

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de
l'article L 121-8

Boulevard Urbain de Mamoudzou

Dates de la concertation
Du 30 mai 2023 au 23 juillet 2023

Renée Aupetit et Daniel Guérin
garants désignés par la CNDP

Date de remise du rapport, le 25 août 2023



Table des matières

| | |
|--|----|
| Avant-propos..... | 3 |
| Synthèse | 3 |
| Les enseignements clés de la concertation..... | 3 |
| Les principales demandes de précisions et recommandations des garants..... | 4 |
| Introduction | 6 |
| Le projet du Boulevard Urbain de Mamoudzou (BUM), Mayotte | 6 |
| Responsable du projet et décideurs impliqués..... | 6 |
| Les objectifs du projet | 7 |
| Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat | 7 |
| Coût..... | 7 |
| Calendrier du projet et de la mise en service envisagée..... | 8 |
| Carte du projet source : dossier concertation..... | 8 |
| Contexte du projet et enjeux..... | 9 |
| Schéma décisionnel..... | 10 |
| La saisine de la CNDP | 11 |
| Garantir le droit à l'information et à la participation | 11 |
| Le rôle des garants..... | 11 |
| Le travail préparatoire des garants..... | 12 |
| Les résultats de l'étude de contexte | 12 |
| L'élaboration du dispositif de concertation: périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation..... | 13 |
| Les modalités du dispositif de concertation..... | 14 |
| Avis sur le déroulement de la concertation..... | 15 |
| Le droit à l'information a-t-il été effectif ? | 16 |
| Le droit à la participation a-t-il été effectif ? | 16 |
| Synthèse des arguments exprimés..... | 17 |
| Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation | 19 |
| Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant) | 28 |
| Demande de précisions et recommandations au responsable du projet | 28 |
| Précisions à apporter de la part du responsable du projet..... | 29 |
| Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public à la suite de cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique..... | 29 |
| Liste des annexes | 30 |

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il a été remis à la Commission Nationale du Débat Public le 28 août 2023 qui le publiera sur son site internet et le transmettra au maître d'ouvrage.

Il est communiqué par les garants dans sa version finale, sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) [Page d'accueil - Département de Mayotte - BUM](#).

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (art. R.121-24 CE).

Synthèse

Pour faciliter la compréhension des conclusions de cette première concertation préalable réalisée par le conseil départemental de Mayotte, il vous est proposé quelques lignes de synthèse.

Les enseignements clés de la concertation

La concertation qui s'est tenue du 9 mai au 23 juillet 2023 sur le Boulevard Urbain de Mamoudzou a permis d'informer un grand nombre d'usagers des routes et de recueillir leurs avis par différents canaux oraux et écrits, par le biais du numérique ou lors de réunions publiques et ateliers. La participation a été plus faible que celle attendue par les organisateurs, cette déception doit être mise en regard du climat social très tendu qui règne à Mayotte.

Cette première démarche de consultation citoyenne, organisée par le conseil départemental, a été largement appréciée avec parfois un espoir de voir se pérenniser une telle mobilisation pour ce projet de Boulevard Urbain. Elle permettait au public de s'exprimer sur le choix des deux fuseaux proposés pour la construction du boulevard et sur l'opportunité de cette nouvelle infrastructure. L'opportunité n'a pas été contestée, considérant que le boulevard est indispensable dans le contexte de congestion routière et de l'évolution attendue de la circulation automobile.

La réalisation du boulevard est attendue pour de multiples raisons : réduction des embouteillages, contribution au développement urbain maîtrisé, préservation des paysages, raccordement des réseaux secondaires, transport en commun et transport scolaire.

Le public reconnaît, au futur boulevard, de nombreuses qualités : de niveau français sinon européen, rapide avec très peu de virages et des équipements, sécurisé et apte à accueillir demain un tramway et les modes de déplacement doux. Cette nouvelle voie de circulation devrait répondre à de nombreux enjeux : environnementaux, économiques, sociaux et

patrimoniaux ou encore d'autres enjeux liés au foncier, à l'aménagement du territoire et à la construction de logements...

Toutefois, certains s'interrogent sur le coût du projet et sur son financement, sur les aménagements et ouvrages d'art, la capacité de l'ouvrage et ses usages ainsi que sur l'aptitude de la Maîtrise d'Ouvrage à conduire ce projet.

Quelques avis négatifs sont émis à cause du coût du projet ou de la solution choisie par le Département pour résoudre les problèmes de circulation. Certains pensent que le chantier va aggraver les problèmes de circulation durant la longue durée des travaux. Une frange des participants dénonce un projet qui ne permettra pas de sortir du « tout voiture ».

La question du choix du tracé voit des citoyens partagés, pour les mêmes raisons liées à l'environnement, entre le tracé plus urbain et le tracé des crêtes. La solution réside peut-être dans une solution mixte s'appuyant sur les nombreux croisements de fuseaux.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et/ou recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points inscrits dans le tableau ci-après.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. « Est-ce que nous avons assez de matériaux à Mayotte pour construire ce boulevard urbain ? »

2. « En termes d'impact sur l'emploi, une étude a-t-elle été faite ? »

3 - Comment allez-vous traiter l'habitat informel concerné par le projet ?

4 - Quelle organisation de l'équipe du Conseil Départemental pour un projet de cette ampleur

5 - Est-ce que quelqu'un sans expérience et sans diplôme peut participer au projet et quelles seront donc les « clauses locales » d'emplois ?

6 - Passage du boulevard : vous allez faire des réunions pour définir les endroits sur chaque commune ?

7 - Quel aménagement sera mis en place sur ces cours d'eau, notamment sur la Gouloué qui va vers la mangrove...

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s

1 - Organiser une restitution publique de la concertation - bilan des garants et rapport de réponse du conseil départemental

2 - Mise en place d'un comité de suivi du projet avec des citoyens

3 - L'Education Nationale doit être sensibilisée et sollicitée en amont pour permettre des rencontres avec le public jeune

4 - Mise en place d'un comité de suivi du projet avec des citoyens

5 - Communiquer sur le choix du tracé retenu

6 - Jouer la transparence sur les acquisitions foncières utiles au projet, la maîtrise du foncier est essentielle pour le projet et l'extension urbaine.

Introduction

Le projet du Boulevard Urbain de Mamoudzou (BUM), Mayotte

Mayotte est la plus ancienne des quatre grandes îles de l'archipel des Comores. Elle est située à 8000 km de la métropole, dans le canal du Mozambique et de l'océan Indien. Mayotte est devenue le 101ème département français depuis 2011. D'une superficie de 374 km², sa population est estimée à 288 926 habitants en 2021, avec une croissance démographique en forte augmentation (3,38% par an).

Cette île se caractérise par :

- un taux de pauvreté et un taux de chômage sans commune mesure avec le territoire métropolitain (35% non compris les personnes non recensées ou en situation irrégulière) ;
- un retard important en termes d'aménagement et d'équipements, de réseaux VRD (voiries et réseaux divers : AEP, assainissement, électricité...).
- La ressource en eau est extrêmement sensible sur le territoire de Mamoudzou, des coupures d'eau sont à relever quotidiennement ;
- Un faible taux de logements sociaux... et très peu de constructions nouvelles ;
- Une forte insalubrité due aux nombreuses poches de logements très précaires (habitat spontané « bangas » réalisés en bois sous tôle que l'état souhaite éradiquer : opération wuambushu ;
- Une insécurité grandissante (cf. Le rapport du Sénat en date du 28/10/2021 et les nombreux délits, ou agressions...).

Le projet de réaliser un boulevard urbain à Mamoudzou a été étudié depuis une quarantaine d'années, plusieurs scénarios ont été proposés mais n'ont pas abouti. La concertation engagée correspond à la solution approuvée par les diverses instances locales.

La population directement concernée par la réalisation du BUM est d'environ 71500 habitants.

Responsable du projet et décideurs impliqués

Le responsable du projet est le Conseil Départemental de Mayotte dont l'objectif est de faciliter les déplacements et combiner les modes de transport sur le territoire autour de Mamoudzou. Cette réalisation est au cœur du projet pour Mayotte 2021-2028. Il est inscrit dans le Plan Global des Transports et des Déplacements de Mayotte.

Ce projet avait été initialement porté par la DEAL qui, du fait du transfert des compétences de l'État, ne peut plus intervenir en direct. Elle a demandé au conseil départemental, qui exerce également les attributions d'un conseil régional, de reprendre ce dossier s'agissant d'une compétence qui lui revient.

C'est donc une première opération de construction d'un axe routier pour la collectivité qui lui permet de préfigurer la création d'un service des routes.

Sur demande de la garante au conseil départemental, deux personnes ont été affectées à la mise en œuvre de la concertation préalable pour aider le chef de projet.

Les objectifs du projet

Selon le porteur de projet, les objectifs fixés sont de :

- vérifier que le BUM est une réponse adaptée aux enjeux de mobilité à Mamoudzou;
- Déterminer le meilleur itinéraire pour le BUM ;
- Identifier les futurs usages du boulevard ;
- Raccorder le BUM aux routes existantes (quartiers situés en limites du futur boulevard) ;
- Prendre en compte les enjeux locaux dans la réalisation du projet ;
- Offrir une alternative à l'axe structurant du littoral (route nationale) ;
- Repenser le développement urbain ;
- Faire une place pour les piétons et les vélos

Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat

Les caractéristiques du projet sont :

- Construction d'un boulevard de 2x2 voies d'une longueur entre 8 et 11 km, sur les hauteurs de Mamoudzou, à l'ouest, dont 2x1 voies réservées pour les bus ;
- La vitesse y sera limitée à 50 km/h ;
- Développement des voies secondaires pour relier le boulevard au réseau de rues déjà existant au niveau des quartiers Le BUM pourrait compter 8 à 10 raccordements au réseau secondaire ;
- Réalisation de 26 ouvrages d'art : ponts, tunnels, pour traverser les ravines et rivières.

Il a été proposé à la concertation le choix entre deux fuseaux de tracé de 300 mètres dans lesquels le boulevard urbain, d'environ 25 mètres de large, sera positionné. Les tracés proposent un itinéraire soit par les crêtes, soit en limite la zone urbaine.

Coût

En première analyse, le montant du projet a été estimé à 970 M€. Le conseil départemental sollicitera les financements de l'Etat et de l'Europe.

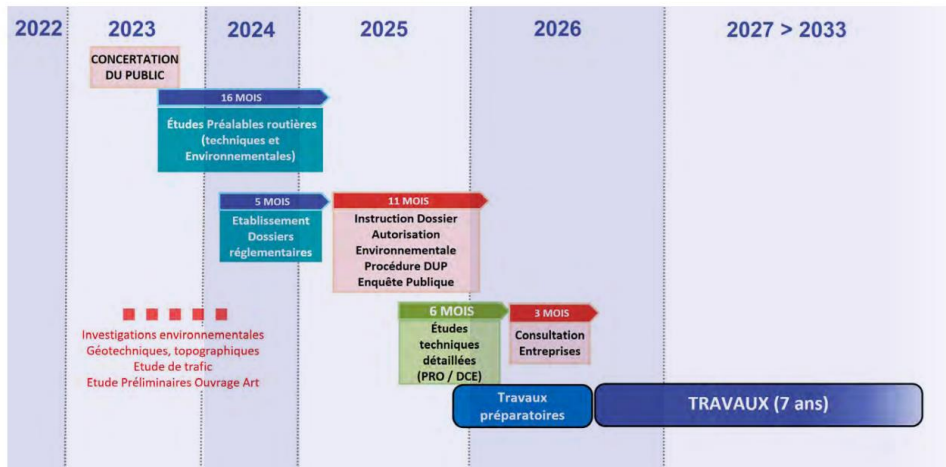
Selon l'itinéraire choisi l'estimation financière pourrait être de :

- 1 028 M€ dont 533 M€ pour les ouvrages d'art pour l'itinéraire urbain
- 888 M€ dont 382 M€ pour les ouvrages d'art pour l'itinéraire des crêtes.

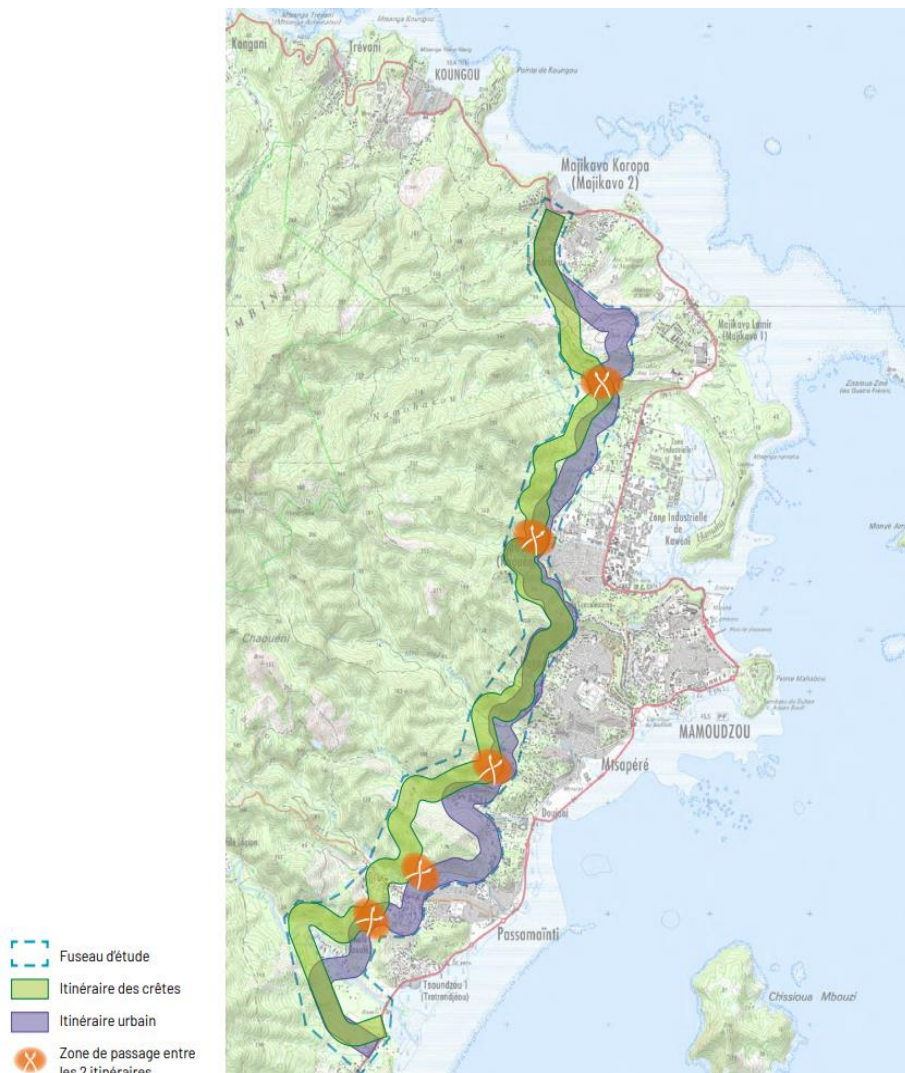
Ces montants seront affinés dans le cadre des études complémentaires qui seront réalisées si la décision du conseil départemental est de poursuivre le projet qu'il est tenu d'annoncer dans sa réponse au bilan des garants.

Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.

Un peu moins de 10 ans, de la concertation aux premières mises en service



Carte du projet source : dossier concertation



Contexte du projet et enjeux

En raison de la croissance de la population, du développement de l'urbanisation de Mamoudzou, de l'évolution du nombre de véhicules sur les routes, les difficultés de déplacement sont devenues importantes en particulier sur la RN aux entrées et sorties de la ville. L'évolution du territoire de Mayotte, la croissance démographique et l'augmentation du nombre de voitures vont accentuer les difficultés actuelles de la circulation. Pour anticiper ce phénomène, le maître d'ouvrage souhaite intervenir rapidement sans attendre un « coma circulatoire ».

Embouteillages quotidiens pour entrer dans Mamoudzou



source : dossier concertation

L'étude d'opportunité a démontré que le foncier concerné par le projet BUM appartient à diverses propriétés publiques et/ou organismes publics : l'Etat, le conseil départemental, la commune... à des propriétaires privés... Un point de vigilance devra être apporté sur ces parcelles privées dont la plupart sont clairement identifiées et répertoriées. Cependant certaines d'entre elles peuvent poser des problèmes, en particulier celles concernant les indivisions (décès du propriétaire, succession non réglée et par conséquent aucun signataire autorisé) ou alors la propriété appartient à une structure morale qui n'existe plus administrativement (statut inexistant ou alors statut existant).

L'enjeu foncier est important et nécessite de mettre en œuvre des procédures d'acquisition foncière. Compte tenu du contexte actuel de pression foncière, le MOA devra définir les outils urbanistiques et les mettre en œuvre le plus rapidement possible dans le but de « figer » le foncier (déclaration d'utilité publique lors de l'enquête publique). Le foncier nécessaire à la réalisation du projet englobera l'itinéraire principal du BUM ainsi que les liaisons de raccordement routières au tissu urbain.

L'enjeu de l'urbanisation est également important pour le projet compte tenu des besoins en logement et du développement de l'habitat spontané. En à peine plus de trente ans, l'habitat et la construction à Mayotte se sont radicalement transformés. Villes, villages et paysages ont pris un nouveau visage. En vingt ans, le parc de logements ainsi que la population ont doublé. L'étalement urbain de l'agglomération débordera sur la zone de projet.

La maîtrise de l'expansion urbaine en corrélation avec la maîtrise du foncier est un enjeu très important pour le projet du BUM. Ce projet va permettre d'urbaniser une partie des terrains situés en limite de son tracé, côté mer. Il apparaît comme prioritaire de mettre en place rapidement des outils urbanistiques pour figer le foncier ainsi que des outils pour surveiller / maîtriser l'étalement des habitats informels.

Le projet BUM s'établira également dans des zones présentant des enjeux agricoles. Un des enjeux du projet sera de préserver les espaces agricoles et de limiter les impacts sur les exploitations et les agriculteurs en activité (effets de coupure et d'enclavement des exploitations...).

Le Boulevard Urbain de Mamoudzou pourrait passer dans les collines en hauteur.



Source : dossier concertation

Schéma décisionnel

Suite à la concertation, les garants rendent leur rapport dans le délai d'un mois et le transmettent au maître d'ouvrage. Celui-ci fera une réponse dans le délai d'un mois pour annoncer s'il continue le projet et avec quelle prise en compte des arguments énoncés par le public.

A l'issue de cette période, le projet fera l'objet d'études complémentaires de faisabilité, de l'élaboration du dossier d'évaluation environnementale indispensable à l'enquête publique ainsi que les dossiers de déclaration d'utilité publique (DUP).

La saisine de la CNDP

Par décision lors de la séance plénière du 2 février 2022 la CNDP, selon la catégorie 1-a « Création ou élargissement d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées » de l'article R.121- 2 du Code l'environnement, porté par le Conseil départemental de Mayotte, a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121.8. Elle a désigné Madame Aupetit comme garante de la concertation. Par décision de la CNDP, en date du 5 Avril 2023, Daniel Guérin est désigné garant de la concertation préalable sur ce projet, en binôme avec Mme Renée AUPETIT.

Garantir le droit à l'information et à la participation

La CNDP garantit à « Toute personne le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle des garants

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans cette concertation, la CNDP a confié aux garants une mission :

- de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 CE en application

de la Constitution. Elle a donné aussi la responsabilité de garantir ces droits en son nom ;

- de clarification publique de ce qu'il attend de la concertation, puis à lui faire entendre la nécessité de mettre au débat tant l'opportunité du projet que ses alternatives ;
- de faire prendre en compte les impacts environnementaux prévisibles en milieu ultra-sensible (risque sismique, glissements de terrains, inondations dues aux mauvaises canalisations, espèces rares, espaces boisés classés, etc.) ; les impacts environnementaux et socioéconomiques de l'import des matières premières nécessaires à la réalisation des ouvrages d'art ;
- d'appui auprès du Conseil Départemental pour qu'il fasse preuve de la plus grande inclusion des différents publics ;
- d'émettre des prescriptions opérationnelles au Conseil Départemental pour veiller à une articulation intelligente de la concertation qui va s'ouvrir avec les concertations en cours sur les projets de rénovation urbaine dans le cadre du Nouveau Programme National en cours (NPNRU).

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation post concertation préalable est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Le travail préparatoire des garants

Le travail préparatoire de la concertation s'inscrit dans une demande forte du Conseil Départemental d'accompagnement et une volonté de réussir la concertation. Les garants ont pu apporter leurs conseils et leurs préconisations ont été largement acceptées.

Ce travail s'est fait en deux temps puisque la concertation a été retardée, d'un an environ, par suite des difficultés rencontrées sur la constitution du dossier de concertation. La reprise s'est faite fin 2022 avec un autre bureau d'étude en communication.

Les résultats de l'étude de contexte

Les résultats de l'étude de contexte ont démontré que le réseau routier est particulièrement en mauvais état et inadapté aux transports en commun et aux circulations douces. Il a été noté une intensification des déplacements domicile/travail en voiture particulière depuis 2017 « on estime que 18 900 personnes utilisent leur véhicule pour aller au travail, dont 9000 se rendent à Mamoudzou (Source Insee, 2017) ».

Le territoire du projet se situe sur le territoire de la commune de Mamoudzou, plutôt sur les mi-pentes Il relie les communes de Koungou au nord et Passamainty au sud. Il est concerné par différents enjeux liés :

- à l'environnement ;
- à l'urbanisation en pleine expansion, compte tenu des énormes besoins en logements et au rattrapage en équipements publics (éducation, sports...) ;
- à la réalisation des voies et réseaux divers pour à la fois mettre à niveau le territoire et décongestionner les voies de circulation, complètement saturées ;

- à la desserte de sept établissements scolaires.

Le périmètre de la concertation est étendu depuis l'entrée nord de Mamoudzou, Majicavo, jusqu'à Passamainty au sud. Le projet se situera en limite de quelques zones d'habitation qui ne bénéficient pas de desserte de voirie et de réseaux.

De part et d'autre du périmètre du projet, deux opérations de renouvellement urbain sont en cours et les relations entre équipes de chefs de projets montrent une bonne collaboration. Des échanges ont été organisés avec les citoyens directement concernés.

Le boulevard desservira 7 établissements scolaires et permettra aux écoliers de se déplacer en transport scolaire, de bénéficier de trottoirs, de limiter les accidents avec les piétons.

Selon le choix du tracé qui sera retenu, le boulevard pourra traverser soit des zones rurales, soit des zones en limite de l'urbanisation, notamment la zone commerciale de Kawéni. Des approches avec les commerçants ont été entreprises, évitant ainsi d'éventuels conflits relatifs à la circulation des camions de marchandises.

Compte tenu des difficultés de circulation à Mamoudzou notamment aux heures de travail, la réalisation du boulevard urbain est très attendue de la population active.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les modalités de la concertation ont été élaborées en collaboration avec le responsable du projet. S'agissant d'une première expérience de concertation, les conseils et les propositions des garants ont été largement acceptés par le conseil départemental.

De nombreux échanges à l'oral ou à l'écrit ont eu lieu, à la fois avec le responsable du projet et avec l'AMO visant à finaliser le dossier de concertation, à orienter les modalités vers la participation de la population. C'est ainsi que les textes ont été traduits en langue locale (Shimaoré) pour une meilleure compréhension du public ne pratiquant pas la langue française. Ce fut le cas également pour les interventions dans les médias (TV, radios...).

Nous avons proposé l'ouverture d'une page Facebook qui n'était pas prévue mais acceptée malgré les appréhensions de dérives potentielles. En effet, les usagers de cette application à Mayotte ont parfois tenu des propos inadaptés en nombre, sans lien avec les annonces faites par les annonceurs.

Le site internet nous a été soumis avant son ouverture et nous avons pu émettre des propositions d'amélioration, notamment sur l'accès à toute l'information relative au projet (anciennes et dernières études).

Nous avons proposé que le calendrier du projet soit facilement lisible pour le public et non présenté en symboles.

Nous avons invité le responsable de projet à organiser des émissions ciblées sur le projet et à réagir de façon transparente aux questions posées, ce qui a été fait. C'est ainsi que l'intervention à la chaîne Kwezi TV a permis d'entrer dans le détail du projet et d'avoir une version en Shimaoré. Les garants ont été invités à s'exprimer sur cette chaîne.

Notre demande d'aller vers les populations en situation de mal logement a reçu un avis favorable en organisant avec les chefs de projet ANRU une rencontre avec les habitants.

Le principe d'organiser des ateliers en direction de professionnels a été repris et au-delà avec des parties prenantes, des acteurs de la sécurité.

Nos recommandations et conseils ont été appréciés et nous avons été remerciés pour notre collaboration.

Les modalités du dispositif de concertation

Le dispositif de concertation et les modalités mises en œuvre :

- 1 conférence de presse le 31 mai précédée d'un communiqué de presse et accompagnée de la remise d'un dossier de presse en français entrecoupé de résumés en Shimaore.
- Des panneaux d'affichage 4X3 sur le réseau urbain et interurbain,
- 2 spots radio différents en français et 2 en Shimaore diffusés 5 fois par jour pendant 3 semaines sur TV Kwezi,
- 5 émissions de télé/radio en direct sur TV Kwezi, 1 émission télé en direct sur Mayotte Première pour le lancement de la concertation avec les garants
- 1 numéro hors-série de "Rissala" revue destinée aux 3000 agents du Département en juillet,
- 1 réunion publique à Koungou (10 participants) , 5 réunions publiques (15 participants chacune) au Comité du Tourisme de Mamoudzou accompagnées de distribution de flyers ;
- 1 réunion à la communauté de communes Nord - 10 participants comme à la réunion à la CADEMA (communauté de communauté d'agglomération de Dombéni et de Mamoudzou) ;
- Plusieurs distributions de flyers à la Maison de projet ANRU à Kaweni, dans une grande surface du Nord et une grande surface du Sud ;
- 1 réunion avec les agents du Département sur la mobilité (seulement 30 participants malgré les invitations faites auprès de l'ensemble du personnel) ;
- 5 réunions avec des professionnels (5 participants environ à chacune) : CEREMA, ETPC Colas, Mayotte Nature Environnement, acteurs de la sécurité, Chambre de commerce et de l'Industrie et
- 2 réunions entreprise BUGNA, 1 au Parc Agricole de Kaweni,
- 1 atelier thématique environnement (28 participants) et 1 avec les acteurs de l'économie (7) ;
- 1 atelier d'urbanisme à Koungou (4) et 1 à Mamoudzou (6).





LE SITE INTERNET WWW.BUM.FR

- Le site Internet « WWW.mayotte-bum.fr ». Le dossier de concertation était téléchargeable sur le site. Le public pouvait également le consulter à la permanence du projet et au siège des collectivités : conseil départemental, CADEMA, communauté de communes du Nord de Mayotte, mairie de Mamoudzou, mairie de Koungou. Ce site a connu :
 - 5266 connexions pour une durée totale de 741 H 34 min 27 s
 - 532 documents ont été téléchargés.

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

L'avis des garants sur le déroulé de la concertation est globalement positif compte tenu d'une expérience inédite pour le conseil départemental qui avait une vraie volonté de réussir cet exercice.

Le droit à l'information a bien été respecté, toute l'information a été mise à disposition sur le site internet, les documents d'information ont été largement distribués. Le maître d'ouvrage a pu, lors des différentes rencontres, apporter à l'oral de nombreux éléments d'informations au-delà des attentes qui auraient pu s'exprimer.

La CNDP est très attachée à l'aspect délibératif dans une concertation. Il est important que les échanges entre les parties respectent le principe d'équité. Une amélioration, laissant plus de place à l'expression de la population, aux questions posées, doit être examinée. De même, les réponses doivent être synthétiques, donc il convient de limiter le temps de réponse du maître d'ouvrage.

Tous les publics n'ont pas forcément été représentés, en particulier les jeunes qui n'ont pas été touchés. Il aurait été intéressant de mobiliser les instances comme les missions locales, le RSMA, les associations sportives...

La communication avec les médias a été bien faite, c'est ainsi que les émissions TV, la presse et les radios ont relayé les événements de la concertation.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le public a pu accéder à l'ensemble des informations mises à disposition sur le site internet. Au-delà du dossier de concertation, les informations fournies étaient claires et complètes à la fois sur le projet et les impacts environnementaux, socio-économiques.

L'option zéro a été évoquée mais dans le contexte de congestion de la circulation, elle perdait son sens. Le choix de tracés, proposé dans la concertation, soit dans les hauts de la ville, soit en limite d'urbanisation, invitait la population à émettre un avis concret sur le projet. Le maître d'ouvrage devra rendre réponse en expliquant son choix.

Les choix des supports d'information a pris en compte la compréhension de la population mahoraise qui pratique plus l'oralité que l'écrit : les émissions télé dans les deux langues étaient tout à fait dans la culture locale.

Le dossier de concertation a été publié dès l'ouverture du site internet. Des plaquettes recto/verso résumant le projet, avec son plan, ont été distribuées lors des réunions publiques et des ateliers.

Au regard du droit à l'information, nous considérons que celle-ci était claire et complète, suffisamment diffusée auprès de la population et accessible.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Toutes les modalités mises en œuvre permettaient le droit à la participation. Une forte mobilisation du maître d'ouvrage pour communiquer et solliciter le public a été faite.

Toutefois, il y a lieu de préciser que Mayotte est globalement en situation de défiance pour ces projets coûteux. Le contexte de pauvreté, les conditions d'insalubrité, l'absence de réseaux et les coupures d'eau régulières renforce le questionnement sur l'opportunité du projet.

Dans ces conditions de climat social tendu dû à l'opération "wambushu" de lutte contre l'immigration clandestine et l'habitat illégal, les priorités diffèrent selon là où l'on se place. Les préoccupations des plus pauvres sont éloignées de ce type de projet (le mal logement, les coupures d'eau, les raccordements au réseau électricité, absence de réseau d'assainissement des eaux usées, etc...).

Avec le climat d'insécurité, toutes les conditions n'ont pas forcément été réunies pour faire participer les habitants à ce futur projet, y compris le public de jeunes cible des agressions. Quelques semaines avant le démarrage de la concertation, un incendie criminel a détruit un lieu prévu pour des réunions publiques.

La faible participation du public en présentiel peut se justifier par cette insécurité permanente malgré le déploiement des compagnies de CRS. Dans ces conditions, le travail de proximité n'était pas à la hauteur des enjeux de la participation des habitants. Finalement, les interventions sur le site internet ont connu plus de succès.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

200 participant.e.s aux rencontres

5266 connexions au site internet

4 cahiers d'acteurs

Synthèse des arguments exprimés

De nombreux arguments ont été exprimés par les participants au cours de la concertation préalable lors des réunions publiques ou autres contributions déposées sur le site internet. Nous les avons repris ci-dessous en les classant par thème.

1. Une concertation bien venue

Plusieurs participants ont exprimé leur satisfaction par rapport à la mise en place de ce dispositif qu'ils disent « nouveau ». Certains ont souligné la nécessité d'une implication citoyenne qui soit renforcée après la concertation. Toutefois, quelques manques ont été relevés en matière de support d'information. On s'interroge sur la suite de la procédure, les prochaines échéances, la date du choix définitif et on émet des recommandations pour renforcer le rôle des citoyens dans ce projet.

2. Un projet plébiscité et attendu

De nombreux participants rappellent les difficultés du contexte local. Les simples automobilistes mais aussi, les acteurs économiques disent être impactés par les problèmes de circulation quotidiens et espèrent des améliorations apportées par le BUM. Ils soulignent l'opportunité de ce projet qui leur paraît exemplaire à plus d'un point. Il y a même des volontés de le rallonger de chaque côté (nord et sud).

3. Des attentes diverses

Au-delà de son effet attendu sur la réduction des embouteillages, les participants attendent du BUM qu'il participe au développement urbain avec un beau paysage à la fin des travaux ; qu'il soit au standard français sinon européen, rapide avec très peu de virages et avec des équipements ; qu'il soit sécurisé et que son dimensionnement et son équipement permettent de faire un tramway demain et qu'il facilite les modes de déplacement doux.

4. Des interrogations

Le public s'interroge sur le calcul du coût du projet et son financement, sur les aménagements, la capacité de l'ouvrage et ses usages. Quelques questionnements portent aussi sur la capacité de la Maîtrise d'Ouvrage à conduire ce projet avec une équipe réduite et sans AMO.

5. Des oppositions

Quelques participants expriment un avis négatif sur ce projet à cause de son coût ou de la solution choisie par le Département pour résoudre les problèmes de circulation. Certains pensent que le chantier va aggraver les problèmes de circulation durant les longs travaux. Une frange des participants dénonce un projet qui ne permet pas de sortir du « tout voiture ».

6. Un projet aux multiples enjeux

- **Des enjeux environnementaux :** La DEAL souhaite le respect des procédures réglementaires. Les spécialistes de l'environnement demandent que ce chantier prenne en compte la fragilité des espaces naturels sensibles avec les mesures ERC et la préservation des ressources en eau.
- **Des enjeux économiques :** Un chantier d'une telle envergure pourrait « booster » durablement l'économie locale, tout d'abord via le secteur du BTP et du génie civil local avec quelques précautions sur la préparation des marchés publics.
- **Des enjeux sociaux et patrimoniaux :** C'est une opportunité unique pour les entreprises, pôle emploi, et les organismes de former des jeunes aux métiers utiles à ce chantier et de valoriser les compétences mahoraises, où qu'elles soient actuellement. Le tracé qui sera retenu permettra de mettre en valeur le patrimoine à vocation touristique.
- **Des enjeux liés au foncier et à l'habitat :** Des risques sont évoqués par rapport aux éventuelles destructions d'habitat et à l'apparition d'habitat informel le long du tracé. En même temps, ce boulevard peut libérer du foncier pour les entreprises, le commerce ou le logement.
- **Des enjeux d'aménagement du territoire :** Il y a nécessité à développer une vision globale du territoire en coordonnant les dispositifs, projets et interventions au-delà de la thématique des transports.

7. Le choix du tracé

Il n'est pas facile de se prononcer pour tel ou tel itinéraire quand on ne maîtrise pas la lecture des cartes, toutefois, la majorité des participants émet un avis argumenté souvent de façon similaire autour des causes environnementales. Celles-ci sont, paradoxalement, défendues par les partisans des deux tracés.. Certains trouvent que les croisements des deux itinéraires permettent de ne pas trancher définitivement.

- ***Pour le tracé des crêtes***

Les partisans de ce tracé veulent éloigner de leur lieu de travail ou d'habitation la circulation et ses nuisances. Ils pensent aussi que le BUM contiendra l'urbanisation dans des limites raisonnables :

- ***Pour le tracé « urbain »***

Les partisans de ce tracé ont, paradoxalement, des motivations très environnementalistes avec un souci d'éviter la déforestation, la dégradation d'une réserve naturelle, le mitage des terres agricoles et l'artificialisation des sols. Ils sont aussi soucieux du développement des mobilités douces qui sera plus efficace proche des zones habitées.

- **Pour un mixage des deux tracés**

Les avantages respectifs des deux itinéraires peuvent se cumuler grâce aux croisements de fuseaux envisagés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

1. Une concertation bien venue

Plusieurs participants ont exprimé leur satisfaction par rapport à la mise en place de ce dispositif qu'ils disent « nouveau » :

« Les choses vont se faire après avoir consulté les gens. C'est la première fois que l'on entend ce genre de propos. »

« La concertation, c'est tout nouveau pour nous, ça n'a jamais existé, c'est la première fois. »

« Le but, c'est que la population soit informée et qu'on ne nous dise pas dans quelques années « on ne savait pas, on est surpris ». »

Certains ont souligné la nécessité d'une implication citoyenne qui soit renforcée après la concertation :

« J'aimerais bien que les choses avancent. C'est pour cela qu'on se déplace. Il fut un temps, on ne se déplaçait pas du tout parce qu'on a vu des mauvaises pratiques. »

« Si la population n'a pas donné d'avis pendant la concertation, ce sont les services urbanistes qui vont commander. Et si on n'a pas d'avis dans un autre sens, on va prendre les seuls qui sont favorables. »

« Ce qui est dommage, c'est qu'il aurait fallu que beaucoup de ceux qui ont des parcelles viennent, mais malheureusement, ils ne viennent pas. »

« Quelles sont les certitudes de la bonne constitution de l'équipe de Maîtrise d'Ouvrage en termes de compétences techniques et de moralité. Pourra-t-on contrôler celle-ci, par une commission indépendante civile, par exemple ? »

Quelques manques ont été relevés en matière de supports d'information :

« Il aurait été intéressant d'avoir le tracé en 3D pour avoir une visualisation plus ou moins concrète. »

« Est-il possible d'accéder à des éléments techniques permettant de justifier les choix faits ? »

On s'interroge sur la suite de la procédure, les prochaines échéances, la date du choix définitif et on émet des recommandations pour renforcer le rôle des citoyens dans ce projet :

« Les gens qui sont venus aux réunions doivent avoir un retour de ce qu'ils ont dit. Lors du premier PLU à Mayotte, on a eu ces réunions, mais jamais un retour et à la fin, on a découvert ce qui se passait en enquête publique, c'était trop tard. On était devant le fait accompli. »

« D'ici le choix définitif du tracé, vous aurez vu les 600 à 800 personnes et vous allez faire des réunions pour définir les endroits sur chaque commune ? »

« Il ne faut pas donner trop de crédit aux gros propriétaires fonciers par rapport aux petits. »

2. Un projet plébiscité et attendu

De nombreux participants soulignent l'opportunité de ce projet qui leur paraît exemplaire à plus d'un point :

« Ce projet de BUM est essentiel pour Mayotte. Tous les Mahorais y sont favorables. C'est le meilleur projet qu'on ait eu sur ce territoire depuis de nombreuses années. »

« Il est primordial pour le développement socio-économique mais aussi pour la santé physique et mentale de la population active. »

« Il faut des voies alternatives pour les transports scolaires, pour récupérer les établissements scolaires de la zone puisqu'ils sont tous sur l'arrière des villages. Les bus vont pouvoir rouler. »

« Peu importe le tracé exact, il est important de réaliser ce projet dans les meilleurs délais possibles pour faire avancer ce territoire. »

« Qu'il serve d'exemple, toutes les zones d'habitations de Mayotte doivent être contournées »

Il y a même des volontés de le rallonger :

« Nous déplaçons le problème vers les 2 extrémités, à savoir Koungou et Tsoundzou 2. Un complément de cette route est nécessaire en reliant le nord et sud par une voie rapide. »

« Il faut faire ce boulevard depuis Longoni jusqu'à Hamouro. »

Ils rappellent les difficultés du contexte local :

« Depuis plusieurs années, Mayotte est confronté à des embouteillages monstres, particulièrement dans le secteur du grand Mamoudzou. En effet, il n'y a que 2 routes principales qui rentrent sur Mamoudzou (la RN1 et la RN2). Il n'existe pas d'interconnexion entre les villages. Les automobilistes qui viennent de Tsoundzou en direction de Majicavo sont confrontés à des embouteillages ou sont obligés de passer à Combani puis Dzoumogné. Pareil pour ceux qui viennent de Majicavo en direction de Tsararano. »

Les simples automobilistes mais aussi, les acteurs économiques disent être impactés par les problèmes de circulation quotidiens et espèrent des améliorations apportées par le BUM :

« C'est un bon projet pour le développement de Mayotte. Il va faciliter les déplacements et fluidifier la circulation des véhicules légers, des transports en communs et des poids lourds. Nous n'aurons plus besoin de mettre 2 heures pour venir travailler... »

3. Des attentes diverses

Au-delà de son effet attendu sur la réduction des embouteillages, les participants attendent du BUM :

« Qu'il participe au développement urbain avec un beau paysage à la fin des travaux. »

« Qu'il soit au standard français sinon européen, rapide (plusieurs voies) et avec des équipements comme des sanitaires. »

« Qu'il soit protégé de toute intrusion pour éviter les éventuels casseurs, coupeurs de routes, et animaux »

« Qu'il comporte très peu de virages et que la vitesse ne soit pas limitée à 50 km/h. »

« Que son dimensionnement et son équipement propose une voie sécurisée non surélevée pour les vélos, trottinettes, piétons et transports en commun... »

« Qu'il laisse la ville s'épanouir au maximum pour qu'on puisse continuer à faire des logements et des aménagements structurants pour la commune, des écoles, des logements sociaux, des complexes sportifs... »

Certains proposent de le réserver exclusivement aux véhicules :

« Il doit permettre aux usagers de rouler sans encombre, et doit être interdit aux piétons. »

4. Des interrogations

Elles portent sur le calcul du coût du projet et son financement, sur les aménagements, la capacité de l'ouvrage et ses usages :

« Avez-vous un plan B si l'État se désengage du projet ? »

« L'Union européenne financera-t-elle les travaux ? »

« L'engagement de l'Etat et de l'Europe sont-ils actés et dans quels documents ?

« Celui de l'Europe doit être dans la programmation 2021-2027 pour Mayotte et celui de l'Etat dans la Loi de Finances »

« Si les missions géotechniques ne sont pas finies, comment avez-vous pu faire le budget ? »

« Est-ce le projet qui fait l'enveloppe ou l'enveloppe qui fait le projet ? »

« Est-ce qu'il y aura des feux, des ronds-points, des radars ? »

« Cette vitesse à 50 km/h pourra-t-elle être réévaluée ? Sur le territoire, l'ensemble des routes sont étalonnées à 50, mais les gens roulent au-delà. »

« La limitation de vitesse à 50 km/h et l'absence de créneaux de dépassement ne vont-ils pas favoriser les bouchons sur les montées et les interconnexions ? »

« Pourquoi ne pas faire une deux fois deux voies pour les automobilistes en plus de la voie de bus et de l'espace de mobilité douce (piéton et vélo) ? »

« Pourquoi limiter les charges sur la route à 26 tonnes ? »

Quelques questionnements portent aussi sur la capacité de la Maîtrise d'Ouvrage à conduire ce projet :

« Est-ce que l'équipe de Maîtrise d'Ouvrage est suffisamment structurée avec des AMO pour suivre tous les aspects : technique, financier, environnemental, sociétal... ? »

5. Des oppositions

Quelques participants expriment un avis négatif sur ce projet à cause de son coût ou du parti pris par le Département pour résoudre les problèmes de circulation :

« On fait le mauvais investissement. Mayotte est ceinturée par une route côtière. Prendre en compte des dynamiques de déplacements entre zones pour éviter Mamoudzou conviendrait le mieux. Le choix d'un BUM va renforcer la concentration des activités dans Mamoudzou et sa périphérie. »

« Engager un milliard d'euros pour 11 km de route est un non-sens. Il faut plutôt élargir les voies actuelles en créant des petites bretelles... »

« Nous avons davantage besoin d'une route express qui contourne rapidement Mamoudzou. Le tracé actuel possède trop de sorties et d'entrées et risque rapidement d'être engorgé »

« Il faut faire cette route en bord de mer »

Certains pensent que le chantier va aggraver les problèmes de circulation durant les longs travaux :

« Pendant la phase de construction, il est assuré qu'il y aura des embouteillages pour tout le monde ? »

« Ça va amener du trafic supplémentaire sur la route nationale. On ne pourra plus travailler. »

Une frange des participants dénonce un projet qui ne permet pas de sortir du « tout voiture » :

« A chaque fois qu'on construit des infrastructures de circulation, ça crée un appel d'air pour le développement de la circulation. Donc, si je ne nie pas l'intérêt d'un boulevard urbain, il faut le conjuguer avec une stratégie pour sortir du tout voiture. »

« Il y a deux pistes. Le transport maritime pour les poids lourds qui passent tous actuellement par le rondpoint de la barge et les transports doux... »

6. Un projet aux multiples enjeux

● Des enjeux environnementaux

La DEAL souhaite le respect des procédures réglementaires :

« L'autorisation environnementale du projet et l'évaluation environnementale du projet ne se gèrent pas dans le cadre de la concertation publique, mais avec les institutions, dont la DEAL. »

Les spécialistes de l'environnement demandent que ce chantier prenne en compte la fragilité des espaces naturels sensibles avec les mesures ERC et la préservation des ressources en eau :

« Le boulevard urbain va passer sur 4 rivières stratégiques et sur une aire d'alimentation de captage. Quel aménagement sera mis en place sur ces cours d'eau, notamment sur la Gouloué qui va vers la mangrove... »

« Il y a aussi la gestion des eaux pluviales. Il y aura du ruissellement. Comment sera faite la gestion d'eaux pluviales sur le boulevard ? »

« Il faut appliquer les mesures ERC (éviter, réduire, compenser). »

« On peut tout à fait avoir des ouvrages d'art qui soient le plus végétalisés, qui soient en cohérence avec la nature. »

« C'est plus agréable, et on sera en milieu complètement naturel. Rien qu'un simple alignement d'arbres, ça fait complètement la différence. »

« Les déblais/remblais font des dégâts sur nos écosystèmes, rivières, mangroves. Les entreprises doivent prendre en compte l'impact et la compensation. »

« Il ne faut pas d'évacuation du chantier vers un milieu naturel. Si on sort du chantier c'est parce qu'on part en décharge ou en carrière... »

« Aujourd'hui les sites ISDI (Installation de Stockage de Déchets Inertes) à Mayotte sont presque full : comment trouver des terrains pour de futurs sites pour le stockage de toutes ces terres ? »

« Il faut réfléchir à la revalorisation des déchets inertes du BTP pour réduire notre bilan carbone et aussi à la mutualisation de toutes les ressources. »

« La question de la ressource en eau est stratégique. »

● Des enjeux économiques

Un chantier d'une telle envergure pourrait « booster » durablement l'économie locale, tout d'abord via le secteur du BTP et du génie civil local avec quelques précautions sur la préparation des marchés publics:

« Ces gros chantiers Outre-mer sont une manne pour les majors qui arrivent avec leur main d'œuvre. »

« Un bon allotissement du chantier permettra à tous (bureaux d'étude, génie civil...) de répondre correctement et de montrer sa capacité dans ses métiers respectifs. »

« Il y a pour 5 à 7 ans de travaux mais c'est la première pierre à l'édifice qui apportera du travail pour 20 ans sur Mayotte. »

« Il faut éviter que les gens achètent des camions et se retrouvent saisis à la fin du chantier. »

« Le problème c'est le délai de paiement. Est-ce qu'il y aura un pour respecter les 30 jours ? »

« Cette nouvelle voie facilitera l'accès à un centre commercial. Ce sont les petits commerçants des centres villes qui vont disparaître. On doit y réfléchir. »

« La filière brique de terre est en train de se relancer. Il serait intéressant de contacter cette filière, dans un but d'économie, puisque ça pourrait abonder le budget, puisque les matériaux sont en manque pour cette filière-là. »

« De toute façon, ce sont des éléments qu'il faudra mettre après dans les clauses techniques particulières dans le choix des sociétés ? »

« Est-ce que nous avons assez de matériaux à Mayotte pour construire ce boulevard urbain ? »

« Est-ce que nos carrières vont être capables de nous fournir tout ce dont on a besoin ? »

« Le BUM peut constituer un atout pour le Parc Agricole de Kaweni, projet porté par la Ville de Mamoudzou si un certain nombre de contraintes sont levées avant la phase travaux. »

● **Des enjeux sociaux et patrimoniaux**

« Il y a de très belles compétences mahoraises qui s'expriment aujourd'hui en dehors de Mayotte. Et il faut absolument qu'on arrive à ramener ici ces compétences mahoraises pour le développement de Mayotte. »

« Les entreprises peuvent attirer ces compétences, les former, les faire gravir dans la hiérarchie de l'entreprise. »

« C'est la croix et la bannière pour qualifier nos jeunes et moins jeunes collaborateurs dans nos entreprises, les garder, les faire monter en compétences. Parce qu'on n'a pas à Mayotte un volume d'activités régulier. Des collaborateurs qui sont formés depuis de nombreux mois ou de nombreuses années dans nos entreprises décident de quitter l'entreprise ou de quitter carrément Mayotte. »

« Il faut travailler avec Pôle Emploi là-dessus. »

« En termes d'impact sur l'emploi, il y a une étude qui a été faite ? »

« À Mayotte, il existe 2 à 3 cursus qui peuvent amener les jeunes à participer au projet. Un BTS « économie de la construction », une formation à la CNAM et une formation à Dombéni. »

“C'est presque un chantier école avec 5 à 7000 emplois pendant la durée des travaux”

“Compte tenu du taux de violence qui existe à Mayotte, ne pourrait-on pas forcer les gens qui caillassent à travailler sur la construction du boulevard ? »

« Est-ce que quelqu'un sans expérience et sans diplôme peut participer au projet ? »

« Il est impératif d'identifier tous les atouts touristiques et les éléments composant le patrimoine de Mayotte qui se trouvent sur le trajet afin de les valoriser. »

“Cela permettra aux usagers de trouver des lieux de repos et des circuits de balade. Le projet doit être un moyen de pouvoir développer des activités économiques importantes, notamment touristiques.”

● Des enjeux liés au foncier et à l'habitat

« D'après ce que j'ai vu sur le schéma, le boulevard sera large. Il faudra donc détruire beaucoup d'habitations » Je ne pense pas que les habitants accepteront que l'on détruise les maisons. »

« Ce projet ne doit pas servir d'opportunité au mitage de cette zone par une urbanisation sauvage. Des règles d'urbanisme strictes doivent être rendues opposables aux tiers.”

« L'itinéraire des crêtes et un peu les milieux urbains risquent de devenir des quartiers d'habitat informel. Comment ces sujets seront traités dans ce projet ? »

« En termes de dédommagement, j'imagine que c'est au niveau des domaines ? »

« J'ai appris, récemment, que le boulevard va passer sur le terrain de mon père, je suis là pour suivre le débat et comprendre ce qui va se passer. »

« Ces différents tracés peuvent libérer du foncier, à mettre à disposition non seulement peut-être de la route, mais également du logement à côté, mais également de l'installation d'entreprises pour que nous ne soyons pas simplement concentrés sur Mamoudzou ou à traverser Mamoudzou. »

● Des enjeux d'aménagement du territoire

« Juste pour savoir si tout est lié dans une réflexion globale du territoire ? »

« Pour nos entreprises, c'est intéressant de savoir vers quoi les collectivités et l'Etat orientent le développement de Mayotte. Au-delà du plan global de transport, on peut comprendre le schéma d'aménagement régional pour les années à venir. »

“La ville de Koungou porte à connaissance du Conseil Départemental, l'ensemble des projets qu'elle porte et engage sur le périmètre visé pour l'implantation de cette nouvelle voirie, dans le cadre de la concertation publique (cf.annexes A1 et A2 du cahier d'acteur). De grands projets structurants engagés par la ville et soutenus par l'Etat

impactent le tracé du BUM. Une coordination entre ces projets est nécessaire afin de permettre la structuration urbaine à long terme du territoire.”

“Il faut se concerter avec les opérations d'aménagement dans le cadre global du renouvellement urbain du quartier de Kaweni pour bien positionner les espaces et équipements connexes (terre-plein central, piste cyclable, arrêts de bus, espaces verts...) pour gagner de l'espace.”

“Il faut créer une déviation intelligente, lieu de passage, d'interconnexions, mais aussi un support de développement futur. D'ici 30 ans ce boulevard sera situé au centre d'une très grande agglomération, il faut dès maintenant prévoir le développement futur de Mamoudzou.”

« Ce boulevard ne doit pas être vu comme une coupure à l'urbanisation mais plutôt comme une liaison structurante sur plusieurs dimensions : longitudinale, boulevard des crêtes, et transversale : liaisons secondaires entre la ville et le boulevard, qui elles aussi vont devenir support d'un autre développement. Bref, nous n'installons pas un simple boulevard mais un axe structurant support de mutations et de nouvelles stratégies urbaines et sociales. »

« À partir du moment où on met une route, il se crée des actions autour de cette route. Des gens vont s'installer, puis des commerces, des maisons, des immeubles. Un lieu-dit va devenir un petit village qui va devenir un bourg. C'est dans l'ordre des choses. »

« Ce boulevard ne doit pas être vu comme une coupure à l'urbanisation mais plutôt comme une liaison structurante sur plusieurs dimensions : longitudinale, boulevard

7. Le choix du tracé

Le public indique qu'il n'est pas facile de se prononcer pour tel ou tel itinéraire quand on ne maîtrise pas la lecture des cartes :

“ À partir du moment où nous n'y comprenons rien, donner un choix c'est comme demander à un aveugle de choisir entre un objet bleu ou rouge”.

Toutefois, la majorité des participants émet un avis argumenté souvent de façon similaire autour des causes environnementales, alors même que leur choix est différent. Certains trouvent que les croisements des deux itinéraires permettent de ne pas trancher définitivement.

Pour le tracé des crêtes

Les partisans de ce tracé veulent éloigner de leur lieu de travail ou d'habitation la circulation et ses nuisances en termes de santé, de pollution. Ils pensent aussi que le BUM contiendra l'urbanisation dans des limites raisonnables :

« En tant qu'enseignante au collège de Passamainty, je suis contre l'itinéraire urbain qui ferait passer le boulevard sous les fenêtres du collège. Nous travaillons portes et fenêtres ouvertes pour lutter contre la chaleur, car il n'y a pas de climatisation. Le bruit de la circulation, les gaz d'échappement rendraient nos conditions d'exercice encore plus difficiles »

« Mon avis en tant qu'habitant de Mayotte, de Mamoudzou et en tant qu'urbaniste et architecte, c'est qu'il faut limiter le plus en amont, le plus loin possible de la ville l'urbanisation, parce que passer de l'autre côté du BUM, pour moi, ça serait une hérésie, parce qu'on créerait des villages de l'autre côté. »

« Je choisis plutôt le tracé des crêtes, parce qu'on aura moins de démolitions et en termes de coût c'est plus intéressant. »

« L'itinéraire des crêtes semble un peu meilleur : on impacte moins les parcelles privées, il y a moins de maisons construites sur ce tracé-là par rapport à l'autre, il y a aussi un peu moins d'ouvrage d'art, donc on peut essayer de minimiser le budget.

Pour le tracé « urbain » des avis partagés

Les partisans de ce tracé ont, paradoxalement, des motivations très environnementalistes avec un souci d'éviter la déforestation, la dégradation d'une réserve naturelle, le mitage des terres agricoles et l'artificialisation des sols. Ils sont aussi soucieux du développement des mobilités douces qui sera plus effective proche des zones habitées :

« L'itinéraire A est préférable car plus urbain donc directement utilisable en "mobilités douces". Les piétons, cyclistes et utilisateurs de bus doivent avoir un accès rapide au BUM. L'itinéraire B n'est favorable que pour les voitures. »

« Ce boulevard urbain passe au sud de la réserve naturelle de Majimbini. Le mettre en haut favorisera la pénétration dans la réserve forestière. Donc, ce boulevard urbain limité à 50 km/h, doit être le plus urbain possible, pour limiter les risques de déforestation. »

« Plus on s'éloigne, plus on augmente la surface à urbaniser, plus on réduit la surface agricole et la surface naturelle, avec le risque de se retrouver avec un mitage qui va se déplacer. »

« Une loi de 2021 vise 0 % d'artificialisation des sols à l'horizon 2050. Donc moins on tapera dans l'espace naturel et mieux ce sera. Et si on doit taper dans l'espace naturel, il faut qu'on puisse dans l'espace urbain, retrouver l'équivalent en espaces naturels (jardin public par ex. »

« Le faisceau le plus bas est le moins impactant en termes d'emprise foncière. »

Pour un mixage des deux tracés

Les avantages respectifs des deux itinéraires peuvent se cumuler grâce aux croisements de fuseaux envisagés :

« On a 5 endroits différents sur lesquels les fuseaux se croisent. Il n'y a aucune nécessité que le boulevard urbain soit intégralement sur le fuseau vert ou uniquement le fuseau violet. »

« Le fait de réfléchir en tronçons permet de permuter les tracés (entre A et B, et de multiplier les possibilités. A chaque intersection indiquée, nous pouvons décider du

meilleur tracé, qui pour moi est de permettre le développement urbain, l'extension des villages, et de pouvoir répondre aux besoins en logements et équipements structurants »

« Ce n'est pas mal de switcher entre le A et le B au niveau des carrefours. En termes d'urbanisme, c'est de pouvoir désenclaver les quartiers et de permettre l'évolution des villages. On sait qu'une liaison est en train de se faire entre Koungou et les Hauts vallons. On a des projets de logements dont le territoire a besoin. Le tracé « A » coupe l'urbanisation qui se fait naturellement sur cette zone. »

Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)

Le projet n'a pas évolué durant la phase de concertation. En revanche, le maître d'ouvrage devra à l'issue des études complémentaires annoncer quel sera le tracé du boulevard urbain.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Le responsable du projet doit prendre la décision de poursuivre, modifier, suspendre ou abandonner son projet. S'il le poursuit, il doit indiquer de quelle façon et sur quels points il est modifié.

Pour les procédures L 121-8 et suite à la publication des enseignements que le Maître d'Ouvrage (MO) tire de la participation, la CNDP émettra un avis sur la complétude de cette réponse publiée par le porteur de projet.

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garants le responsable du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Un certain nombre de questions posées mérite des précisions. Elles ont été listées dans le tableau en annexe. Nous invitons le maître d'ouvrage à apporter des réponses.

En termes de recommandation pour le futur, nous invitons l'animateur d'une réunion publique à :

- laisser plus de place à la prise de parole et au questionnement du public ;

- apporter des réponses courtes aux questions posées ;
- éviter d'exposer un point de vue personnel.

La concertation préalable du BUM est une étape qui sera suivie d'études complémentaires pour finaliser le projet, notamment dans ses aspects techniques et dans l'estimation financière. Nous attirons le maître d'ouvrage sur les délais de préparation de l'évaluation environnementale nécessaire au dossier d'enquête publique, ainsi que les dossiers de déclaration d'utilité publique indispensables à la maîtrise du foncier.

Les garants souhaitent qu'une concertation continue puisse être envisagée par la CNDP à la fois pour suivre le projet et son évolution, et poursuivre l'accompagnement de l'équipe de projet sur la partie communication et participation des citoyens.

Nous conseillons vivement au conseil départemental de conforter l'équipe de projet (le chargé de mission, son adjoint et l'assistante), actuellement en contrat à durée déterminée ou en détachement.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Il conviendrait que le maître d'ouvrage apporte des précisions sur les procédures relatives à la maîtrise du foncier (Déclaration d'Utilité Publique). Il serait souhaitable que les acquisitions des parcelles utiles au projet soient identifiées assez rapidement (dès que le tracé définitif sera fixé) avec une prise de contact des propriétaires.

Afin d'harmoniser les trajets du futur transport public et la circulation du boulevard urbain, il serait souhaitable que des rencontres entre responsables puissent avoir lieu pour anticiper la complémentarité des modes de circulation.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public à la suite de cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

1. Nous recommandons fortement au maître d'ouvrage de faire un événement grand public lors de sa réponse au présent bilan dans lequel il pourra expliquer son choix :
 - de poursuivre ou non le projet ;
 - d'annoncer le choix du tracé retenu (passage par les crêtes ou par les bas) ;
 - les futures étapes du projet ;
 - le calendrier et la date du démarrage des travaux.
2. Nous invitons le maître d'ouvrage à constituer un comité de citoyens qui pourrait faire le suivi du projet et poursuivre ainsi l'information du public notamment sur les points restés en suspens (sollicitation du financement du projet et l'annonce de l'acceptation ou non des financeurs).
3. Il nous semble important que le maître d'ouvrage puisse être transparent sur les acquisitions foncières indispensables à la réalisation du BUM.

Liste des annexes

- Annexe 1 - lettre de mission des garants
- Annexe 2 – tableau des recommandations et questions restées sans réponse
- Etc.

Lettre de mission des garants

Annexe 2 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

| Demande de précisions et/ ou recommandations | Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA | Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA | Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA |
|--|--|---|--|
| Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse | | | |
| <i>1 - « Est-ce que nous avons assez de matériaux à Mayotte pour construire ce boulevard urbain ?</i> | | | |
| <i>2 - « En termes d'impact sur l'emploi, une étude a-t-elle été faite ? »</i> | | | |
| <i>3 - Comment allez-vous traiter l'habitat informel concerné par le projet ?</i> | | | |
| <i>4 - Quelle organisation de l'équipe du Conseil Départemental pour un projet de cette ampleur</i> | | | |
| <i>5 - Est-ce que quelqu'un sans expérience et sans diplôme peut participer au projet et quelles seront donc les « clauses locales » d'emplois ?</i> | | | |
| <i>6 - Passage du boulevard : vous allez faire des réunions pour définir les endroits sur chaque commune ?</i> | | | |
| <i>7 - Quel aménagement sera mis en place sur ces cours d'eau, notamment sur la Gouloué qui va vers la mangrove...</i> | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s | | | |
| <i>1. Organiser une restitution publique de la concertation - bilan des garants et rapport de réponse du conseil départemental</i> | | | |
| <i>2. Mise en place d'un comité de suivi du projet avec des citoyens</i> | | | |
| <i>3. Communiquer sur le choix du tracé retenu</i> | | | |
| <i>4. Jouer la transparence sur les acquisitions foncières utiles au projet, la maîtrise foncière est essentielle pour le projet et l'extension urbaine.</i> | | | |
| | | | |

