



Boulevard Urbain
Mamoudzou



CONCERTATION PUBLIQUE

BOULEVARD URBAIN DE MAMOUDZOU

03 MAI – 03 JUILLET 2023

MEMOIRE EN REPONSE AU BILAN DES GARANTS

Avant-propos du maître d'ouvrage

La concertation préalable conduite en lien avec la Commission Nationale du Débat Public a fait l'objet d'une saisine du maître d'ouvrage début 2022. Cette démarche d'information et de participation du public s'inscrit, pour le Conseil départemental de Mayotte, dans une volonté dépassant les seuls enjeux réglementaires de conduire une concertation préalable.

Le Conseil départemental de Mayotte s'attache à travailler en continu avec tous les acteurs du territoire afin de le développer. Il s'agissait donc d'une procédure qui renforçait et faisait écho à une volonté d'information et d'échanges.

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.

La concertation préalable s'est tenue du 9 mai au 23 juillet 2023 sur le Boulevard Urbain de Mamoudzou. Elle 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.

Ainsi depuis la nomination des garants en février 2021, jusqu'à la validation du dispositif de concertation, de nombreuses réunions de travail ont permis de co-construire les outils de communication (dossier de concertation, plaquette pédagogique, site internet de la concertation...) mais également toutes les modalités du dispositif de concertation.

Le Conseil départemental se réjouit d'avoir instauré une première procédure de ce type pour l'ensemble du territoire au regard des enjeux et ce, même si 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.

Ce mémoire en réponse au bilan des garants vient clore une première étape importante de la vie du projet. Mais il ouvre aussi une nouvelle phase d'information et d'écoute au travers des actions qui seront pérennisées au cours des prochains mois mais également de la procédure d'enquête publique qui sera une nouvelle occasion pour le territoire de s'exprimer sur le projet.

1-Réponses aux demandes de précisions et/ou recommandations des garants

Pour répondre aux interrogations ayant émergées lors de la concertation publique concernant le Boulevard Urbain de Mamoudzou, le Maître d’Ouvrage propose ici des éléments de rappel, d’information et de précision en réponse aux différents enjeux et sujets évoqués dans le bilan des garants.

1.1-Les impacts environnementaux et la question des ressources

La question de l’impact du chantier sur les cours d’eau et sur leur arrivée dans la mangrove est légitime et il importe de savoir « **Quel aménagement sera mis en place sur les cours d’eau, notamment sur la Gouloué qui va vers la mangrove ?** ». Le Maître d’Ouvrage, soucieux de ne pas dégrader les ressources de Mayotte fera réaliser une étude spécifique pour chaque traversée de cours d’eau après validation du tracé définitif. En tout état de cause, il n’y aura pas d’appuis d’ouvrage d’art dans les lits de cours d’eau. Le franchissement devra se faire avec des appuis sur chaque rive. Tous ces points font partie du dossier de demande d’autorisation environnementale qui est en cours d’échange avec les services de l’Etat.

Par ailleurs, envisager un chantier d’une telle envergure oblige à se questionner sur l’approvisionnement en matériaux, notamment sur la capacité d’autosuffisance de Mayotte en la matière. En résumé, « **Est-ce que nous avons assez de matériaux à Mayotte pour construire ce boulevard urbain ?** ». Cette question est reliée à la démarche que mènent actuellement l’Etat et ses services pour établir un schéma directeur des carrières. Pour sa part, le Maître d’Ouvrage apportera une attention toute particulière à la réutilisation des déblais en remblais afin de limiter les apports extérieurs. Ainsi, un concasseur sera installé sur site pour transformer les roches qui seront extraites. Une étude spécifique sur le traitement des sols en place sera réalisée afin de limiter les emplois de carrière en effectuant un traitement physique des sols en place en vue d’une réutilisation.

1.2-Les conséquences économiques

La réalisation d’infrastructures importantes provoque des retombées évidentes - à l’exemple des récents chantiers de routes (NRL et tamarins) à La Réunion - sur le plan économique et social, que ce soit en matière d’activités pour les entreprises locales, d’emplois pour les locaux voire même de formations pour les jeunes. Alors à la question « **En termes d’impact sur l’emploi, une étude a-t-elle été faite ?** », le Maître d’Ouvrage répond qu’il a déjà anticipé en faisant réaliser une étude socio-économique pour le lancement des DUP. D’ailleurs, le Conseil

départemental insère, systématiquement, dans ses marchés de travaux des clauses sociales en partenariat avec le CRESS local depuis plusieurs années.

Il se préoccupe de la part des chantiers qui pourra profiter à la Main d'œuvre locale qui est majoritairement peu qualifiée.

Alors, **« Est-ce que quelqu'un sans expérience et sans diplôme peut participer au projet et quelles seront donc les clauses locales d'emplois ? »**. Sur de tels chantiers, la gamme d'emplois possibles va de l'ouvrier non qualifié à l'ingénieur expérimenté. Il est donc tout à fait possible d'employer de nombreuses personnes sans qualification particulière et sans diplôme. Mais également des conducteurs poids lourds, d'engins ou spécialisés.

Des contacts ont d'ores et déjà été engagés avec Pôle emploi (France Travail), l'éducation nationale et le RSMA qui, tous, peuvent fournir ou former des personnes pour participer aux chantiers.

1.3- L'occupation foncière

La construction de ce boulevard nécessite une importante emprise au sol. Par conséquent, la maîtrise du foncier est essentielle pour le projet et l'extension urbaine. A Mayotte encore plus qu'ailleurs, le foncier fait l'objet d'occupations illégales qui posent problème. Se pose la question **« du traitement de l'habitat informel concerné par le projet ? »**.

Le Maître d'Ouvrage fera procéder à une enquête publique et 11 DUP seront réalisées (1 par tronçon de travaux). En cas de besoin, des procédures « Loi ELAN » seront mises en œuvre.

Il s'engage par ailleurs à **« jouer la transparence sur les acquisitions foncières utiles au projet »**. Ainsi, après définition et validation du tracé définitif et du faisceau nécessaire, chaque personne concernée sera contactée individuellement afin de négocier des accords amiables avant le résultat de la DUP. A ce stade, aucune option d'acquisition foncière n'est fermée par le Conseil départemental (achat, échange, ...).

1.4- Les moyens humains du Maître d'Ouvrage

On est en droit de se poser la question de **« l'organisation de l'équipe du Conseil Départemental pour un projet de cette ampleur ? »**.

En fonction des différentes phases d'études à réaliser, l'équipe du Conseil départemental sur ce projet, varie. La base de l'équipe reste composée du responsable de projet, d'un spécialiste environnement et d'une chargée de communication mais ils sont renforcés en cas de besoin

par une responsable foncier et urbanisme, un référent financier et un référent juridique pour préparer les DUP à venir. De plus, en fonction des situations et des besoins, le Maître d’Ouvrage pourra recourir à des prestations externes de courte durée.

1.5 - La décision, la communication et la participation citoyenne

Après une phase de concertation publique qui a montré la volonté unanime de voir ce projet de BUM se réaliser mais sans véritablement donner de choix majoritaire pour l’un ou l’autre tracé, il est important de ne pas décider de façon unilatérale des zones qui seront concernées par le passage du boulevard. Le Maître d’Ouvrage décide de « **faire des réunions pour définir les endroits sur chaque commune** ». Des réunions de présentation seront réalisées dans chacune des deux mairies en partenariat avec les services urbanismes. Elles seront programmées par quartier (11 tronçons) après validation du tracé par le Comité de Pilotage (COFIL).

L’Education Nationale sera sensibilisée et sollicitée en amont pour permettre « **une information du public jeune scolarisé** ». Les contacts engagés en ce sens, n’ont pas permis à ce jour de déboucher sur un rendez-vous formel. La Jeunesse non scolarisée sera plus difficile à mobiliser.

Ensuite le Conseil Départemental devra « **Communiquer sur le choix du tracé retenu** ». Aussi, à l’issue du comité de pilotage décisionnaire, une conférence de presse sera organisée afin de communiquer sur le tracé retenu. Le site internet reste en fonctionnement et permet de répondre aux questions qui pourraient être posées.

La poursuite de l’information du public va être permanente et régulière. La presse locale doit se faire l’écho des avancées du projet. Des points réguliers (tous les deux mois environ) sont réalisés et donnent lieu à un article ou une information dans les médias locaux (cf en annexe : Mayotte Hebdo du 18/01/2024).

Pour répondre aux recommandations des garants de la CNDP quant « **aux modalités d’association du public, sur la gouvernance du projet et sur la prise en compte des avis des participants** », le Maître d’Ouvrage s’engage à :

- Organiser une restitution publique de la concertation, du bilan des garants et du rapport de réponse du conseil départemental. Entre le comité technique et le COPIL de validation du tracé, une réunion publique sera organisée en ce sens.

- Mettre en place un comité de suivi du projet avec des citoyens. Un certain nombre d'acteurs de la concertation ont été contactés afin de mettre en place un comité de suivi de l'opération (services fonciers, association environnement, entreprises). Tous ont répondu favorablement en tant que service ou entité mais à ce jour, aucune candidature individuelle ne nous est revenue favorablement. Les responsables de services seront sollicités en ce sens.

Le COPIL de validation du tracé sera également sollicité pour valider la composition du comité de suivi.

ANNEXES

UNE ÎLE EN TRAVAUX SPAR

BOULEVARD URBAIN DE MAMOUDZOU LE DÉBAT PUBLIC TERMINÉ, PLACE AU CHOIX DU TRONÇON

LE PROJET DU BOULEVARD URBAIN DE MAMOUDZOU (BUM), QUI DOIT LONGER LA COMMUNE DE MAMOUDZOU PAR L'OUEST, SUIT SON COURS. LES DÉLAIS SONT TENUS POUR LE MOMENT ET LE PLAN DE FINANCEMENT SERA BOUCLÉ DANS LE COURANT DU MOIS DE MARS 2024 (VOIR ENCADRÉ). LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE MAYOTTE, QUI EN EST LE MAÎTRE D'ŒUVRE, DOIT DÉSORMAIS METTRE SUR PIED UN GROUPE DE CONCERTATION CITOYENNE CHARGÉ DE DÉTERMINER LE MEILLEUR TRACÉ.

Les travaux de la route de contournement de Mamoudzou par les Hauts, baptisé Boulevard urbain de Mamoudzou (BUM), démarrent bien en 2025 comme initialement programmés. La Commission nationale du débat public a rendu son rapport définitif au sujet de la démarche entamée en ce sens l'année dernière. Fait rare, elle a même distribué une note positive au conseil départemental de Mayotte sur la manière dont elle a mené le débat public sur ce projet en 2022, en présentiel et en mode dématérialisé. Elle constate que ce couplage a effectivement permis de toucher un maximum de citoyens et de recueillir leurs avis. Elle se satisfait aussi des dix-huit réunions de travail organisées en direction du public, des institutionnels, des services, des opérateurs économiques et des associations du territoire, notamment celles liées au secteur agricole impactées au premier plan par ce projet.

En un mot, la Commission nationale du débat public (CNDP) reconnaît au Département de Mayotte d'avoir largement respecté ses recommandations quant à la communication grand public préalable aux futurs travaux. Un constat qui permet à l'équipe technique chargée de ce dossier d'enclencher la phase suivante : la mise en place d'un groupe de concertation citoyenne. Ce dispositif n'intégrera ni les élus, ni les autres membres du comité de pilotage. Il réunira l'équipe technique, les entreprises, les particuliers, les associations (notamment les groupements agricoles) et les usagers de la route. L'objectif recherché à travers leurs échanges, le tracé de la voie (27 mètres de large) de contournement à partir des deux fuseaux déjà définis. Il y a de fortes chances que le tronçon priorisé soit celui des crêtes de Koungou en direction de Kawéni. C'est celui qui comporte le plus de zones protégées. Selon Jean-Michel Lehuq, qui dirige l'équipe technique du conseil départemental, « le Département prévoit de se concentrer autant que possible sur les parties où il possède le plus de foncier dans le but de limiter au mieux les dépenses ». Le comité de pilotage du BUM devrait être convoqué dans le courant du mois de mars pour valider la mise en place de ce groupe de concertation citoyenne.



ÉVITER LE RAPPORT DE FORCE AVEC LES PROPRIÉTAIRES

Le département de Mayotte prévoit de lancer dans la foulée onze procédures de déclaration d'utilité publique (DUP). Jean-Michel Lahuy se veut rassurant quant au bien-fondé de cette démarche. « Il ne faut pas y entrevoir forcément une envie d'engager un rapport de force avec les propriétaires des fonciers traversés par ce projet de BUM. Le Département veut clairement privilégier une approche à l'amiable soit par l'achat de parcelles, soit en échangeant de foncier. » Il explique que l'enclenchement de ces déclarations vont permettre de lancer trois marchés publics, dont une étude de trafic destinée à estimer le report de population entre le BUM et la route nationale. Une étude de topographie et géométrie est également nécessaire pour découper et border les tronçons de foncier, le CD envisageant de contacter individuellement chaque propriétaire afin d'échanger ces parcelles par d'autres. « L'intérêt d'une telle procédure est d'éviter une perte de temps à chacune des parties. L'échange de terrains à valeur équivalente permettra à tout le monde d'y retrouver son compte en évitant la lourdeur d'une DUP », estime le responsable du projet BUM.

Un autre marché public portera sur des études et des recherches. Il est dicté par l'importance de lacunes notées en matière d'approvisionnement de certains matériaux, très chers, parce que désormais en quantité limitée sur le territoire. La construction répondant aux standards métropolitains à Mayotte, il est envisagé de transformer directement sur place des matières premières disponibles sur place. Ce sera par exemple le cas pour des murs de soutènement de petite hauteur qui pourraient être réalisés avec des briques de terre compressée (en toute sécurité) à l'aide de moules spéciaux. Ce procédé est d'un intérêt non négligeable au regard des économies qu'il va générer sur le budget global alloué à la réalisation du BUM. Celui-ci peut, d'autant plus, être reproduit sur d'autres projets départementaux grâce à la détention de la propriété intellectuelle consécutive aux études à conduire sur l'adaptabilité de la latérite mahoraise à la conception de certains matériaux. En ce qui concerne la construction d'ouvrages d'art sur le tracé du BUM, des instructions formelles sont données pour qu'un pylône ne soit pas posé dans un cours d'eau.

Mais d'abord, il faudra déterminer le tracé.



UN PLAN DE FINANCEMENT QUASI BOUCLÉ

Les services du Département de Mayotte assurent pouvoir finaliser le plan de financement du BUM dans le courant du mois de mars 2024. Les négociations financières engagées avec l'État portent sur un accord global de 299 millions d'euros, soit le déblocage de 135 millions d'euros (hors CCT), auxquels se rajouteraient 164 millions d'euros (FCTVA).

Cet accord prévoit que le CD apporte une enveloppe de 100 millions d'euros (emprunt au titre de l'année 2026). De son côté, l'Union européenne s'engage (suite à une rencontre au Sénat en décembre dernier) à débloquer 700 millions d'euros via un mécanisme de financements spéciaux (hors Feder). Ces sommes seront divisibles en sept tranches annuelles à partir de 2025.