

Boulevard Urbain  
Mamoudzou

# DOSSIER DE CONCERTATION

30 mai - 22 juillet 2023



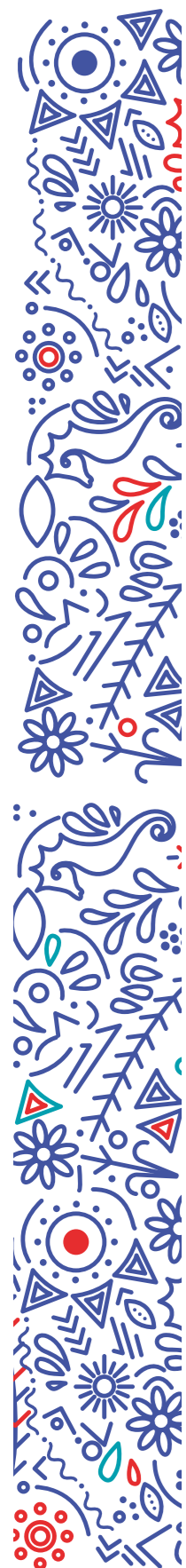




# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>4</b>	<b>1 Le contexte du projet</b>	<b>9</b>	<b>2 Comment pourrait évoluer la situation ?</b>	<b>16</b>	<b>3 Le projet de Boulevard urbain de Mamoudzou</b>	<b>21</b>	<b>4 La concertation</b>	<b>37</b>
<b>Le Boulevard Urbain de Mamoudzou en bref</b>	<b>6</b>	1.1 <u>Se déplacer à Mayotte</u>	10	2.1 <u>Des besoins de déplacements croissants</u>	17	3.1 <u>Synthèse des enjeux</u>	22	4.1 <u>Cadre de la concertation</u>	38
<b>L'histoire du projet</b>	<b>8</b>	1.2 <u>Population et urbanisation</u>	12	2.2 <u>Du nouveau pour les transports à Mayotte</u>	18	3.2 <u>Les objectifs du boulevard urbain</u>	24	4.2 <u>Je m'informe</u>	39
		1.3 <u>Economie et emploi</u>	13	2.3 <u>Et si on ne faisait pas le boulevard urbain ?</u>	20	3.3 <u>A quoi pourrait ressembler le boulevard urbain ?</u>	25	4.3 <u>Je m'exprime</u>	40
		1.4 <u>Environnement et paysagers</u>	14			3.4 <u>Comment le réaliser ?</u>	26		
		1.5 <u>Relief et risques naturels</u>	15			3.5 <u>Deux variantes d'itinéraire</u>	28		
						3.6 <u>Le détail des variantes</u>	29		
						3.7 <u>Comparaison des variantes</u>	34		
						3.8 <u>Calendrier et financement</u>	36		

# Introduction



Faciliter les déplacements et combiner les modes de transport sont deux grands objectifs au coeur de notre projet pour Mayotte (2021-2028).

Ce programme fait notamment du boulevard urbain de Mamoudzou un nouvel axe majeur, susceptible de contribuer demain, associé à d'autres mesures, à fluidifier la circulation. La concertation publique est une procédure permettant la participation du public sur des projets qui ont un impact. Ses formes sont très variées : consultation, réunions d'échange, enquête publique, débat public...

Je ne peux qu'insister auprès de vous sur l'importance s'attachant à participer à cette étape décisive, où il est possible d'influer sur le projet, de l'améliorer encore et surtout d'en faire un véritable projet partagé.

Nous nous donnons les moyens de faire de ce projet partenarial une réalité demain. Vous pouvez, par votre implication, votre participation, lui donner plus de force. Nous savons combien il est important d'aboutir à des réalisations concertés, au-delà même des procédures réglementaires. Il s'agit de lui apporter une véritable plus-value citoyenne.

Nous comptons sur vous pour apporter votre expertise d'usage à cette future infrastructure.

Participez et faites-participer en donnant votre avis.

**Ben Issa Ousseni**  
**Président du Conseil départemental**

## Pourquoi cette concertation ?

Le projet du boulevard urbain de Mamoudzou fait l'objet d'une concertation préalable qui est garantie par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), autorité indépendante, et prévue par le code de l'environnement. Le conseil départemental a saisi la CNDP en février 2022 et a nommé Madame Renée AUPETIT, garante de la concertation préalable.

L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité du projet : faut-il le faire ?
- de ses caractéristiques et de ses objectifs : comment faut-il le faire et pourquoi ?
- du contexte économique, social et environnemental : quels sont les diagnostics dans lesquels il s'inscrit et quels seront ses impacts ?
- des alternatives : faut-il faire autre chose ?
- de l'absence de projet : que se passe-t-il si le projet ne se fait pas
- de définir les modalités d'information et de participation du public.

Le rôle de la garante est de : veiller à ce que l'information du public soit complète, à la sincérité et au bon déroulé de la concertation. La concertation préalable intervient à un moment où le projet n'est pas encore complètement décidé et où plusieurs options restent ouvertes. À ce stade, le public est invité à émettre des avis, suggestions ou remarques sur le projet qui pourront aider, peser sur la décision du maître d'ouvrage. Elle se déroule en amont de l'enquête publique.

Les sujets abordés au cours de la concertation, sont : les difficultés actuelles de mobilités, les variantes d'itinéraires, les effets du projet sur les déplacements à Mayotte et sur l'environnement...



## Le dossier de concertation, c'est quoi ?

Ce document est le dossier du maître d'ouvrage (DMO). Il s'agit d'un document réglementaire contenant l'information sur le projet. Il permet au public de s'informer sur le projet de boulevard urbain de Mamoudzou à partir d'éléments objectifs. Il présente le projet dans son ensemble, en résumant les études, sans chercher à être exhaustif (ce sera le rôle du dossier d'enquête publique). Il est le support de référence de la concertation, à partir duquel chacun peut formuler ses observations et ses propositions. Il est donc la base des échanges.

Son auteur est le conseil départemental de Mayotte, maître d'ouvrage du projet. L'élaboration du dossier de concertation est suivie par la garante de la CNDP. Elle veille à sa qualité, et son accessibilité pédagogique. Le dossier aborde l'opportunité et les caractéristiques du projet, il présente deux propositions d'itinéraires dans lesquels plusieurs itinéraires seront envisageables, ainsi que les conséquences de l'absence de réalisation en matière de mobilité et de développement urbain.

Le dossier de concertation débute par une synthèse en deux pages du projet. Il décrit ensuite la concertation, le contexte du projet, les évolutions possibles et finalement les caractéristiques et l'itinéraire du BUM.

### Un document pour tous

Le dossier de concertation s'adresse à tous, pas seulement aux experts des transports. C'est un document pédagogique.

Il est aussi fait pour les habitants de Mayotte qui ne lisent pas le français. Chaque page fait l'objet d'une traduction intégrale ou résumée en shimaore : c'est le texte en bleu ou sur fond bleu.



### Des compléments en vidéos

Vous trouverez dans le document plusieurs QR Code.

Flashez-les pour retrouver les vidéos du BUM et accéder à de nouvelles informations.

Retrouvez également toutes les vidéos sur [www.bum.fr](http://www.bum.fr).



## **mwandrisso**

*Moussahilicho ya zi missafara ha zi gari titi na bolé, izo nde zi mouhima bolé zatrou za panga i maoré ya oumwaha wa alifou mbili na chirini na moja ata oumwaha alifou mbili na chirini na nané.*

*Barnamadji zizo, zitsonguecha amba mpango wa boulevard urbain ya momojou ya mouhimou soifi, mana itsoujouwa itsonguessé amba messo woho ivingué mipango zitso jawo zi sahiliché i missafara. Mouyewano nde outso tsonguéchawo wanadamou waje na zawo mafikira moni na mipango bolé nawori nde zini. Mouyewano unou outsoujouwa ouké ha namna yenji : moufano wa mahadissi, tabouhithi aou mori nde kala wa dala.*

*Mouyewano unou wa mouhimou ilé mpango unou ouké watrou piyassi.*

*Rissoumiya amba pango wa mchirikiyano unou, oujé ouké kweli messo woho. Bassi mafikira yagnou nde yatso tsongawo ata mpango unou ouwendré mbéli. Rissoujouwa amba mouyewano nde outso wandressawo mbeli mpango unou.*

*Rissimiya fikira zagnou ilé mpango unou oussahilichihé messo woho.*

**Ben Issa OUSSENI**  
**Doimana wa Conseil départemental**

## **Mwelewano, hamana trini ?**

*Mwelewano wa M'pango wa boulevard urbain ya Momojou unou outsachiwa na y Commission Nationale ya zi Debat Public (CNDP). Mwezi wa février wa oumwaha wa alfou chirini na mbili, i Conseil Departemental itsachiya i CNDP amwessa imouhetsi bibi Renée AUPETIT dhoimana wa mwelewano unou.*

*Mwelewano wa handra unou, outso tsonga amba watrou wa jwé amba :*

- *Ounou mpango wa lazimou oufagnichidzihé ?*
- *Ha namna jéjé bassi tsenda ha mana trini ?*
- *Nahika bassi kawa fagnichidziha, twaabou de ivi ?*
- *Ha namna jéjé de lazimou watrou wa yelewané ?*



## **Mpango wa houlana chowara iyo trini ?**

*Maoré, aou houssoussoini momojou mipango ya mingui ha houzungouha mssahilicho ya i missafara : m'fano, mpango wa CARIBUS, ndziya itsovirawo baharini. Mipango iyo ijoka tassibabou milahatra ya maveréni ivoungouhé. Mpango wa boulevard urbain wa Momojou oussinahana wajaou moni hawo mipango zizo. Hounou maoré, houlawa mwaha alfou mbili na chirini na moja, magari wayo ya zidi hou doublé.*

*Conseil departemental ouyo, issona amba missafara wa ouvoimoja inou ya mouhimou bé ilazimou tsenda ya mouhimou ribouwé paré piya litsojawo lissahiliché i missafara.*

# Le Boulevard Urbain de Mamoudzou en bref

## Ce que l'on sait du projet

### LES AXES ROUTIERS DU LITTORAL SONT SATURÉS

Chaque jour, environ 30 000 véhicules empruntent la RN1 et la RN2. Cet unique axe structurant accueille quasiment tout le trafic routier des travailleurs en direction de Mamoudzou mais aussi en transit entre le nord et le sud de l'île.

La conséquence est bien connue : des embouteillages longs et répétés. Le matin, à l'heure de l'embauche, il faut généralement compter au minimum **40 minutes pour parcourir les 13 km** entre Tsoundsou 2 et Majicavo Koropa. La vitesse moyenne est de 18 km/h du sud au nord, et de 20 km/h du nord au sud.

### PLUS DE MOYENS DE TRANSPORT... ET PLUS DE VOITURES

Plusieurs projets sont à l'étude à Mayotte, et en particulier à Mamoudzou, **pour améliorer l'offre de transports en commun** : CARIBUS, nouveaux pôles d'échanges multimodaux, transports interurbains, lignes maritimes, infrastructures modes doux. Ces projets auront un effet positif. Ils sont pris en compte dans la réflexion sur le Boulevard Urbain de Mamoudzou.

Dans le même temps, la population de Mayotte augmente. Entre 2012 et 2017, la croissance a été de **17 %** et il n'y a aucun signe de ralentissement. Malgré la popularité des transports en commun à Mayotte, le nombre de nouvelles immatriculations a plus que doublé entre 2013 et 2021.

Du point de vue du conseil départemental de Mayotte, les projets de transports en commun ne suffiront pas face aux nouveaux besoins de déplacement. L'axe structurant du littoral ne peut pas être élargie. Une nouvelle route est nécessaire.

### LE BUM : UNE NOUVELLE ROUTE PAR LES HAUTS

La nouvelle route proposée par le conseil départemental contourne Mamoudzou par les Hauts. Elle s'insère **à la limite des zones urbanisées et d'espaces agricoles et naturels**.

Cette route pourrait mesurer **environ 11,5 km de longueur**. En plus du boulevard lui-même, des voies de raccordements sont à prévoir ; en fonction de l'itinéraire choisi, elles pourraient représenter entre 2,6 et 5,2 km. Ces voies sont essentielles pour relier le BUM à la RN1 et la RN2, pour desservir les quartiers et pour raccorder les réseaux réalisés à l'occasion du chantier du BUM.

L'objectif du conseil départemental est de mettre en service les premiers tronçons du BUM **à l'horizon 2030**.

### BUM COMME BOULEVARD URBAIN

Le BUM n'est ni un grand contournement de type autoroute ni une rue. C'est un boulevard urbain : **un axe de 28 m de largeur** qui fera une place pour tous les modes de déplacement. Dans chaque sens, il y aura une chaussée pour les véhicules (légers, poids lourds, motos), une voie réservée aux transports en commun et une voie verte pour les piétons et les vélos.

La vitesse y sera limitée à **50 km/h**. Le BUM pourrait compter **8 à 10 raccordements au réseau secondaire** : suffisamment pour irriguer chaque quartier, tout en maintenant un trafic fluide.



## Un projet du conseil départemental de Mayotte

Le projet est porté par le conseil départemental de Mayotte, au nom de sa mission d'aménagement du territoire et de développement des infrastructures.

Pour développer le projet avec ses partenaires, le conseil départemental a mis en place un comité de pilotage où l'accompagnent : la préfecture, les parlementaires, les 5 intercommunalités de l'île, les communes de Mamoudzou, Koungou et Dembeni, le conseil économique, social et environnemental de Mayotte (CESEM) et la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI).



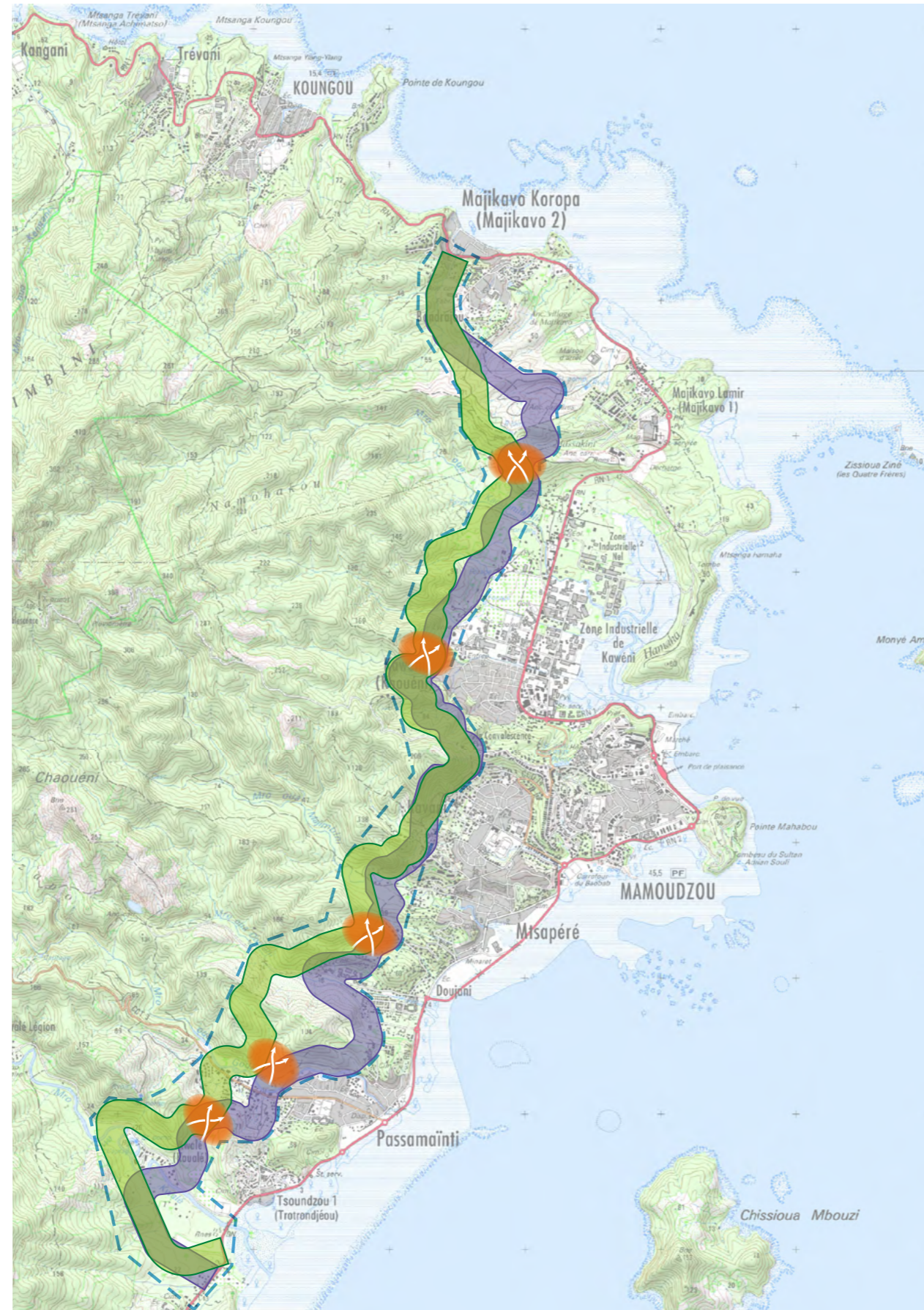
## Boulevard urbain ya momojou haou chachi





Linou paré la twaliwa na i Conseil departemental, paré litsoviraou bavouni na zi gnoumba aou tséna malavouni. Moni na liparé linou, voutsoka paré titi zitsolawo ata moni na zi route national. Mouhimou wa I Conseil departemental, lazima vanou ata mwaha alfou mbili wa thalathini, baandhu ya liparé linou lazima liroumichidzhé.

Mwelewano ounou de outso tsonguessawo wa maoré wa tsahouwé liparé vahanou ya lazimou li viré. Halhou de bavouni nazi ngoumba aou de malavouni ?

Mwelewano ounou watsachilwa na i Conseil departemental, zi namna za missafa piyazo issouparihana. Missafara ya voimoja, missafara ya ma békani aou tséna missafara za mindrou.

## 2 itinéraires sont proposés à la concertation



-  Fuseau d'étude
-  Itinéraire des crêtes
-  Itinéraire urbain
-  Zone de passage entre les 2 itinéraires

## Ce que la concertation doit apporter au projet

### VÉRIFIER QUE LE BUM EST UNE RÉPONSE ADAPTÉE AUX ENJEUX DE MOBILITÉ

Pour décongestionner l'axe structurant du littoral et toute l'agglomération de Mamoudzou, le conseil départemental du projet s'est orienté vers un boulevard urbain après avoir considéré d'autres options : une voie interurbaine plus rapide mais moins propice aux autres modes de déplacement, un boulevard limité à 50 km/h avec une emprise moins large.

La concertation permettra de **savoir si la population partage le choix du boulevard urbain à large emprise.**

### DÉTERMINER LE MEILLEUR ITINÉRAIRE POUR LE BUM

Etablir si le BUM doit passer au plus près de la ville ou plus haut sur les crêtes est **indispensable pour passer aux étapes suivantes** du projet.

Au départ de cette concertation, le conseil départemental propose deux itinéraires, au sein d'une zone de plusieurs centaines de mètres de largeur : **l'itinéraire urbain** qui passe au plus près de la ville et traverse certains quartiers et **l'itinéraire des crêtes** qui passe plus haut dans des secteurs plus agricoles.

Chaque option présente des avantages et des contraintes. Desservir finement les quartiers avec des impacts sur certains secteurs d'habitations, ou s'éloigner des quartiers au prix d'un impact sur les paysages et les zones agricoles ?

**Il ne s'agit pas de choisir tout l'un ou tout l'autre !** Plusieurs points d'échanges permettent de passer d'un itinéraire à l'autre. Il est donc possible pour le public d'avoir des approches différentes selon les quartiers.

### IDENTIFIER LES FUTURS USAGES DU BUM

Le conseil départemental propose à la concertation un équipement ambitieux,

accordant **une grande place aux transports en commun et aux déplacements à pied et à vélo.** Le public pourra aussi émettre des avis concernant les nouvelles mobilités, par exemple les deux roues électriques. Ces usages posent la question du dimensionnement du BUM.

### BIEN RACCORDER LE BUM AUX ROUTES EXISTANTES

La présentation détaillée des itinéraires (pages xx à xx) donne quelques indications sur les possibilités de raccordements du BUM aux voies existantes.

Puisque le nombre de carrefours doit être limité afin que le BUM fonctionne correctement, **la concertation permettra d'identifier des quartiers dont la desserte est prioritaire.**

### PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX LOCAUX DANS LA RÉALISATION DU PROJET

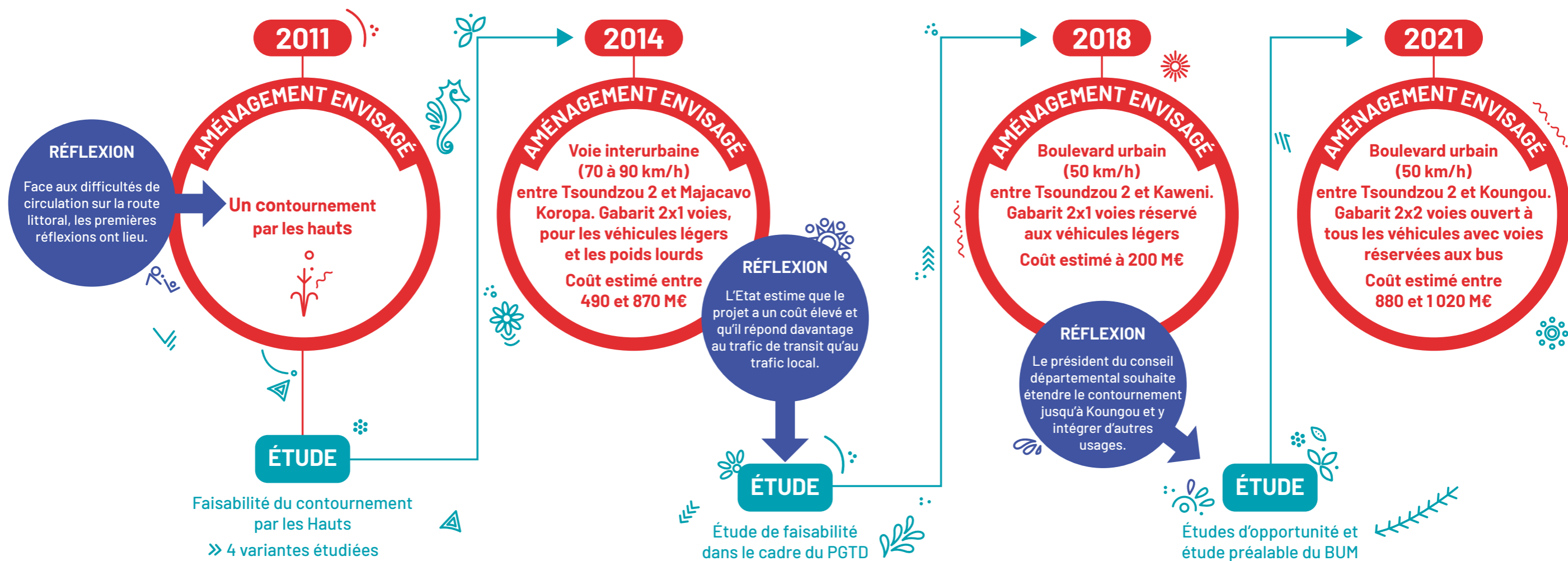
La zone d'insertion du BUM se situe à l'ouest de Mamoudzou, où **plusieurs enjeux sont concentrés** :

- urbanisation rapide, souvent de manière illégale ;
- nombreux cours d'eau à franchir ;
- richesse de la biodiversité au niveau de ces cours d'eau ;
- captages d'eau potable et périmètres de protection associés ;
- risques liés aux terrains instables ;
- relief parfois très accidenté ;
- zones agricoles à haut potentiel.

Les études ultérieures définiront des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur ces différents points. La concertation constitue pour le conseil départemental un moyen d'apprécier l'importance de chacun pour le public.

# L'histoire du projet

Le projet de boulevard urbain de Mayotte présenté à cette concertation est le résultat d'une série d'études et de décisions. La réflexion sur la réalisation d'une nouvelle route sur les hauts a connu plusieurs étapes et a vu le projet évoluer dans sa forme, depuis une voie interurbaine jusqu'au projet actuel. Retour sur 10 années de réflexion, d'études et de choix d'aménagement.



## Les études de référence

Ce dossier de concertation a été élaboré sur la base du rapport d'étude d'opportunité sur le boulevard urbain de Mamoudzou. Commandée par le conseil départemental de Mayotte, cette étude a été finalisée par le bureau d'étude Setec International en début d'année 2021.

Le rapport d'étude d'opportunité s'appuie sur plusieurs documents de références : plan local d'urbanisme intercommunal de la CADEMA, plan de prévention des risques naturels, plan global transports et déplacements de Mayotte...

## Fikira la mpago ounou liparisiwa havi

Mpagou wa boulevard urbain wa Maoré yani de mavouna yaja na mitwalaan mégui na mafikira. Lifikira la y liparé litso viraho zi kouchou za jou lilo liviri hari mwa daradja gningui kabla yahoka hay namna yaleho. Risiréguéya ha maha koumi ya ma fikira.

# Le contexte du projet



Le projet de boulevard urbain a un contexte particulier à deux niveaux :

- le contexte temporel : les difficultés de déplacement sont déjà là et la croissance de la population va les accentuer, ce qui nécessite d'agir vite ;
- le contexte environnemental : les Hauts de Mamoudzou rassemblent beaucoup d'enjeux dont il faut tenir compte pour l'implantation du BUM.

Un aperçu de ce contexte est décrit ici, bien avant la réalisation d'une étude d'impact approfondie.

# 1.1. Se déplacer à Mayotte

## Comment se déplacent les Mahorais ?

Les Mahorais se déplacent majoritairement par la route (voiture, camion). La part des deux roues motorisées est aussi élevée : presque 9 %.

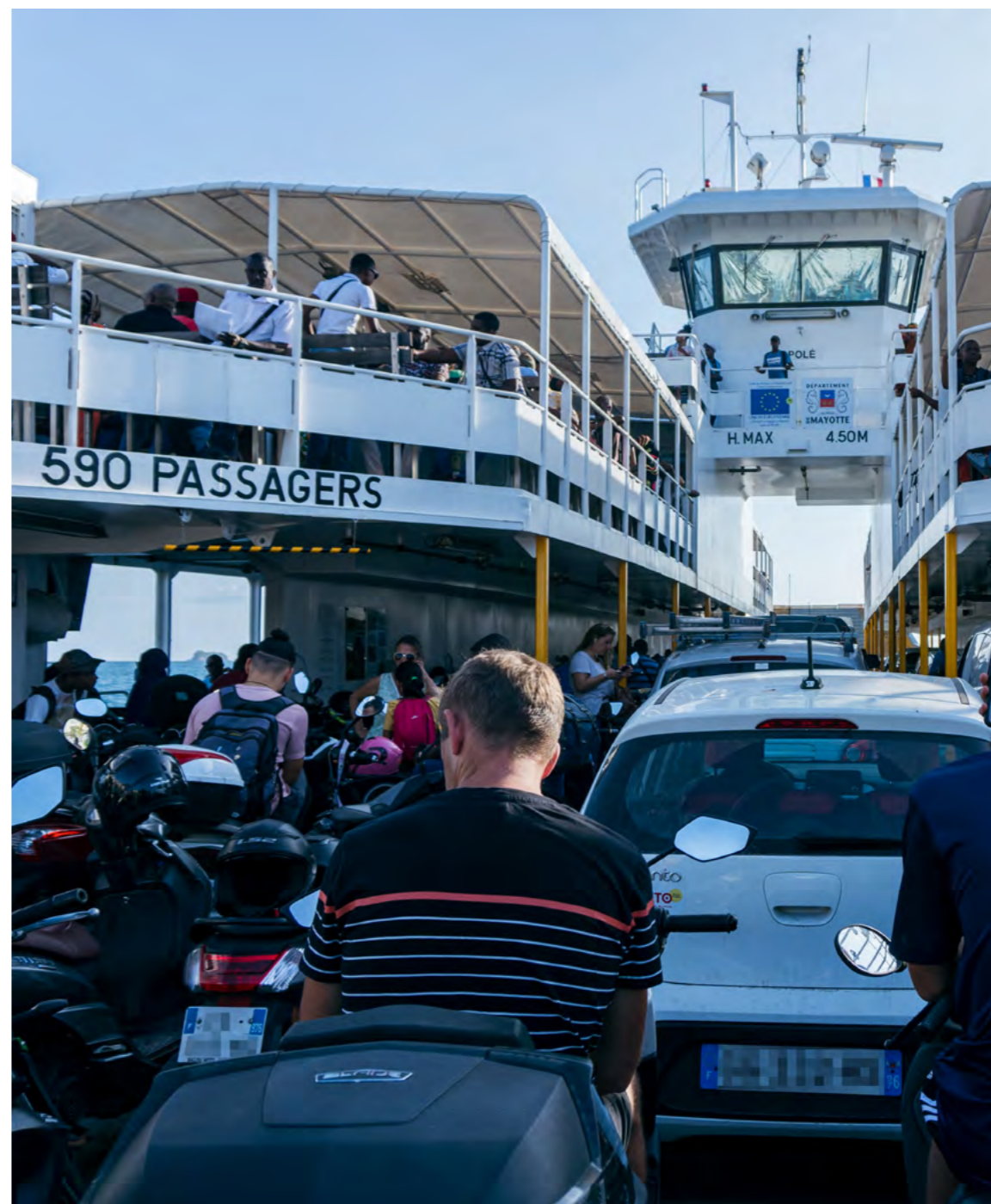
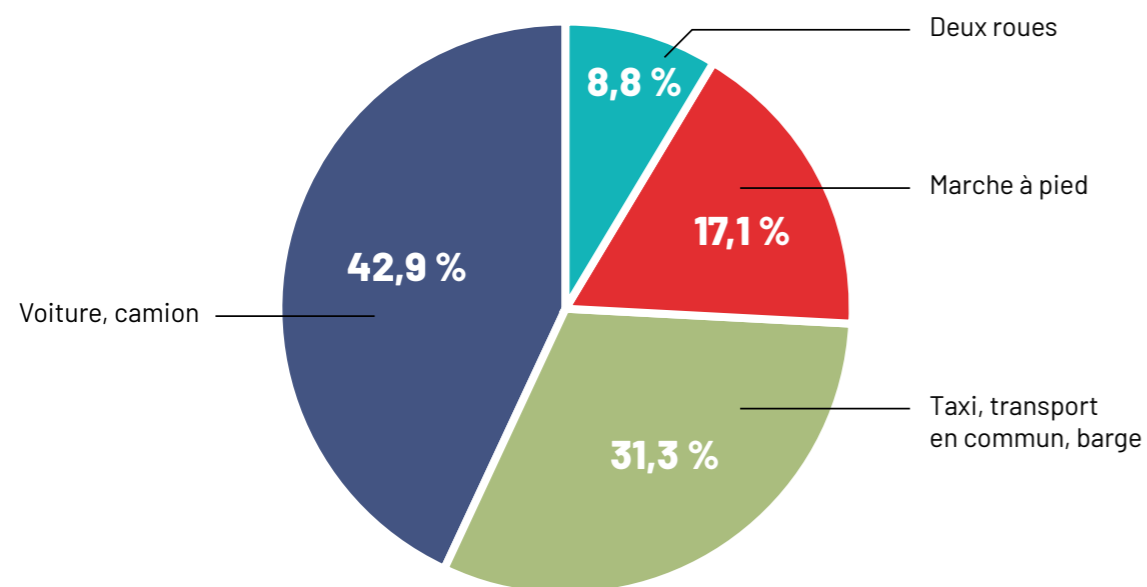
Mais les habitants de Mamoudzou ont aussi recours à d'autres modes de déplacement :

- Les transports en commun (taxis collectifs et barges) sont utilisés quotidiennement par plus d'un quart des employés de Mamoudzou. C'est 3,5 fois plus qu'ailleurs en outre-mer.
- De nombreuses personnes se déplacent à pied, malgré le manque d'aménagement pour la sécurité des piétons.

En revanche, même si les routes longeant le littoral s'y prêtent, la pratique du vélo est peu développée à Mamoudzou. Le covoiturage ne fait également pas partie des habitudes des Mahorais. On voit en revanche émerger de nouveaux modes de déplacement : scooters électriques, trottinettes...

À plus large échelle, un réseau de taxi-brousse assure les déplacements entre les villages et Mamoudzou. Des « taxi-villes » prennent le relais sur le pôle urbain (grand Mamoudzou et Petite Terre).

Part des moyens de transport utilisés principalement par les actifs en emploi à Mayotte, 2017 (INSEE)



## Na mna wa Mpago wa paguiha

Moiha alfou mbili na koumi na saba wa na damou wa hegudzéha kiyasi yahotocha, hari moiitsi ya maoré wako habiloï wakasi alfou miyaténe wahamsini na sita wahamsoumiya na koumi nanané wakasi woinou wa souparihana haowégui harimoi dago la Mamoudzou, Koungou na Dembéni.

Maoré de departement ya Farasa ilio amba wakasi waenguédzéha kiyassi yahoutocha moiha alfou mbili na koumi na mbili na moiha alfou koumi na saba.

Malagou yaziguidza y tarafa ya momojou, Dembéni, Bandraboua, Tsingoni na Bandrele wa na damou wasuguédzéha kiyassi wahotocha

Ankiba yamaji harimoi tsi ya maoré y chachaha hasoitane dago la Mamoudzou iliyo amba utasashiwa maji mengui.

Uvoihano y projet iyo iviraho voi miro mengui ya saliya mititi ya saliya mibolé. Na kila voi hano vouliyo mro vousto fagniwa daradja. Iyo trogo mouhimou hari moi ouziro ya i hazi. Mfano wa ntrogo hari moi lidzaha la kavani na Kaweni iliyo amba voi miro ya vira.

Voi miro mitsano raka lazimoini rifahamou hasoitane iliyo kiboulani ata souhilini : (Mro Oua Kwalé • Mro Oua Gouloue • Mro Oua Doujani • Mro Oua Majimbini • Mro Oua Kaoulenilajoli.)

Ya mouhimou rifahamiché oulanga uvoino y zihazi zistokawo.

I projet ya boulevard urbain ya Mamoudzou i stovira milimani oho. Istoka mouhimou rih fadu oulanga watro.

Maoré lini dzaha. I yo de tsoto gaou ha zi zini zi fagnichihé hari moi milima. Hasoitaine Mamoudzou trogon zi stoka ziro hasibabou milima mibolé ya megui.

## Évolution du parc automobile

L'utilisation de véhicules motorisés est un phénomène récent à Mayotte. Le parc automobile s'est accru depuis une dizaine d'années, en lien avec l'augmentation des déplacements domicile-travail.

Le nombre de ménages possédant une voiture reste relativement faible (27 % en 2012, source INSEE), en comparaison avec la Réunion

par exemple (71 % en 2014, source INSEE). Cependant, le taux de motorisation individuelle s'accroît rapidement. En 2013, on recensait 1 155 immatriculations par an de véhicules neufs sur l'île. En 2018, ce chiffre s'établissait 1 741 véhicules. Et en 2021, il atteignait 2 661 véhicules (source : INSEE).

## Où en est le réseau routier à Mayotte ?

Le réseau routier mahorais s'est largement développé depuis une trentaine d'années. Les derniers grands aménagements (transformation des dernières pistes en routes bitumées, liaisons est-ouest et bouclage du réseau sud...) ont été réalisés au début des années 2000. Il continue d'être structuré, particulièrement autour de Mamoudzou qui connaît une urbanisation massive.

Néanmoins, au vu de la superficie du territoire et des besoins de mobilité, le réseau routier reste peu étoffé par rapport aux autres territoires d'outre-mer. A titre de comparaison, on compte à Mayotte 2,94 km de routes pour 1000 habitants, quand ce ratio atteint 4,1 à la Réunion et presque 7 en Guadeloupe. Ce réseau est constitué de routes nationales qui longent le littoral et de routes départementales qui irriguent l'intérieur des terres malgré un relief accidenté. Les routes sont bidirectionnelles : deux voies sans séparation et sans créneau de dépassement.

### RN1-RN2 : DEUX AXES SATURÉS

Mamoudzou est desservie par deux axes principaux :

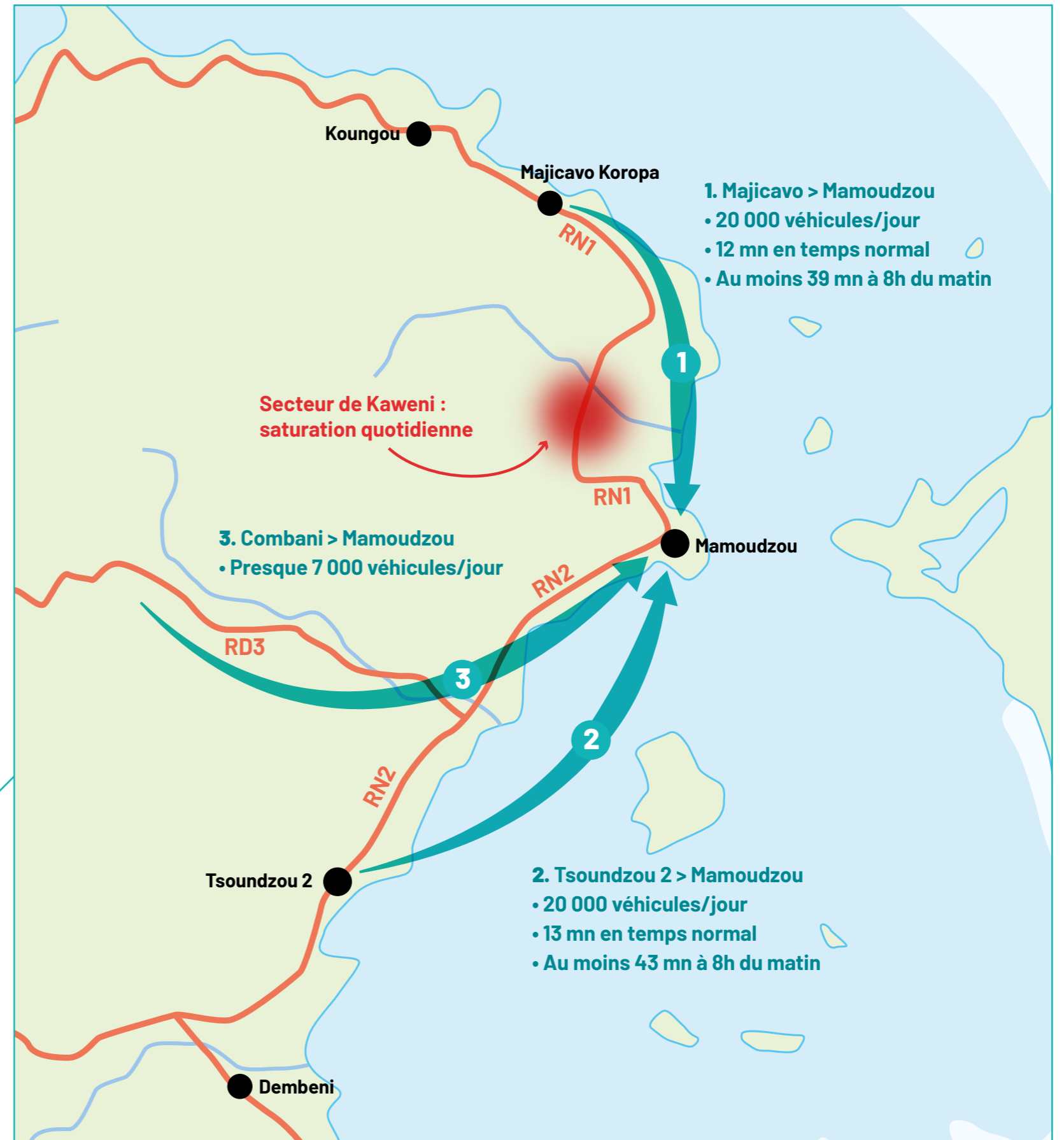
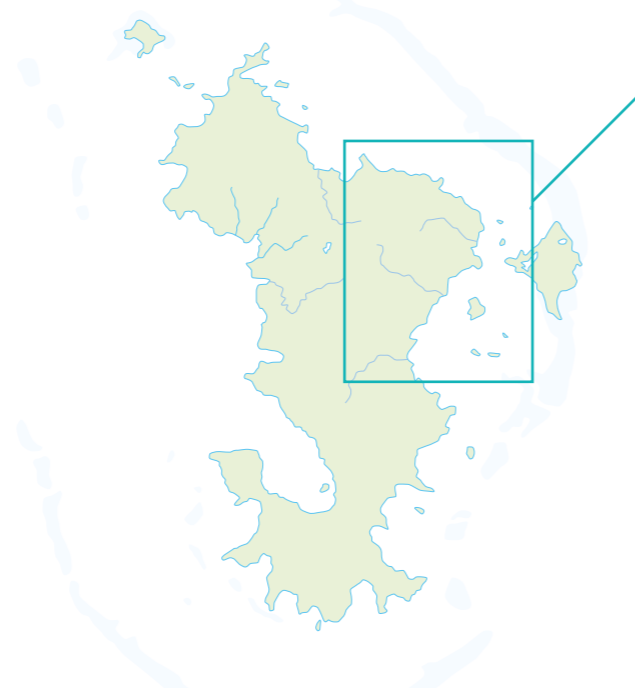
- Au nord, la RN1 relie Mamoudzou à Mtsamboro en passant par Koungou et Bandradoua sur une longueur de 40 km.
- Au sud, la RN2 relie Mamoudzou à Sada en passant par Tsararano et le col d'Ongoujou sur une longueur de 25 km.
- Le CD14 est le seul axe alternatif à ces deux itinéraires en reliant les quartiers de Kawéni (au nord) et de Cavani (au sud).

30 000 véhicules empruntent quotidiennement chacune des deux routes nationales. Elles jouent à la fois un rôle de transit (entre le nord et le sud de l'île) et de desserte locale (entre l'agglomération de Mamoudzou et sa périphérie). Le cumul de ces deux fonctions crée des bouchons récurrents qui paralysent la circulation dans l'agglomération.

### DES DIFFICULTÉS CONCENTRÉES AUTOUR DE MAMOUDZOU

Le nord-est de l'île, et plus précisément la commune Mamoudzou, concentre plus de 80% du trafic de Mayotte. Il est quotidiennement saturé sur ces trois routes aux heures de pointe, mais aussi parfois en pleine journée. Cela s'explique par plusieurs raisons :

- Mamoudzou est au cœur des échanges et des déplacements sur l'île : c'est là qu'on trouve les administrations et les principaux équipements (centre hospitalier, activités commerciales, établissements scolaires...) ainsi que les emplois. C'est également le point d'entrée sur l'île pour les voyageurs arrivant par l'aéroport situé sur Petite Terre.
- Au nord, la section Longoni-Mamoudzou de la RN1 relie le port de commerce au centre économique. Sur cette section, la circulation des poids lourds s'ajoute aux nombreux trajets des habitants et constitue environ 6 % du total des véhicules.
- Au sud, le trafic sur la RN2 s'explique principalement par les trajets domicile-travail : le matin, les automobilistes vont vers Mamoudzou ; le soir, ils repartent vers le sud.



# 1.2. Population et urbanisation

## Une forte croissance démographique

En 2017, Mayotte comptait 256 518 habitants. Mamoudzou, Koungou et Dembèni sont les communes les plus peuplées. La densité atteint 690 habitants par km<sup>2</sup>, un chiffre dépassé seulement par les départements de région parisienne.

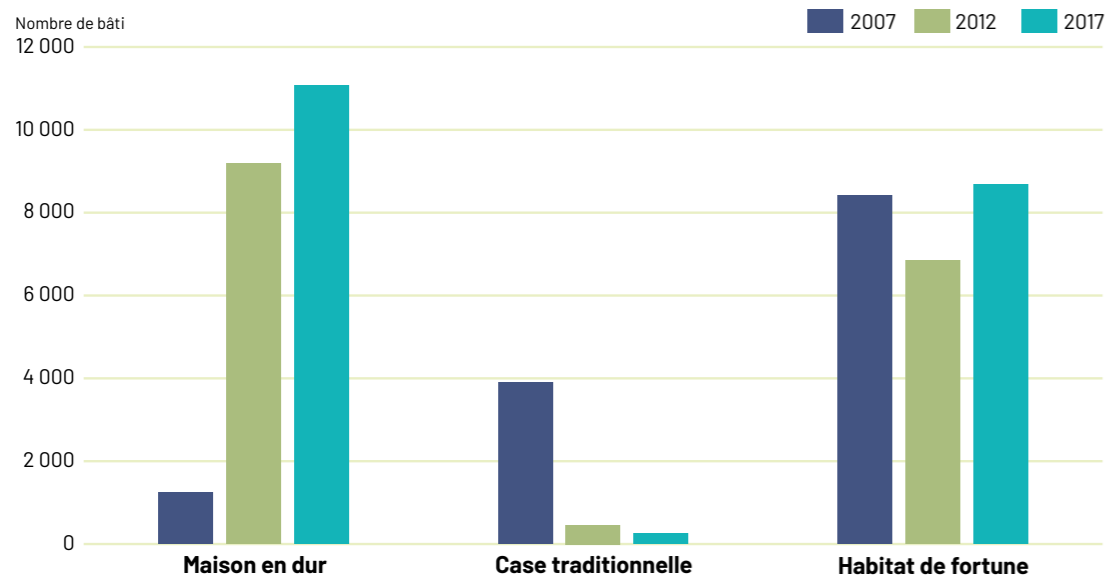
Mayotte est le département français avec la plus forte croissance démographique : la population a augmenté de 3,8% par an entre 2012 et 2017.

Cette croissance démographique continue de s'accroître, notamment autour de Mamoudzou où Dembèni, Bandraboua, Tsingoni et Bandrele ont actuellement les plus fortes hausses de population.

Le nombre de jeunes explose : en 2017, 44.8% des habitants de la CADEMA ont moins de 15 ans (43.6% à l'échelle de Mayotte), contre 18% en Métropole.



### Graphique représentant l'évolution du bâti dans la commune de Mamoudzou entre 2007 et 2017 (INSEE - SETEC)



## Les formes de logements évoluent

Le nombre de logements a doublé en vingt ans sous l'effet de la croissance démographique et de l'immigration et les formes d'habitats se sont transformées.

La case traditionnelle était le logement le plus courant il y a une vingtaine d'années. Avec l'amélioration des conditions de vie, la construction de maisons en dur devient de plus en plus importante.

En revanche, l'habitat spontané reste un problème de fond, ce qui se traduit par des bidonvilles où vivent une majorité d'immigrés comoriens dans des conditions précaires. Malgré les efforts des autorités, ces bidonvilles continuent de s'étendre de manière désordonnée, notamment dans les Hauts.

“ Permettre aux Mahorais d'habiter des logements dignes n'est pas négociable. Cet impératif suppose de construire et nécessite de détruire. La destruction des bidonvilles n'est pas humainement facile à faire, mais c'est une décision fondée par le droit, c'est une demande forte de la population mahoraise, c'est une exigence de sécurité publique, de salubrité et de dignité humaine. Cette politique publique doit se poursuivre. ”

Thierry SUQUET,  
Préfet de Mayotte, Délégué du  
Gouvernement

## Développements urbains envisagés

La forte hausse de population au nord-est de Mayotte nécessite de construire des habitations en grand nombre et rapidement. Les surfaces urbanisées devraient doubler dans les 30 ans à venir, avec un développement vers les hauts sous la pression de l'habitat spontané.

À Mamoudzou, plusieurs projets immobiliers en cours visent à (ré)aménager des quartiers en y associant habitations, commerces et équipements. L'objectif est d'encourager une urbanisation moins étendue. Quelques exemples :

- Projet de renouvellement urbain (NPRU) de Kaweni dont le quartier de la Geôle : nouveau quartier avec 500 logements, des équipements, des commerces et activités... ;
- Projet de renouvellement urbain (NPRU) de Majicavo Koropa ;

- ZAC Hamaha (Kawéni) : quartier mixte de 400 logements (en locatif social, en accession sociale, en libre accession...), 85 locaux commerciaux et des équipements publics (groupe scolaire, mosquée...);
- ZAC DOUJANI (MTsapéré/Passamainty) : destruction des logements insalubres pour créer un nouveau centre avec des équipements pour le village de Doujani ;
- Lotissement RUE DU STADE (Mamoudzou) : 260 logements collectifs et 4000 m<sup>2</sup> dédiés aux commerces, prévu au plan local d'urbanisme de la CADEMA ;
- Lotissement MAEVADOUANI (Tsoundzou 2) : 243 logements locatifs.

Plus d'informations sur ces développements sont disponibles dans le PLUi de la CADEMA.

## Phénomène d'habitat spontané

Les zones d'habitat spontané et de bidonvilles, majoritairement liées à l'immigration, se développent sur les hauteurs depuis une dizaine d'années. Ces constructions présentent des risques pour leurs habitants et posent un problème d'urbanisation non maîtrisée au détriment des espaces naturels et agricoles.

Depuis 2018, la loi ELAN permet au préfet de Mayotte de mener des opérations de destruction d'habitats illégaux (décasage). En 2021, 1 652 cases en tôle ont été détruites sur l'île à ce titre, dont 1 052 à Koungou.



Illustration du développement de l'habitat spontané : vue de drone à Majicavo Koropa.

# 1.3. Économie et emploi

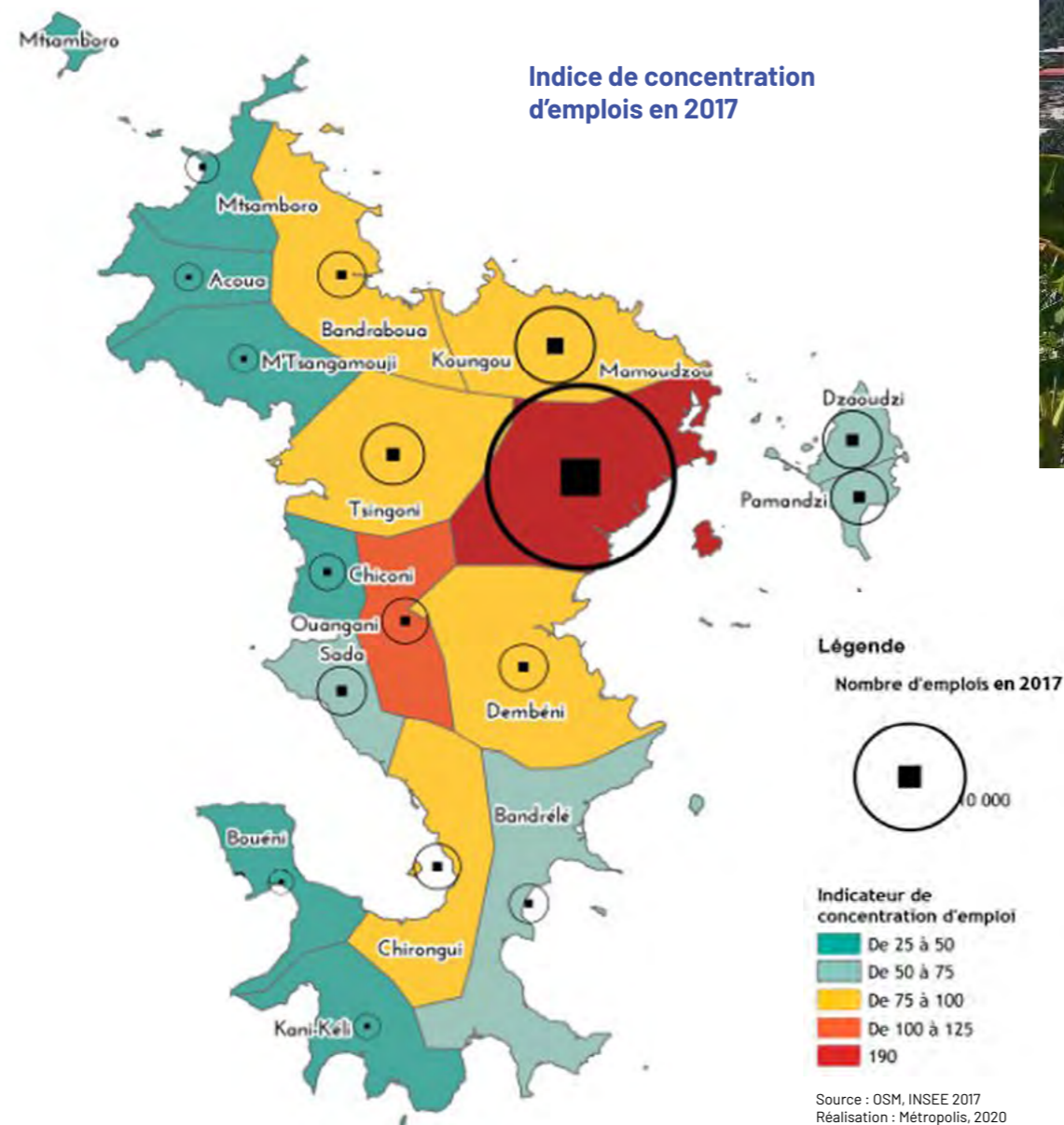
## Les bassins d'emploi

Le nord-est de l'île regroupe la majorité des emplois et des zones d'activités. Au moins un quart des actifs Mahorais travaille dans la commune de Mamoudzou, qui concentre la moitié des emplois de Mayotte. Un emploi sur deux à la CADEMA est lié au secteur public (administrations, enseignement, santé...).

La zone d'activités de Kawéni représente 5 000 emplois et 800 établissements en activité. Elle est la principale zone économique de l'île et produit à elle seule un tiers de la valeur ajoutée totale de Mayotte. Kawéni est également concernée par un programme national de

renouvellement urbain (NPNRU) qui vise à développer les interconnexions entre ce cœur économique et les zones d'habitations et équipements (collèges, lycées...) qui l'entourent.

La carte ci-contre décrit l'indice de concentration d'emplois. En rouge des secteurs où le nombre d'emplois proposés est supérieur au nombre d'actifs en emploi. En jaune, des zones où le nombre d'emplois dépasse légèrement le nombre d'actifs en emploi. En vert, des zones où le nombre d'emplois proposés est faible, obligeant les habitants à se déplacer pour travailler.



## L'agriculture dans l'aire d'étude

L'agriculture mahoraise est majoritairement vivrière : de très petites parcelles sont cultivées pour une consommation familiale, sans commercialisation. Les agriculteurs ont le plus souvent un emploi en parallèle qui leur assure un revenu. Cependant, cette agriculture permet aux familles d'être autonomes en alimentation.

Les exploitations et espaces agricoles sont en grande partie situés sur les hauteurs de Mamoudzou. Les cultures produisent les aliments de base pour les familles : bananes et manioc en majorité, puis ambrevades, coco, mangues... L'élevage de bovins et de volailles est également très présent.

L'aire d'étude du projet BUM s'inscrit dans des zones à enjeux agricoles, dont deux secteurs à fort potentiel : la rivière Kwalé et Goulouée au sud et le secteur nord-ouest de Kawéni, dont les sols sont très fertiles. Dans la plaine de Kawéni, l'activité agricole est peu à peu remplacée par les bâtiments industriels de l'actuelle zone d'activités.

Un des enjeux du projet sera de préserver ces espaces agricoles et de limiter les impacts sur les exploitations. L'amélioration de l'accessibilité des parcelles pourrait aussi avoir un effet positif pour développer l'agriculture dans les Hauts.

# 1.4. Environnement et paysages

## 2 zones importantes pour l'eau potable

La ressource en eau est sensible à Mayotte et plus particulièrement à Mamoudzou où les besoins sont importants. Comme pour l'agriculture, les deux zones à enjeux traversées par le projet sont autour de la rivière Kwalé et

au niveau de Kawéni. Dans ces deux secteurs sont délimités des périmètres de protection des captages d'eau potable, destinés à assurer la qualité de l'eau.

## Les paysages de l'aire d'étude : forêts et crêtes

Les paysages de Mayotte sont presque entièrement constitués de forêts et marqués par de forts reliefs volcaniques. Malgré la dégradation des boisements de Mamoudzou et la présence de padzas (« bad lands »), le paysage reste marqué par de nombreuses crêtes boisées qui délimitent la commune de Mamoudzou avec les villages voisins. La crête du mont M'Tsapéré (à 571 m d'altitude) constitue un repère paysager important visible depuis la plupart des villages.

Le BUM serait situé dans les hauteurs et traverserait donc ces reliefs et massifs forestiers. L'intégration du projet aura pour objectif de ne pas altérer le paysage depuis le littoral. Au contraire, il conviendra d'utiliser la présence forestière pour limiter la visibilité de l'infrastructure. Enfin, le BUM pourrait présenter des intérêts du point de vue paysager : d'une part il donnera accès à ces massifs forestiers, d'autre part il offrira aux piétons et aux cyclistes des vues sur le lagon.



## 8 cours d'eau à franchir

Le réseau hydrographique à proximité du projet est dense. On y trouve de nombreuses ravines (petits ruisseaux) et huit cours d'eau majeurs traversés par le tracé du projet. Chaque franchissement de cours d'eau va nécessiter un ouvrage d'art (pont) plus ou moins long. C'est un facteur important dans la complexité technique et dans le coût global du projet. Plusieurs zones humides sont traversées, par exemple au niveau des anciens cratères de Kavani et de Kawéni et des huit cours d'eau traversés.

5 rivières se distinguent par leur écosystème et nécessiteront une attention particulière (du nord au sud) :

- Mro Oua Kwalé
- Mro Oua Gouloue
- Mro Oua Doujani
- Mro Oua Majimbini
- Mro Oua Kaoulenilajoli

Ce sont des secteurs à forts enjeux de biodiversité pour la flore et la faune aquatique. Les deux rivières traversées les plus au sud du projet, Gouloué et Kwalé, et leurs écosystèmes forment chacune une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1. Ces zones présentent de très forts enjeux de préservation d'habitats ou d'espèces rares. La vallée de Kwalé reste boisée et peu urbanisée mais ces deux rivières sont sous pression des activités agricoles (coupes d'arbres, prélèvements d'eau...) et urbaines (pollution et constructions d'habitats spontanés).

# 1.5. Relief et risques naturels

## Un secteur très accidenté

Mayotte est une île volcanique avec de forts reliefs. Mamoudzou se trouve sur le flanc est du massif du M'Tsapéré. Dès qu'on s'éloigne du littoral, les pentes deviennent très importantes. Le projet de boulevard urbain passerait dans

des zones de pentes à 30% en moyenne, ce qui entraîne des contraintes de construction.

La commune de Mamoudzou est celle qui concentre le plus de risques.



En arrière-plan de la RN1, les hauts de Kaweni s'élèvent rapidement.

## Des sols instables

Au niveau du Mont M'Tsapéré, les sols sont instables en profondeur. C'est particulièrement le cas au fond des vallées, sur les versants et dans les anciens cratères volcaniques de Kawéni et Kavani qui sont propices aux glissements de terrain et chutes de bloc. Les constructions dans les hauteurs sont particulièrement concernées par cette fragilité des sols, qui peut donner lieu à des surcoûts importants.

Le risque de mouvements de terrain concerne essentiellement ce territoire. Certaines pratiques agricoles (déforestation, brûlis, monoculture...), la mauvaise gestion des eaux et la nature des sols sont propices aux glissements de terrain, aux coulées boueuses ou chutes de blocs. Les hauteurs de Mamoudzou, Kavani, Mtsapéré et Tsoundzou 1 sont particulièrement concernées.

## Une nouveauté : le risque sismique

L'île de Mayotte est également classée en risque sismique modéré (zone 3) et a connu plusieurs séismes depuis l'émergence d'un volcan sous-marin en 2018. Le risque sismique doit être pris

en compte pour la construction des ouvrages d'art, notamment dans des zones basses comme les traversées des rivières Kawéni et Kwalé.

## Le risque d'inondation et de ruissellement.

L'île est située en zone tropicale. Les fortes précipitations peuvent entraîner le débordement des cours d'eau mais aussi des ruissellements depuis les hauteurs. L'urbanisation spontanée aggrave le phénomène en imperméabilisant les sols. Garantir la continuité d'écoulement

des cours d'eau sera un des enjeux du projet, pour ne pas accroître le risque d'inondation. L'interception des écoulements en amont des zones urbanisées pourrait permettre également de limiter ce risque.



# Comment pourrait évoluer la situation ?

Le boulevard urbain est un équipement de long terme. Il doit donc être adapté aux besoins pour de nombreuses années. Avant d'en décider la construction, il faut donc s'interroger sur l'avenir de nos déplacements.

Allons-nous nous déplacer davantage ?

D'autres projets de transports suffiront-ils à répondre aux besoins ?

La réponse à ces questions est essentielle pour bien dimensionner l'équipement.



# 2.1. Des besoins en déplacements croissants

## Plus de population...

En 2017, 43,6 % des habitants de Mayotte avaient moins de 15 ans. Ils ont besoin d'accéder aux établissements scolaires et à des équipements sportifs et de se déplacer pour trouver un emploi. Ainsi, même si le niveau individuel de déplacement restait stable, le besoin global de déplacement sur l'île devrait croître dans des proportions massives.

A l'heure actuelle, l'augmentation de la population est la plus forte dans la périphérie de Mamoudzou, à Dombeni, Bandraboua, Tsingoni

et Bendoré. Avec une concentration toujours forte des grands équipements à Mamoudzou, le besoin de mieux circuler vers le cœur de l'agglomération est essentiel. L'Etat et les collectivités territoriales de Mayotte veulent mener une politique de rééquilibrage, en développant les secteurs de Comboni et Coconi : site hospitalier, cité administrative, zone d'activité... Les échanges entre l'agglomération de Mamoudzou et les nouveaux pôles de l'ouest vont nécessiter des liaisons routières plus performantes.



*Tous les indicateurs portent à croire que les difficultés de déplacement vont s'accroître dans le futur. Pour répondre aux besoins futurs, les collectivités territoriales de Mayotte proposent des approches complémentaires : nouveaux modes de transports, nouvelles capacités routières.*

## ...et plus de voitures

Selon les chiffres de l'INSEE en 2012, seulement 27 % des habitants de l'île disposent d'une voiture. Or, le PGTD prend comme hypothèse un taux de motorisation des foyers de 50 % en 2030. En tenant compte de l'augmentation simultanée de la population, cela signifie une multiplication du nombre de voitures.

L'analyse des tendances observées dans les autres territoires d'outre-mer, par exemple la Réunion, laisse penser à une augmentation des déplacements en voiture. En effet, on peut penser que si les Mahorais utilisent 3,5 fois plus les transports en commun que les habitants des autres départements d'outre-mer, c'est avant tout par manque de moyen et d'équipement.

Il faut également citer comme facteur aggravant l'étalement urbain, parfois désordonné. La très forte densité à Mamoudzou incite la population à s'installer en périphérie, dans des secteurs où l'utilisation de la voiture est parfois indispensable, faute d'alternative rapide. Le rééquilibrage de la population et des activités sur l'île a besoin d'axes de déplacement.



## Pourrait-on aménager l'axe structurant du littoral ?

La RN1 et la RN2 s'insèrent entre l'océan et les zones urbaines, dans un contexte très contraint. De plus, elles accueilleront prochainement les bus du projet Caribus porté par la CADEMA. Dès lors, pour envisager de faire rouler davantage d'automobiles sur cet axe, il faudrait un aménagement lourd, par exemple le doublement de la voirie.

Or, il paraît impossible d'impacter des zones d'habitation, des zones naturelles (mangroves, lagon) et des équipements majeurs. Des aménagements plus ponctuels (modifications de carrefours) sont à l'étude dans certains secteurs à l'occasion de la mise en œuvre du Caribus. Ils devraient améliorer ponctuellement la fluidité de l'axe mais n'en augmentent pas la capacité.



## Ntrogô za tsojouwa zi fagnichiha na mna jéjé

Ritso barikisha iéjé mahécha ya méso ? Méso itsogahua jéjé ?

Paré bolé la mujini lilo paré la mahécha. Ilazimoini watru wa fikiri halilo wa tso hudrao dzia zamagari za méso. Halihu ma varé ya tso chidra ya vigué wacassi oilé na méso. Lilo suoila muhimu, paré richidré ri ricabilimitsacatro ya uwoiha ma varé ya maécha raha ka ra woidrissa. Suala lini la muhimu liparé djaoibu halilo ri tso uhudra ma varé yamagari va cusudi.

Woitsoiha oivigué magarine woissihaguézéha.

Moiha chirini na kumi na saba (2017), trundra arbaini na traru hari moi miha woiwoikassi wakana maya cumi na tsano.

Wana muhimu, oiparé ma palachio ya licoli, ya ugaza, na zaŋa za uha na uchuka ya uzuguoï hazi.

La ukana (tala ukana) oitru wavigaho zombo za nafousiya kaoissi heguetséha, wakassi watsahaho waviguwé watso haguédzéha soifi zaidi. Avassani, Momoju, waka oihaguétseha soifima bavouni, Dembeni, Bandraboua, Tsingoni, na Badoré. Madjouba méguï ya liho de Momoju, ya muhimu woitru waparé ma varé yassitahaki, watsochidraho havigué wégul wa woikassi.

Dahula bolé na madoimana woi mahoré woissitsaha usawoi hari zimalogo za mbali na mbali : uri Comboni, Coconi. Usawa ha ri madiouba ya unono, ya makirtassi, na ya guina, na guigna muhime. Ma varé ya cussudi hari na itarafa ya momoju na zi tarafa za saliha zilolane zi chidré zé vingué woicazi ha unassi

Djuba la INSEE itékéléza moiha chirini na né amba, trundra chirini na saba ya woicassi de oilina magari.

# 2.2. Du nouveau pour les transports à Mayotte

## Les projets inscrits au PGTD

Plusieurs projets sont prévus pour répondre aux difficultés de déplacement à l'échelle de Mayotte et plus particulièrement à Mamoudzou. Ils sont inscrits dans le Plan Global Transports et Déplacements (PGTD) qui anticipe les évolutions de la mobilité sur l'île dans les prochaines années. Ces projets doivent fournir des alternatives à la voiture individuelle en développant l'offre de transports en commun.

### LE CARIBUS

Le CARIBUS est un projet de transport en commun en bus au sein de l'agglomération. Porté par la CADEMA depuis 2016, il va créer un réseau de bus structuré, régulier et fiable pour les déplacements internes à Mamoudzou. Ses

travaux de mise en œuvre ont débuté en 2022.

La ligne principale (ligne 1) traversera Mamoudzou du nord au sud en reliant les Hauts Vallons (au nord) à Passamainty/Croix-Rouge (au sud) par le littoral et la zone de Kawéni. Cette ligne sera réalisée en site propre sur l'essentiel de son parcours : cela nécessite la création d'une route en double sens dédiée uniquement à la circulation des bus. Une voie verte avec une piste cyclable et piétonne sera également aménagée le long du tracé. La durée du trajet complet, d'un terminus à l'autre, sera de 30 minutes. Le centre-ville de Mamoudzou sera à 15 minutes de chacune des extrémités de la ligne. En heure de pointe, les bus passeront toutes les 10 minutes.

Cette ligne sera complétée par trois autres lignes en Grande Terre pour desservir les villages de la CADEMA : Croix-Rouge/Dembéni (ligne 2), Hauts de Mamoudzou (ligne 3) puis Passamainty<->Vahibé (ligne 4). Des taxis urbains prendront le relais pour desservir les quartiers les plus éloignés des lignes.



Projet CARIBUS (CADEMA)

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS (TCI)

Le département porte un projet de création de lignes de bus interurbaines pour relier les villages de Mayotte aux deux terminus nord et sud de la ligne 1 du CARIBUS à Mamoudzou. Ce réseau répondra à la demande croissante de déplacement vers le centre économique de l'île. Cinq lignes de bus seront déployées, dont trois en Grande Terre (de Dzoumogné, Coconi et Chirongui vers Mamoudzou) et deux en Petite Terre. Au total, ce réseau nécessite 40 autocars avec une fréquence de passage de 15 minutes aux heures de pointe.

Une sixième ligne est prévue en Grande Terre pour relier l'ouest à l'est de Acoua à Passamainty après l'adaptation de la RD3 (sept autocars supplémentaires).

Le service des taxis-brousse va être réorganisé pour compléter ce réseau en desservant les villages sans accès direct au bus.

### DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Les deux réseaux de bus s'appuient sur la mise en place de pôles d'échanges multimodaux (PEM). Ce sont des espaces qui regroupent au

même endroit les infrastructures de différents types de déplacement : parking relais, quais aménagés pour les bus, voies piétonnes, pistes cyclables... Trois pôles d'échanges sont prévus à Mamoudzou :

- Le pôle d'échanges de Mamoudzou est l'élément central du réseau. Il permet aujourd'hui d'accueillir une gare maritime, des taxis, des voitures et des piétons mais la circulation y est difficile car le site est mal organisé. Un projet de réaménagement a donc été lancé en 2015 pour que ce PEM devienne un lieu de rencontre pour tous les modes de déplacements. Des espaces de restauration, un marché et une zone d'animation culturelle sont également prévus. Le portage du projet a été transféré du conseil départemental à la commune de Mamoudzou. La date de début des travaux n'est pas encore fixée.
- Pôle d'échanges des Hauts Vallons à Kawéni : il sera positionné le long de la RN1 au point d'entrée nord de la zone de Kawéni, proche du centre commercial des Hauts Vallons. Il accueillera le terminus nord de la ligne 1 du CARIBUS et les bus arrivant de Dzoumogné.
- Pôle d'échanges de Passamainty : situé au terminus sud de la ligne 1 du CARIBUS, ce PEM est très important car il se trouve

à l'intersection de la RD3 et de la RN2 qui sont les deux points d'entrée majeurs vers l'agglomération au sud. Il accueillera les deux lignes de bus venant de Coconi et Chirongui.

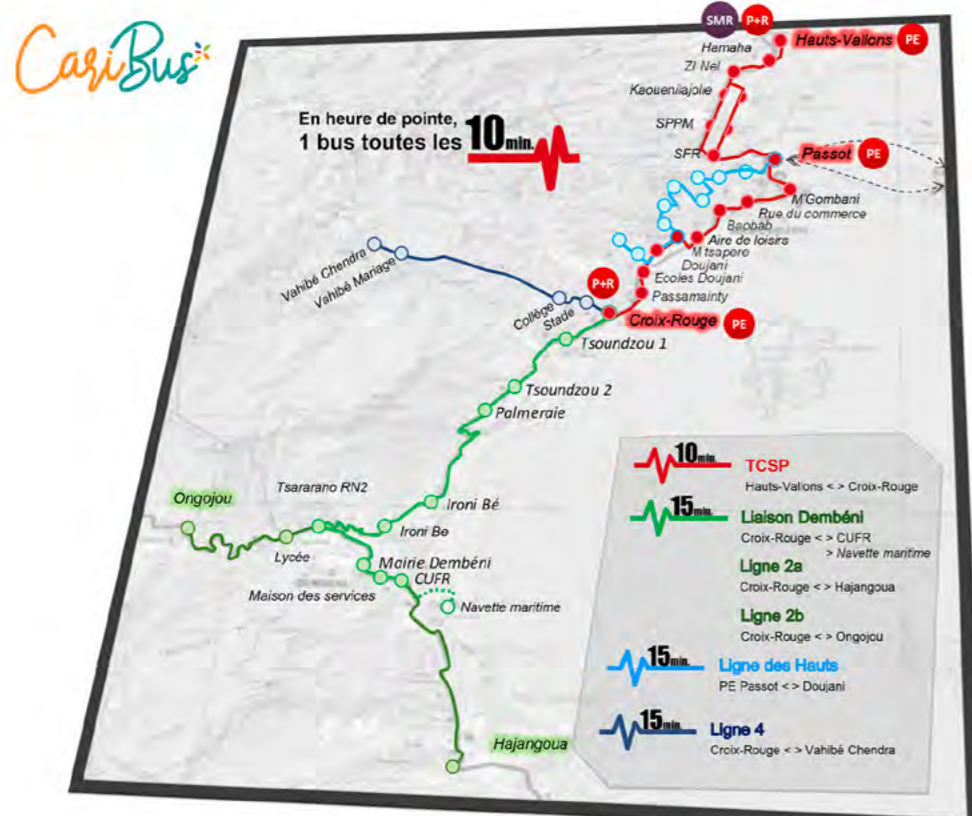
Ces deux pôles d'échanges au nord et au sud de Mamoudzou ont pour objectif de diminuer le nombre de voitures à l'intérieur de Mamoudzou en proposant un parking relais pour y laisser sa voiture et faciliter les correspondances entre les lignes TCI, la ligne 1 du CARIBUS et le vélo ou la marche vers le centre-ville.

Trois autres pôles d'échanges multimodaux sont également prévus à Mayotte aux terminus des trois lignes de bus interurbaines à Dzoumogné au nord, Coconi au centre et Chirongui au sud. Les taxis-brousse relieront les villages non desservis par les bus au PEM le plus proche. Les voyageurs pourront ensuite aller en bus vers Mamoudzou. Les pôles de Coconi et Chirongui sont construits, la construction de celui de Dzoumogné débutera prochainement.

### LES LIAISONS MARITIMES



En parallèle du développement des transports terrestres, deux lignes maritimes de transport de voyageurs par le lagon sont envisagées. Elles relieront le PEM central de Mamoudzou à la gare maritime de Itoni (au sud de l'agglomération) et à celle de Logoni (au nord). L'objectif est de libérer de la circulation terrestre en exploitant au maximum le potentiel du pôle d'échange de Mamoudzou pour accueillir la plus grande diversité de mobilité possible. Les liaisons maritimes pourraient également être développées pour développer le cabotage de fret.





## 2.3. Et si on ne faisait pas le boulevard urbain ? (scénario d'absence d'aménagement)

L'augmentation actuelle et à court terme des besoins de déplacement est telle que chaque projet de mobilité est utile. À l'échelle de Mamoudzou, l'observation de l'évolution récente des déplacements donne quelques indications.

### LE RISQUE : PASSER DE LA CONGESTION À LA PARALYSIE

Aujourd'hui, l'axe routier structurant du littoral est déjà intégralement congestionné sur toute sa longueur aux heures de pointes, et sur plusieurs secteurs pendant toute la journée. Au cours des dernières années, on a vu la situation empirer à Kaweni, le secteur concentrant le plus de population. Ce que l'on y observe pendant plusieurs heures chaque jour peut être décrit comme une « paralysie » de l'axe. Les véhicules restent totalement à l'arrêt plusieurs minutes ; en cas d'accident, l'intervention des services de secours devient impossible.

Ce phénomène de paralysie est apparu d'abord au cœur de Kaweni et il se diffuse progressivement. On l'observe également au niveau de Majicavo et sur la RD14.

Continuer à laisser tout le trafic routier nord-sud s'écouler par le littoral fait redouter un élargissement du secteur de paralysie routière.

### DES CONSÉQUENCES SUR LES TEMPS DE TRAJET...

À l'heure actuelle, des Mahorais sont parfois contraints de prendre la route dès 6h du matin pour pouvoir atteindre leur lieu de travail à 8h. La traversée de Mamoudzou est devenue si difficile que certains travailleurs ou transporteurs se rendant de Longoni au sud de Mamoudzou préfèrent faire le tour de l'île via Tsingoni et Combani pour rejoindre Mamoudzou par la RD3 (lorsque celle-ci n'est pas trop encombrée).

### ... ET BIEN AU-DELÀ DES ENJEUX DE DÉPLACEMENT

La paralysie routière pose des problèmes d'aménagement urbain et de sécurité : certains quartiers des Hauts sont totalement enclavés et difficiles d'accès pour les forces de l'ordre et les services de secours. Cette situation facilite le développement de l'habitat spontané et des activités illégales.

De plus, la réalisation des travaux du BUM est l'occasion de moderniser l'ensemble des réseaux dans les hauts de Mamoudzou dans le cadre d'une grande opération. Sans cette opportunité, l'amélioration des réseaux pourrait être complexe à entreprendre.



# 3 Le projet de Boulevard Urbain de Mamoudzou



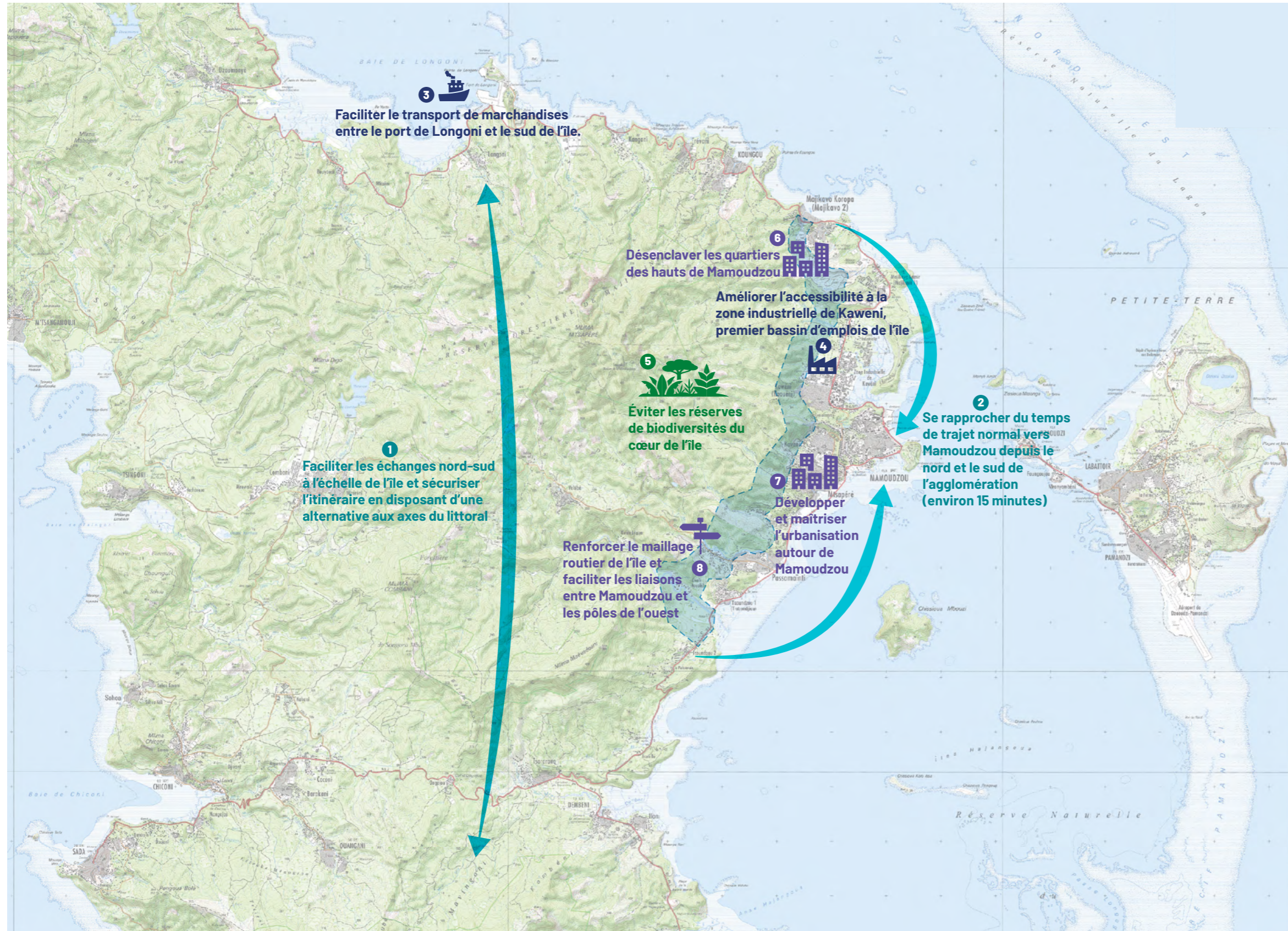
En complément des projets décrits dans les pages précédentes, la réalisation d'un boulevard urbain à Mamoudzou est la solution proposée par le conseil départemental de Mayotte.

À quoi ressemblerait-il ?  
Où passerait-il ? Combien coûterait-il ?

Plusieurs options sont envisagées. Tous les détails dans ce chapitre...

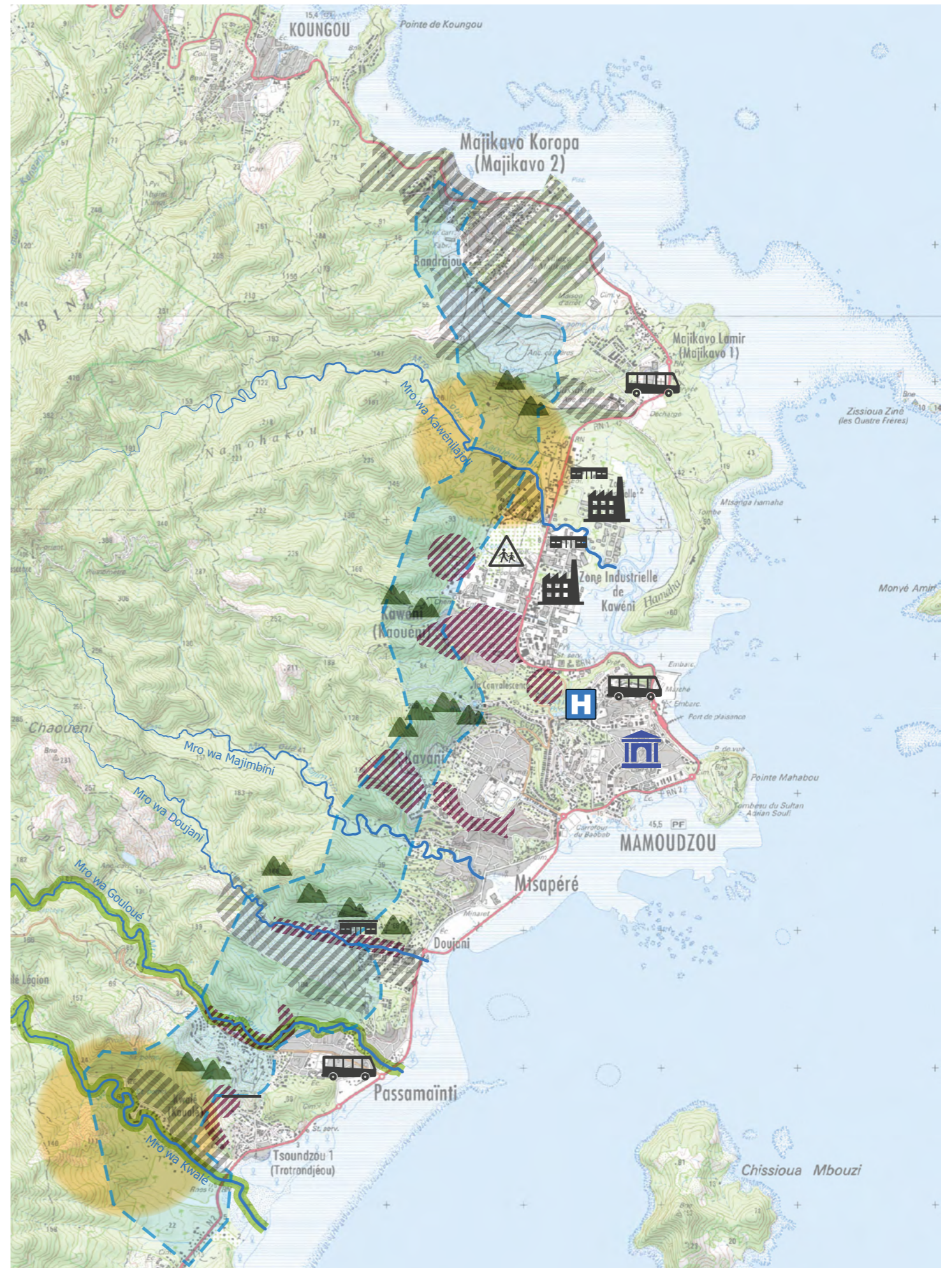
# 3.1. Synthèse des enjeux

## Des enjeux d'économie et de mobilité à l'échelle de l'île



# Des enjeux d'environnement et d'urbanisation dans l'agglomération de Mamoudzou

- Périmètre de recherche des itinéraires
  
- Prendre en compte les enjeux environnementaux**
- Cours d'eau permanent
- Relief marqué
- Potentiel agricole fort
- ZNIEFF
  
- Habitat, urbanisme : des opportunités et des points de vigilance**
- Projets d'aménagement
- Opérations de résorption de l'habitat spontané
  
- Des équipements à desservir**
- M
 Pôle administratif
- H
 Hôpital
- F
 Zone industrielle
- A
 Zone d'activité
- B
 Futurs pôles d'échange multimodal
- E
 Pôle scolaire



## 3.2. Les objectifs du boulevard urbain

L'amélioration des conditions de circulation est un objectif du conseil départemental aussi bien à Mamoudzou que dans l'ensemble de l'île.

Le projet doit répondre à des objectifs à ces deux niveaux.



### À l'échelle de Mayotte

#### OFFRIR UNE ALTERNATIVE À L'AXE STRUCTURANT DU LITTORAL

La route du littoral (RN1 et RN2) est aujourd'hui le principal moyen de relier le nord et le sud de l'île, voire le seul sur la façade est. La convergence de tous les trafics explique les embouteillages à répétition. La création d'un axe de contournement de Mamoudzou offrirait la possibilité à de nombreux usagers de contourner l'agglomération en évitant les ralentissements. C'est aussi une sécurité : à l'heure actuelle, en cas d'incident ou d'accident grave sur la RN1/RN2, toute la traversée nord/sud serait bloquée.

#### AMÉLIORER LA CIRCULATION SUR L'AXE STRUCTURANT

Une part des usagers des RN1 et RN2 devraient faire le choix de se reporter sur la route des hauts. C'est notamment le cas des véhicules en transit. Ces voitures en moins rendraient la circulation moins difficile sur la RN1 et la RN2. Cela réduirait la durée de la période de saturation de la route du littoral.

#### FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Les bus subissent également les embouteillages. En lui offrant des voies dédiées, le boulevard urbain rendrait le bus plus rapide. Cela bénéficierait aux transports scolaires, aux lignes de la CADEMA et aux lignes interurbaines.

#### PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

L'intérêt exceptionnel de la biodiversité et des paysages de Mayotte doit être préservé. Quelle que soit la forme que prendrait le boulevard urbain, il devrait être réalisé dans le respect et la prise en compte de l'environnement.

### À l'échelle de l'agglomération

#### RELIER LES QUARTIERS ENTRE EUX

La route des hauts rapprocherait les quartiers. Il deviendrait alors plus facile de circuler du nord au sud sans passer par le centre de Mamoudzou.

#### AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES QUARTIERS

Pour éviter les congestions de l'axe structurant, beaucoup d'automobilistes empruntent de petites routes de l'agglomération. C'est une cause d'insécurité pour les habitants de ces quartiers. La route des hauts permettrait de diminuer le nombre de véhicules sur ces petites voiries. La sécurité des riverains, des piétons et des cyclistes serait ainsi améliorée.

#### REPENSER LE DÉVELOPPEMENT ET LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Avec le boulevard urbain, des activités localisées dans le centre de Mamoudzou ou pas encore localisées pourraient être implantées dans de nouveaux quartiers. Dans une optique plus large de rééquilibrage à l'échelle de l'île, le BUM pourrait réduire les effets négatifs de l'extrême densité de population et d'équipements à Mamoudzou.

#### ACCÉDER PLUS FACILEMENT À TOUS LES QUARTIERS

Certains quartiers souffrent d'enclavement : trop difficile d'accès, ils n'attirent pas les emplois et leurs habitants ont des difficultés à se rendre à leur travail. Le boulevard urbain devrait corriger cette inégalité.

#### FAIRE UNE PLACE POUR LES PIÉTONS ET LES VÉLOS

Les routes actuelles font peu de places aux vélos. Les piétons, nombreux dans l'agglomération, ont trop peu de chemins sécurisés. Le conseil départemental propose d'intégrer au boulevard urbain un espace sécurisé pour les piétons et les vélos. Cela rendrait ces modes de déplacements plus faciles, plus agréables, et donc plus attractifs.

Le fuseau d'étude (en orange) : il relie Majicavo Koropa au nord à Tsoundzou 2 au sud, en irriguant les quartiers intermédiaires.

# 3.3. À quoi pourrait ressembler le boulevard urbain ?



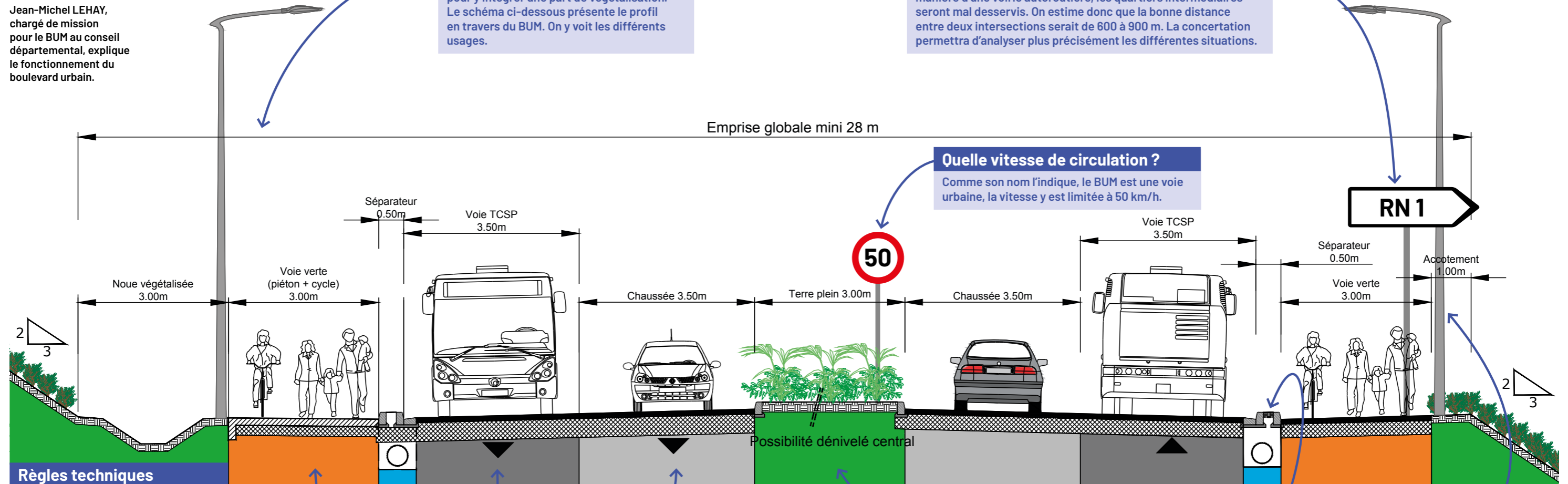
Jean-Michel LEHAY, chargé de mission pour le BUM au conseil départemental, explique le fonctionnement du boulevard urbain.

## Quelle serait la largeur du BUM ?

Le boulevard urbain pourrait avoir une emprise de 28 mètres de largeur sur la majeure partie de ses 11,5 km. Pourquoi si large ? Pour faire une place à tous les types de déplacement, toujours en sécurité et pour y intégrer une part de végétalisation. Le schéma ci-dessous présente le profil en travers du BUM. On y voit les différents usages.

## Quels raccordements aux routes existantes ?

La distance moyenne entre les points de raccordement est très importante pour le bon fonctionnement du BUM. Si les intersections sont trop proches, les automobilistes seront trop fréquemment arrêtés et l'objectif de fluidification de la circulation ne sera pas atteint. Si les intersections sont trop éloignées, à la manière d'une voirie autoroutière, les quartiers intermédiaires seront mal desservis. On estime donc que la bonne distance entre deux intersections serait de 600 à 900 m. La concertation permettra d'analyser plus précisément les différentes situations.



## Quelle vitesse de circulation ?

Comme son nom l'indique, le BUM est une voie urbaine, la vitesse y est limitée à 50 km/h.

## Règles techniques

Lors de la construction d'une route, le respect de certaines règles est un gage de bon fonctionnement et de sécurité des usagers. Pour le boulevard urbain de Mamoudzou, il a aussi fallu tenir compte du relief très particulier. Il sera donc envisageable de voir des pentes allant jusqu'à 10 % (exceptionnellement 12 %), et des rayons minimaux de 40 m pour les virages, afin notamment de préserver une bonne visibilité.

## Quels modes de déplacement sur le BUM ?

La règle générale est la suivante : 2 voies par mode !  
 Les voitures disposeront d'une voie dans chaque sens, au centre du BUM.  
 Les autobus auront également une voie dans chaque sens.  
 De part et d'autre du boulevard, deux voies vertes (piétons et cyclistes mélangés) de trois mètres de largeur seront aménagées ?

## Cas particulier des ouvrages d'art

La construction des ponts et des passages en tranchées couvertes est plus complexe. Pour des raisons de coûts et de faisabilité technique, le BUM aura alors une largeur plus réduite :

- Pour les ponts et viaducs : environ 19 m, avec la suppression d'une voie verte, du terre-plein central et de la noue végétalisée ;
- Pour les tranchées couvertes : environ 20 m, avec la suppression du terre-plein central et de la noue végétalisée, et un terre-plein central réduit.

## Quels dispositifs de sécurité ?

Les deux sens de circulation seraient séparés par un terre-plein central pouvant potentiellement être planté. Sa largeur serait d'environ trois mètres. Cyclistes et piétons seraient également protégés des bus par des séparateurs de 50 cm.

Il est envisagé de mettre en place un éclairage tout le long de l'axe.  
 La nature des intersections (carrefour à feu, stop ou cédez-le-passage, voie d'insertion...) sera étudiée lorsque le tracé précis du BUM sera connu.

## 3.4. Comment le réaliser ?



### Une difficulté maîtrisée

Jean-Michel LEHAY, Chargé de mission du conseil départemental pour la réalisation du BUM, explique les difficultés du projet.

“ La spécificité, c’est bien sûr le relief. Il y a beaucoup de collines, et donc des pentes en longueur ou en travers. Cela va nécessiter un important travail de terrassement. Heureusement, nos relevés montrent qu’on atteint très vite une roche dure sur laquelle on pourra construire une route robuste.

Certains secteurs vont nécessiter des ouvrages d’art, parfois longs, d’autres ont des accès difficiles ou vont nécessiter un travail foncier plus long.

Mais dans l’ensemble, la difficulté est maîtrisée. Les secteurs qui présentaient des impossibilités ont déjà été écartés. Par exemple, le périmètre d’étude est à l’écart des ZNIEFF. Quel que soit l’itinéraire retenu, on saura construire le BUM. Il y a néanmoins des passages préférables et la concertation va aussi nous aider à les identifier. ”

### Objectif : démarrer dès que possible

Avant de démarrer les travaux, le conseil départemental de Mayotte doit impérativement être propriétaire des terrains concernés. Cette étape décisive s’appelle la maîtrise foncière. Sur les terrains publics, cette étape est assez rapide ; elle peut s’avérer plus complexe et plus longue sur les terrains privés. Par conséquent, les premières sections aménagées ne se situeront pas forcément à l’extrémité nord ou à l’extrémité sud du BUM, mais plutôt sur la

première section dont le département maîtrise intégralement le foncier.

La vitesse d’avancée des travaux dépendra elle aussi de la progression de la maîtrise foncière. Le facteur financier est également important : si les crédits sont débloqués rapidement, plusieurs chantiers peuvent être menés en même temps. La durée totale des travaux pourrait donc durer entre 4 et 7 ans.

### Comment serait construit le boulevard urbain ?

La méthode précise de réalisation du BUM dépendra des propositions des entreprises. Cependant, il est probable que le chantier suive les phases suivantes :

1. Construction des ponts et des murs de soutènement ;
2. Terrassement et mouvements de terre ;
3. Réalisation de la couche de fondation ;
4. Mise en place des réseaux et des fourreaux par les différents concessionnaires ;
5. Réalisation des différentes couches de la route ;
6. Travaux de finition : voiries, trottoirs, signalisation, éclairage...



Jean-Michel LEHAY, chargé de mission pour le BUM au conseil départemental, donne des indications sur l’approche que pourraient adopter les entreprises chargées du chantier.

## Une route construite pour les Mahorais par les Mahorais

La construction du BUM pourrait être le plus gros chantier de Mayotte dans les années à venir. C'est donc une opportunité importante, sur un territoire où le chômage touche près de 40 % des jeunes. Les emplois de manœuvre ou de conducteurs d'engins nécessitent peu de qualification et il sera possible de former rapidement les futurs constructeurs du BUM. Le conseil départemental a déjà pris des

contacts avec le rectorat, Pôle emploi et les agences d'intérim pour anticiper cette phase de chantier.

Les grandes entreprises qui réaliseront les travaux ne seront pas locales mais elles devront employer une main d'œuvre mahoraise. Le conseil départemental y veillera et en fera une condition d'attribution des marchés publics (clauses d'insertion).



Interview de Jean-Michel LEHAY sur les contraintes de travaux mais aussi les opportunités qu'ils représentent

## Les réseaux : c'est déjà le moment d'y penser

Par réseaux, on entend les lignes électriques, les lignes de télécommunication et les canalisations d'eau (potable, pluviale). Sur un territoire au relief difficile, dans un contexte de forte croissance démographique, un projet routier comme le boulevard urbain est le bon moment pour anticiper les questions de réseaux.

Dans l'agglomération de Mamoudzou, le réseau électrique et télécom est majoritairement souterrain. Exception majeure : la ligne électrique reliant Mamoudzou à la centrale de Longoni. Le BUM permettra de mailler le réseau en permettant leur bouclage par les hauts (pour une meilleure continuité de service). La collecte des eaux pluviales est un enjeu complexe car l'état du réseau actuel est une source d'insécurité dans certains quartiers. Le projet de boulevard urbain permettra d'améliorer cette situation grâce à l'interception des eaux pluviales en provenance des hauts et la réalisation d'ouvrages de régulation/protection. Autre sujet essentiel : l'eau potable. 30 % des foyers mahorais sont encore privés d'accès à l'eau potable. Là aussi, les études ultérieures

devront montrer profiter des travaux du BUM pour améliorer la situation (interconnexion des sites de production, desserte par les hauts permettant un maillage du réseau et une meilleure continuité de service).

Pour anticiper ces besoins, des réunions de concessionnaires se tiennent deux fois par an. Elles ont été l'occasion pour le conseil départemental d'exposer son projet, qui est vu comme une opportunité par les concessionnaires.



Exemple de dispositif de récupération des eaux de pluie

Le conseil départemental prévoit la pose de fourreaux de grande taille au cours des travaux du BUM. Situés sous les trottoirs, ils ne seront pas immédiatement utilisés à 100 %, mais ils permettront plus tard de moderniser les réseaux sans avoir à réaliser des travaux lourds et à creuser des tranchées sur la route

Les principaux réseaux qui pourraient bénéficier de ces travaux sont :

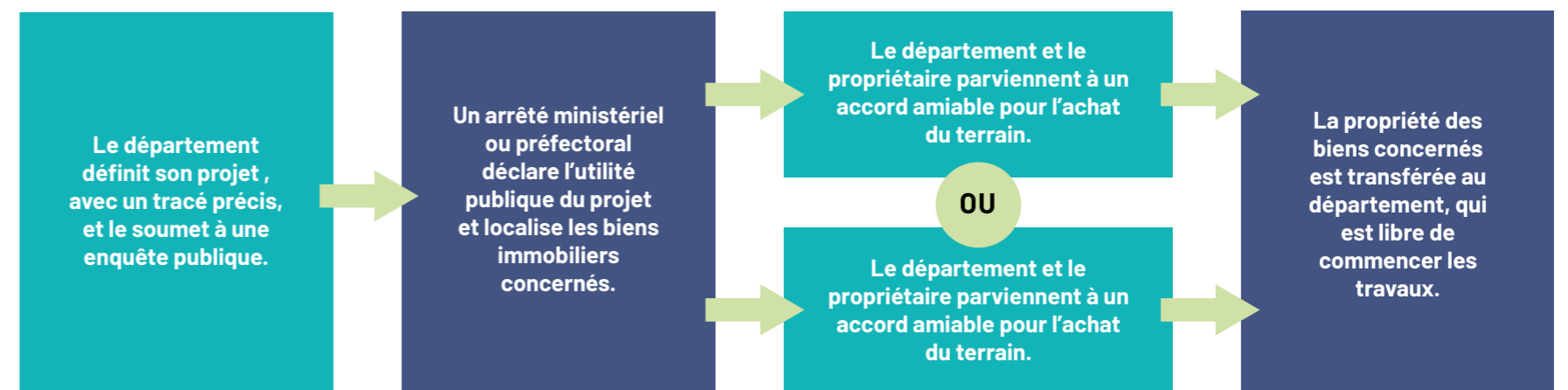
- L'eau potable (les quartiers des Hauts sont parmi les moins bien alimentés) ;
- L'électricité (le réseau à Mamoudzou longe l'axe du littoral, sans boucle, ce qui le rend vulnérable en cas de panne) ;
- La fibre optique, essentielle au développement économique de l'île ;
- Voire l'eau pluviale, dont la gestion en cas de fortes précipitations est très difficile.

## Les acquisitions foncières

Pour réaliser le boulevard urbain de Mamoudzou, le conseil départemental doit d'abord être propriétaire de toutes les futures emprises. La procédure d'expropriation est ancienne, elle repose sur l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 :

« La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ».

La procédure d'acquisition foncière peut se résumer par le schéma ci-contre.



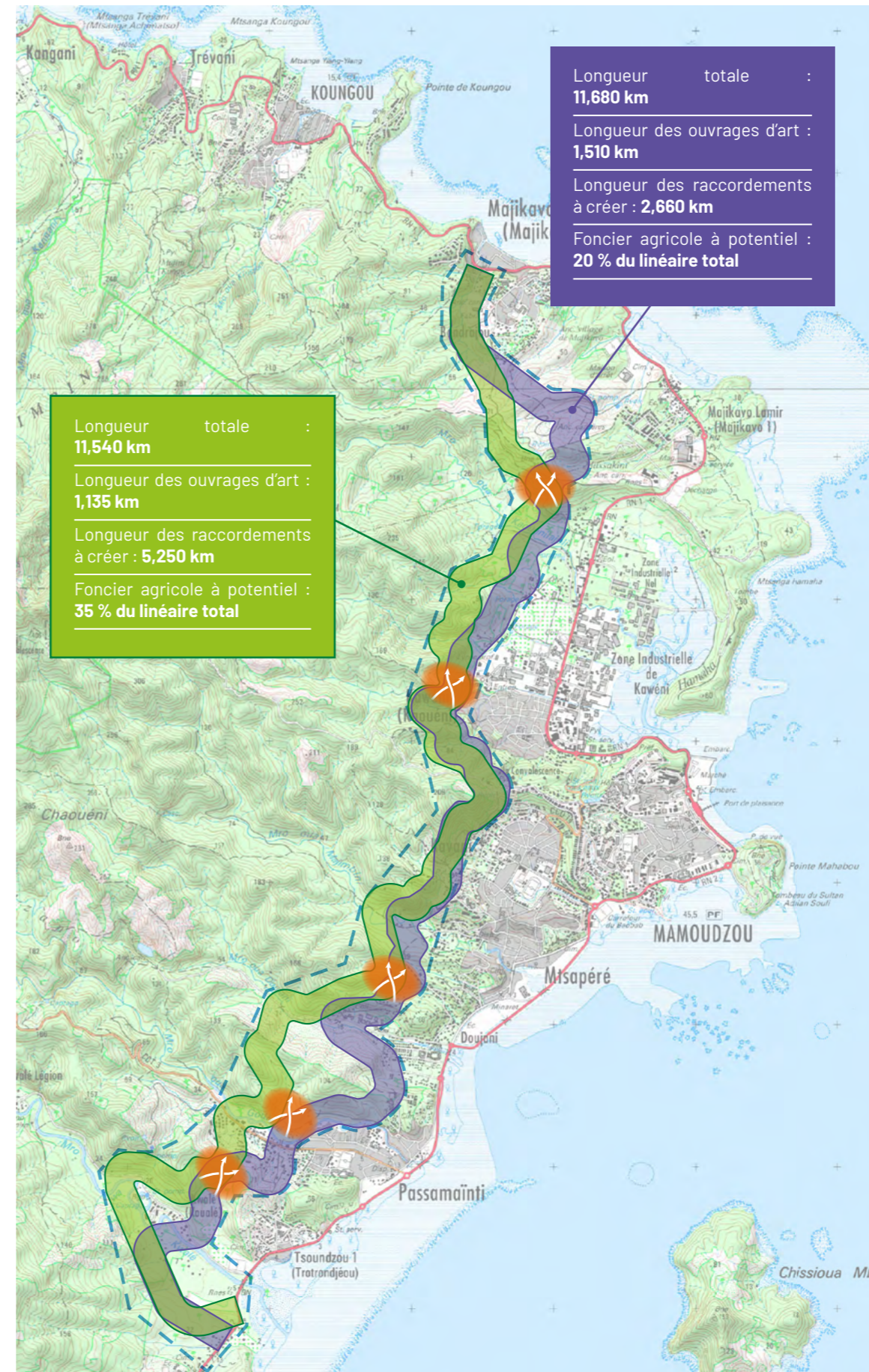
# 3.5. Deux variantes d'itinéraire

Au sein du fuseau d'étude, le conseil départemental de Mayotte a élaboré deux itinéraires de passage tenant compte des différentes contraintes et des objectifs de desserte.

Chaque itinéraire mesure 200 m de largeur. C'est donc beaucoup plus que l'emprise qu'aura le BUM (28 m). Le choix de l'itinéraire de passage est donc une première étape. Le tracé plus

précis sera défini lors des études de faisabilité à venir, à l'issue de la concertation et du choix de l'itinéraire.

La concertation aidera le maître d'ouvrage à choisir l'itinéraire le plus adapté : soit l'itinéraire urbain, soit l'itinéraire par les crêtes, et donnera quelques indications sur les préférences en matière de tracé.



## DES COMBINAISONS POSSIBLES

La concertation aidera le conseil départemental à déterminer l'itinéraire à retenir. Il est possible de choisir l'itinéraire urbain dans certaines sections et l'itinéraire par les crêtes dans d'autres sections.

Comment est-ce possible ? On voit sur la carte en page ci-contre que les itinéraires s'éloignent puis se rapprochent en fonction des contraintes. 5 points d'échange sont identifiés sur les cartes en page suivante. À chaque point d'échange, il est possible de passer de l'un à l'autre des itinéraires.

Pourquoi est-ce intéressant ? La concertation permet d'identifier et de hiérarchiser des enjeux : sur tel secteur, priorité aux raccordements, sur tel autre, une zone agricole ou un développement urbain à préserver. Les habitants de chaque secteur pourront ainsi faire valoir leurs points de vue les plus importants.

### L'itinéraire par les crêtes

Cet itinéraire se situe à la limite de l'urbanisation, plus dans les hauts. Conséquence directe de cette situation : il va nécessiter des raccordements plus longs vers le réseau routier urbain.

En raison de son éloignement du bâti, les phases d'acquisition foncière et de construction pourraient alors être moins complexes.

Cependant, il traverse davantage de terres agricoles de bonne qualité, et aurait un impact supérieur sur les paysages (plus visible sur les hauts) et sur l'environnement (coupure du milieu naturel). Il porte aussi un risque d'étalement de l'urbanisation illégale vers les hauts. Enfin, il faut noter qu'il comporterait de nombreuses sections avec des pentes élevées (8 % et plus).

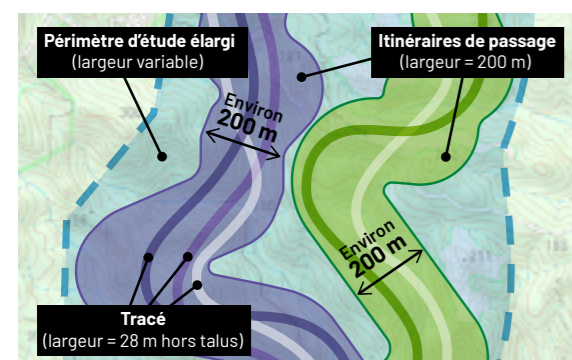
### L'itinéraire urbain

Comme son nom l'indique, il passe au plus près de la ville. Il peut ainsi se connecter au mieux avec les voiries urbaines et desservir finement les quartiers, sans nécessiter la construction de nouvelles voies. Il présente des complémentarités avec des projets d'aménagements urbains à venir, lesquels nécessitent une infrastructure routière.

Eloigné des secteurs de production agricole, il présente cependant une complexité au niveau foncier et de la présence du bâti : il pourrait en effet traverser plusieurs terrains constructibles et serait proche de nombreux secteurs d'habitation. Cette proximité des zones bâties aurait pour conséquence une construction difficile (nombreux ouvrages d'art, ouvrages de protection acoustiques...) et un coût plus élevé.

## LE CHOIX DE L'ITINÉRAIRE : UNE PREMIÈRE ÉTAPE VERS LE TRACÉ

Pour amorcer les études, le conseil départemental de Mayotte a défini un périmètre d'étude élargi. Celui-ci a été défini en fonction des objectifs du projet et des contraintes majeures (raccordements essentiels, enjeux très forts à éviter, relief très marqué...).



Grâce aux études, deux itinéraires sont proposés au public dans le cadre de cette concertation.

Pour arriver au tracé définitif, il conviendra de :

1. choisir l'itinéraire (décision du conseil départemental) ;
2. élaborer et analyser des tracés au sein de ces itinéraires (études complémentaires de définition) ;
3. choisir le tracé (décision du conseil départemental) ;
4. présenter cette proposition de tracé au public (suivi de concertation) ;
5. constituer un dossier d'enquête publique pour présenter ce tracé au public de manière détaillée (études approfondies) ;
6. obtenir la déclaration d'utilité publique (décision administrative du préfet ou du gouvernement).



Jean-Michel LEHAY, chargé de mission pour le BUM au conseil départemental, présente les deux itinéraires en expliquant ce qui fait la spécificité de chacun.

- Fuseau d'étude
- Itinéraire des crêtes
- Itinéraire urbain
- Point d'échange entre les 2 itinéraires

# 3.6. Le détail des variantes

## Tsoundzou 2, Tsoundzou 1 & Passamainty

### L'itinéraire par les crêtes

L'itinéraire s'éloigne de la côte et des secteurs d'habitation pour traverser une zone agricole et contourner le lycée en projet. La desserte de celui-ci nécessitera un raccordement de 200 m.

La rivière Kwalé est franchie en un point où elle est relativement étroite. L'itinéraire traverse en revanche des périmètres de protection des captages d'eau potable des zones à potentiels agricoles.

Dans les hauts, d'importants déblais seront requis. Il traverse ensuite un secteur de bâtis (moindre densité que l'itinéraire urbain) pour aboutir à la RD3.

#### Voiries potentiellement connectées

- RD3 (quartier rivière du manguier)
- Route de Kwalé (au nord du futur Lycée Mamoudzou Sud)








### L'itinéraire urbain

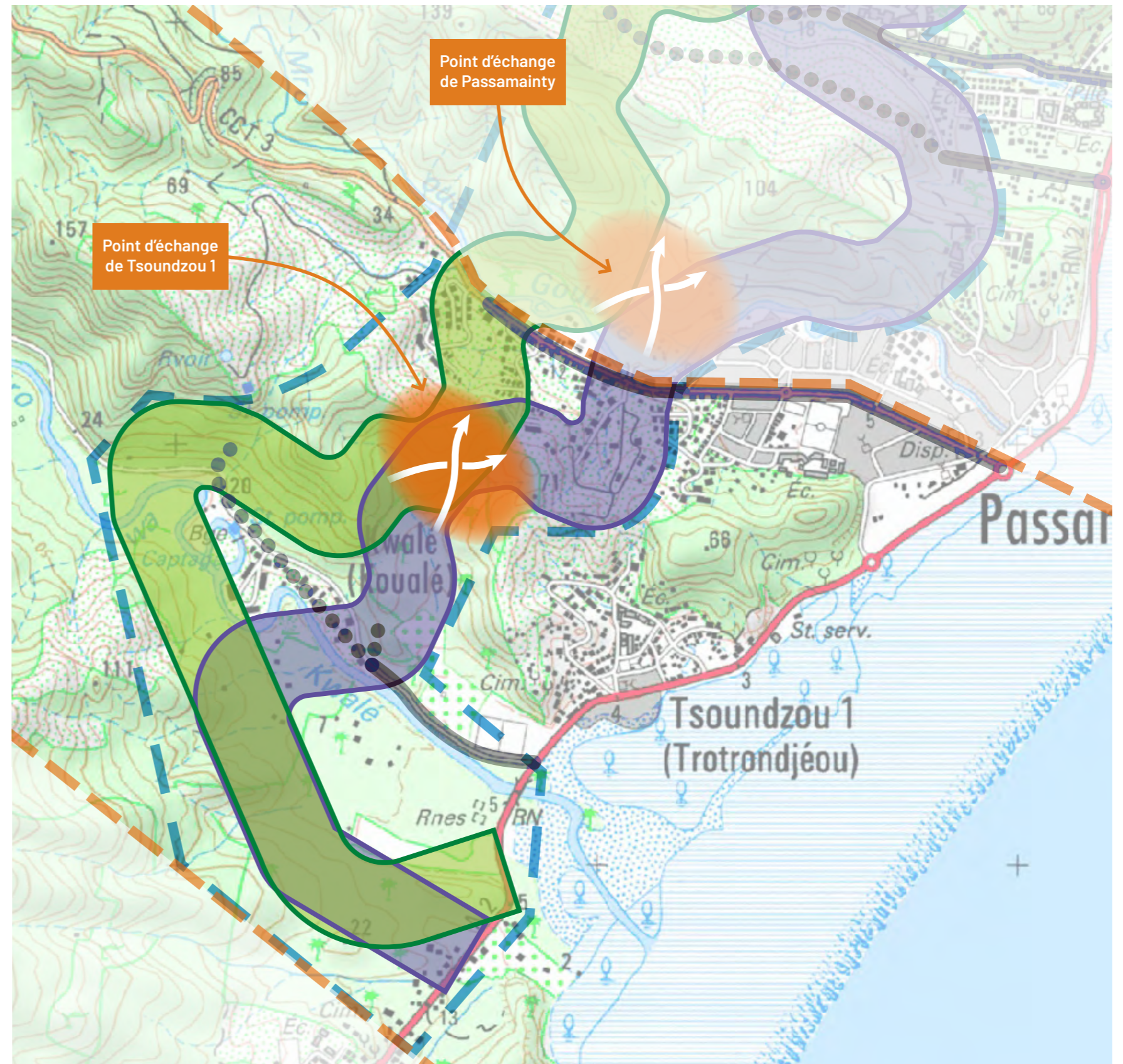
L'itinéraire rencontre une zone de bâtis avant de franchir la rivière Kwalé. Ensuite, il passe entre le collège et le futur lycée de Mamoudzou sud. Il pourra desservir ces équipements, de même que le stade en projet.

Il remonte ensuite vers les hauts de Tsoundzou 1 en longeant par l'ouest le secteur « Rhi Mlimani ». Là, le relief nécessitera des déblais importants et des ouvrages de soutènement. Il approche ensuite de Passamainty par un secteur où beaucoup d'habitations sont présentes pour rejoindre la RD3 au niveau d'un point d'échange existant.

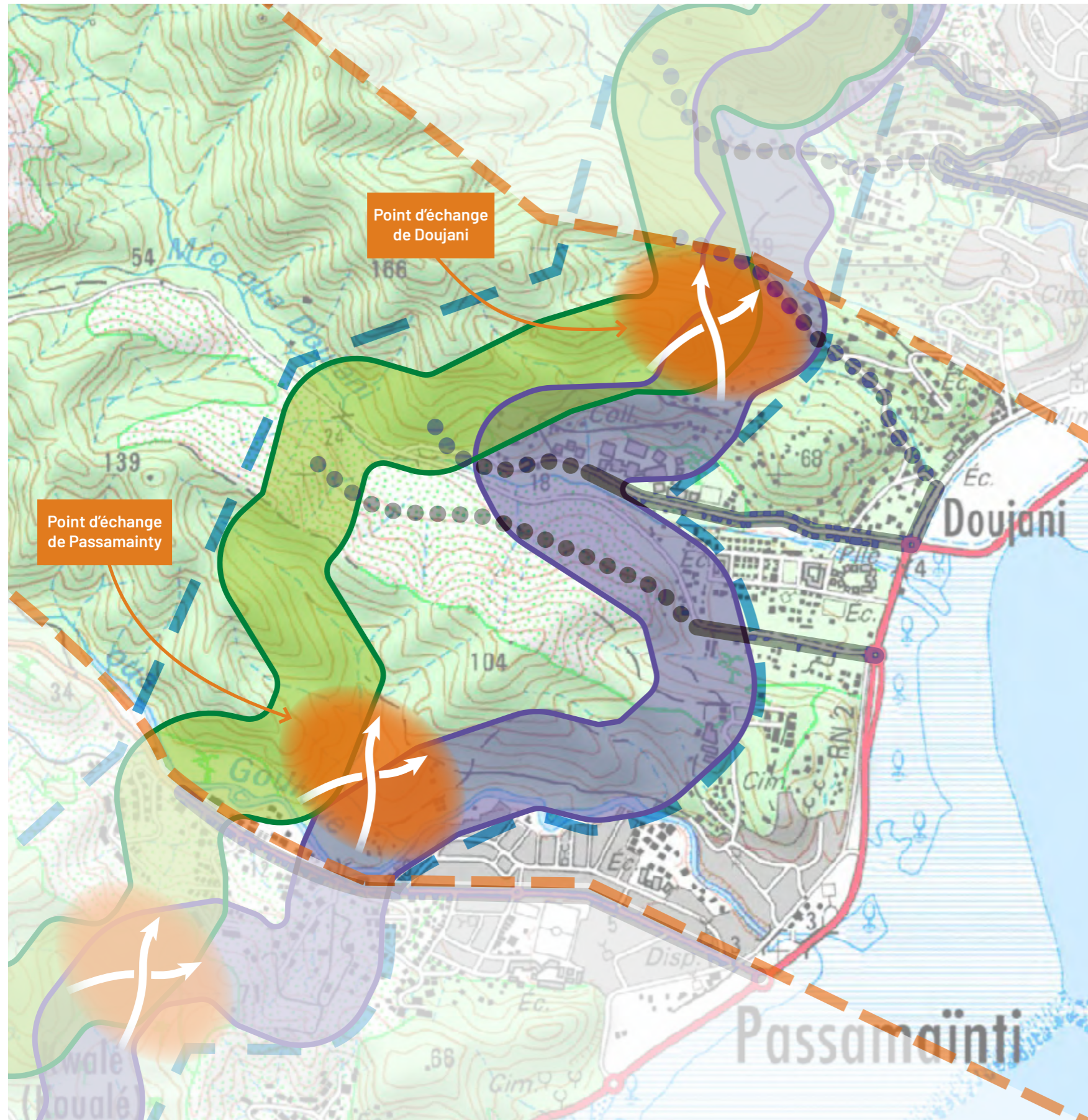
#### Voiries potentiellement connectées

- Route de Kwalé (au niveau de l'accès au futur lycée Mamoudzou Sud et au collège de Kwalé)
- RD3 (au rond-point du collège de Passamainty)

-  Fuseau d'étude
-  Itinéraire des crêtes
-  Itinéraire urbain
-  Point d'échange entre les 2 itinéraires
-  Liaison de raccordement existante
-  Liaison de raccordement envisagée
-  Limite de secteur



## Passamainty, Doujani & Kavani (Rhi M'Barazi)



### L'itinéraire par les crêtes

Après la rivière Gouloué et un passage à l'ouest du collège de Passamainty, l'itinéraire s'écarte du littoral en direction des hauts, ce qui nécessitera des liaisons de raccordement routières vers le réseau local plus longues, au niveau de la future ZAC Doujani.

Il traverse ensuite des zones agricoles et très peu urbanisées, nécessitant d'importants déblais, des ouvrages de soutènements jusqu'à la rivière Doujani et des ponts importants en franchissement des rivières Doujani et Majimbini.

À l'arrivée sur Kavani, l'itinéraire est quasiment parallèle à l'itinéraire urbain, avec des pentes un peu moins contraignantes.

#### Voiries potentiellement connectées

- Rue de la carrière (via un long raccordement à créer)
- Rue du Collège
- Rue Maévantana

### L'itinéraire urbain

L'itinéraire passe à l'est du collège de Passamainty puis s'oriente vers la côte pour contourner un relief. Une tranchée couverte de 170 m serait aménagée avant l'arrivée dans la ZAC Doujani, puis un ouvrage d'art important en traversée des rivières Doujani et Majimbini.

L'itinéraire passe à proximité du collège Nelson Mandela, dans un secteur très bâti. Il arrive ensuite dans Kavani où il longe les zones d'habitations.

#### Voiries potentiellement connectées

- Rue de la carrière
- Rue du Collège
- Rue Maévantana

- Fuseau d'étude
- Itinéraire des crêtes
- Itinéraire urbain
- Point d'échange entre les 2 itinéraires
- Liaison de raccordement existante
- Liaison de raccordement envisagée
- Limite de secteur

## Kavani (Rhi M'Barazi) & Kawéni








Dans ce secteur, les itinéraires urbains et des crêtes sont globalement superposés. Ils passent par les hauts de Kavani et de la Convalescence, à la limite des zones bâties et de forts reliefs. Les impacts sur des habitations légales sont donc faibles.

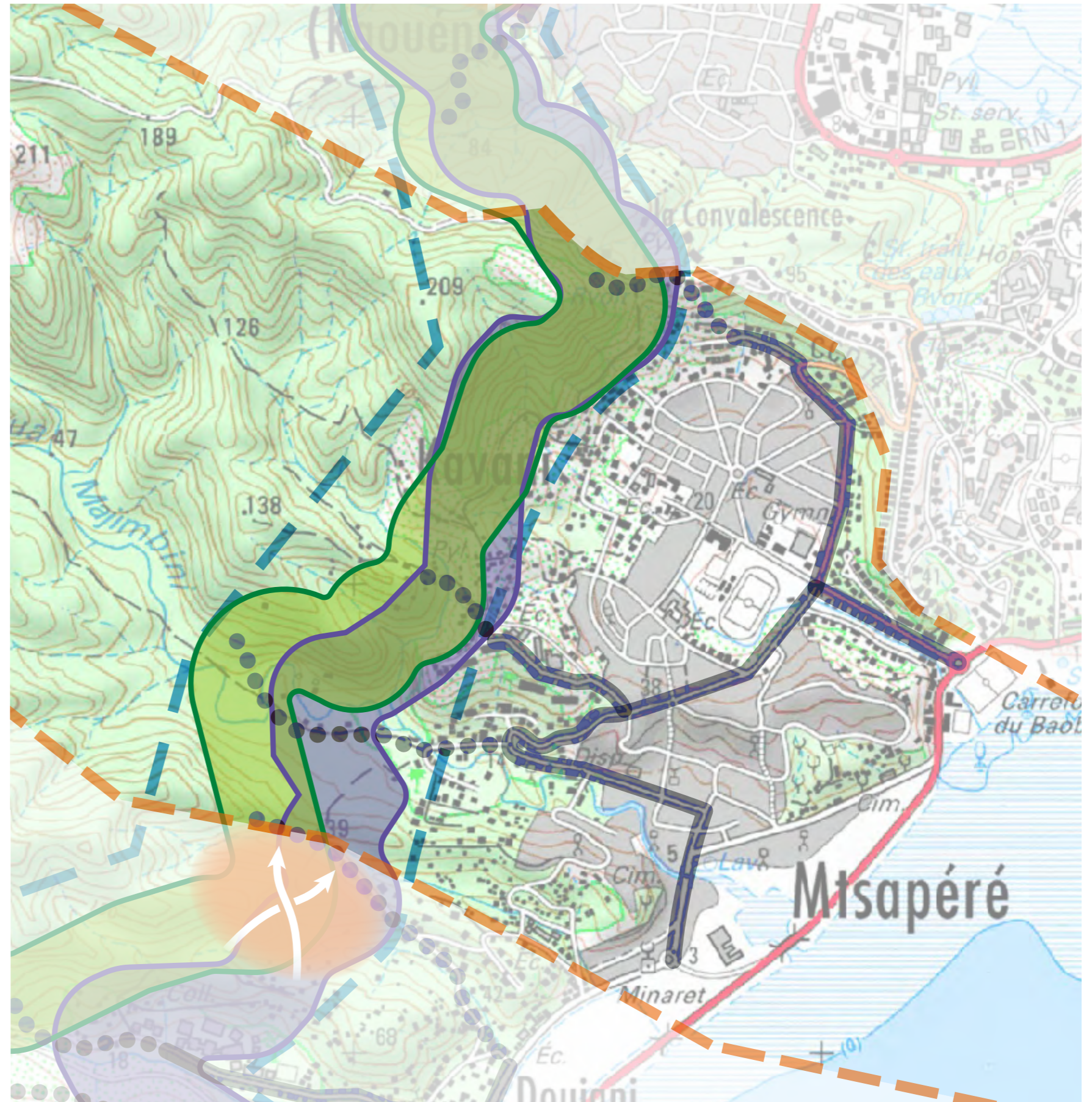
Un peu plus proche des bâtis, l'itinéraire urbain pourrait occasionner quelques impacts. L'itinéraire des crêtes générerait davantage de terrassement et un ouvrage d'art en plus.

L'impact sur les bâtis spontanés est en revanche présent dans certaines zones (évolution du bâti depuis 2021) notamment dans la zone de la RHI M'Barazi.

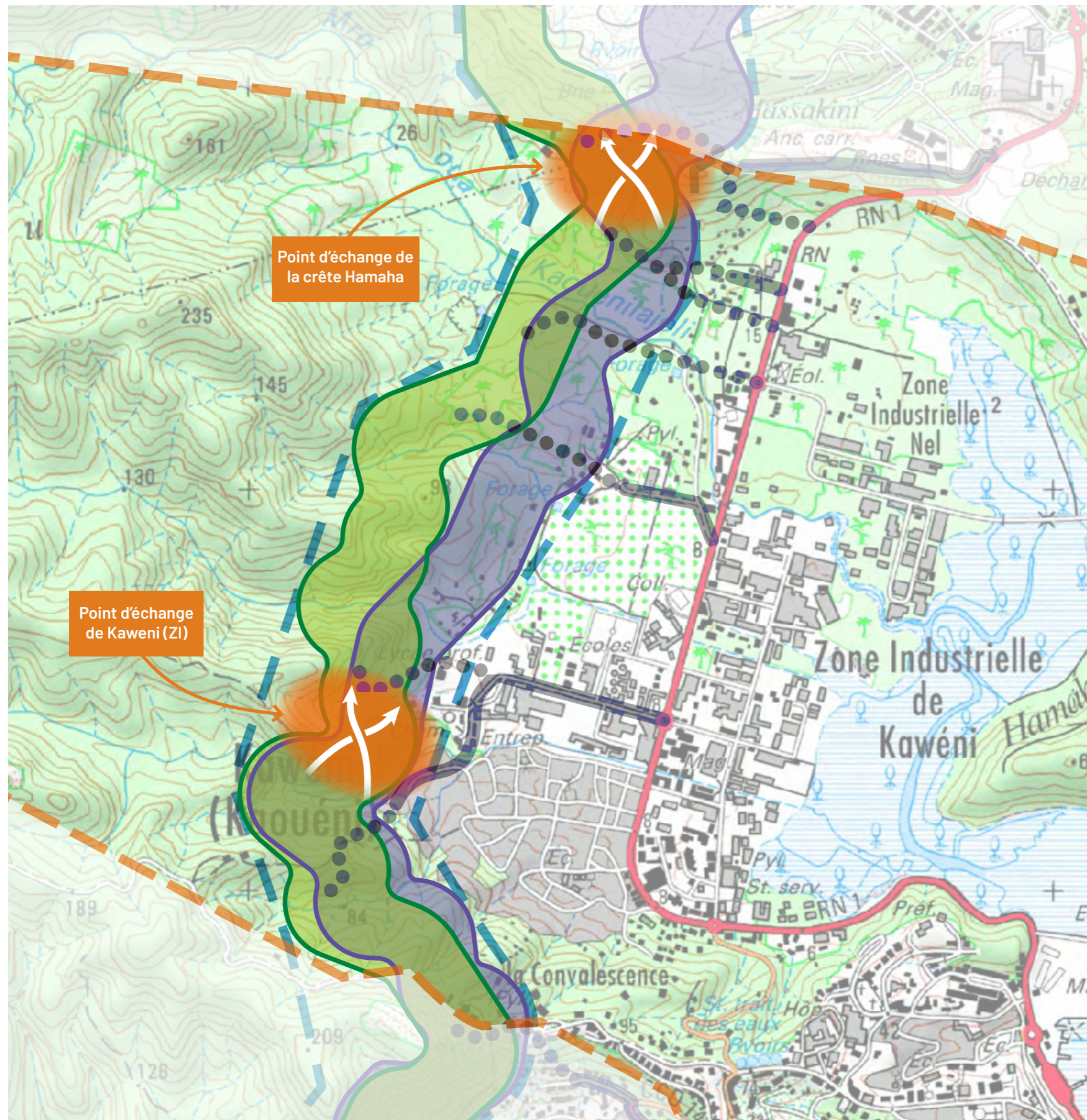
Voiries potentiellement connectées

- RD14 (via un raccordement dans le secteur Cavani sud)
- Route de la Convalescence
- RN1 (via rue de la SPPM)

-  Fuseau d'étude
-  Itinéraire des crêtes
-  Itinéraire urbain
-  Point d'échange entre les 2 itinéraires
-  Liaison de raccordement existante
-  Liaison de raccordement envisagée
-  Limite de secteur



# Hauts de Kaweni



## L'itinéraire par les crêtes

L'itinéraire passe en limite du secteur de rénovation urbaine « NPNRU Kawéni » et reste à une hauteur élevée, dans des secteurs agricoles ou naturels (raccordements légèrement plus longs). Plus éloignée des habitations, la réalisation des travaux y serait moins difficile. Il franchit la rivière Kawénilajolie par un viaduc moins imposant.

### Voiries potentiellement connectées

- RN1 (via 1 raccordement au nord du lycée de Mamoudzou nord et 2 raccordements au niveau de la zone industrielle)

## L'itinéraire urbain

L'itinéraire traverse le secteur de rénovation urbaine « NPNRU Kawéni » (forte présence d'habitat spontané) et se rapproche des bas de Kawéni. Il franchit la rivière Kawénilajolie par un viaduc de grande taille afin de pouvoir franchir la crête Hamaha au nord.

### Voiries potentiellement connectées

- RN1 (via 1 raccordement au nord du lycée de Mamoudzou nord et 2 raccordements au niveau de la zone industrielle)

- Fuseau d'étude
- Itinéraire des crêtes
- Itinéraire urbain
- Point d'échange entre les 2 itinéraires
- Liaison de raccordement existante
- Liaison de raccordement envisagée
- Limite de secteur

## Zone industrielle de Kawéni & Koungou (Majicavo Koropa)

### L'itinéraire par les crêtes

L'itinéraire contourne la crête Hamaha par l'ouest. Il va ensuite droit vers le nord en direction de Majicavo Koropa jusqu'à la RN1, sans s'approcher du quartier Majicavo Lamir. Son linéaire est donc plus court de 500 m mais il nécessitera des liaisons de raccordements plus longues.

Il traverse des zones agricoles avec un relief moins contraint et moins d'habitations. Il pourrait être plus favorable aux transports en commun et aux déplacements à pied ou à vélo.

L'itinéraire pourrait causer quelques impacts sur les bâtis spontanés, mais moindre que sur l'itinéraire urbain.

#### Voiries potentiellement connectées

- RN1 (via 1 raccordement proche d'électricité de Mayotte et un raccordement vers le collège de Majicavo de façon plus éloignée)
- Rue des hauts Vallons / quartier Majicavo Lamir (de façon plus éloignée)

### L'itinéraire urbain








L'itinéraire franchit la crête Hamaha grâce à une tranchée couverte. Il se rapproche ensuite du quartier de Majicavo Lamir (à proximité du Collège et de la cité pénitentière) et le raccorde au BUM.

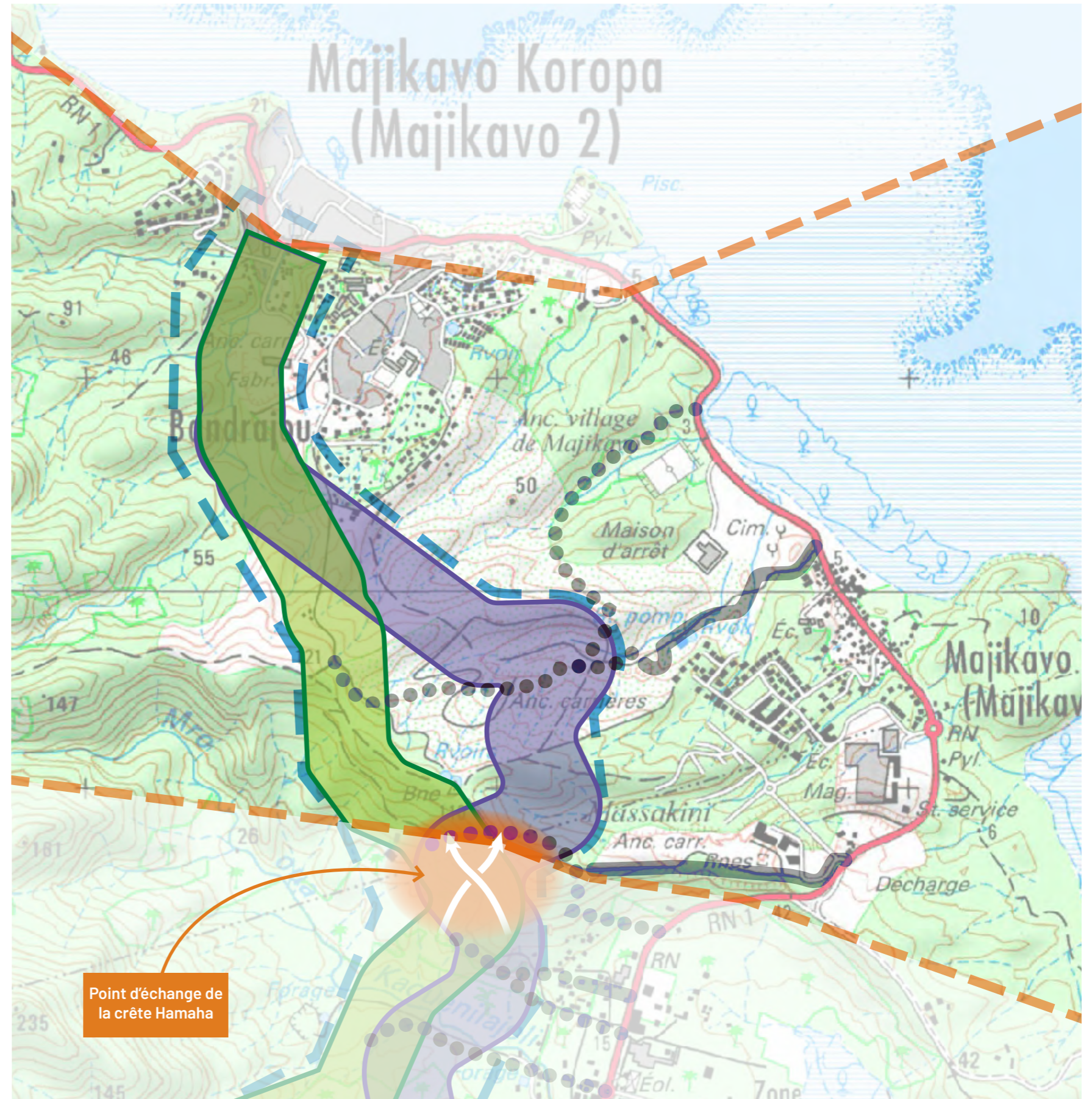
Il revient ensuite vers les hauts et se raccorde à la voie existante « Colas ». Il arrive à Majicavo-Koropa en longeant par l'ouest un secteur fortement bâti pour finalement se connecter à la RN1.

En raison des ouvrages d'art requis, cet itinéraire est beaucoup plus coûteux (environ 150 % plus cher). Il permet en revanche une meilleure connexion aux quartiers de la ZAC Hamaha/Majicavo Lamir. Les impacts sur les bâtis spontanés seraient importants (quartier « Dubaï »).

#### Voiries potentiellement connectées

- RN1 (via 1 raccordement proche d'électricité de Mayotte et un raccordement proche du collège de Majicavo)
- Rue des hauts Vallons / quartier Majicavo Lamir à proximité immédiate

-  Fuseau d'étude
-  Itinéraire des crêtes
-  Itinéraire urbain
-  Point d'échange entre les 2 itinéraires
-  Liaison de raccordement existante
-  Liaison de raccordement envisagée
-  Limite de secteur



## 3.7. Comparaison des itinéraires

	Itinéraire urbain	Itinéraire des crêtes
<b>Caractéristiques principales</b>	11,7 km de longueur dont 1,5 km d'ouvrages d'art 2,6 km de liaisons secondaires de raccordement à créer 13 carrefours possibles	11,5 km de longueur dont 1,1 km d'ouvrages d'art 5,2 km de liaisons secondaires de raccordement à créer 13 carrefours possibles
<b>Bâti, foncier et cadre de vie</b>	Emprise parfois élevée sur des secteurs voués à l'urbanisation (notamment Doujani, Kaweni et Koungou) Impact bâti élevé : environ 500 habitations	Emprise assez faible sur des secteurs voués à l'urbanisation (à l'exception de Kaweni et Koungou) Impact bâti faible à modéré : environ 220 habitations
<b>Agriculture</b>	Forte consommation de terres à faible potentiel dans le secteur de Kavani Emprise modérée et effet de coupure dans le secteur à forts enjeux de la rivière Kwalé	Consommation très élevée de terres de Tsoundzou jusqu'à Kaweni Emprise très élevée, effet de coupure et risque d'enclavement dans le secteur à forts enjeux de la rivière Kwalé Risque d'enclavement d'exploitations à Kaweni
<b>Nature et paysage</b>	Emprise sur des zones d'enjeux naturels à Gouloué et sur les rivières Doujani, Majimbini et Kawenilajoli Intégration paysagère correcte à l'exception du viaduc sur la rivière Kawenilajolie et dans le franchissement de la crête Hamaha	Emprise sur des zones d'enjeux naturels à Goulouée et sur les rivières Doujani, Majimbini et Kawenilajoli. Intégration paysagère difficile dans la partie sud et pour le viaduc sur la rivière Kawenilajolie. Meilleure intégration dans l'arrivée sur Koungou
<b>Eau et risques</b>	Risques de mouvement de terrain élevés depuis Kavani jusqu'à Koungou Emprise sur le périmètre de captage de Kawéni	Risques de mouvement de terrain élevés depuis Doujani jusqu'à Koungou Emprise sur le périmètre de captage de Kawéni
<b>Urbanisation</b>	Modification nécessaire du projet de lycée de Mamoudzou sud Nombreuses zones de potentiels de développement raccordés, notamment à Majicavo Koropa	Peu de raccordement à zones de potentiels de développement
<b>Mobilité, déplacements</b>	Le temps de parcours de Tsoundsou 2 à Majicavo Koropa aux heures de pointe passe de 1h à 15/20 minutes Le BUM est bien connecté au tissu urbain et les liaisons de raccordement sont courtes	Le temps de parcours de Tsoundsou 2 à Majicavo Koropa aux heures de pointe passe de 1h à 15/20 minutes Le BUM est connecté au tissu urbain mais parfois éloigné, avec de longues liaisons de raccordement. Le profil en long de l'itinéraire est également plus accidenté
<b>Réalisation des travaux</b>	1 viaduc de 350 m 2 tranchées couvertes de 345 m en tout Nombreux travaux à proximité des habitations Faible linéaire de raccordement favorisant le phasage	1 viaduc de 260 m Peu de travaux à proximité des habitations Linéaire de liaisons de raccordement élevé, rendant le phasage des travaux moins pertinent
<b>Coût total</b>	1 028 M€ dont 533 M€ pour les ouvrages d'art	888 M€ dont 382 M€ pour les ouvrages d'art

### COMMENT INTERPRÉTER LE TABLEAU ?

Les deux itinéraires sont comparés dans leur globalité, pour chaque critère. Sur un critère donné, si les deux itinéraires ont la même couleur, les réponses qu'ils apportent aux enjeux sont équivalents. Si les couleurs sont différentes, le plus clair a un bilan plus favorable. Plus la différence de couleur est forte, plus l'écart est marqué.



## **Mpago wa boulevard urbain wa momojou**

*Liparé livirao oigoni n'a ibahari Lilo deli chouoira tou Léo ini litsanganissao yi suihilini n'a yi kiblani ya yi chissioi De ouiyo tou harimoi ouvandre'oï jouoi laouheya*

*Moutsakandro mouengui ounou oussiheledza moubaliyo poumou ya dai»ma ini*

*Hahoutsaha chouara ritrale' taambou zini moutrouguiyo ndziya outso vao foursoioi kazi ouegui oïtraliye' zi taambou zini*

*Oikati ounou voihidjiri taambou aou adjali boier harimoi ya mavare'maili Yani ;de piya li bavou la suihilini n'a kiblani de yatso balihao poumou*

*Fouvou moja la oinadamou liroumiyao mavarer Yani litso jouoi li paré laoujou*

*Zini dezi fagnichihao n'a magari ya midzo*

*Magari ya hi vougouha bassin voutsoka harimoi rn1 n'a rn2 hifadhui*

*Alafou lipandza lahouka pareni litsoka chachi harimoi lipare' lavira baharini*

*Zi bus ne zissipara taambou zini*

*Hahouziva ndziya Zao yi boulevard urbain itso hangoussa yi mihindreleo*

*Itso hangoussa tsena zi bus za licoli;zindziya za cadema n'a zassaliya*

*Livouna bole'la mabavou ya mahore lilazimou lihifadhuiwe heliyontsi hazi zini zitsokao ilazimou zifagnichihe'hahou hifadhui oulanga. Lipare la oujou litso kouroubicha ya mabavou.*

*Litso ouangoussa mou indreleyo oi suihilini n'a kiblani tsipo ya houvira moni n'a yi Mamoudzou*

*Dalao de yi ndziya (boulevard urbain)*

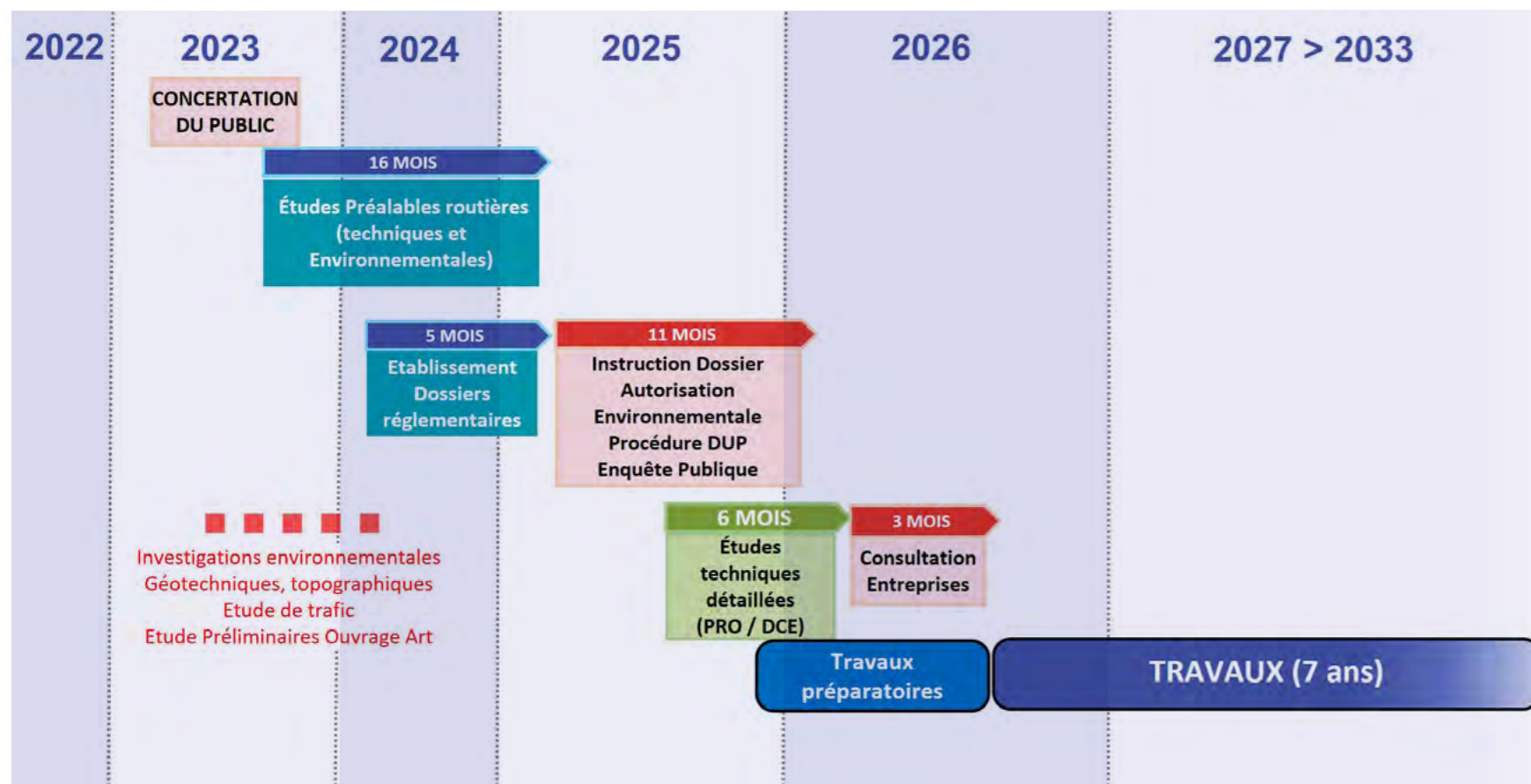
*Mavarer ya Léo kayassina nafassi ya mabicicletti n'a oidrao hamindrou hifadhui kavou*

*Conseil Departemental inssitriya ndziya za hou indra hamindrou n'a za mabecani hahou hangoussa mi tsakandro*

*Moutoilaan ou koussamagnissao majicavo coropa n'a toundzou2 suihilini hahou paragnissa ya ma bavou yaliyo*

# 3.8. Calendrier et financement

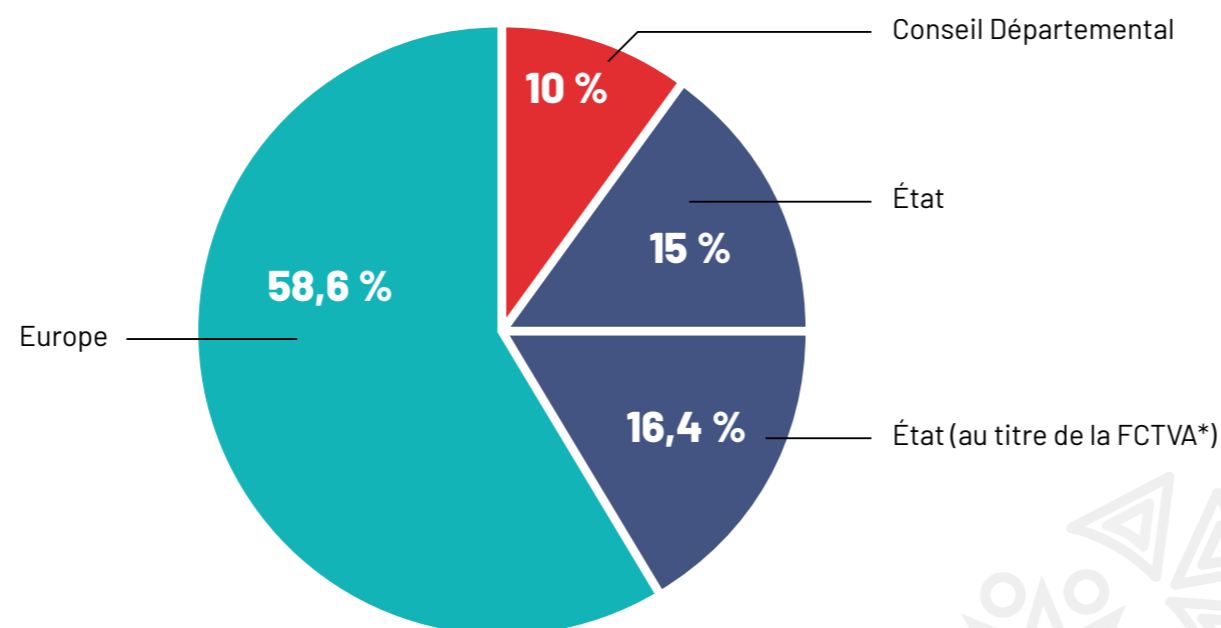
Un peu moins de 10 ans, de la concertation aux premières mises en service



## Le financement

Certains acteurs du projet apporteront un financement fixe, quel que soit le projet finalement retenu. L'État et l'Europe apporteront en plus une part de financement qui dépendra du coût final du projet.

Ce mécanisme de co-financement permet d'intégrer les collectivités publiques concernées par l'opération sans mettre en péril leur capacité à financer des projets locaux.



\*FCTVA : Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée

# 4 La concertation



Le conseil départemental de Mayotte met en œuvre un dispositif permettant à tous les habitants de Mayotte de s'exprimer. Expert ou pas, chacun peut apporter sa contribution au projet. C'est le principe d'une concertation préalable du public.

Pour faciliter cette expression collective, le dispositif de participation prend plusieurs formes. À vous de choisir celle qui vous convient le mieux...

# 4.1. Cadre de la concertation

## Qu'est-ce qu'une concertation préalable ?

C'est un dispositif de participation du grand public à l'élaboration des projets. La concertation préalable intervient assez tôt dans la conception des projets, alors que plusieurs options sont envisageables. De cette manière, les avis du public peuvent peser sur les prises de décision du porteur du projet. Un garant s'assure de son bon déroulement : information de qualité, possibilité pour chacun de s'informer, réponses du maître d'ouvrage...

La décision d'organiser une concertation préalable fait suite à un courrier de saisine du président du conseil départemental de Mayotte, envoyé le 15 janvier 2022. En réponse, la CNDP

a validé le principe d'une concertation préalable et a nommé Renée Aupetit garante de cette concertation en date du 2 février 2022.

### Cadre réglementaire

La concertation est organisée au titre de l'article L.121-9 du code de l'environnement. La CNDP a jugé que le projet comportait des impacts significatifs sur l'environnement et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs.

Les modalités d'organisation doivent être conformes à l'article R.121-8 du même code.



## Qui fait quoi ?

### LE RÔLE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Il est le maître d'ouvrage et assure l'organisation pratique de la concertation. Pour cela, il met à disposition du public l'information, explique son projet, recueille les contributions et avis du public et apporte des réponses à toutes les questions posées. Le conseil départemental est l'auteur de tous les documents officiels de la concertation.

Grâce à la concertation, le conseil départemental enrichit son projet et prend les décisions quant à sa poursuite. Ces apports seront consignés dans un document intitulé « les enseignements de la concertation », qui sera publié trois mois après la clôture de la concertation, dans lequel il dira s'il prend en compte ou pas les arguments du public et pourquoi.

### LE RÔLE DU PUBLIC

Toute personne intéressée par le projet possède un droit à l'information et à l'expression durant toute la concertation, selon les modalités décidées avec la garante. Le public peut ainsi questionner le projet et son opportunité. Il peut faire connaître ses préférences de fuseaux d'itinéraires mis à la concertation, proposer des compléments, ou émettre des contrepropositions. Il participe ainsi à la décision.

Le public a la possibilité d'adresser ses contributions directement au porteur de projet et/ou à la garante.

### LE RÔLE DE LA GARANTE

Désignée par la Commission nationale du débat public, la garante veille à la sincérité et au bon déroulement de la concertation. Elle veille à la bonne information et à la participation du public. Neutre et indépendante, elle participera à toute la concertation préalable. Elle pourra conseiller le porteur du projet ou lui proposer de corriger son dispositif durant la concertation si elle le juge nécessaire.

Un mois après le dernier jour de la concertation préalable, la garante établira un bilan qui sera publié sur le site internet de la CNDP et deviendra accessible. Ce bilan figurera, en cas de poursuite du projet, dans le dossier d'enquête publique.

Le bilan est transmis au maître d'ouvrage qui aura deux mois pour répondre et indiquer s'il prend en compte les arguments du public et/ou pourquoi il ne les prend pas. Ce dernier document sera également rendu public.

### Les valeurs de la CNDP

- Indépendance
- Transparence
- Argumentation
- Neutralité
- Égalité de traitement
- Inclusion



Retrouvez tous les détails de la concertation sur notre site internet !



## 4.2. Je m'informe...

### Muda waoulana chiwara

Rilioundre Jéjé

Mouhimou rihandrisse' haoupepsi Kabila ouhandrissa zi hazi

Conseil Départemental ilazimou vahanou zi hazi zitso fagnichihao ike amba ardhui ini ike yahe' Bakiya Lilo ouhiroï (Maanrifa ya ardhui)

Harimoi zi ardhui za ouvoimoja maedreleo ouka haraka soifi voioikati litsojouoi liké na taambou aoû madhoira harimoi zi ardhui za nafssiya

Voussiké ouchangavou Mana mahala lipare'litso virao zizo ardhui za Conseil Départemental

Hazi zi tsoka haou pessi neka zi ardhui zini za Conseil Départemental I Mali ya lazimou iroumiloue iyo mouhimou lka makopo ya koubalioi haouharaka ;hazi gnegui zi tso handrissa saouoi.

Lipandza la zihazi zini litsoka la mouda oimaha minene' ata houpara maha Saba

Lini de liboudro boler harimoi ichissioi harimoi imaha rayikalani vani

Ini bahati boler ; mouhimou harimoi yi chissioi ya mahorais ikao amba ya oina hirimou aroubayini harimoi miya kaoina hazi

Ritso pariliya vani rioi tsotsoredzé vani lahokana madjomba yatso yatso fagnao hazi zini ya tso ka yachi vouendzé

Hazi za manœuvre n'a hou vinga chonbo ya moro kayi regue'mouda mwinqui oihoussoma

Hahoutrala taambou mazofera megui outsotsooi harimoi oina mavarer oititi oili dago

Itsogao amba Cavou hifadhui ya ouoikazi.

Paré la oujou litso vougoudza ya magari harimoi ya mavare matiti

Hafadhui ya oikazi oidrao hamindrou n'a oi o oivingao mabicicletti outso pouoi nguao

Voimoja n'a mpango ounou maedreleo ya trilioi ndziyani aoû rassa Kaya triloï ndziyani moni n'a yi Mamoudzou yatso jouoi ya indreleye harimoi mabavou yaguina

Hahougaliya rirekebeché yi chissioi.

Hazi zini zi tso vougoudza vouna kalina tanafou liliyo harimoi ouegui oi ouoinadamouna nafaka Mamoudzou

Voir mabavou ya liyo harimoi taambou n'a oudziro oi mayecha ; kavou hazi: taambou zahou indra mahazini Kongno moja rioundre' mahore yatrou

Djouba la Conseil Département l'irégulé wahadi amba lisova kila mkazi atsahaou atowé fikira zahé.

Kola sou ala moulonalo moutso para lisou ala hari mwa y site interneti www.bum.fr Mouna tséna y rouhosa moujé hari mwa maboudjilio yasto fanichihaho na li djouba ya i Département.



### LE DOSSIER DE CONCERTATION

C'est le document de référence de la concertation. Il synthétise l'ensemble des études réalisées à ce jour et présente les objectifs et les modalités de la concertation.

Le dossier de concertation est téléchargeable sur le site internet **www.BUM.fr**. Le public peut 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.

### LE PROJET DANS LES MÉDIAS

En plus de reportages réguliers sur la concertation, les médias locaux et le conseil départemental proposeront au public plusieurs émissions spéciales.



**Kala Oidala,**  
sur **Mayotte 1<sup>ère</sup>**

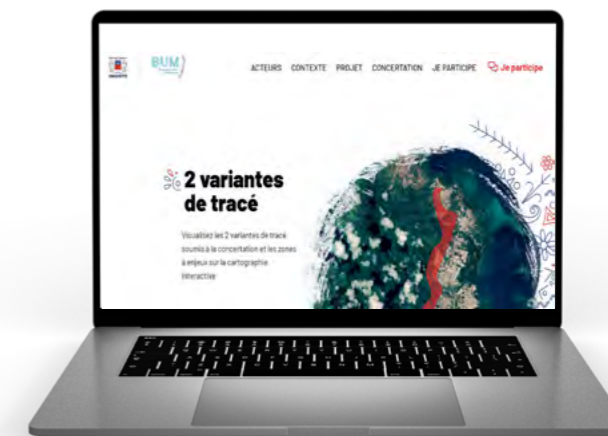
**Kwezi Matin,**  
sur **Kwezi TV**



**M'Parano,**  
sur **Mayotte 1<sup>ère</sup>**

### LES VIDÉOS

Le conseil départemental a produit plusieurs vidéos pour expliquer le projet, les modalités de réalisation ou encore la réalisation. Retrouvez-les sur le site internet de la concertation, dans les médias locaux et sur certains de vos déplacements.



### LE SITE INTERNET WWW.BUM.FR

Vous y trouverez toutes les documents de présentation du projet. C'est aussi le meilleur moyen de suivre la concertation, avec toutes les informations pratiques, les présentations et les comptes rendus. Surtout, vous pourrez y rédiger vos avis et consulter les réponses du conseil départemental à toutes les questions posées.

Pour y accéder, rendez-vous sur **www.BUM.fr**.



### LE PROJET SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

Une page dédiée au projet de boulevard urbain de Mamoudzou est créée sur le réseau social Facebook. Vous y retrouverez les dernières actualités de la concertation et des informations pratiques pour participer.

### LE DÉPLIANT « L'ESSENTIEL »

En quelques pages, il présente les enjeux du projet et l'objet de la concertation. Surtout, il liste l'ensemble des modalités de la concertation. Disponible en ligne, ce document est à retirer à la permanence du projet et au siège des collectivités.

# 4.3. Je m'exprime...

## Je m'exprime par écrit

### SUR LE FORMULAIRE EN LIGNE

J'utilise le formulaire en ligne du site [www.BUM.fr](http://www.BUM.fr), rubrique « Je participe ». Le registre est ouvert en continu pendant toute la concertation.

Chaque contribution fera l'objet d'une réponse de l'Etat et sera publiée sur le site.

### DANS LES CAHIERS DE RECUEIL DES AVIS

Ils sont accessibles aux horaires d'ouverture habituels 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.

### EN ÉCRIVANT À LA GARANTE

[renee.aupetit@garant-cndp.fr](mailto:renee.aupetit@garant-cndp.fr)

CNDP – Garante de la concertation sur le projet de boulevard urbain de Mamoudzou  
244 Boulevard Saint-Germain  
75007 PARIS

## J'échange avec les représentants du conseil départemental

### A LA MAISON DU PROJET

**Une permanence est ouverte au public 6 jours par semaine** de 9h à 17h ! Vous pouvez y retrouver les principaux documents du projet, une exposition, et surtout poser vos questions à un représentant du conseil départemental. La maison du projet est aménagée pendant toute la durée de la concertation à l'office du tourisme de Mamoudzou (face à la barge).

## Je participe à une réunion

### LES RÉUNIONS PUBLIQUES

**Six réunions publiques** sont proposées, en différents lieux de Mamoudzou et Koungou pour faciliter leur accès par tous les habitants concernés. Les lieux, dates et horaires précis sont précisés dans les deux pages suivantes. Les réunions publiques sont ouvertes à tous, sans inscription.

Chaque réunion consiste une présentation (avec visualisation) du projet puis un temps d'échange avec le public. En fonction du lieu de chaque réunion, les débats pourront porter sur des enjeux locaux précis. Les réunions publiques sont enregistrées et font l'objet d'une transcription intégrale publiée sur le site internet du projet.

### LES ATELIERS

Trois ateliers ont pour objectif d'approfondir des thèmes liés au projet :

- **Environnement et agriculture.** Il y sera question des effets positifs et négatifs que pourrait avoir le BUM sur le milieu naturel, ainsi que de la prise en compte des activités agricoles sur les secteurs concernés.
- **Mobilités.** L'atelier portera sur l'évolution des besoins de déplacement et des moyens de transport à Mayotte. Son objectif est d'identifier des propositions pour adapter le BUM à ces futures évolutions.
- **Economie et emploi.** Les participants échangeront sur les effets du BUM sur la desserte des zones d'emploi. L'atelier permettra ainsi d'aider le conseil départemental à identifier les principaux secteurs à desservir par cet axe.

## Le projet vient à ma rencontre

### DES DÉBATS MOBILES DANS L'ESPACE PUBLIC

**Huit débats mobiles** seront organisés pendant la concertation dans des lieux fréquentés par le public : marchés des villages de Mtsapéré, Kavani, Passamainty, Tsoundzou, Kawéni, Mamoudzou et Majicavo et centre commercial Jumbo de Majicavo. Les représentants du conseil départemental de Mayotte iront à la rencontre du public pour présenter le projet et recueillir les réactions du public.

### LORS DES ÉMISSIONS SPÉCIALES

**Les émissions de télévision et de radio** (voir page précédente) sont des temps d'information du public mais aussi d'expression. Le public sera invité à débattre avec les représentants du projet.


### LES RÉUNIONS À DESTINATION DES JEUNES

**Trois réunions spécifiques** à la rencontre des jeunes Mahorais sont programmées.



 **6 réunions publiques**

 **8 débats mobiles**

 **3 ateliers** — environnement & agriculture  
— économie  
— mobilité

 **3 réunions** spéciales « jeune public »

 **3 émissions**  
spéciales dans les médias locaux

**Dates,  
lieux,  
modalités de participation :**

Retrouvez toutes les informations pratiques pour participer sur

**[www.bum.fr](http://www.bum.fr)**

Crédits photo :

**CNDP, Conseil Départemental de Mayotte, SETEC, Adobe Stock**

Conception, rédaction et maquette :

**FRANCOM**





AVRIL 2023

