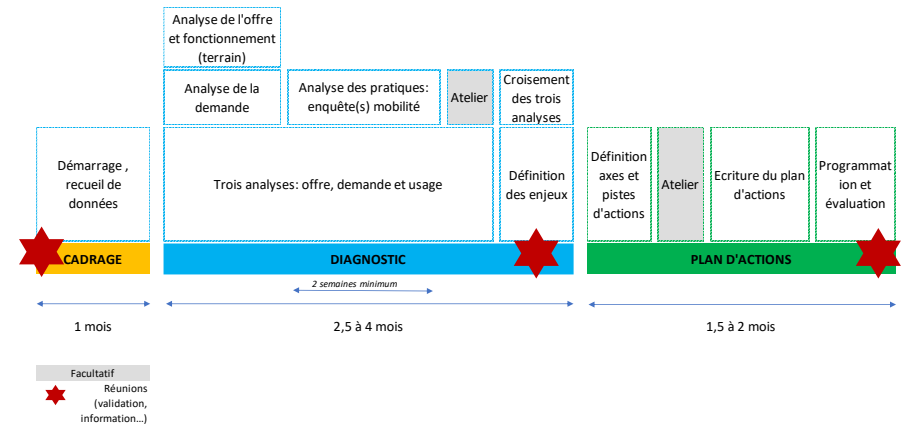
B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Réaliser les plans de mobilité employeur de la CADEMA et des villes de Mamoudzou et Dembéni

La CADEMA en tant qu'autorité Organisatrice de Mobilité, maîtrise d'ouvrage d'une grande majorité des actions mobilité actuelles et en devenir sur son territoire, se doit d'être exemplaire dans les pratiques. Pour cela l'outil le plus approprié réside dans la réalisation d'un plan de mobilité employeur (anciennement Plan de Déplacement d'Administration PDA). Cet outil vise à rendre plus efficient les déplacements domicile-travail des agents, les déplacements professionnels et en journée (pause méridienne) mais aussi les déplacements de tous les publics amenés à se rendre sur les sites de la CADEMA : partenaires, prestataires, usagers, Les perspectives sont de réduire l'usage de la voiture par le report modal ou en réduisant/optimisant le besoin de déplacement, afin de gagner en qualité de vie au travail et d'être moins émetteurs de gaz à effet de serre (GES).

Le plan de mobilité employeur se déroule traditionnellement en quatre grandes étapes :

- Le cadrage : la définition du périmètre d'étude (les sites étudiés, les mobilités étudiées, la concertation mobilisée)
- Le diagnostic : étape qui croisera 3 analyses (celle de la pratique, celle de la demande et celle de l'offre de mobilité) pour fixer des objectifs
- Le plan d'actions : qui définira les mesures à mettre en œuvre, leur programmation dans le temps, les moyens nécessaires à leur déploiement, et les outils de suivi
- La mise en œuvre et l'évaluation : qui consiste à mettre en place les actions et à en mesurer l'effet



Il est proposé que cette démarche soit également engagée par les communes de Mamoudzou et de Dembéni

Mesure 2 : Accompagner les principaux employeurs dans la réalisation de plans de mobilité employeur et asseoir un partenariat public/ privé sur le thème de la mobilité au travail

Une fois le plan de mobilité employeur de la CADEMA et des deux principales communes réalisé, les collectivités disposeront d'un retour d'expérience à partager. Cette mesure vise à sensibiliser, inciter les employeurs publics et

privés du territoire à prendre en main le sujet de la mobilité au travail en élaborant eux-mêmes un plan de mobilité employeur.

Trois moyens d'actions existent pour la CADEMA afin d'encourager les démarches de plan de mobilité employeur :

- L'information, la sensibilisation et le porter à connaissance des bénéficiaires à engager un travail sur la mobilité au travail, sur les outils disponibles, les obligations réglementaires (Loi d'Orientation des Mobilité et obligation pour les établissements de plus de 50 salariés à aborder le sujet de la mobilité domicile-travail dans les Négociations Annuelles Obligatoires). Cette information pourra se faire dans le cadre de réunions auprès des employeurs du territoire, spécifique sur le sujet ou plus globale portant sur l'éco-responsabilité, la RSE ou pour présenter le futur réseau Caribus à l'approche de son inauguration,
- Mise à disposition d'une mallette à outils plan de mobilité employeur (ensemble de documents et outils utiles pour la réalisation d'un plan de mobilité employeur)¹,
- Soutien en ingénierie (conventionnement entre la CADEMA et l'employeur) et apport technique de la part de la CADEMA pour la réalisation de certaines analyses (mapping, enquête).



¹ <https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>

C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA	Communes, ADEME
Mesure 2	CADEMA	Employeurs publics et privés, ADEME

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Plan de mobilité employeur validé
Mesure 2	Réunions d'information, mallette à outils PDM

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Evolution des parts modales à 3 ans
Mesure 2	Nombre de démarche mobilité portées par les employeurs Evolution des parts modales des actifs

2. IMPULSER UN PARTENARIAT AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE SUR LE THEME DE LA MOBILITE POUR ACCOMPAGNER AU PLUS PRES LES USAGERS

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

La mobilité est un sujet transversal qui touche au cadre de vie, à la qualité de vie (accès aux biens et aux services), à l'activité économique (emploi), à la vie sociale (amicale, familiale, culturelle et sportive). Une très grande partie des activités du quotidien nécessite un déplacement.

Ainsi, de nombreux acteurs socio-éducatifs et socio-économiques sont confrontés à des problématiques liées au déplacement des personnes accompagnées, qui constituent des facteurs aggravants dans le quotidien de ces personnes : parce que ces personnes ont des freins psychologiques à se déplacer, des difficultés physiques dans leur déplacement, ou encore des freins financiers, qui ne leur permettent pas d'avoir la mobilité souhaitée. Les réponses à apporter ne sont pas toujours connues de ces professionnels, ne sont pas toujours disponibles ou sont manquantes. Il est important de bien cibler les besoins plus spécifiques des populations concernées et mettre au point des solutions de mobilité qui sont physiquement et financièrement accessibles aux personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, personnes à mobilité réduite.

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Accompagner la création d'un groupe de travail avec les partenaires socio-éducatifs et socio-économiques sur le thème de la mobilité

La création d'un groupe de réflexion sur les solutions de mobilité inclusive est à envisager, en réunissant les acteurs pertinents du territoire (assistants sociaux, pôle emploi, mission locale, maison des jeunes, association d'insertion, etc.) et sur la base du volontariat pour partager les constats, partager les initiatives menées et rechercher des solutions communes.

- Dans un premier il conviendra de recenser l'ensemble des acteurs à mobiliser, puis de les réunir pour proposer la constitution de ce groupe de travail et enfin de mettre en place des modalités de travail commun.
- La CADEMA se positionne comme animateur et apporte la connaissance sur les solutions publiques existantes, entend l'expression des besoins des besoins et coanime la recherche de solutions.
- Les solutions expérimentées pourront éventuellement être soutenues par la CADEMA le cas échéant (soutien technique, soutien financier, ...)

Mesure 2 : Etudier la possibilité de former des acteurs socio-économiques à la mobilité

Parmi les actions identifiées pour réduire les problèmes de mobilité, l'une d'elle est l'accompagnement individualisé, qui permet à petite échelle de redonner de la mobilité aux personnes. Cet accompagnement signifie concrètement la mise en place d'un parcours personnalisé auprès d'un public choisi, qui permet de cibler les différents freins à la mobilité, d'évaluer le besoin de soutien et les modalités d'accompagnement dans le temps (formation, mise à disposition d'outil, recherche d'itinéraire, soutien financier...)

Pour proposer ce type d'accompagnement, des stages pourront être proposés auprès des professionnels volontaires pour leur donner les moyens de mieux identifier les freins et de proposer (ou orienter) des solutions existantes adaptées directement les personnes pour les ramener vers la mobilité.



Les stages pourront porter sur les thèmes suivants pouvant former des modules d'apprentissage² :

- Les différentes typologies de frein la mobilité,
- Les accompagnements possibles et le parcours m
- La connaissance de l'écosystème de mobilité (solutions de mobilité disponibles et fonctionnement, système d'aides disponibles)

A. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA	Pôle emploi, mission locale, ...

² <https://tousmobiles-kit.com/>

Mesure 2	CADEMA	Pôle emploi, mission locale, ...
----------	--------	----------------------------------

B. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

C. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Réunions de travail
Mesure 2	Cycle de formation annuel

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Action(s) portée(s) par le groupe
Mesure 2	Nombre de personnes formées

3. ACCOMPAGNER, EDUQUER LES PLUS JEUNES A L'ECOMOBILITE

A. CONSTATS ET OBJECTIFS

La mobilité est un apprentissage qui s'opère dès le plus jeune âge. Les habitudes de déplacement se construisent petit à petit. Elles sont, pour les plus jeunes, directement liées à la mobilité des accompagnants (les parents ou les aînés).

Elles peuvent être influencées, guidées par l'information et les apprentissages, qui entrent dans le cadre plus général des apprentissages scolaires, ou encore impulsées auprès des parents d'élèves pour mettre en place des solutions de déplacement collectives (sans recours au transport de personne).

B. MOYEN A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Accompagner les établissements d'enseignements primaires pour la mise en place de plans de mobilité d'établissement scolaire (PMES)

Comme pour les établissements employeurs, avec la recherche d'élaboration de plans de mobilité employeur, la démarche dans cette action vise à impulser la mise en place de plan de mobilité scolaire, outil de programmation permettant d'identifier les actions pertinentes pour encourager les déplacements domicile-école à pied, à vélo ou en transport collectif.

La CADEMA pourra sensibiliser les établissements scolaires d'enseignement primaires (dans un premier temps) à l'écomobilité scolaire (réunion d'information et de sensibilisation, diffusion d'un appel à manifestation d'intérêt, etc.). Les bénéfices mis en avant pour aller vers un projet d'écomobilité seront puisés dans l'assiduité scolaire, « l'autonomie de enfants ». La CADEMA, en fonction des retours des établissements et du niveau d'adhésion de ceux-ci à la thématique, pourra proposer des outils pour expérimenter des solutions de mobilité pour les trajets domicile-école.

Les actions les plus communes, dans le cadre d'écomobilité scolaire, sont la mise en place de pédibus ou encore de vélo-bus si le contexte territorial s'y prête.

Mesure 2 : Proposer des stages d'éducation aux mobilités actives et citoyennes

Au-delà des démarches complètes de plan de mobilité d'établissement scolaire, des actions ponctuelles pourront être proposées aux établissements. Elles visent à rendre les enfants autonomes dans leur déplacement et à assurer des trajets domicile-école sécurisés. Ces actions porteront donc sur l'éducation routière et la mobilité scolaire à pied et à vélo prioritairement.

Plusieurs mesures éducatives peuvent être sélectionnées :

- Programme « savoir rouler à Vélo », nécessitant au préalable la formation de prestataires (vélocistes sur le territoire de la CADEMA)
- L'apprentissage des règles de sécurité routière

Elles passeront par un module inscrit dans le programme éducatif. Elles peuvent aussi se formaliser dans l'organisation d'un événement en participant à la semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège.



C. TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mesure 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Maitrise d'ouvrage

Mesures	Portage	
	Maitre d'ouvrage	Partenaire
Mesure 1	CADEMA	Etablissements d'enseignement secondaire, ADEME
Mesure 2	CADEMA	Etablissements d'enseignement secondaire, ADEME

D. EVALUATION

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

E. INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

Mesures	Moyens
Mesure 1	Réunions d'information, outils (Malette PMES)
Mesure 2	Formations

Résultats

Mesures	Moyens
Mesure 1	Nombre d'établissements ayant engagés d'écomobilité scolaire
Mesure 2	Nombre d'enfants ayant été formés

MODALITE DE SUIVI DU VOLET MOBILITE DU PLUIHM

1. RAPPEL REGLEMENTAIRE SUR LE SUIVI ET L'EVALUATION

Le suivi

Si le suivi n'est pas obligatoire d'après la loi, il est fortement recommandé puisqu'il permet une vision de la bonne application des actions prévues et des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre. Il facilitera donc l'évaluation quinquennale qui, elle, est obligatoire. Afin de réaliser un suivi optimal, la CADEMA s'appuiera sur des instances techniques (comités techniques) ainsi que sur des groupes de travail dont certains ont été sollicités lors des ateliers durant la phase de construction du volet M du PLUIHM.

L'évaluation

L'évaluation du PDM sera mise en place par la CADEMA. En effet, l'article L1214-8 du Code des Transports stipule que le Plan de Mobilité doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans. Cette évaluation peut aboutir, le cas échéant, à une révision afin, par exemple, de rendre le PDM conforme aux lois récentes ou de le mettre en adéquation avec les évolutions du contexte local. L'intérêt de l'évaluation est également l'occasion de remobiliser les différents acteurs du territoire œuvrant pour la mobilité, de consulter à nouveau la population afin de faire le point sur l'impact du PDM acté cinq ans auparavant, et de relancer la dynamique en faveur d'une mobilité durable et profitable à tous.

2. LE DISPOSITIF DE SUIVI RECOMMANDE

Une organisation du suivi avec des rendez-vous réguliers

Dès l'adoption du PDM, la CADEMA aura en charge la mise en place de la structure partenariale et pluridisciplinaire chargée du suivi, qui portera notamment sur :

- La vérification de la mise en œuvre des actions prévues par le PDM.
- L'évaluation de la pertinence de ces actions par rapport aux objectifs identifiés, en examinant si le plan d'actions défini par le PDM permet d'atteindre ces objectifs.

Mis en place lors de l'élaboration du PDM, le comité de pilotage qui associe, autour de la CADEMA, les communes du ressort territorial et les autres AOM sera la principale instance chargée du suivi du PDU : le comité des décideurs.

Complémentaire à cette instance, il est proposé de faire du comité des partenaires, instance devant être mise en place par la CADEMA depuis la loi LOM, le groupe de « suivi partenarial » dont le rôle sera de préciser les actions et de se concerter sur leur réalisation. En fonction des besoins (travaux sur l'intermodalité par exemple), la CADEMA pourra ajouter des membres pour prendre en compte d'éventuels nouveaux acteurs de la mobilité, ou améliorer leur représentativité.

Une présentation des éléments de suivi sera organisée chaque année et permettra à la CADEMA et à ses partenaires d'ajuster et d'apprécier la mise en œuvre des actions.

Des données sur la mobilité

Un observatoire des déplacements, rassemblant les données sur la mobilité et sur la sécurité routière sur le territoire du PDM permettra de disposer des éléments concernant le suivi et l'évaluation du PDM.

L'observatoire s'appuiera sur les indicateurs du plan d'action et du rapport environnemental.

La CADEMA pourra se baser sur ses données propres (fréquentation du réseau de transport et des autres services de mobilité, comptages routiers réguliers, usages du stationnement ...) et pourra chercher à acquérir de nouvelles données, issues d'analyses « Big Data » (par exemple données de localisation anonyme des smartphones, issu du site internet ou de l'application de localisation des bus/ cars ...) ou d'enquêtes ménages, y compris celles qui pourraient être lancées par d'autres partenaires, en vue de l'évaluation à mi-parcours. Un des objectifs importants, entre autres pour faciliter l'évaluation environnementale, est de bénéficier d'une évaluation de l'évolution des kilomètres parcourus par mode, au-delà du nombre de voyages.

Un rapport annuel sur le suivi des actions du PDM et les évolutions de la mobilité

Le tableau de bord du suivi des actions du PDM et celui du suivi de la mobilité seront réalisés par la CADEMA. Ils feront l'objet d'un rapport annuel examiné par le groupe de « suivi partenarial ».

L'évaluation à mi-parcours

La CADEMA a également pour mission de faire à mi-parcours, soit 5 années après son adoption, une évaluation des actions du PDU.

Cette évaluation comprendra :

- Le tableau de bord du suivi des actions du PDM,
- Le tableau de bord de la mobilité, avec, en particulier des données sur la mobilité mises à jour citées plus haut,
- L'évaluation environnementale à partir de ces données de mobilité, en se basant sur une relation de proximité avec Hawa Mayotte en tant qu'observatoire de la qualité de l'air à Mayotte.

Cette évaluation à mi-parcours pourra être l'occasion de modifier les actions restant à mettre en œuvre et de les réorienter si nécessaire.

Elle sera également l'occasion de réaliser un zoom particulier concernant les impacts environnementaux à mi-parcours.