« BARGER » DANS LA CAPITALE

Si les échanges sont actifs à Mayotte entre Petite-Terre et Grande-Terre, ils sont rendus plus compliqués par l'étendue lagonaire, d'un kilomètre environ, qui les sépare. Un système de transport urbain par bateau, appelé « barge », a été mis en place en 1977. Il utilise des navires polyvalents, effectuant la traversée en un quart d'heure et pouvant accueillir une douzaine de véhicules et 500 passagers (fig. 1). En 1999, il a transporté plus de 2 millions de passagers.

La vie quotidienne de l'agglomération et de ses habitants est rythmée par les barges, au point que le substantif s'est fait verbe. Ce sont les navetteurs qui « bargent » le plus, surtout des Petits-Terriens, car leur île s'est progressivement transformée en banlieue résidentielle de Mamoudzou. Près de 500 adolescents se rendent au lycée de Mamoudzou et dans les établissements techniques de Grande-Terre, un flux scolaire qui s'est inversé, car longtemps le seul établissement secondaire était à Petite-Terre. De la sorte, les barges de 6 à 7 heures au départ de Dzaoudzi et de 16 à 18 heures au départ de Mamoudzou sont bondées. À l'instar du dernier métro à Paris, la dernière barge, spécialement dans la nuit du samedi au dimanche, a pris un rôle majeur et symbolique : un peu avant 2 heures 30, les boîtes de nuit et les autres lieux de sortie de Mamoudzou perdent une partie de leur clientèle, contrainte de rentrer à Petite-Terre.

1. Une « barge » à quai à Mamoudzou (cliché J.-Ch. Gay, 1997)

Qu'il s'agisse des passagers ou des marchandises, la collectivité territoriale finance une partie notable du coût de la traversée. Les piétons ne paient que 5 F (0,76 euros) l'aller-retour, les camionnettes 500 F (76 euros) et les camions 800 F (122 euros). À l'exception des produits pharmaceutiques et ultrafrais, importés par voie aérienne et donc débarqués à Petite-Terre, les marchandises arrivent par bateau au port de Longoni, à Grande-Terre. Le surcoût de la traversée par barge est répercuté sur les prix à la consommation payés par l'ensemble des Mahorais. La même péréquation est appliquée aux produits pétroliers, puisque les camions-citernes qui livrent les stations d'essence de Grande-Terre doivent emprunter des barges spéciales depuis les aires de stockage de Petite-Terre.

En plus de ces flux de surface, il existe des flux sous-marins vitaux pour Mayotte. La centrale électrique se trouvant sur Petite-Terre, à proximité du dépôt d'hydrocarbures, des câbles alimentent Grande-Terre. Inversement, depuis 1982, une canalisation fournit en eau Petite-Terre, qui a toujours souffert d'une pénurie d'eau en saison sèche en raison de son exiguïté. Depuis 1998, une usine de dessalement d'eau de mer, installée sur Petite-Terre, apporte un complément indispensable en raison de l'augmentation de la population.

Jadis synonyme de sécurité, le chenal entre Petite-Terre et Grande-Terre est devenu une contrainte quand a débuté le rééquilibrage de Mayotte en faveur de Mamoudzou. Aujourd'hui, l'obstacle n'a pas disparu, en dépit des subventions au transport versées par l'État français via la collectivité territoriale et des investissements en infrastructures, souvent financés par le Fonds européen de développement (FED). Il constitue un élément fondamental pour comprendre le fonctionnement de la principale agglomération de la nouvelle collectivité départementale. – **Jean-Christophe Gay, Olivia Och**

OCH O., (2000). *Les Effets du chenal entre Petite-Terre et Grande-Terre à Mayotte*, mémoire de maîtrise, université de la Réunion, 123 p.