1 LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Le réseau routier mahorais est saturé à l'approche de Mamoudzou, avec 11 000 véhicules par jour qui rejoignent le chef-lieu, dont environ 60% proviennent du Sud et 40% du Nord, sur des heures de pointes de plus en plus étendues allant au moins de 5h30 à 9h30 puis de 15h30 à 18h00.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, le département de Mayotte engage la construction de 3 gares maritimes pour la mise en service de deux lignes de transport par bateaux, reliant Mamoudzou (place du marché) à Dembéni (plage d'Iloni) et à Koungou (port de Longoni). Ce projet, inscrit dans le Schéma Régional des Infrastructures de Transports depuis 2011 vise à proposer une alternative sûre, efficace et à moindre impact environnemental, pour les déplacements des mahorais.



Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- Réduction des temps de trajet
- Réseau durable et respectueux de l'environnement
- Vous déplacez en toute sécurité
- Sortir petit à petit du système « tout voiture »
- Eviter la construction d'infrastructures routières littorales

2 LE CONTEXTE DU PROJET

2.1 Objet et justification du projet

Le département de Mayotte s'est engagé depuis 2011 et le Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT), volet « infrastructures et transports » du SAR de Mayotte, dans le développement des transports en commun, et de la multi-modalité. Le département engage alors la réflexion de lignes de transport interurbaines, en mode terrestre et aussi maritime.

Le développement du réseau de transports publics du Département de Mayotte passe donc par la création de 2 lignes maritimes, en rouge sur la carte du réseau en projet ci-après, s'affranchissant intégralement des contraintes routières qui grandiront inexorablement malgré la mise en place d'un réseau de transports collectifs performant :

- Une liaison maritime Nord depuis Longoni jusqu'à Mamoudzou
- Une liaison maritime Sud depuis Dembeni/Iloni jusqu'à Mamoudzou

Le périmètre du projet objet porté par le département intègre :

- Les infrastructures maritimes : chenaux d'accès, balisage des nouvelles routes maritimes, appontements flottants de débarquement, passerelles mobiles, pontons fixes, terrepleins, quais… ;
- Les infrastructures terrestres d'interconnexion des transports : parking relai, dépose minute, arrêts bus / taxis, voiries d'accès, incluant les réseaux et la signalétique associée ;
- Les bâtiments d'accueils de passagers : offrant un hall d'attente abrité des intempéries, un espace de billetterie (guichet manuel à la mise en service puis distributeurs automatiques de titres), un espace de détente éventuel (distributeur à café, sièges), un point information ;
- Le système d'informations de passagers et la billettique : en lien avec les systèmes en cours de développement pour les transports départementaux, les infrastructures permettront de relayer les informations ;
- La conception architecturale et paysagère des sites et leur insertion dans le tissu urbain ;

- La mise en place d'une structure d'exploitation du transport en commun et a mise à disposition de navires adaptés.

A Mamoudzou, l'intégration du débarcadère et des infrastructures terrestres complète le projet de création du pôle d'échange multimodal (PEM).

A Iloni, l'arrivée de la gare coïncide avec un projet d'aménagement de la plage, et de réorganisation des voiries porté par la Mairie.

Longoni concentre dans son port l'intégralité des échanges commerciaux maritimes de l'archipel. La connexion de la navette se fera donc dans le trafic à proximité des infrastructures portuaires existantes, tout en restant hors zone portuaire.

2.2 Périmètre des sites

Le projet comprend 3 sites : Iloni, Longoni et Mamoudzou. Il englobe également l'exploitation des lignes maritimes : Iloni-Mamoudzou, et Longoni-Mamoudzou.

2.2.1 Aménagement d'Iloni

Le projet est situé à Iloni, quartier de la commune de Dembéni, sur la côte Est de la Grande Terre.

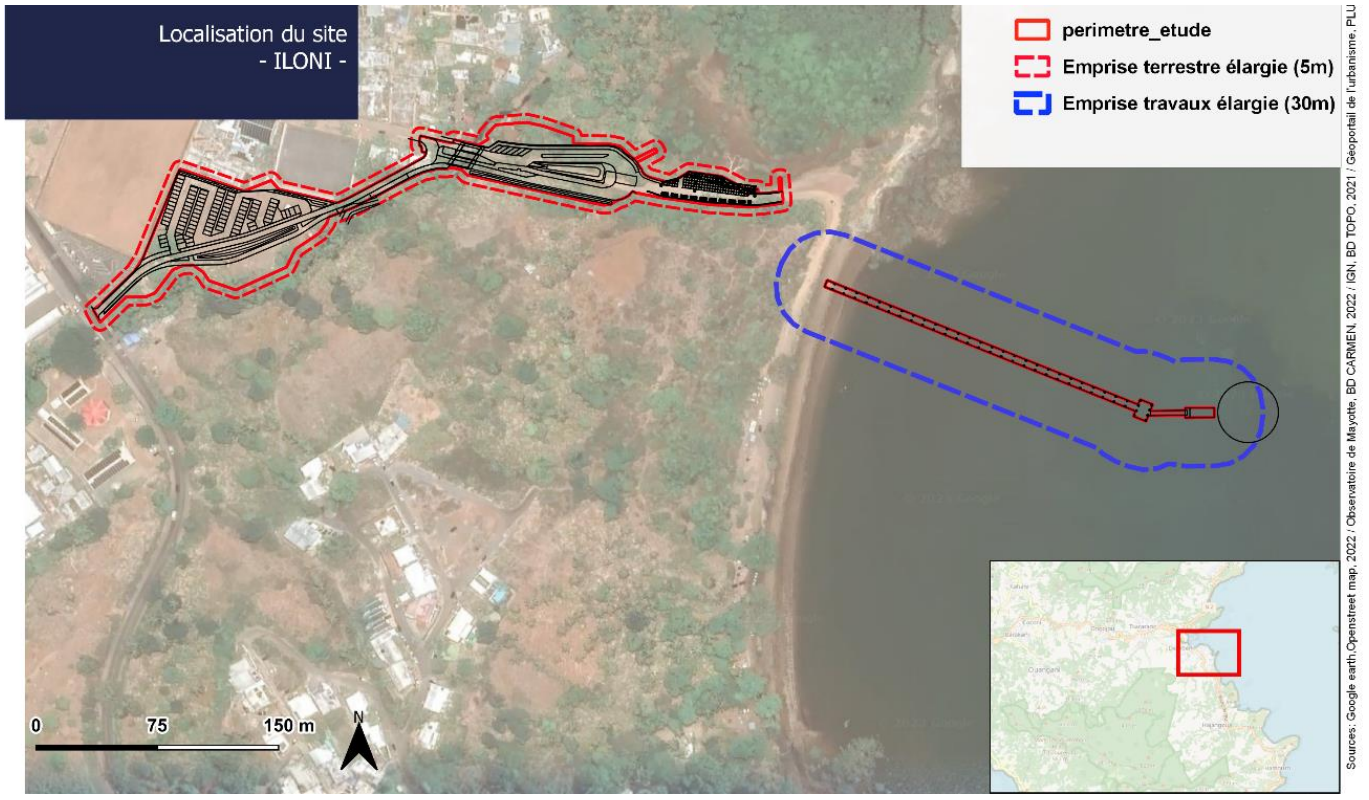


Figure 1 : Localisation du site - Iloni

2.2.2 Aménagement de Longoni

Le projet est situé à Longoni, quartier de la commune de Koungou, sur la côte Nord de la Grande Terre.



Figure 2 : Localisation du site – Longoni

2.2.3 Aménagement de Mamoudzou

Le projet est situé à Mamoudzou, sur la côte Est de la Grande Terre. Il est situé dans le centre-ville, à proximité de la barge et de l'Office du tourisme.

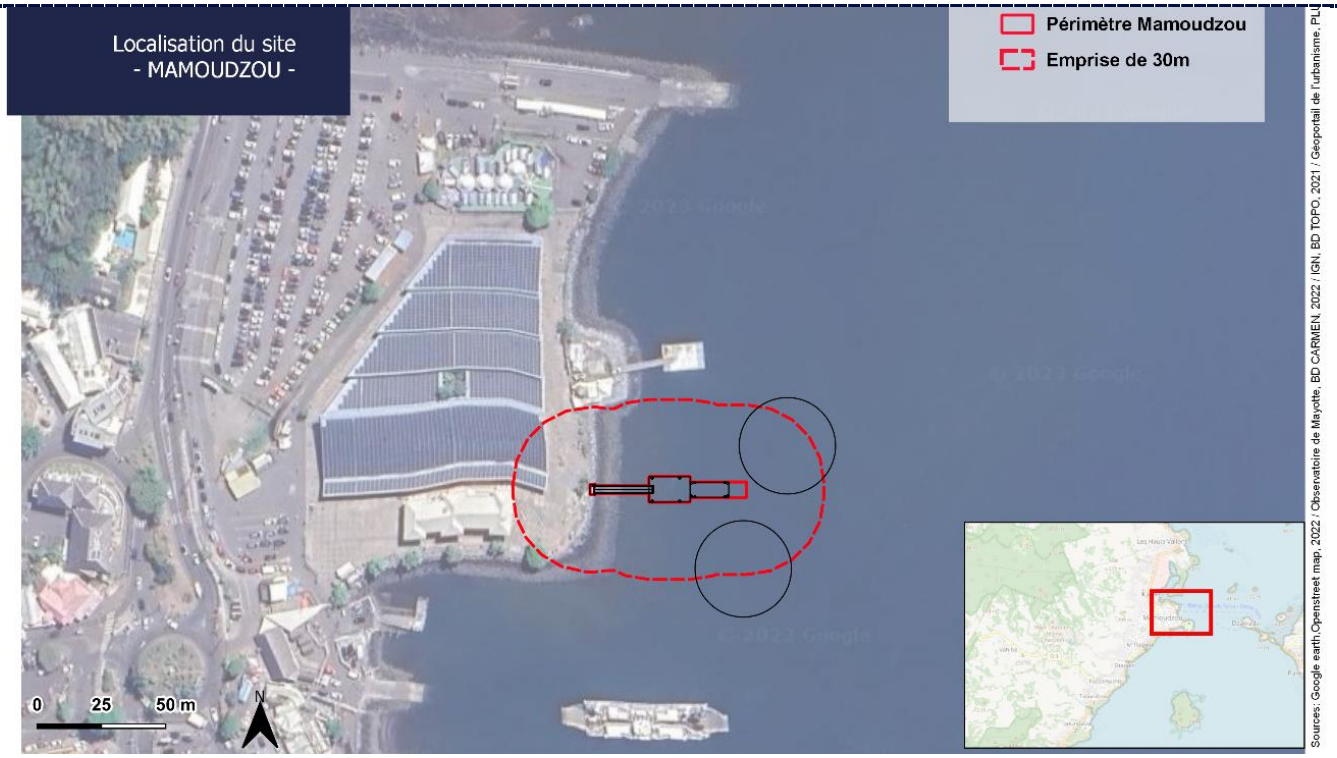


Figure 3 : Localisation du site – Mamoudzou

2.2.4 Exploitation des lignes

Les chenaux de navigation existant sont définis par la ZMFR (zone maritime et fluviale de régulation) = chenal de navigation de 150 m de part et d'autre d'un axe défini sur les cartes nautiques (voir ci-après). En-dehors des ZMFR, le balisage est à assurer.

Les trajets de navigation entre les sites sont proposés avec :

- Les tracés empruntant les chenaux d'accès aux ports de la ZMFR
- A Mamoudzou, les tracés sont à définir entre : communs ou parallèles aux lignes existantes
- Création d'un chenal d'accès indiqué dans les cartes marines entre les chenaux de la ZMFR et le site d'implantation des ouvrages portuaires, pas de balisage particulier compte tenu que les zones de navigation sont saines

Annexe à l'arrêté n°09/UTM/2014

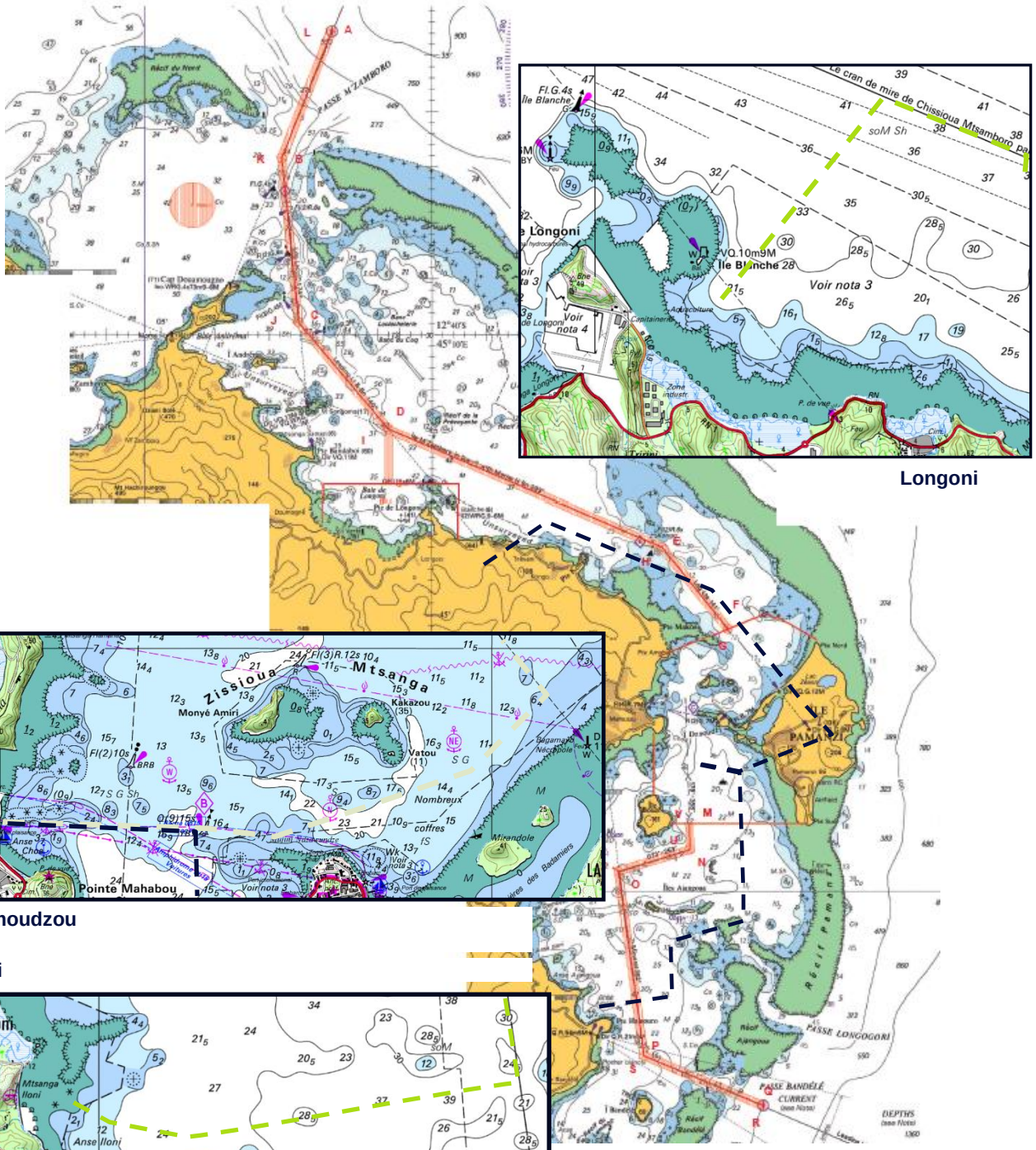
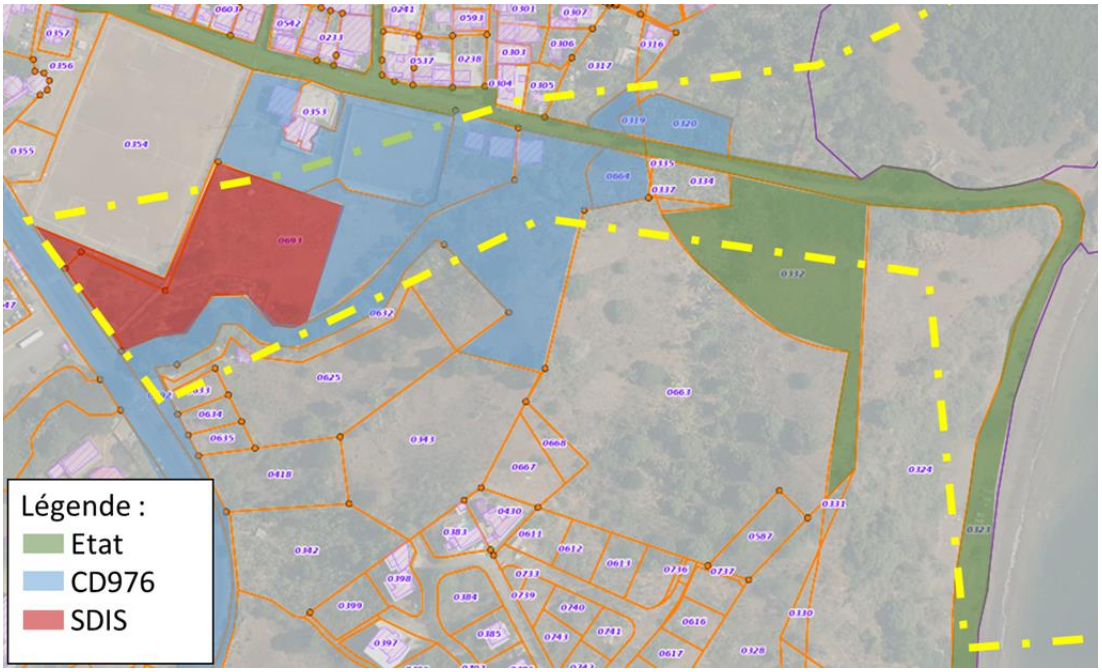


Figure 4 : Localisation des lignes maritimes

2.3 Emprise et situation cadastrale

2.3.1 Aménagement d'Iloni

Sur l'ensemble de la zone, de nombreuses parcelles (publiques) sont concernées par le projet. Le service foncier de la mairie de Dembéni a été rencontré, et le service foncier départemental également pour lister les parcelles et identifier leur propriétaire.



Section	Numéro
AW	305
AW	317
AW	318
AW	319
AW	320
AW	321
AW	322
AW	323
AW	324
AW	332
AW	333
AW	334
AW	335
AW	337
AW	354
AW	664
AW	692
AW	693
AW	877

Figure 5 : cadastre plage d'Iloni

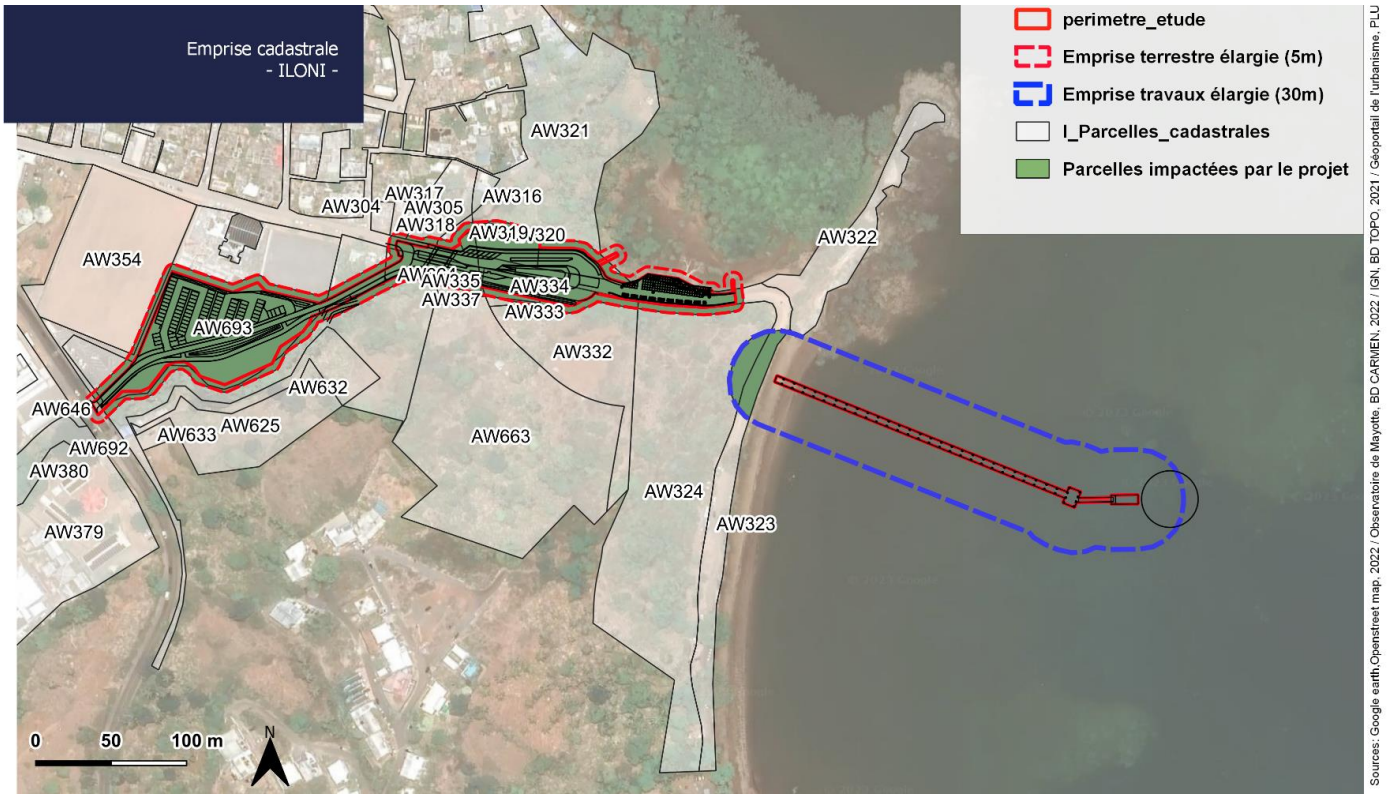


Figure 6 : Parcelles cadastrales impactées - Iloni

En mer, le site d'Iloni n'est pas dans le périmètre du Port de Mayotte. La partie maritime du projet se construira donc sur le DPM.

2.3.2 Aménagement de Longoni

2.3.2.1 Propriété foncière

La parcelle concernée par le projet est dans la section AH n°22. Elle est propriété de l'Etat par Direction de l'Immobilier de l'Etat.

ANNEE DE MAJ	2017	DEP DIR	97 6	COM	610 KOUNGOU	TRES	606	RELEVE DE PROPRIETE	NUMERO COMMUNAL	+00155

Propriétaire P99999 ETAT PAR DIRECTION DE L IMMOBILIER DE L ETAT
20 RUE L HOPITAL BP 1020 97600 MAMOUDZOU CEDEX

PROPRIETES BATIES

DESIGNATION DES PROPRIETES						IDENTIFICATION DU LOCAL					EVALUATION DU LOCAL													
AN	SECTION	N° PLAN	C PART	N° VOIRIE	ADRESSE	CODE RIVOLI	BAT	ENT	NIV	N° PORTE	N°INVAR	S TAR	M EVAL	AF	NAT LOC	CAT	RC COM IMPOSABLE	COLL	NAT EXO	AN RET	AN DEB	FRACTION RC EXO	% EXO	TX OM	COEF
12	AH	22		4647 F	LONGONI	B440	A	01	00	01001	0027182 J		C	C	CB	BUR1	12214							P	

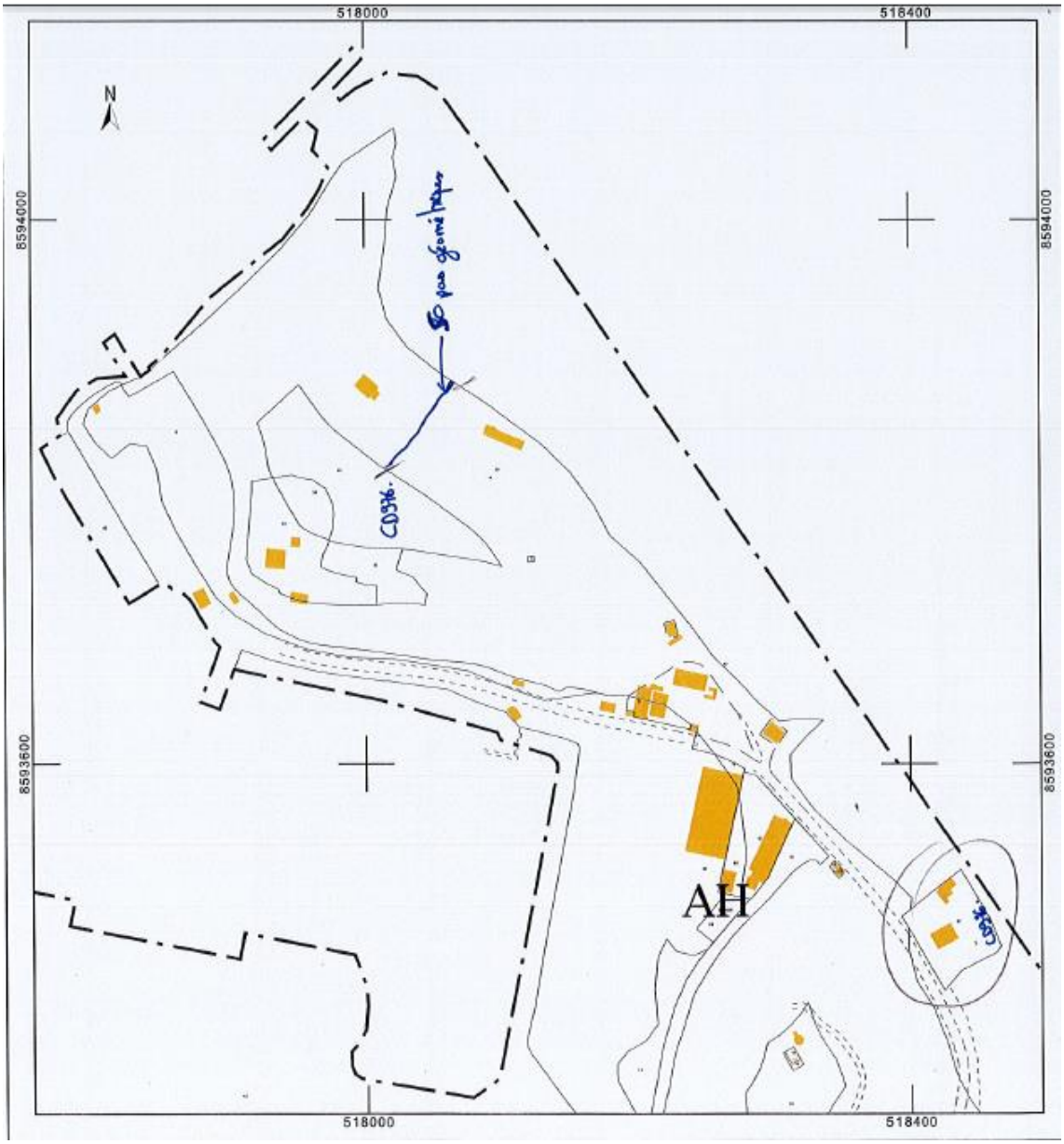


Figure 7 : Extrait du plan cadastral de Koungou

2.3.2.2 Appartenance au Port de Mayotte

La pointe de Koungou est caractérisée par plusieurs éléments fonciers remarquables :

- La limite terre-mer du cadastre ne correspond plus à celle réelle.
- La zone des 50 pas géométriques (appartenance de ces parcelles au domaine public maritime naturel, inaliénable et imprescriptible) s'applique à compter de cette limite terre-mer.
- L'arrêté préfectoral n°213/SGAER du 05/11/2009 définit les limites administratives des zones portuaires terrestres et maritimes ci-après :

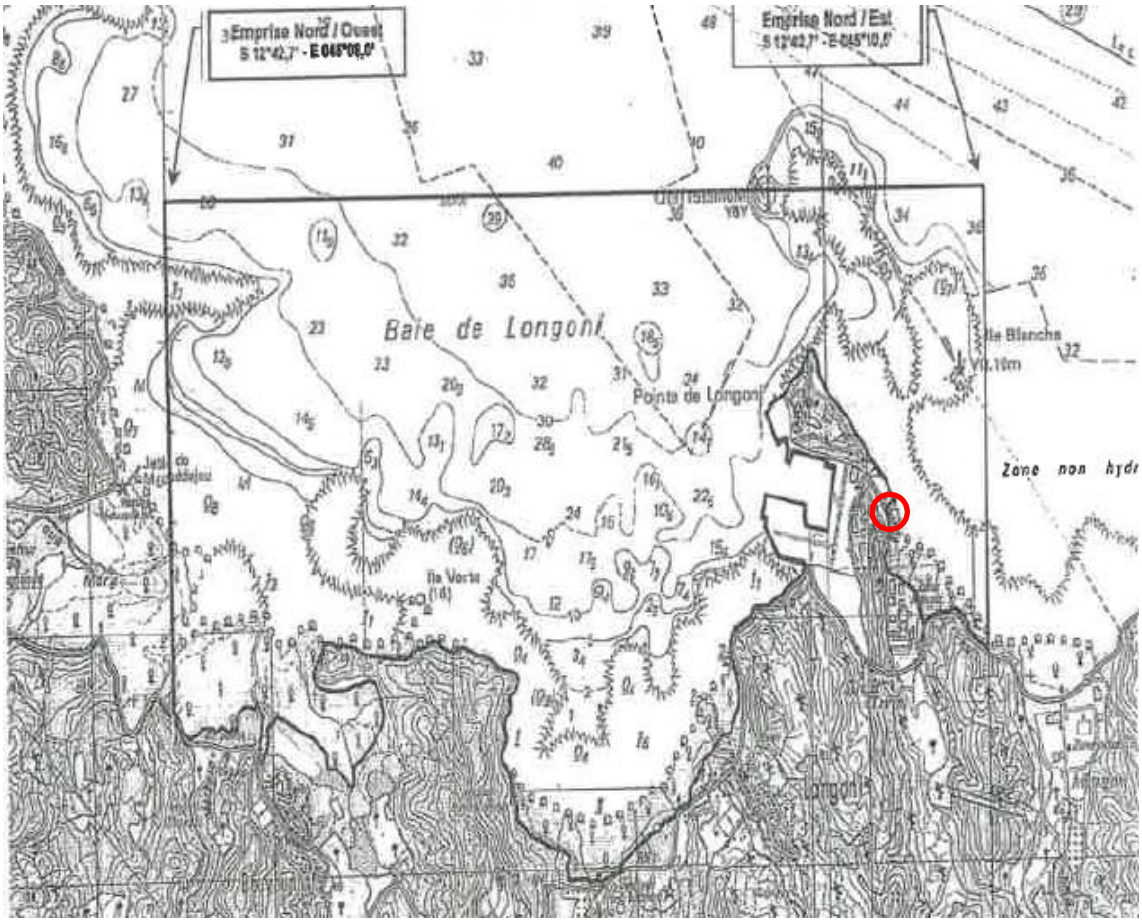


Figure 8 : Limites administratives du Port de Mayotte – Longoni (en trait noir gras)

- L'arrêté préfectoral n°214 du 05/11/2009 transfère **la gestion des terrains, des ouvrages et des équipements compris dans les limites administratives du port de Mayotte** définies ci-**dessus au profit de la Collectivité Départementale de Mayotte (CD976)**.
- Sur la majeure partie des terrain terrestres du port de Longoni, une **Délégation de Service Public** a été contractualisée avec Mayotte Chanel Gateway (MCG), pour l'exploitation commerciale du Port. **La parcelle AH n°22 en est exclue.**
- La parcelle AH n°22, propriété du Département, était exploitée par Mayotte Aquaculture qui y a fait construire les bâtiments présents sur site. En novembre 2015, Mayotte Aquaculture a été mise en liquidation, et c'est le Département de Mayotte qui a racheté l'association dans une vente aux enchères. **Les constructions existantes, ainsi que le terrain sont donc la pleine propriété du Département.**

Le port de Longoni est un port Départemental. 3 entités se répartissent la gestion du port :

- **Le Conseil Départemental (CD976)** a en charge la gestion de ce port et son exploitation. Il représente la Direction portuaire.
- **La capitainerie** : elle représente l'autorité portuaire (autorité investie de pouvoir portuaire de police). Elle assure la sureté, la sécurité et l'autorité sur l'enceinte portuaire. Elle est étroitement liée à la DMSOI (Direction de la Mer Sud Océan Indien) et est également sous l'autorité du préfet.
- **La société MCG** : sous DSP (Délégation de Service Publique), a en charge la gestion de la zone. La DSP en question a une durée de 15 ans et prendra fin en Novembre 2028.

Ce qu'il faut retenir…

A Longoni, le Département est propriétaire de la parcelle concernée par le projet, ainsi que de ses constructions.

Les aménagements maritimes seront réalisés à l'intérieur de la limite administrative du Port de Mayotte, et donc également dans la propriété du Département.

Au-delà, les aménagements (balisage, …) seront situés dans le DPM.

2.3.2.3 Périmètre de la DSP

La délégation de service public en cours concerne l'aire rouge décrite ci-après. La parcelle Mayotte Aquaculture n'est pas incluse dans le périmètre de la DSP.

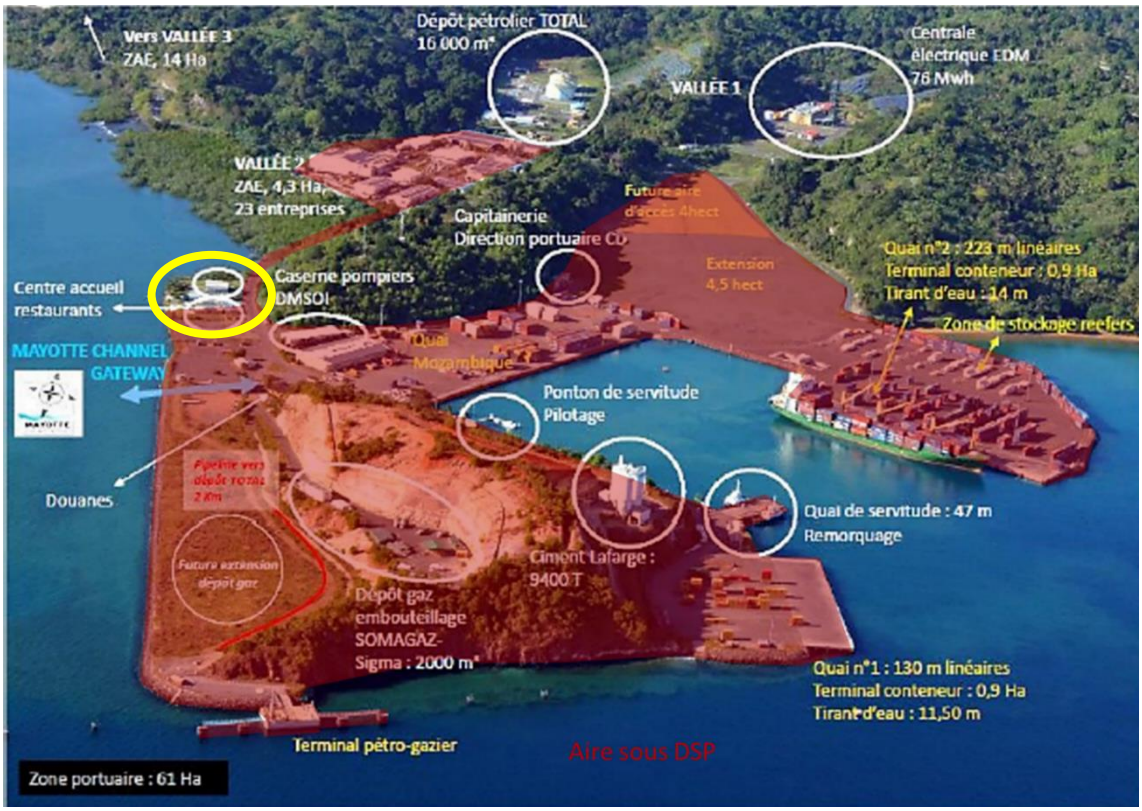


Figure 9 : périmètre de la DSP (source : MCG)

2.3.2.4 Emprise cadastrale

Le projet d'aménagement du site de Longoni couvre une superficie totale de 0.3 ha.

Tableau 1 : Emprise cadastrale du projet – Longoni

Préfixe	Section	Numéro	Surface Totale de la parcelle (m²)	Surface de parcelle impactée par le projet (m²)	Surface de parcelle impactée par les travaux (m²)
0	AH	22	3361	3361	3361

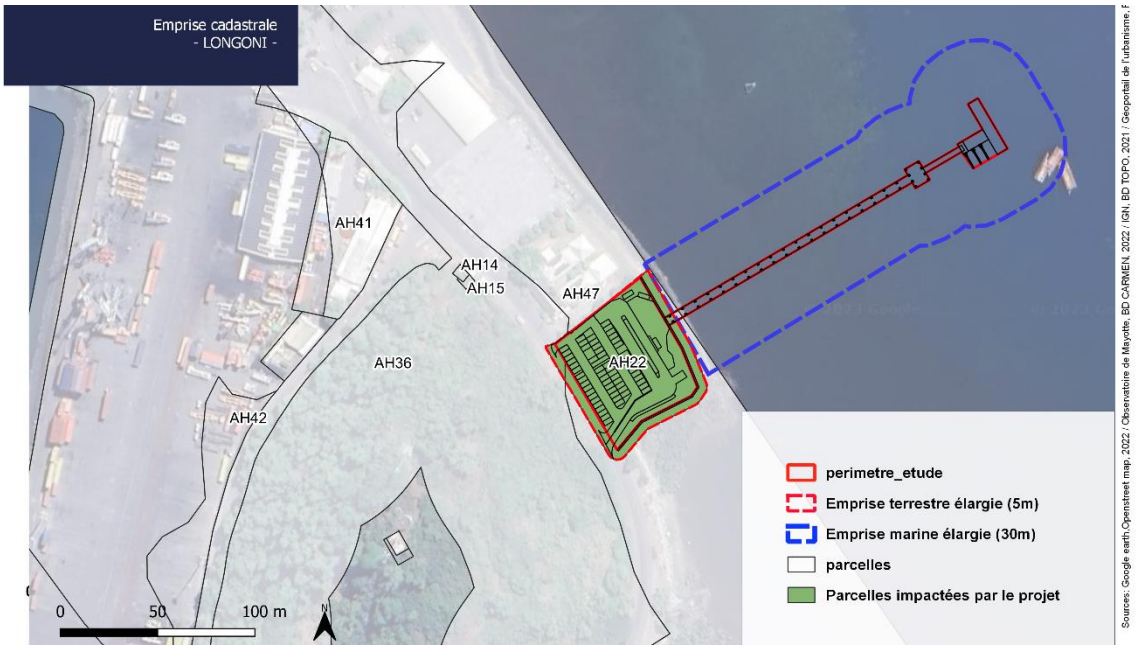


Figure 10 : Parcelles cadastrales impactées – Longoni

2.3.3 Aménagement de Mamoudzou

2.3.3.1 Propriété foncière

L'arrêté préfectoral n°213/SGAER du 05/11/2009 définit les limites administratives des zones portuaires terrestres et maritimes ci-après :

L'arrêté préfectoral n°214 du 05/11/2009 transfère **la gestion des terrains, des ouvrages et des équipements compris dans les limites administratives du port de Mayotte** définies ci-**dessus au profit de la Collectivité Départementale de Mayotte**.

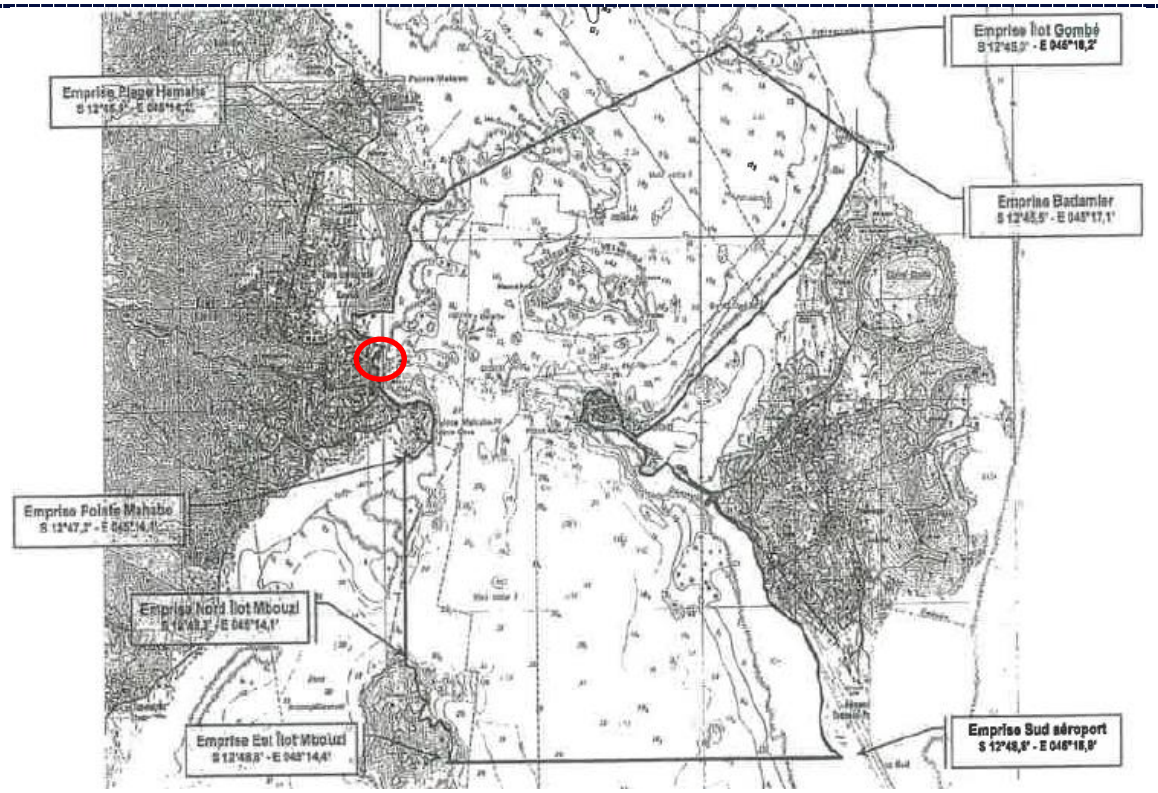


Figure 11 : Limites administratives du Port de Mayotte - Mamoudzou-Dzaoudzi (en trait noir gras)

2.3.3.2 Emprise cadastrale

Tableau 2 : Emprise cadastrale du projet - Mamoudzou

Préfixe	Section	Numéro	Surface Totale de la parcelle (m²)	Surface de parcelle impactée par le projet (m²)	Surface de parcelle impactée par les travaux (m²)
0	AX	595	16060	0	1002
0	AX	594	213	0	208

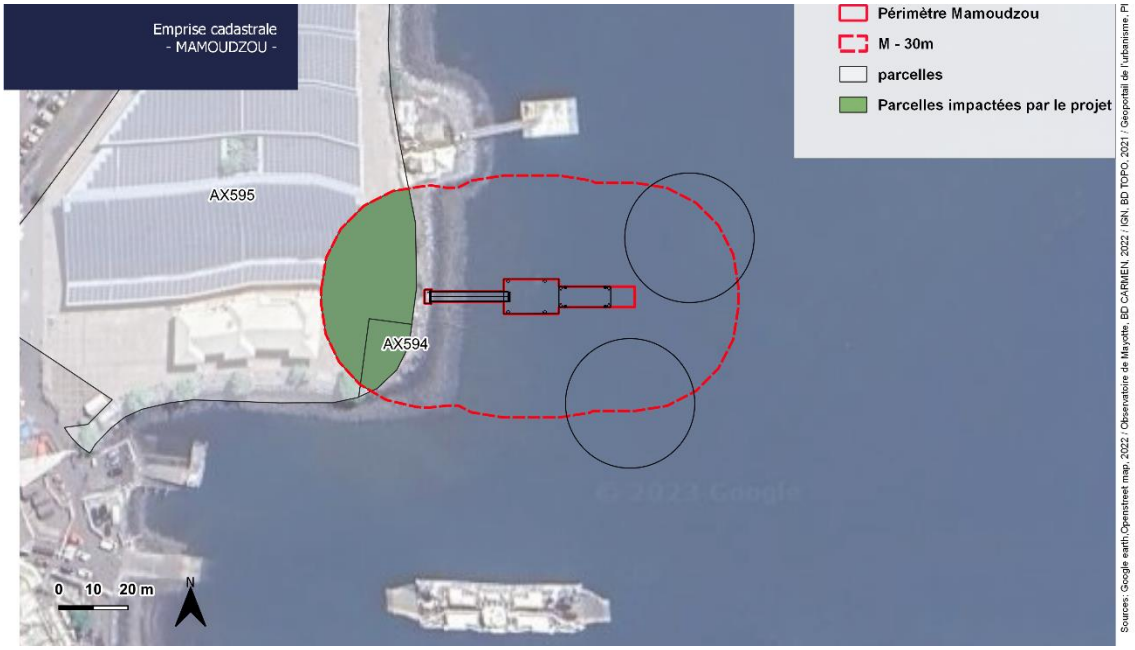


Figure 12 : Parcelles cadastrales impactées – Mamoudzou

2.1 Contexte réglementaire

2.1.1 Cadrage réglementaire

Code	Procédure	Rubriques visées	Caractéristiques du projet	A prévoir
Environnement	Nomenclature étude d'impact	**6. Infrastructures routières** a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.	Construction voie de bouclage à Iloni	Cas par cas
		9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales a) Construction de voies navigables non mentionnées à la colonne précédente. d) Zones de mouillages et d'équipements légers.	Bateaux <1350 t Construction de ponton pour l'accostage des navettes.	Cas par cas
		11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière a) Ouvrages et aménagements côtiers destinés à combattre l'érosion et travaux maritimes susceptibles de modifier la côte par la construction notamment de digues, de môles, de jetées, d'enrochements, d'ouvrages de défense contre la mer et d'aménagements côtiers constituant un système d'endiguement. b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants	Pas d'aménagement de défense contre la mer	Non concerné
		14. Travaux, ouvrages et aménagements dans les espaces remarquables du littoral et mentionnés au 2 et au 4 du R. 121-5 du code de l'urbanisme. Tous travaux, ouvrages ou aménagements.	ERL à Iloni	Cas par cas
		30. Installations photovoltaïques de production d'électricité (hormis celles sur toitures, ainsi que celles sur ombrières situées sur des aires de stationnement) *Installations d'une puissance égale ou supérieure à 300 kWc*	*Potentiellement centrales de 220 kWc sur Iloni, et 200 kWC sur Longoni sur toitures et sur ombrières sur les aires de stationnement*	*Non concerné*
		41. a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.	Nombre de stationnements : 154 places répartis sur deux sites (93 à Iloni et 61 à Longoni).	Cas par cas
		47. Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols. b) Pour La Réunion et Mayotte, dérogations à l'interdiction générale de défrichement, mentionnée aux articles L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier, ayant pour objet des opérations d'urbanisation ou d'implantation industrielle ou d'exploitation de matériaux.	Le projet est soumis à dérogation à l'interdiction générale de défrichement pour le site d'Iloni.	Evaluation environnementale
	Nomenclature Loi sur l'eau	2.1.5.0 Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	Imperméabilisation à Longoni et Iloni	Autorisation
		2.1.1.0 Systèmes d'assainissement collectif des eaux usées et installations d'assainissement non collectif destinés à collecter et traiter une charge brute de pollution organique au sens de l'article R. 2224-6 du code général des collectivités territoriales	Dispositifs d'assainissement raccordés au réseau public (Iloni et Longoni) mais DBO5 inférieur à 12 Kg	Non concerné
		2.2.1.0. Rejet dans les eaux douces superficielles susceptible de modifier le régime des eaux, à l'exclusion des rejets mentionnés à la rubrique 2.1.5.0 ainsi que des rejets des ouvrages mentionnés à la rubrique 2.1.1.0, la capacité totale de rejet de l'ouvrage étant supérieure à 2 000 m3/ j ou à 5 % du débit moyen interannuel du cours d'eau (D).	les rejets EP dans le cours d'eau Darini sont visés par la rubrique 2.1.5.0.	Non concerné
		2.2.2.0. Rejets en mer, la capacité totale de rejet étant supérieure à 100 000 m3/ j (D).	La capacité totale de rejet en mer est de 3.6 m3/s, soit 311 000 m3/j.	Déclaration
		2.2.3.0. Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R. 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D).	Si des rejets sont effectués dans le cadre de l'ANC de Longoni, cette rubrique sera visée.	Déclaration
	Nomenclature Loi sur l'eau	3.1.1.0. Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1° Un obstacle à l'écoulement des crues (A) ; 2° Un obstacle à la continuité écologique : a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (A) ; b) Entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (D).	L'ouvrage de franchissement aval de la ravine Darini à Iloni constitue un obstacle à l'écoulement des crues.	Autorisation

	Nomenclature Loi sur l'eau	3.1.2.0. Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D).	Modification du profil en long et en travers par la modification des berges et la modification des ouvrages de franchissement de la ravine Darini - à redéfinir plus précisement mais environ 60m	Déclaration
		3.1.3.0. Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1° Supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2° Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m (D).	Deux ouvrages de 6 mètres chacun	Déclaration
		3.1.4.0. Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes : 1° Sur une longueur supérieure ou égale à 200 m (A) ; 2° Sur une longueur supérieure ou égale à 20 m mais inférieure à 200 m (D).	Protection des berges de la ravine Darini à Iloni sur environ 20 m	Déclaration
		3.2.2.0. Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m2 (A) ; 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m2 et inférieure à 10 000 m2 (D).	Su Iloni, environ 800m2	Déclaration
		4.1.2.0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :	Travaux > 1 900 000 € (estimés à 18,6 M€ HT C.E. 2020)	Autorisation
		4.1.3.0. Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin	Pas de dragage prévu	Non concerné
	Dérogation Espèces Protégées	Interdiction générale de déranger les espèces protégées	Une DEP est prévue dans le cadre du projet	1 Dérogation espèces protégées englobant les 3 sites
	Concertation préalable	Une concertation préalable peut être organisée volontairement par le maître d'ouvrage, par l'autorité publique compétente pour autoriser le projet ou approuver le plan. Selon les cas, un garant peut être désigné par la CNDP afin d'assurer de bonnes conditions de mise en œuvre et de réalisation de la concertation.	Une concertation préalable peut-être requise puisque le projet est > 5 millions d'euros de financement publics	Concertation prévue
	Enquête publique	Une enquête publique est requise dans le cadre d'une Autorisation environnementale et / ou d'une étude d'impact	Le projet est soumis à autorisation environnementale. A ce titre, une enquête publique sera réalisée	Enquête publique conjointe
	Dossier d'Autorisation d'Exploiter	*Pour les installations photovoltaïques de puissance supérieure à 50 MW* *Toute installation photovoltaïque de puissance inférieure à 250 kWc doit faire l'objet d'un contrôle de conformité électrique par l'organisme Consuel avant sa mise en service.*	*Puissance de 420 kWc*	*Non concerné par le DAE contrôle de conformité éléctrique*
Forestier	**Autorisation de défrichement**	Le principe en matière de défrichement est un principe d'interdiction générale. Par conséquent, pour tout défrichement ou coupe de bois, le pétitionnaire à l'obligation de déposer à la DAAF une demande d'autorisation. Celle-ci sera analysée au cas par cas, et pourra faire l'objet d'une autorisation dérogeant au principe énoncé.	Défrichement au droit de la voie de bouclage d'Iloni a minima	Autorisation à demander.
Urbanisme	**Mise en compatibilité du PLU**		Les aménagements projetés sont compatibles avec le PLU. Avec la mise en place de mesures compensatoires, le projet est compatible avec la servitude SMPP de Longoni d'après l'étudeSEVESO.	Compatible
	Permis d'aménager	Aménagement ayant pour effet de créer une capacité totale moins 50 unités	Le projet prévoit plus de 50 unités de stationnement sur les sites d'Iloni et de Longoni	2 Permis d'aménager pour Iloni et Longoni
	Déclaration préalable de travaux	Selon l'article R421-24 du code de l'urbanisme, dans le périmètre des sites patrimoniaux remarquables et les abords des monuments historiques, les travaux, à l'exception des travaux d'entretien ou de réparations ordinaires, ayant pour effet de modifier l'aménagement des espaces non bâtis autour d'un bâtiment existant doivent être précédés d'une déclaration préalable.	Le site de Mamoudzou est situé dans le périmètre des 500m d'un monument historique (l'Ancien Tribunal).	Concerné pour le site de Mamoudzou
	Permis de construire	Il concerne les constructions nouvelles, même sans fondation, de plus de 20 m² de surface de plancher ou d'emprise au sol.	Selon surface des locaux techniques et d'accueil	2 Permis de construire (Iloni et Longoni)
Expropriation pour Cause d'Utilité Publique	**DUP**	Déclaration d'Utilité Publique en vue d'expropriation	Foncier maîtrisé	Non concerné

CG3P (code général de la propriété des personnes publiques)	**Artificialisation du rivage**	L'article L 2124 – 2 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P) indique que : « En dehors des zones portuaires et industrialo-portuaires, et sous réserve de l'exécution des opérations de défense contre la mer et de la réalisation des ouvrages et installations nécessaires à la sécurité maritime, à la défense nationale, à la pêche maritime, à la saliculture et aux cultures marines, il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement, sauf pour des ouvrages ou installations liés à l'exercice d'un service public ou l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui ont donné lieu à une déclaration d'utilité publique. »	Le projet prévoit une artificialisation du rivage naturel à Iloni	Une déclaration d'utilité publique (DUP) devra être réalisée.
	Demande d'occupation temporaire du DPF et DPM		Le projet prévoit des travaux dans la rivière Mro Wa Darini. Cette rivière est classée dans le DPF de Mayotte, géré par le conseil départemental. + AOT DPM	AOT requis : iloni : DPF et DPM Longoni : DPPortuaire Mamoudzou : DPPortuaire
Patrimoine	**Archéologie préventive**	Il s'agit des constructions ou des travaux, dont la localisation est située sur une zone connue pour sa « sensibilité archéologique» : - les zones d'aménagement concerté (zac) et les lotissements d'une superficie supérieure à 3 hectares ; - les travaux soumis à déclaration ou autorisation en application du code de l'Urbanisme ; - les aménagements et ouvrages soumis à étude d'impact (routes, déchetteries, carrières…) ; - les travaux sur les immeubles classés au titre des monuments historiques.	La DRASSM a été interrogée sur le potentiel archéologique du secteur dans le DPM : Il y a une sensibilité sur le site de Iloni (zone DPM), ainsi que sur la zone maritime de Longoni. La DAC OI a été également interrogée sur la zone hors DPM : Ce projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive, en ce qui concerne la partie hors DPM.	Demande d'archéologie préventive pour le site d'Iloni Dansle DPM, et la partie maritime du site de Longoni.
	Monument historique		Mamoudzou : périmètre des 500m de l'Ancien Tribunal	Courrier à la DAC à réaliser
PPRN		Selon les PPRN : pour parking et voirie en toute zone --> fourniture d'une attestation pour ERP en construite aléa faible --> Fourniture d'une attestation si la surface de plancher totale du bâtiment dépasse les 150 m² ou si le bâtiment dépasse le R+1 pour l'unité foncière. Pour les ERP de type R, U et J, fourniture d'une attestation quelle que soit la surface. Pour les ERP, les bâtiment publics ou les bâtiments à vocation sportive, veiller à ce que les contraintes liées à l'aléa lors de la gestion de crise soient bien prises en compte dans le PCS si ceux-ci y sont identifiés comme lieu d'hébergement provisoire. Les travaux de protections de berges en aléa fort --> Fourniture d'une attestation garantissant le dimensionnement de l'ouvrage. Organiser le drainage et la circulation des eaux conformément aux règles de l'art	Iloni : constructions en zone construite en aléa faible - constructibles avec prescriptions Parking et voirie en zones construites en aléa faible moyen et fort Longoni : constructions en zone construite en aléa faible - constructibles avec prescriptions Parking et voirie en zone construite en aléa faible et moyen Mamoudzou : pas d'aléa	Projet compatible avec les PPRN

L'ensemble des procédures listées ci-dessous seront lancées à l'issue de la présente concertation du public, en tenant compte des remarques émanant de la concertation.

2.1.2 Plan Global de Transports et de Déplacements de Mayotte

Le Plan Global de Transports et de Déplacements de Mayotte (PGTD) de 2016 prévoit la création de lignes de transport maritime, pour désengorger la circulation d'accès à Mamoudzou.

Les lignes de transport maritimes s'inscrivent dans le plan de transport que le département de Mayotte met en place, selon son PGTD. Elles seront donc connectées aux autres modes de transports existants et en projet :

- Transport Collectifs Interurbains terrestre
- Taxicos : les taxicos sont actuellement le réseau de transport interurbain majoritaire. Le tronçon problématique à l'arrivé vers Mamoudzou pourra ainsi être remplacé par les navettes maritimes. Les stations disposeront donc de files taxis.
- Réseaux urbains (CARIBUS à Mamoudzou et Dembéni, taxicos locaux).

Par ailleurs, une réflexion est en cours pour harmoniser la tarification de tous les modes de transport interurbain, en se basant sur la tarification actuelle (réglementée) des taxicos. Le coût du trajet ne serait alors plus discriminant du mode de transport.

3 LES CONTRAINTES

Les aléas et risques présentés ci-après se basent sur les PPR, cartes des aléas et doctrines associées en cours de validité.

3.1.1 Risque mouvement de terrain

3.1.1.1 Aménagement d'Iloni

La zone d'étude est concernée par un risque mouvement de terrain :

- Fort glissement de terrain le long de la ravine Darini ;
- Moyen glissement de terrain autour de l'aléa fort glissement de terrain ;
- Nul au niveau du futur parking et de l'emprise maritime ;
- Faible dans le reste de la zone ;

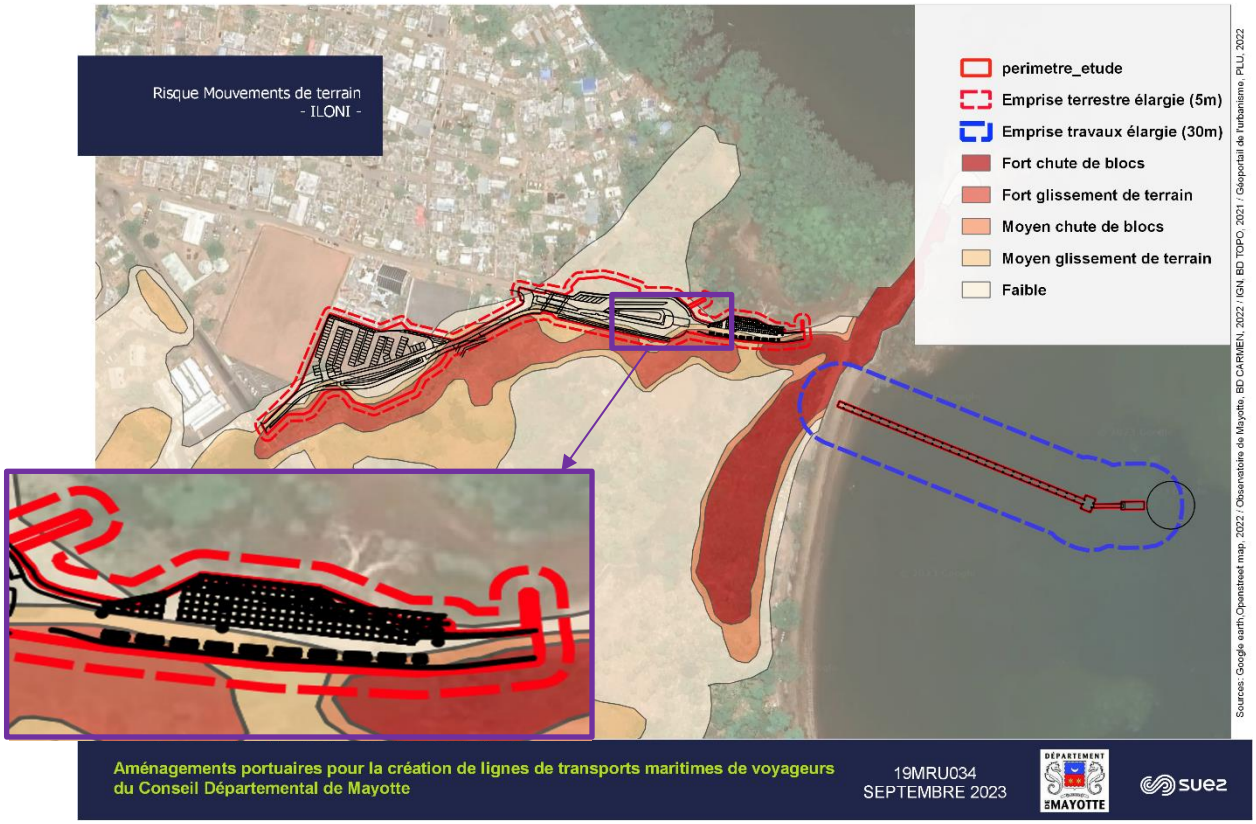


Figure 13 : Risque mouvement de terrain – Iloni

3.1.1.2 Aménagement de Longoni

La zone d'étude est concernée par un risque mouvement de terrain :

- Fort glissement de terrain dans la partie Ouest du périmètre d'étude
- Moyen glissement de terrain dans une petite partie Ouest
- Faible dans une petite partie Ouest du périmètre d'étude
- Nul dans le reste du périmètre d'étude

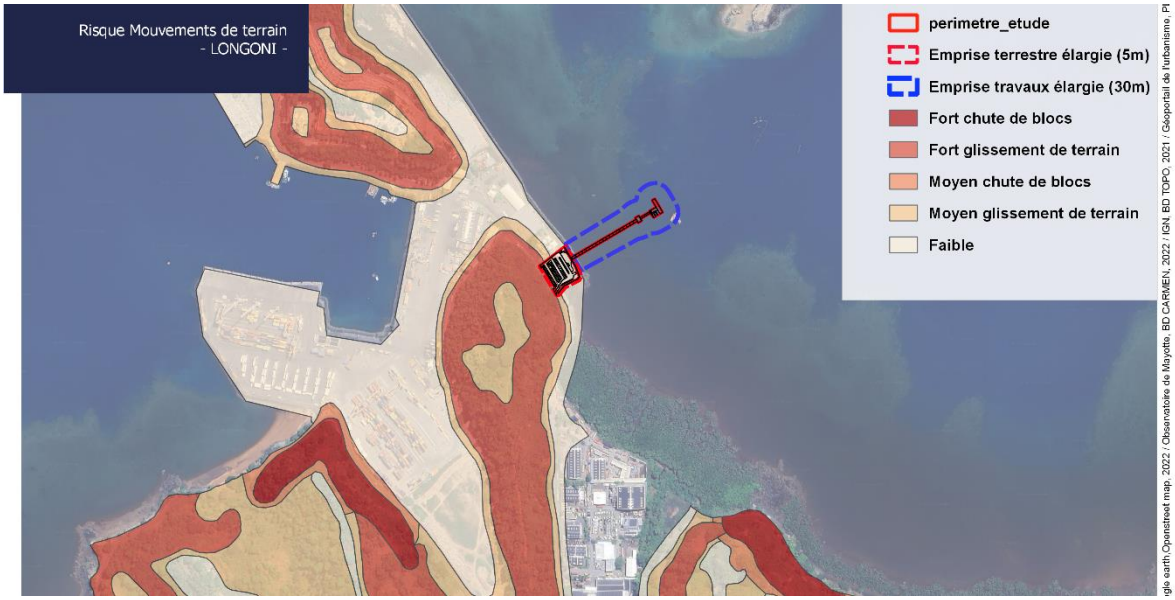


Figure 14 : Risque mouvement de terrain – Longoni

3.1.1.3 Aménagement de Mamoudzou

La zone d'étude n'est pas concernée par le risque mouvement de terrain.

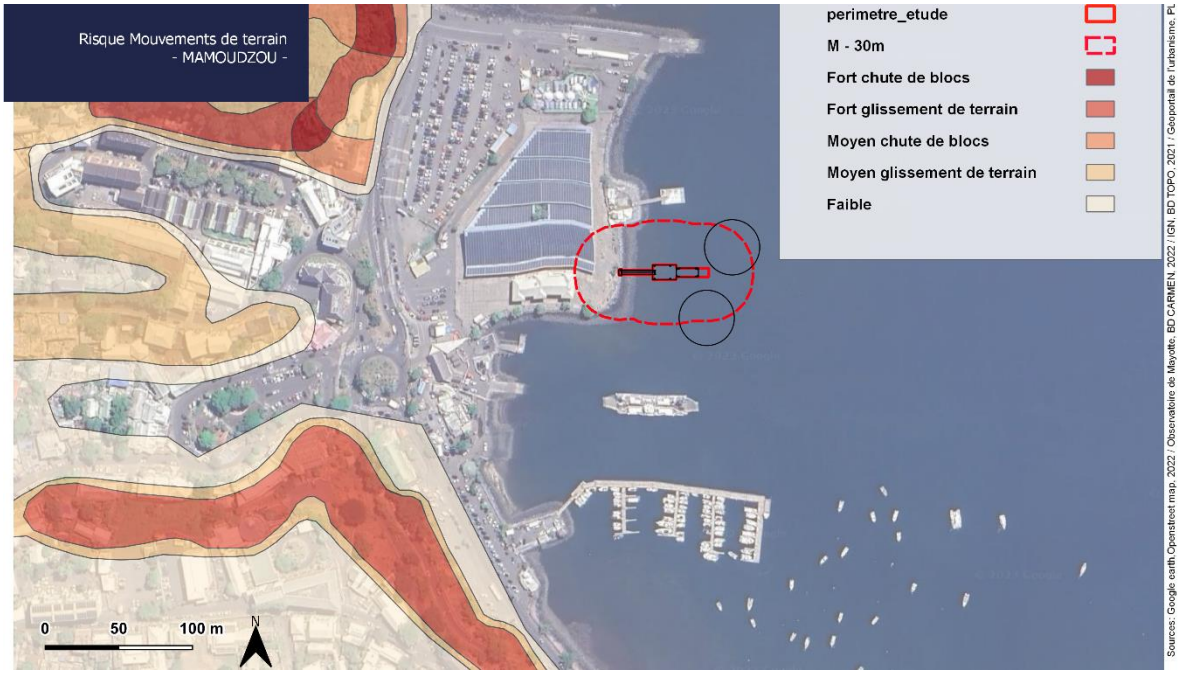


Figure 15 : Risque mouvement de terrain - Mamoudzou

3.1.2 Risque inondation

3.1.2.1 Aménagement d'Iloni

La zone d'étude est concernée par un risque inondation :

- Fort par débordement de cours d'eau le long de la ravine Darini et du talweg ;
- Moyen par ruissellement urbain au Nord-Ouest du périmètre d'étude ;
- Faible par débordement de cours d'eau au niveau de la rue de la plage ;
- Nul sur le reste de la zone ;

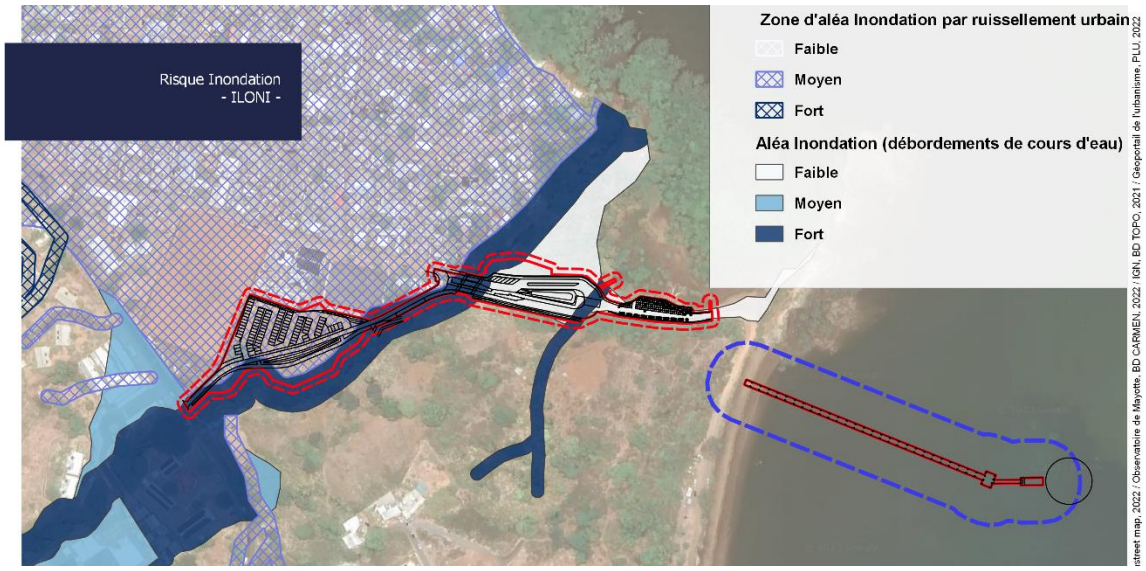


Figure 16 : Risque inondation

3.1.2.2 Aménagement de Longoni

La zone d'étude n'est pas concernée par le risque inondation.

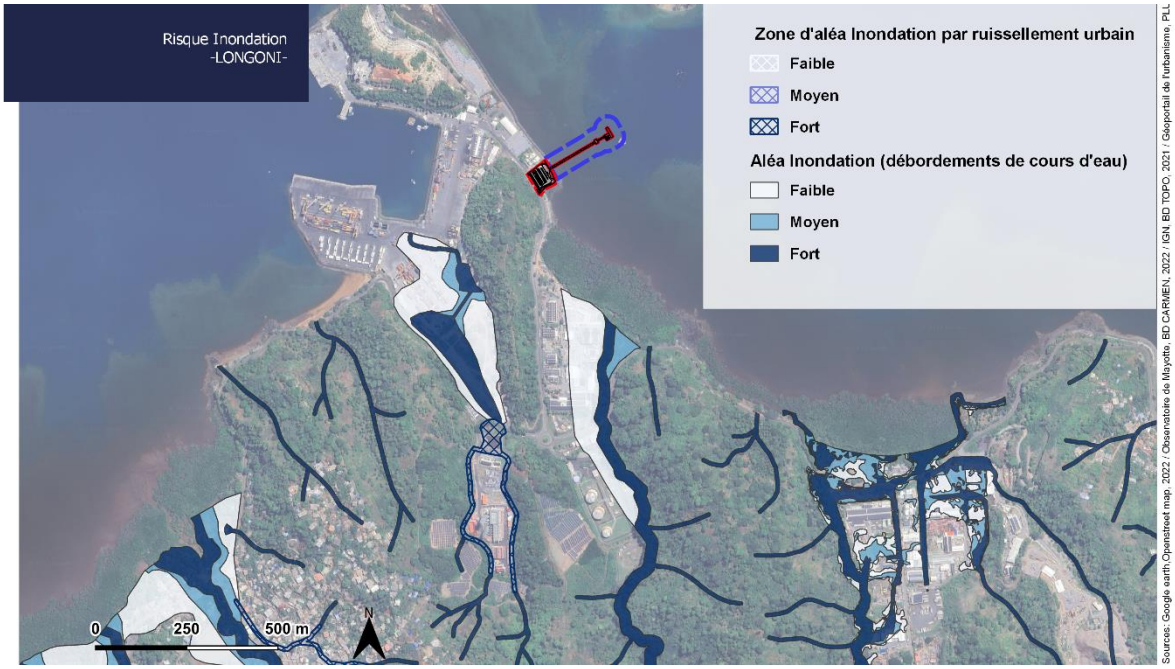


Figure 17 : Risques inondation – Longoni

3.1.2.3 Aménagement de Mamoudzou

La zone d'étude n'est pas concernée par le risque inondation.

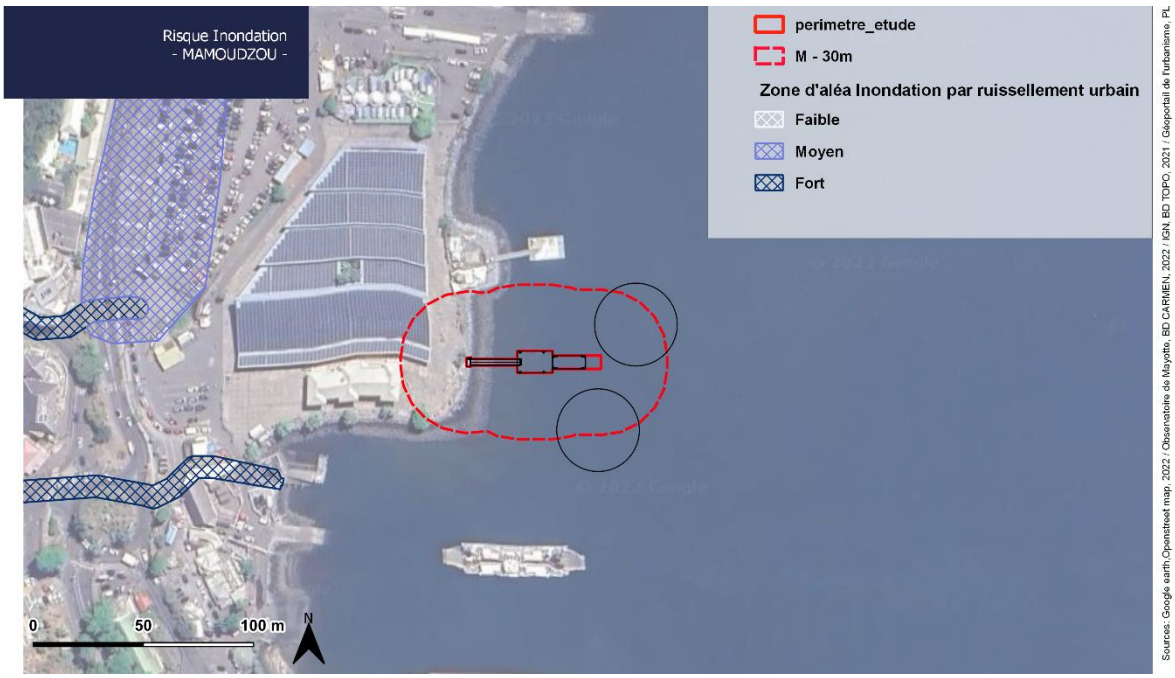


Figure 18 : Risques inondation - Mamoudzou

3.1.1 Risques littoraux

L'arrêté préfectoral n°001/2017/DEAL-SEPR-URN en date du 11 janvier 2017 prescrit l'établissement d'un PPRL pour les 17 communes de Mayotte.

Un porté à connaissance de la préfecture de Mayotte est applicable d'avril 2019 sur les aléas submersion marine et recul du trait de côte. Ce dernier précise que la nouvelle doctrine submersion marine sera prise en considération par l'état dès le 2 mai 2019 dans tous projets.

3.1.1.1 Recul du trait de côte

3.1.1.1.1 Aménagement d'Iloni

La zone d'étude est concernée par le risque recul du trait de côte est fort (2100) au niveau du front de mer et au début de l'emprise maritime.

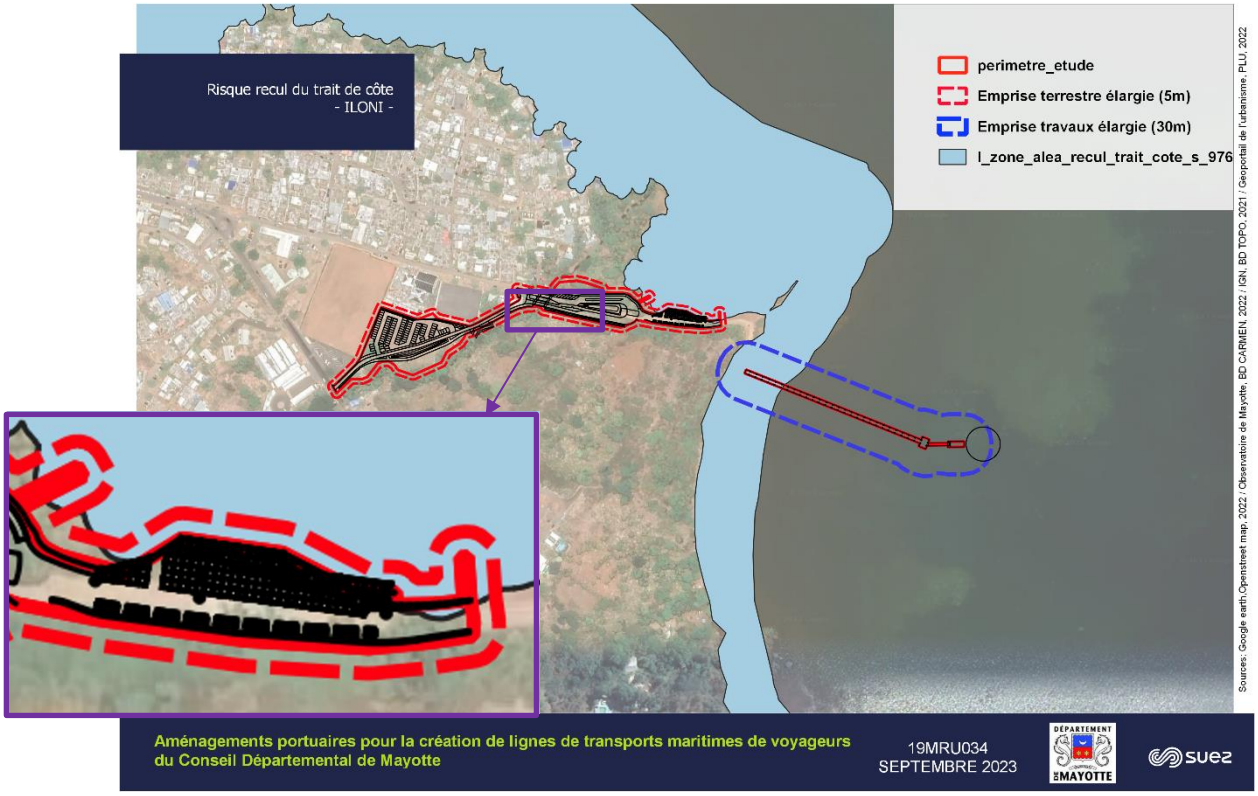


Figure 19 : Risque recul du trait de côte – Iloni

3.1.1.1.2 Aménagement de Longoni

La première partie de l'emprise maritime est concernée par un aléa recul du trait de côte fort (2100).

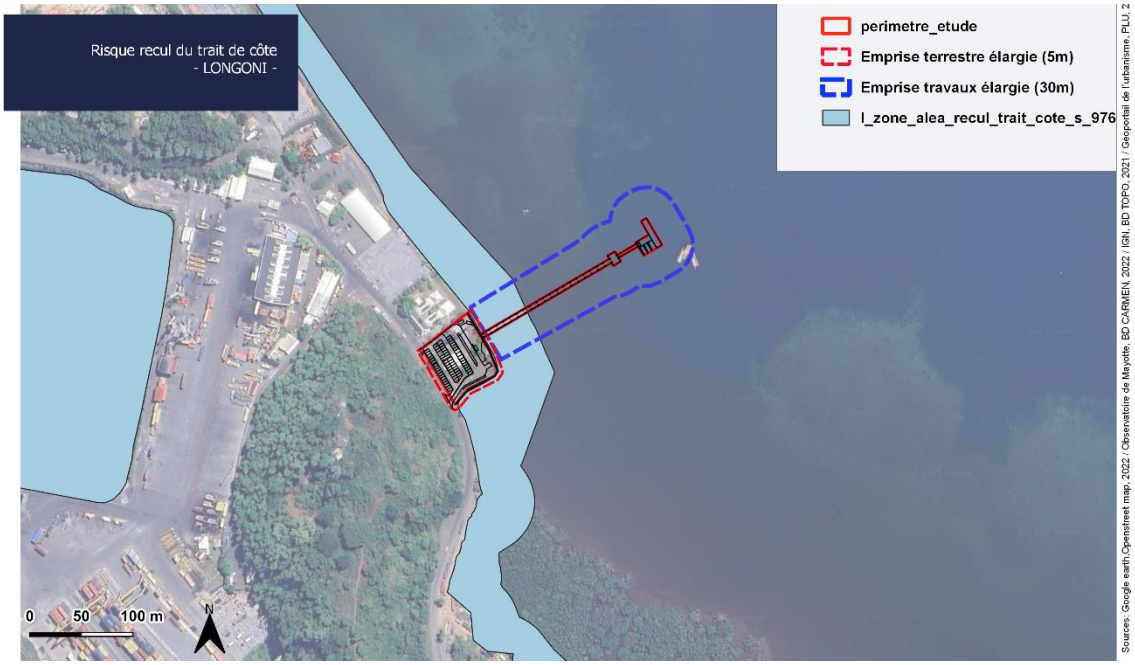


Figure 20 : Risque recul du trait de côte – Longoni

3.1.1.1.3 Aménagement de Mamoudzou

La zone d'étude est concernée par un risque fort de recul du trait de côte.

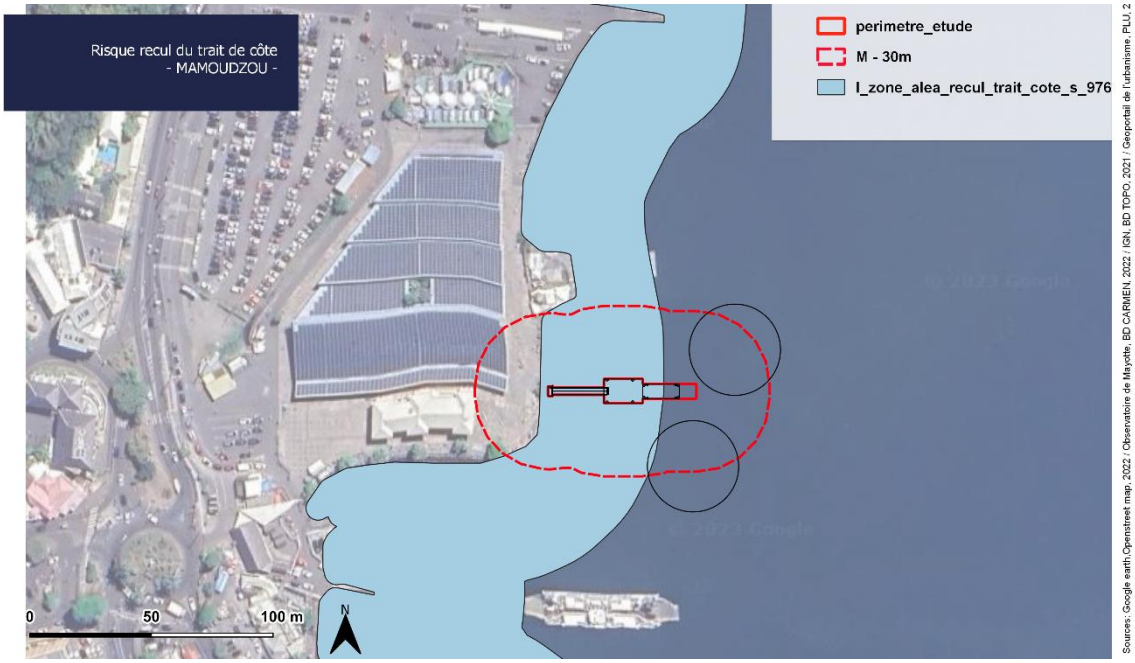


Figure 21 : Risque recul du trait de côte - Mamoudzou

3.1.1.2 Submersion marine

3.1.1.2.1 Aménagement d'Iloni

La zone d'étude est concernée par le risque submersion marine fort au niveau du front de mer, au début de l'emprise maritime et au Nord de la rue de la plage.

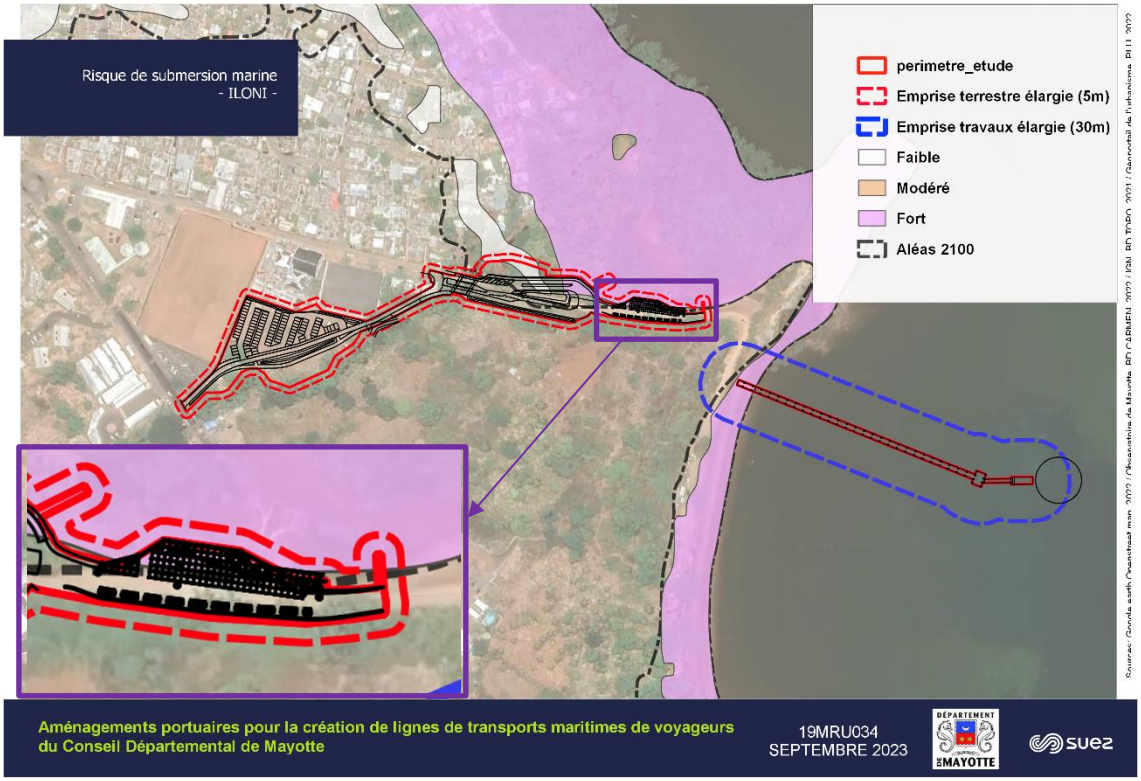


Figure 22 : Risques submersion marine – Iloni

3.1.1.2.2 Aménagement de Longoni

La première partie de l'emprise maritime est concernée par un aléa submersion marine fort.

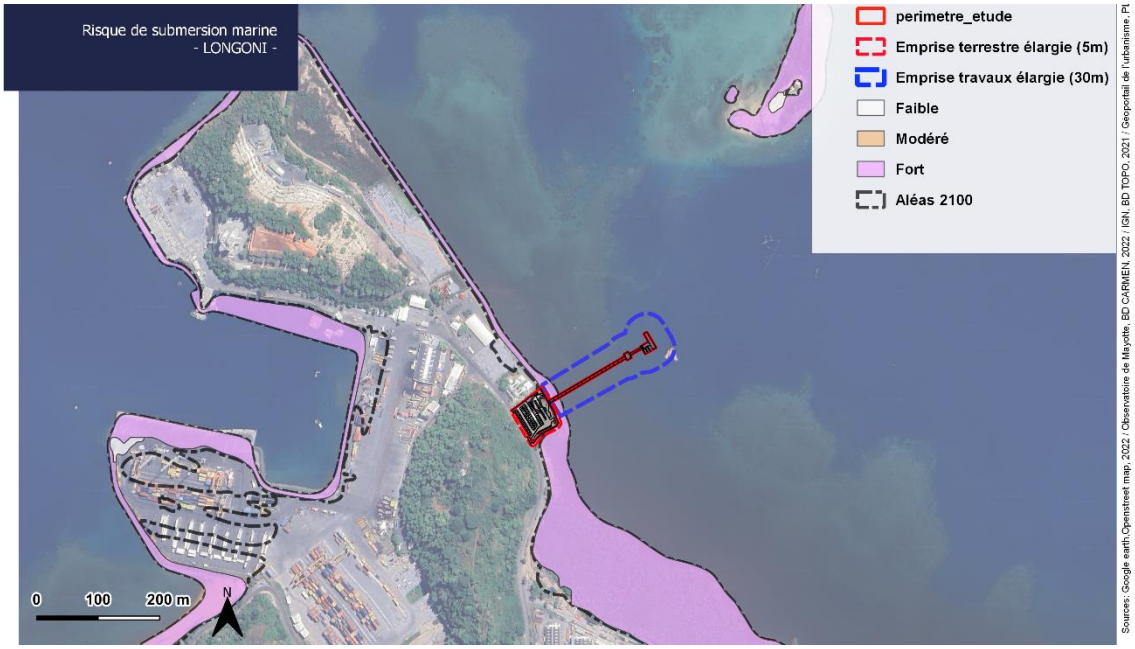


Figure 23 : Risques submersion marine – Longoni

3.1.1.2.3 Aménagement de Mamoudzou

Une petite partie à l'Ouest de la zone d'étude est concernée par un risque fort de submersion marine.

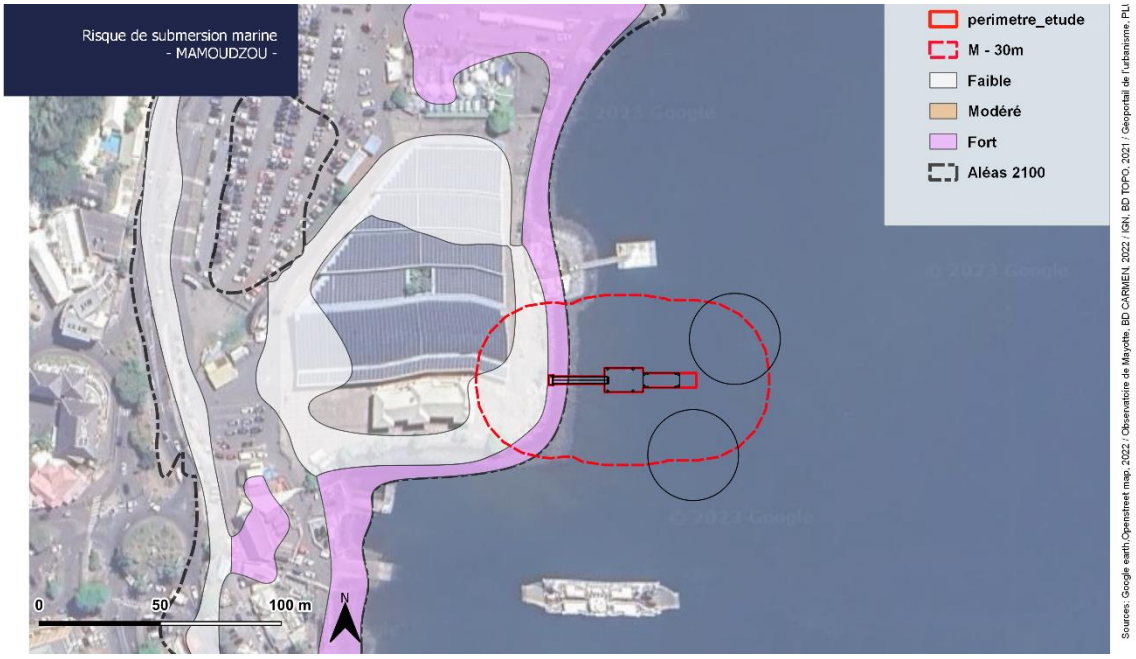


Figure 24 : Risques submersion marine - Mamoudzou

3.1.2 Autres risques naturels

3.1.2.1 Risque sismique

La nouvelle réglementation parasismique (définie par Décret à l'échelle européenne en 2010), définit 5 zones de sismicité croissantes, selon un découpage communal.

La zone 1 correspond à une zone de très faible sismicité, tandis que la zone 5 correspond au niveau d'aléa le plus élevé du territoire national.

Selon ce nouveau zonage, Mayotte fait partie de la zone 3, correspondant à un niveau d'aléa sismique modéré (d'après l'addendum du DDRM - Dossier Départementale des Risques Majeurs de Mayotte, 2011).



Figure 25 : Risque sismique à Mayotte (d'après la « cartographie de l'aléa sismique dans les DOM », établie par le Ministère du Développement Durable en 2008)

Au niveau de la zone d'étude, le risque sismique est lié à :

- la lithologie niveau fort pour le site d'Iloni ;
- la lithologie niveau moyen pour les sites de Longoni et Mamoudzou ;

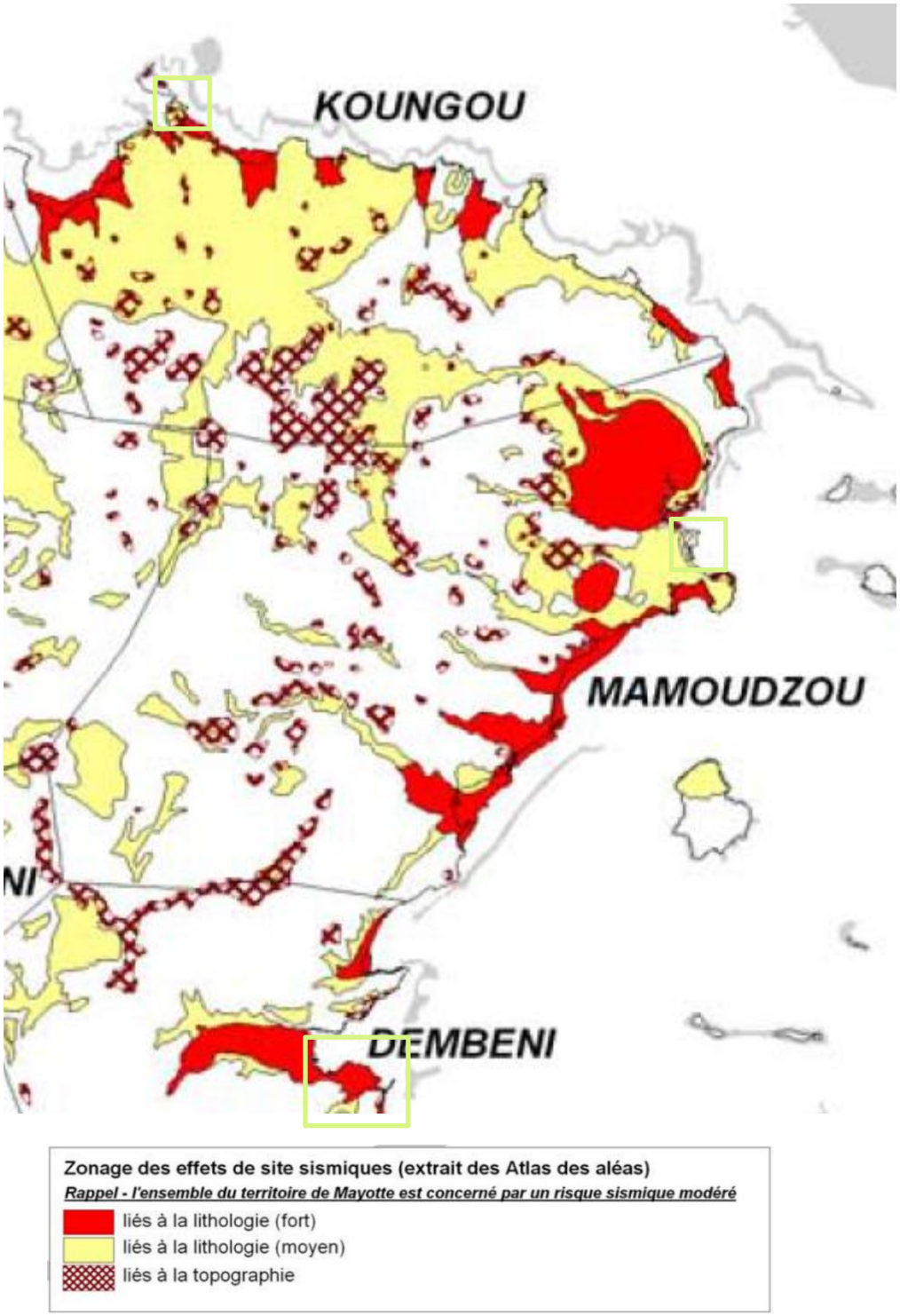


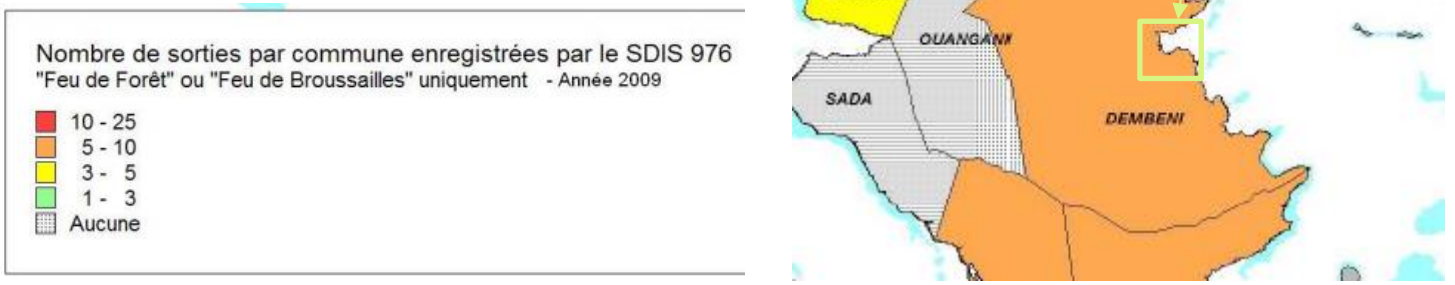
Figure 26 : Nature des effets sismiques à Iloni (en haut à gauche), Mamoudzou (en haut à droite), et Longoni (en bas),DDRM de Mayotte, 2010

La zone d'étude est donc concernée par le risque sismique. Ce risque sera pris en compte dans le dimensionnement des aménagements.

3.1.2.2 Risque feu de forêt

D'après le DDRM, il y a eu :

- Entre 5 et 10 sorties de feu sur la commune de Dembéni en 2009, ce qui classe la commune en risque moyen.
- Entre 10 et 25 sorties de feu sur les communes de Kougnou et Mamoudzou, ce qui classe ces communes en risque fort.



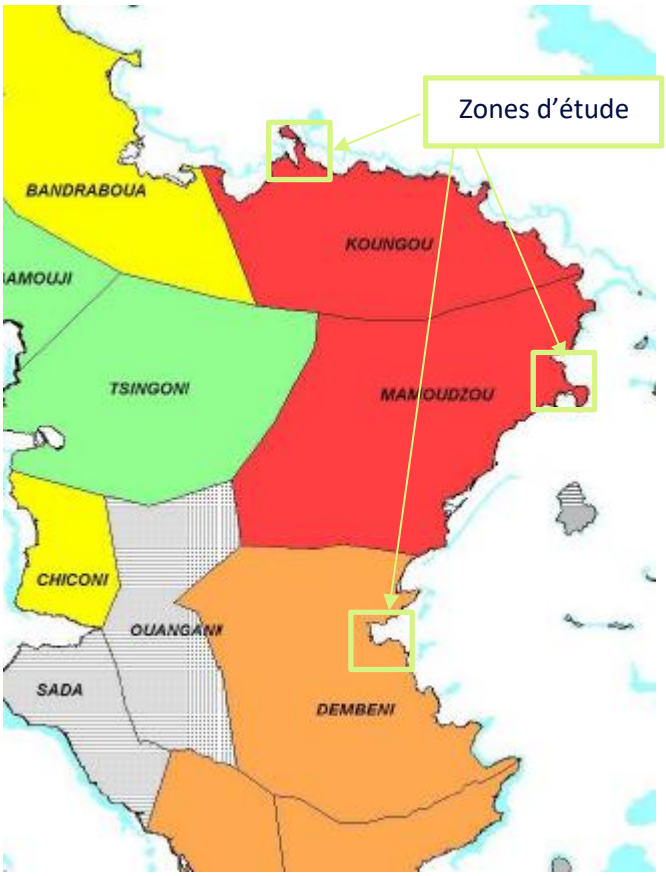


Figure 27 : Risque feu de forêt, DDRM, 2010

3.1.2.2.1 Aménagement d'Iloni

Le périmètre de projet est situé sur une zone littorale en partie urbanisée et peu boisée, les arbustes sont notamment dispersés. Le risque de feu de forêt est donc faible.

3.1.2.2.2 Aménagement de Longoni

Le périmètre de projet est situé sur une zone littorale urbanisée et éloignée des forêts. Le risque de feu de forêt est donc faible.

3.1.2.2.3 Aménagement de Mamoudzou

Le périmètre de projet est situé sur une zone littorale urbanisée et éloignée des forêts. Le risque de feu de forêt est donc nul.

3.1.2.3 Risque cyclonique

L'ensemble du territoire de Mayotte est concerné par l'aléa cyclonique. Les cyclones sont des perturbations atmosphériques tourbillonnaires, de grande échelle, associées à une zone de basses pressions. Ils se forment dans les régions tropicales.

Ils sont caractérisés par des pluies intenses et des vents très violents (supérieurs à 118 km/h et jusqu'à 350 km/h) tournant dans le sens des aiguilles d'une montre dans l'hémisphère sud. Les vents les plus violents se rencontrent autour de l'œil, qui est une zone de calme.

La menace cyclonique à Mayotte s'étend de décembre à avril, avec un maximum de risque sur les trois mois d'été austral, entre janvier et mars. Néanmoins, dans le bassin cyclonique du sud-ouest de l'océan Indien, des cyclones matures ont déjà été observés dès le mois d'octobre et jusqu'en mai.

La prise en compte du risque dans les règles de construction elle s'exprime à travers les différents documents d'urbanisme (POS, SAC, PLU, PPR…) dont l'objectif est de limiter ou d'interdire les constructions dans les zones à risque.

Le risque cyclonique recoupant différents types de phénomènes (vent, inondation et submersion marine), sa prise en compte s'articule autour de plusieurs règles :

- Vent : Règles de construction paracyclonique ;
- Inondation : règles de construction prescrites selon zonage défini dans le PPRI, principe d'inconstructibilité en zone rouge ;
- Submersion marine : cartographie des Atlas du BRGM remplacée, à terme, par des Plans de Prévention des Risques (PPR) sur toutes les communes de l'île.

Les zones d'étude sont donc concernées par le risque cyclonique. Ce risque sera pris en compte dans le dimensionnement des aménagements.

3.1.2.4 Historique

D'après le DDRM de Mayotte :

3.1.2.4.1 Aménagement de Iloni

Evénements historiques

Il n'a pas été recensé d'évènements historiques majeurs sur la commune de Dembéni, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y en a jamais eu (des évènements cycloniques ont déjà affecté Mayotte dans son ensemble). Néanmoins, à travers les travaux effectués pour retranscrire la mémoire collective locale (Hachim, 2004), il n'apparaît aucun témoignage particulier ni aucun récit ou légende pouvant attester d'un tel évènement.

3.1.2.4.2 Aménagement de Longoni

Ci-dessous sont recensés les principaux évènements historiques survenus dans la ville de Longoni. Ces informations sont issues d'un travail de transcription de la mémoire collective locale constituée à partir de témoignages ou récits recueillis oralement (Hachim, 2004) :

Localité	Evènement	Année	Observations, témoignages
Longoni	MVT	1985	Route souvent recouverte de boue pendant les grosses pluies. En 1985, pendant le cyclone Féliksa, des tonnes de boues et de gravats divers ont dévalé la route, la bloquant pendant plus de 10 heures.
Longoni	MVT	1992	Mouvement de terrain dans le quartier Roland (quartier SIM). Une dizaine de maisons sont affectées par d'importantes fissures.
Longoni	MVT	2001	Depuis l'ouverture de la route menant à la pointe de Longoni, des agriculteurs se plaignent de perdre leurs terres. En décembre 2001, une importante quantité de terre s'est détachée de cette pente tuant 3 zébus.

3.1.2.4.3 Aménagement de Mamoudzou

Ci-dessous sont recensés les principaux évènements historiques survenus dans la ville de Mamoudzou :

Localité	Evènement	Année	Observations, témoignages
Mamoudzou	Cyclone	1934-51	Des bangas de pêcheurs et des boutres ont été détruits par la houle.
Mamoudzou	MVT	1946	La maison du gardien a été détruite par un mouvement de terrain.
Mamoudzou	MVT	1999	Un mouvement de terrain rapide piégea les occupants d'une maison. La case fut détruite par la suite.

3.1.3 Risques industriels et technologiques

L'île de Mayotte est concernée par **le risque de rupture de barrage,** les communes concernées par ce risque sont :

- Village de Dzoumogné (commune de Bandraboua) ;
- ¾ Villages de Combani et de Miréréni (commune de Tsingoni) ;

Les zones d'étude ne sont donc pas concernées par ce risque.

De plus, ce territoire est également concerné par **le risque industriel et le risque de transport** de matières dangereuses.

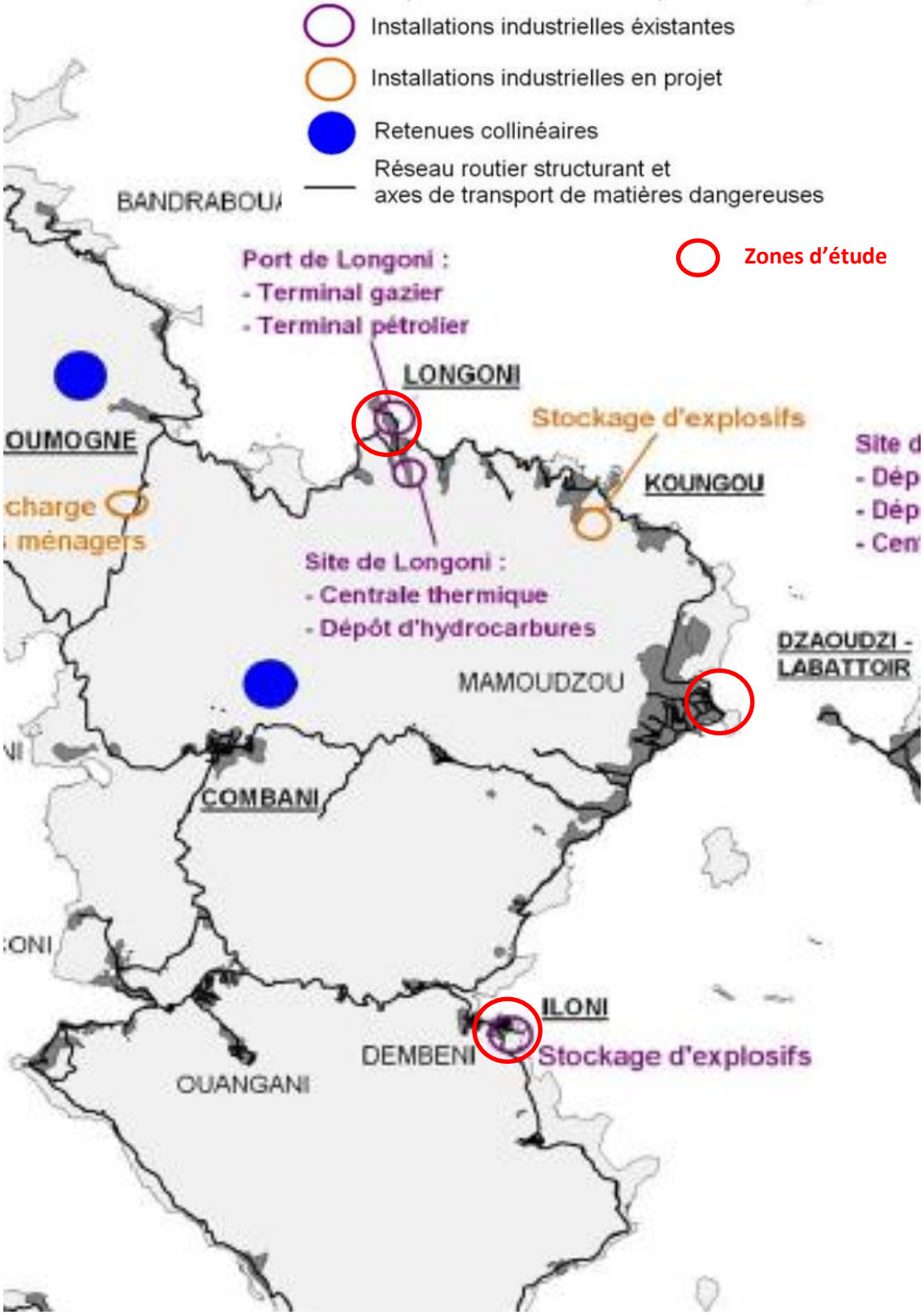


Figure 28 : Risques technologiques à Mayotte - DDRM, 2010

3.1.3.1 Aménagement d'Iloni

▷ **Risque industriel**

D'après la DDRM, un site présentant un risque industriel est situé à proximité de la zone d'étude. Il n'est à l'heure actuelle pas encore fermé. Il est situé à plus de 1 km de la zone d'étude. Le risque est donc nul.

Installation industrielle	Commune	Risques	Classement
Société Mahoraise de Stockage de Produits Pétroliers (SMSPP) - TOTAL : dépôts d'hydrocarbures (5 cuves)	Dzaoudzi-Labattoir, site des Badamiers	Explosion Incendie Pollution des eaux ou du sol	ICPE
Société Mahoraise de Stockage de Produits Pétroliers (SMSPP) - TOTAL : terminal pétrolier, dépôt d'hydrocarbures (2 cuves)	Longoni, site du port	Explosion Incendie Pollution des eaux ou du sol	ICPE
Société Mahoraise de Stockage de produits Pétroliers (SMSPP) – TOTAL dépôt de l'aéroport (3 cuves)	Pamandzi	Explosions Incendie Pollution des eaux ou du sol	ICPE
Electricité De Mayotte (EDM) : centrale thermique au fuel et dépôt d'hydrocarbures (1 cuve)	Dzaoudzi-Labattoir, site des Badamiers	Explosion Incendie	ICPE
Electricité De Mayotte (EDM) : centrale thermique	Longoni, site du port	Explosion Incendie	ICPE
ETPC (COLAS) - IBS : stockage d'explosif	Iloni	Explosion	Doit fermer prochainement



Figure 29 : Risque industriel – Iloni

- **Le risque de transport de matières dangereuses ;**

Un axe de transport de matières dangereuses est situé à proximité immédiate du projet. Le risque est donc modéré.

3.1.3.2 Aménagement de Longoni

▷ **Risque industriel**

La zone du projet n'est concernée que par le risque industriel. Il s'insère en effet dans les installations industrialo-portuaires, à proximité immédiate de la zone SEVESO et à proximité des zones d'activités abritant plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement.

Les activités présentent dans le périmètre de la zone d'étude présentant un risque industriel sont les suivantes :

L'appontement pétro-gazier du port. Il est situé à l'extrémité de la pointe de Longoni et est équipé de deux bras de déchargement pour le gaz butane et pour les hydrocarbures.

Une zone de stockage de gaz butane (4 cuves de 500m3) associé à un centre remplisseur de bouteille. Une canalisation enterrée de 350m de long relie le site à l'appontement pétro-gazier.

Le dépôt d'hydrocarbures de la SMSPP (Société Mahoraise de Stockage de Produits Pétroliers). L'installation comprend deux réservoirs de 8000m3 chacun. Ils sont approvisionné directement depuis le ponton pétro-gazier par un pipeline.

La centrale thermique d'EDM qui comporte un stockage de gazole (100m3 x 6) et reliée au dépôt d'hydrocarbure par une canalisation enterrée.

Les informations sur les périmètres de protection des sites Seveso ne sont pas disponibles.



Figure 30: ICPE autour de la zone d'étude - Longoni (Source : extrait du site Géorisque)

Les principaux risques associés à ces installations, susceptibles d'affecter la zone du projet sont les risques d'explosion et d'incendie.

▷ **Risque transport de matières dangereuses**

Un axe de transport de matières dangereuses est situé à proximité immédiate du projet. Le risque est donc modéré.

3.1.3.3 Aménagement de Mamoudzou

▷ **Risque industriel**

Le risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et l'environnement.

On entend par site industriel à risques, un site sur lequel est implantée au moins une installation fixe susceptible de générer des nuisances ou des situations accidentelles. Afin de limiter l'occurrence et les conséquences des accidents, ces établissements sont répertoriés et soumis à une réglementation stricte dite des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Les installations les plus dangereuses dites « SEVESO » sont soumises à une règlementation européenne spécifique.

Toutes ces réglementations font partie intégrante du code de l'environnement. Le projet est implanté à Mamoudzou, pôle économique de l'île abritant de nombreuses activités ICPE.

Néanmoins, le périmètre d'étude est à distance des ICPE de Mamoudzou puisque la plus proche est à 1 km au Nord de l'actuel marché couvert.

Le tableau suivant présente les ICPE localisées à Mamoudzou dans un rayon de 2 km autour du périmètre de projet :

Tableau 3 : ICPE situées à moins de 2 km du projet

Nom	Régime	Seveso	Etat	Commune
ENZO	Autorisation	Non Seveso	En fonctionnement	Mamoudzou
CAR-CASSE AUTO	Autorisation	Non Seveso	En fonctionnement	Mamoudzou
STAR Mayotte	Autorisation	Non Seveso	En fonctionnement	Mamoudzou
TOTAL MAYOTTE - Station de Passamainty	Enregistrement	Non Seveso	En construction	Mamoudzou
TOTAL MAYOTTE - Sation de Kawéni	Enregistrement	Non Seveso	En construction	Mamoudzou
COLAS Mayotte SARL - Centre Bâtiment	Déclaration	Non Seveso	En fonctionnement	Mamoudzou
Manu Mousse Mayotte	Autorisation	Non Seveso	En construction	Mamoudzou
COLAS Mayotte SARL - Atelier Parc matériel	Déclaration	Non Seveso	En fonctionnement	Mamoudzou
Savonnerie de Mayotte	Déclaration	Non Seveso	En fonctionnement	Mamoudzou
SMTPC	Déclaration	Non Seveso	En construction	Mamoudzou
UTV	Autorisation	Non Seveso	En fonctionnement	Mamoudzou
SIDEVAM 976 - Décharge de Hamaha	(Non renseigné)	Non Seveso	À l'arrêt	Mamoudzou
Entreprise Bugna Éric SARL	Enregistrement	Non Seveso	En fonctionnement	Koungou

Le risque industriel majeur concerne un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves :

- un incendie ;
- une explosion ;
- la dispersion dans l'air, l'eau ou le sol de produits dangereux.

Aucun site proche du projet n'est classé SEVESO. De plus, la zone d'étude est située à une distance trop éloignée des sites pour qu'il y ait un impact possible. Le risque d'accident technologique sur le périmètre du projet est donc nul.

4 LES PRINCIPAUX AMENAGEMENTS

Le projet consiste en la création de 3 gares maritimes sur les sites de Mamoudzou, Iloni et Longoni, ainsi qu'en l'exploitation de deux lignes maritimes :

- Une liaison maritime Nord depuis Longoni jusqu'à Mamoudzou
- Une liaison maritime Sud depuis Iloni jusqu'à Mamoudzou

4.1 Aménagement de Iloni

4.1.1 Description générale

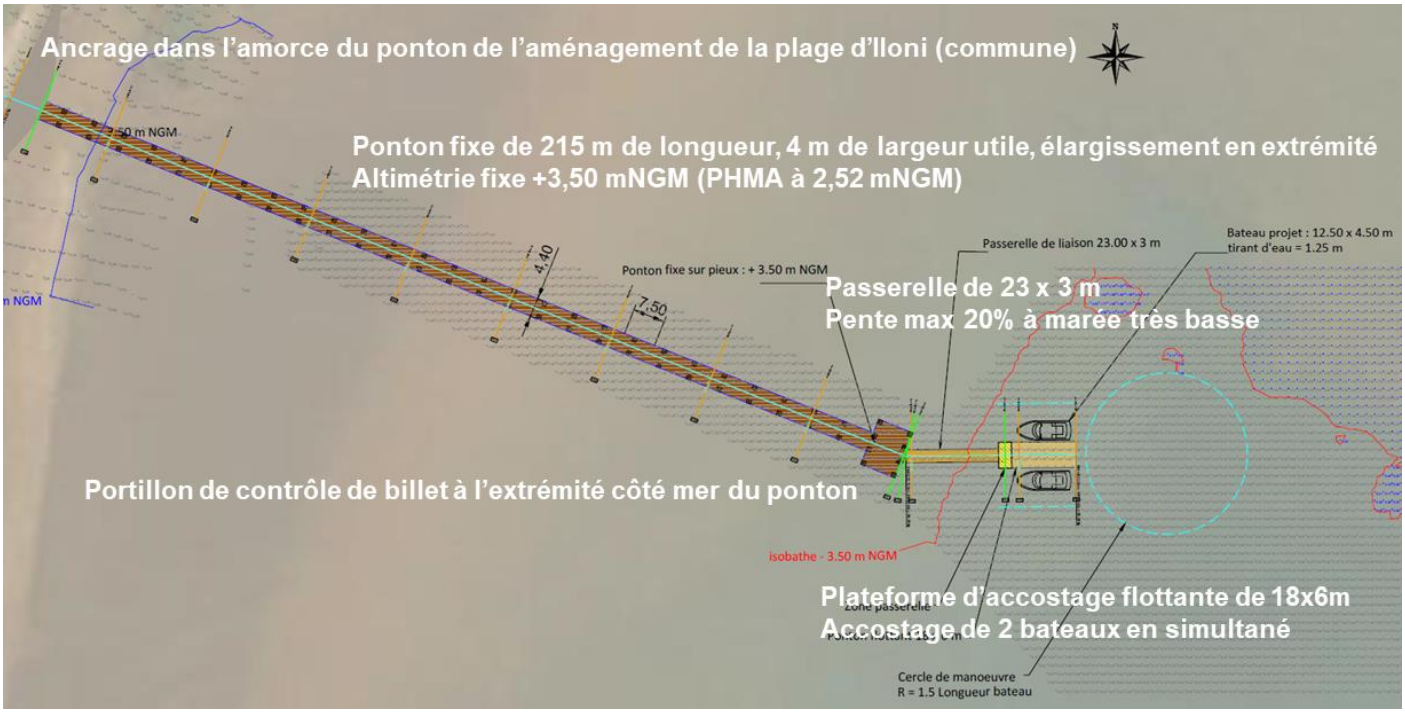
Le projet de gare maritime à Iloni est composé :

- D'infrastructures maritimes : débarcadère / embarcadère, ponton, ouvrages d'accostage, équipements de sécurité, signalisation marine…
- D'une billetterie et des sanitaires sur la route de la Plage, bâtiment permettant l'attente à l'ombre des passagers, l'achat de titres de transport, des informations générales sur la ligne et des communications en temps réel ;
- D'un parking relai ;
- D'une nouvelle voie de bouclage depuis la RN pour améliorer les conditions de circulation sur la route de la plage, trop étroite pour une circulation à double sens avec bus.
- D'une reconstruction de l'ouvrage de franchissement du cours d'eau Darini ;

4.1.2 Les ouvrages maritimes

L'ouvrage principal sera la construction d'un ponton fixe de 215m de longueur et 4m de largeur utile, permettant d'atteindre la cote de 3.50mNGM de fond, offrant la possibilité de navigation par toute marée.

Le ponton sera prolongé par une plateforme d'accostage flottante, guidée par des pieux, permettant l'accostage de 2 bateaux en simultané. Une passerelle permettra de faire la liaison entre la partie fixe et la partie flottante.



Une référence existante d'un ouvrage similaire est la jetée d'Andernos, dans le bassin d'Arcachon qui mesure 232m de long par 4m de large :

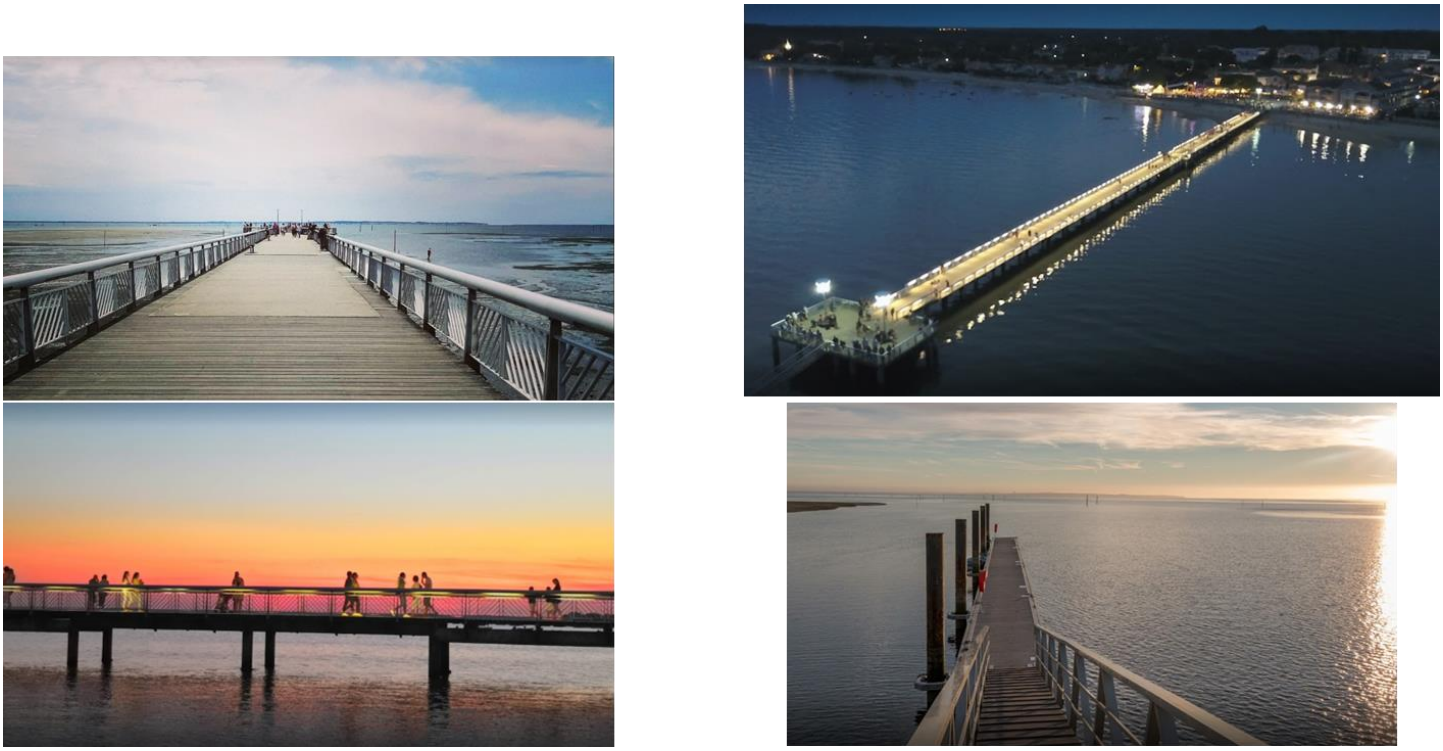


Figure 31 : jetée d'Andernos

4.1.3 Le pôle d'échange

Le pôle d'échanges sera réservé aux Transports en Commun, et conçu en zone de retournement. La démarcation avec la voie publique se fera par la différenciation de revêtement (enrobés rouges). Pour favoriser leur usage, les transports en communs seront les plus proches de la gare.

Le pôle d'échange sera équipé de :

- ✓ 2 arrêts de bus + 1 arrêt de régulation (terminus CARIBUS)
- ✓ 8 emplacements taxi collectifs
- ✓ 6 places de parking dont 2 PMR (service), ou prolongement de la file taxi
- ✓ 2 roues stationnés sur arceaux en face de la gare (vidéosurveillance)
- ✓ Circulation piétons connectée à la rue de la plage et la voie de bouclage (largeur compatible vélos)

Le projet prévoit la reconstruction et doublement du franchissement sur le Mro Wa Darini.

La gare sera située au-dessus de la cote de submersion 2100 (4,30 NGM), par une rehausse de la plateforme d'environ 1,20 m au droit des bâtiments.

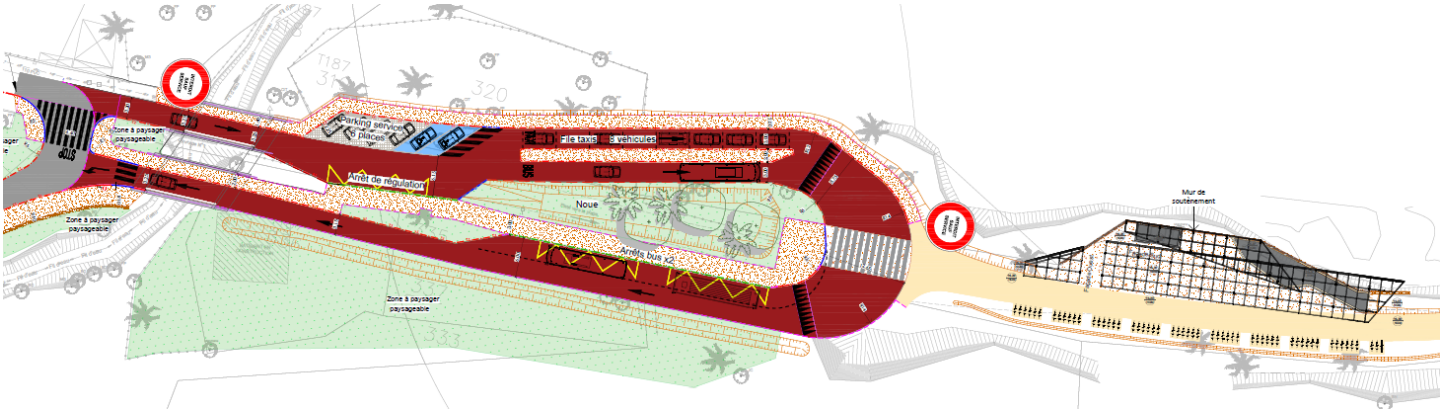


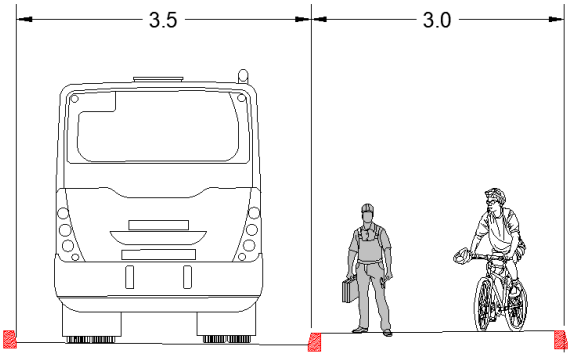
Figure 32 : gare et pôle d'échange multimodal - Iloni



4.1.4 La voie de bouclage et le parking relai

Une voie de bouclage à sens unique sortant sur la RN3 sera aménagée en traversée du terrain vague actuel. Son profil en travers sera composé de :

- Chaussée de 3,50 m
- Trottoir tous usages de 3m de large



Elle desservira un parking relai de 92 places dont 2 PMR. Ce parking sera un parcours à sens unique, permettant de retrouver l'entrée pour refaire un tour.

Des attentes pour contrôles d'accès, cibles de contrôle de billet, de paiement, caméras de lecture de plaque sont prévus.

Le parking sera couvert d'ombrières photovoltaïques.

Les eaux de pluies sont gérées sur la plateforme au moyen de systèmes alternatifs de type noue végétalise. Cette disposition permet de différer le rejet au milieu et de réaliser un traitement partiel des matières en suspensions et hydrocarbures. Cela permet la réduction des débits de rejet à la ravine de 50%, et ainsi limiter le risque inondation plus en aval.



4.2 Aménagement de Longoni

4.2.1 Description générale

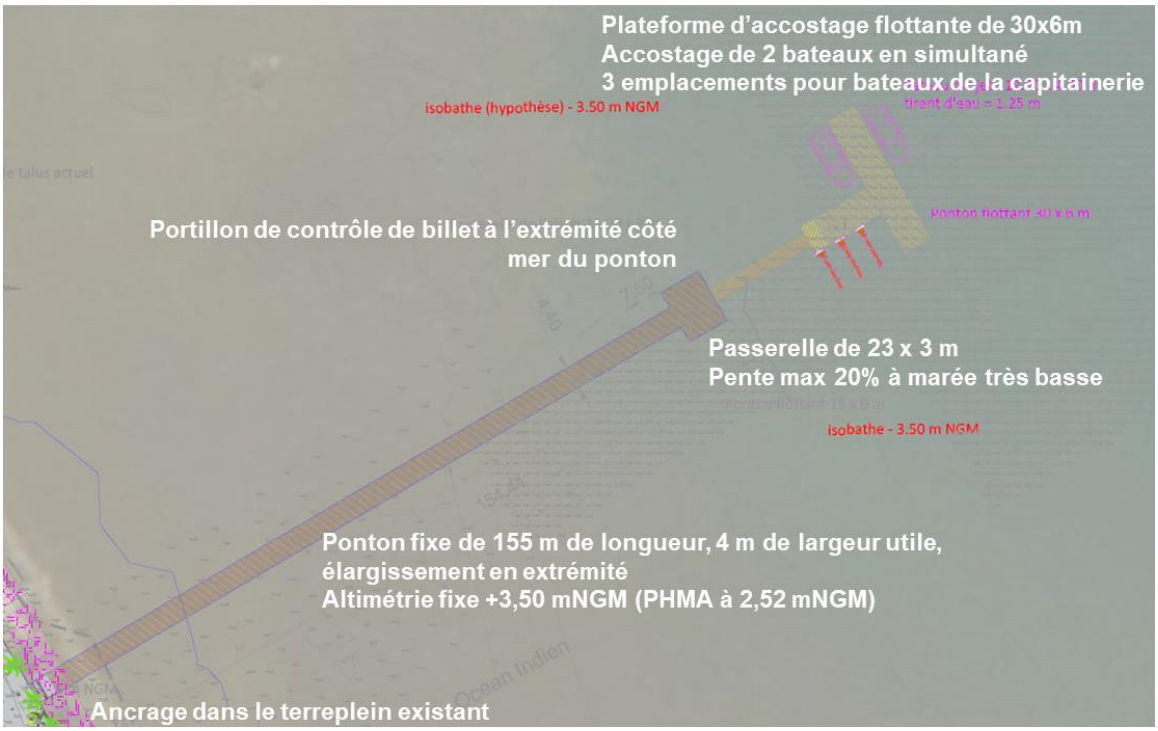
Le projet de gare maritime à Longoni est composé :

- D'infrastructures maritimes : débarcadère / embarcadère, ponton, ouvrages d'accostage, équipements de sécurité, signalisation marine…
- D'une billetterie ;
- De sanitaires ;
- D'un parking ;

4.2.2 Les ouvrages maritimes

L'ouvrage principal sera la construction d'un ponton fixe de 155m de longueur et 4m de largeur utile, permettant d'atteindre la cote de 3.50mNGM de fond, offrant la possibilité de navigation par toute marée.

Le ponton sera prolongé par une plateforme d'accostage flottante, guidée par des pieux, permettant l'accostage de 2 bateaux en simultané, ainsi que 3 navires de la capitainerie. Une passerelle permettra de faire la liaison entre la partie fixe et la partie flottante.



4.2.3 Le pôle d'échange

Le pôle d'échanges sera compact et clôturé

Le pôle d'échange sera équipé de :

- ✓ 1 file à contrôle d'accès (transports collectifs)
  - 2 arrêts de bus
  - 6 emplacements taxi / dépose minute
- ✓ 1 file à accès tarifé (véhicules particuliers)
  - Parking relai, 61 places
- ✓ Emplacements vélo et 2 roues sécurisés

La démarcation des deux files se fera par la différenciation de revêtement (enrobés rouges). Pour favoriser leur usage, les transports en communs seront les plus proches de la gare.

La gare sera située au-dessus de la cote de submersion 2100 (3.65 NGM), par une rehausse de la plateforme d'environ 0,60 m au droit des bâtiments.

Des attentes pour contrôles d'accès, cibles de contrôle de billet, de paiement, caméras de lecture de plaque sont prévus.

Le parking sera couvert d'ombrières photovoltaïques.

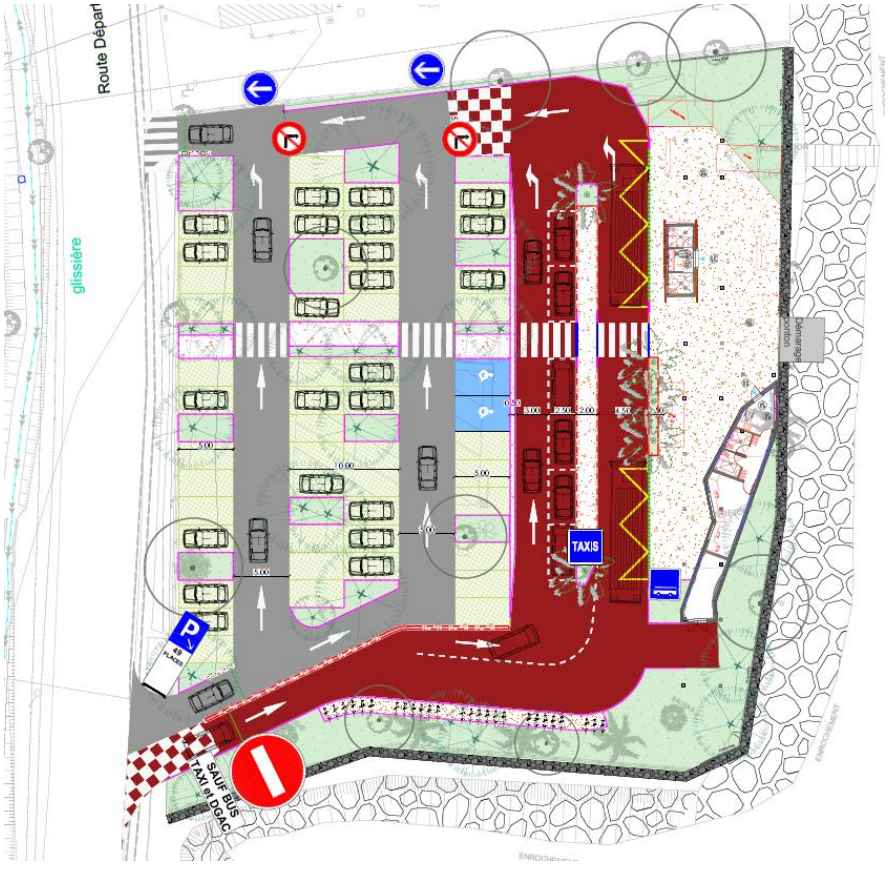


Figure 33 : gare et pôle d'échange multimodal - Longoni



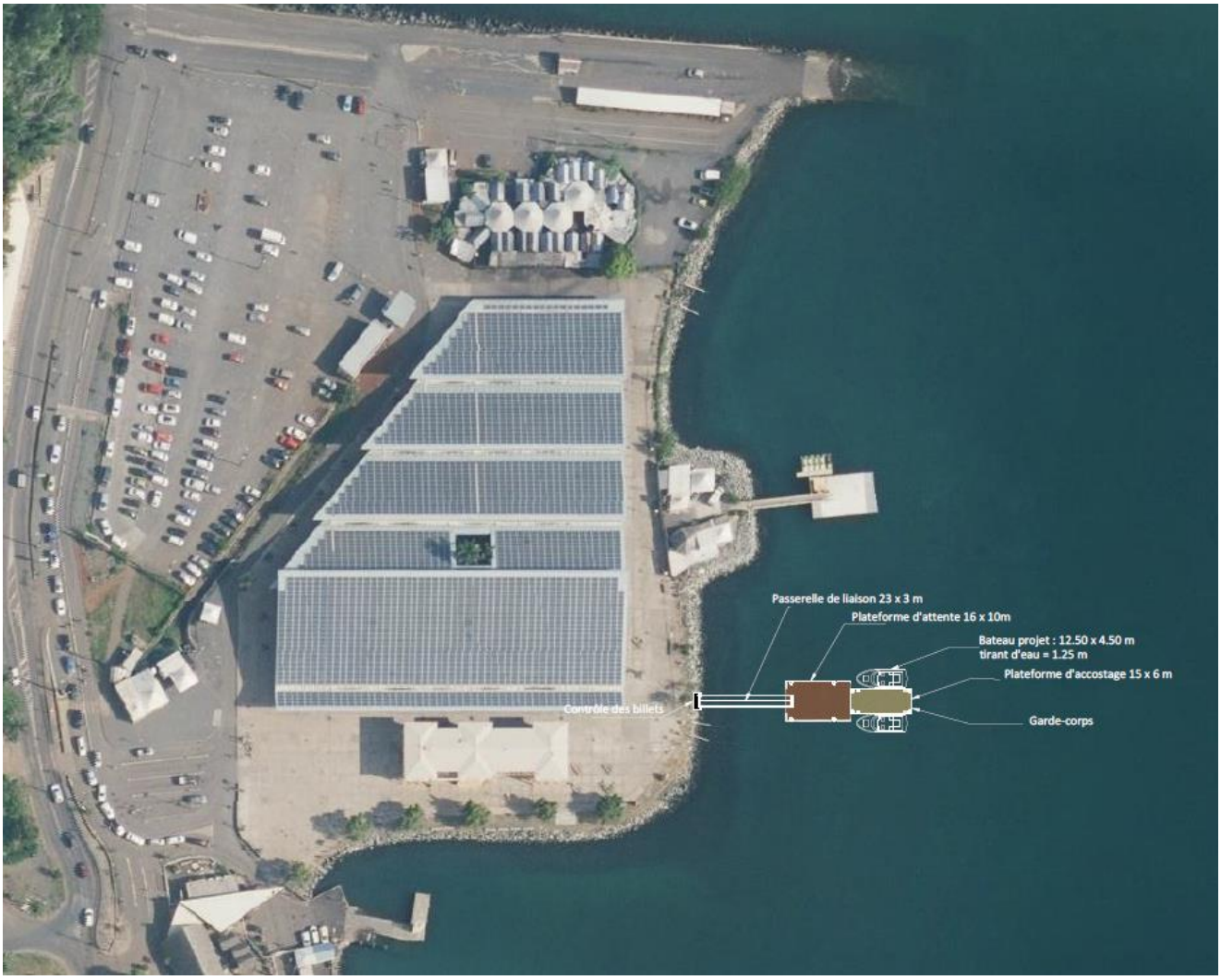
4.3 Aménagement de Mamoudzou

Le pôle d'échange multimodal intègre déjà un certain nombre de services liés à la gare maritime, notamment :

- La vente de billets, et ses locaux techniques associés ;
- Les snacks, sanitaires et point information aux voyageurs ;
- Les dépose minute pour les taxis, bus et voitures particulières, le stationnement, la voirie de desserte, et la signalétique associée.

Ainsi, le programme de l'opération sur Mamoudzou se limite à :

- Un contrôle d'accès au ponton voyageur ;
- Une zone d'attente assise et ombragée ;
- Les informations aux voyageurs en temps réel concernant la ligne de transport maritime ;
- Les infrastructures maritimes : débarcadère / embarcadère, ponton, ouvrages d'accostage, équipements de sécurité, signalisation marine…



4.4 Exploitation des lignes maritimes

On comptera 3 petites navettes de 12 passagers par ligne, ainsi qu'une grande navette de 50 passagers. Les moyens humains seront de 18 marins pour les 6 petites navires (3 navires par ligne) et 12 marins pour les 2 vedettes à passagers.

L'exploitation des lignes maritimes fonctionnera 270 jours par an, 6 jours par semaine, 14 heures par jour. Les horaires seront de 6h à 20h sauf le dimanche.

Les rotations seront les suivantes :

- Pour la ligne Iloni – Mamoudzou :
  - Une navette de 50 passagers toutes les heures
  - Une navette de 12 passagers toutes les 15 min
- Pour la ligne Longoni – Mamoudzou :
  - Une navette de 50 passagers toutes les heures
  - Une navette de 12 passagers toutes les 20 min

La vitesse des navettes sera de 5 nœuds maximum dans le port et jusqu'à 18 nœuds (soit 33 km/h) en dehors.

Le remisage, l'avitaillement et l'entretien seront réalisés à Foungoujou, au niveau du ponton existant.

La consommation de carburant annuelle est estimée à environ 3000 m^3/an.

5 LE CADRE DE LA CONCERTATION PREALABLE

Conformément à l'article L121-15-1 du Code de l'Environnement, le projet entre dans le champ de la concertation préalable. Le Conseil Départemental de Mayotte a décidé de prendre l'initiative d'une concertation préalable (prévue au I° de l'article L121-17 du Code de l'Environnement) selon les modalités prévues aux articles L. 121-16 au L. 121-16-1 du Code de l'Environnement.

Durée

La période de concertation est prévue du XX au XX 2024.

Information préalable et avis de concertation

Les modalités de concertation présentées ci-après seront reprises dans un avis de concertation, établi en application de l'article L121-15-1du code de l'Environnement. Cet avis sera publié sur le site Internet du département de Mayotte et par voie d'affichage dans les communes concernées. Les modalités de concertation seront également :

- publiées dans le bulletin d'information du CD976, ainsi que dans celui des communes de Dembéni, Mamoudzou et Koungou, et de la CADEMA si cette collectivité le souhaite,
- publiées par voie de presse locale,
- diffusées par voie de radio et via les réseaux sociaux,
- relayées par les sites Internet de la commune et communauté de communes concernées si elles le souhaitent.

Numérique

Tout au long de la période de concertation, les informations sur le projet seront disponibles en ligne sur le site internet du département de Mayotte.

Un formulaire en ligne permettra de recueillir les commentaires et questions.

Exposition

Durant toute la période de concertation, une exposition est proposée à l'accueil du CD976, en mairie de Koungou et en mairie de Dembéni.

Des panneaux de présentation du projet y seront exposés durant la phase de concertation.

Des brochures de présentation du projet seront mises à disposition.

Un registre mis à disposition permettra aux personnes d'y consigner commentaires et questions.

Ateliers

Trois réunions publiques seront organisées avec les acteurs concernés :

- ✓ Siège du Conseil Départemental,
- ✓ MJC de Dembéni,
- ✓ Lieu à proposer par le groupement à Koungou

Bilan de la concertation

Le bilan de la concertation et les mesures jugées nécessaires pour en tirer les enseignements feront l'objet d'un rapport de synthèse. Il reprendra les principaux objectifs du projet, les éléments de connaissance mis à disposition du public, les modalités de la concertation, les principales remarques et questions formulées, les modalités de prise en compte et les enseignements tirés. Ce bilan sera présenté au comité de pilotage du projet. Ce bilan sera publié dans les trois mois

suivant la fin de la concertation sur le site internet du CD976 et sur le site internet des communes de Koungou et Dembéni

6 LES ENGAGEMENTS DEVELOPPEMENT DURABLE

6.1 Sobriété de l'aménagement – évitement des impacts

Malgré l'importance du projet, les caractéristiques et intérêt de chaque zone de projet a été interrogée afin de vérifier qu'elle était strictement utile à l'aménagement. Ainsi, le projet :

- ne propose pas de grandes places revêtues ;
- se calque au maximum sur des zones déjà anthropisées ;
- évite de déplacer complètement le Mro Wa Darini ;
- prévoit de limiter l'imperméabilisation avec l'utilisation maximale de dalles alvéolaires ;
- réduit les dimensions des emprises routières dès que possible ;
- limite les zone de « remplissage » d'aménagement non nécessaires ;
- réduit la longueur des pontons prévus en phases préliminaires (réduction du gabarit des bateaux de projet)

6.2 Réduction des débits de pointe de rejet du Mro Wa Darini

Afin de limiter l'imperméabilisation du sol, les places de stationnement du parking sont réalisées en dalles alvéolaires. Les eaux pluviales sont ensuite gérées au plus près des bassins versants, par des réseaux de noues, fossés et bassins, permettant de favoriser l'infiltration et de différer le rejet d'eaux pluviales au milieu naturel.

Par ailleurs, les MES et hydrocarbures seront partiellement traités par la phytoremédiation liée à la végétalisation des noues et bassins.

	Q20						
	Q Initial (m3/s)	Q Projet (m3/s)	ΔQ (m3/s)	ΔQ (%)	Q fuite (m3/s)	ΔQ (m3/s)	ΔQ (%)
Noues parking (BV1A)	0,14	0,19	0,05	36%	0,10	**-0,09**	**-46%**
Noue voie de bouclage (BV1B)	0,12	0,18	0,06	45%	0,08	**-0,09**	**-52%**
Bassin pôle d'échange (BV3A + 4)	1,33	1,39	0,06	5%	0,80	**-0,59**	**-42%**

Sur le site de Longoni, les rejets au lagon ne génèrent pas de risque d'aggravation d'inondations.

6.3 Réduction des impacts par l'encouragement de l'utilisation de matériau recyclé

Les marchés de travaux seront orientés pour privilégier l'utilisation de matériaux recyclés pour :

- Graves recyclées pour les remblais et couches de structure de chaussée (jusqu'à 100% de matériau recyclé, selon qualité chimique et technique ;
- Enrobés intégrant un % de granulats issus de rabotages routiers (jusqu'à 40% de fraisats réintégrés)

- Granulats recyclés pour réaliser des bétons : notamment bétons non structurels comme les trottoirs.

6.4 Compensation par l'éco-conception maritime

6.4.1 Démarche d'éco-conception

Objectif général :

- Développer la biodiversité sur et/ou à proximité des ouvrages
- Ajouter des fonctions écologiques à la fonction première des ouvrages
- Développer la connectivité milieux-artificiels / milieux naturels

La démarche interviendra en tant que Mesures d'accompagnement / compensation des projets, en complément des mesures d'évitement et réduction. La réflexion doit être engagée dès les premiers stades de conception, afin de permettre leur installation ultérieure.

Types de solutions :

- Adaptation des ouvrages : Matériaux, rugosité, macro-design
- INSERTION de solutions (pérennes) dans les ouvrages : Blocs artificiels, cuvettes, petits éboulis rocheux…
- Transplantation d'espèces clef de voute : Algues, coraux…
- Fixation d'habitats artificiels : ReFISH…

6.4.2 Contexte écologique des sites

Habitats présents dans la zone d'emprise du projet :

- Récifs avec herbier à Halophila ovalis
- Récifs frangeants à épandage détritique
- Longoni & Iloni : Mangrove => replanter la mangrove aux alentours
- Massifs coralliens

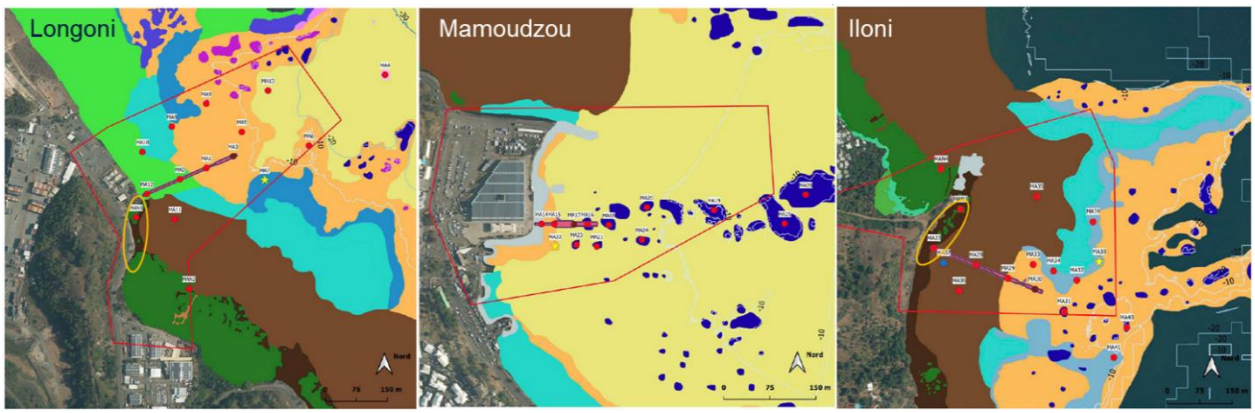


Figure 34 : cartographie des habitats - cf. expertise écologique MAREX

Milieux dégradés :

- Dépression d'arrière-récif avec herbier à Halophila ovalis : herbier fragmenté et diffus
- Vitalité des coraux faible avec une dynamique régressive (dépigmentation, nécrose, mortalité)

- Couverture algale très présente par endroit (Padina sp. et Dyctiota sp.)
- Peuplement ichtyologique faible : espèces opportunistes, peuplement peu diversifié, typique des petits fonds coraliens turbides.
- Forte sédimentation => colmatage des cavités servant d'abris
- Peu de macro invertébrée

Activités humaines :

- Exploitation continue de l'ensemble de la faune mobile : pêche régulière et ciblée : peu de prédateurs

Pollutions Anthropiques

- Qualité des eaux de baignade moyenne
- Pollution des sédiments marins par hydrocarbures (HAP) (effet peu toxique)

Espèces exotiques :

- Pas de prolifération observée d'Acanthaster planci ni d'oursins herbivores.

6.4.3 Principales opportunités d'éco-conception – solutions fondées sur la nature

Le paragraphe ci-après décrit des opportunités identifiées, qui ne seront retenues que si elles ont un caractère compensatoire d'impacts du projet.

Possibilité 1 : Favoriser le développement de la mangrove sur les zones de Longoni et Iloni :

- Protection du littoral (lutte contre érosion du trait de côte)
- Intégration paysagère
- Favoriser le développement de la biodiversité
- Reconnecter et étendre les zones de développement



Possibilité 2 : intégration dans les ouvrages d'amélioration biomimétiques en vue de favoriser la recolonisation :



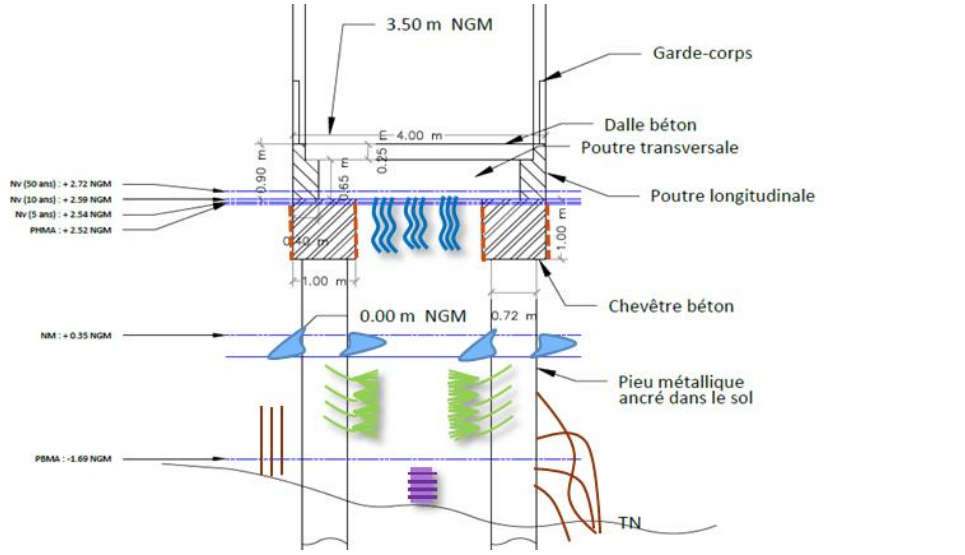


Figure 35 : opportunité de biomimétisme sur les ouvrages envisagés

Cuvettes fixées sur la structure pour augmenter la complexité de la structure – zone de rétention - Fixation en zone de marnage : accueil de petits crustacés, algues

Récifs artificiels avec cavités aux pieds des pontons pour accueillir la biodiversité (ex : poissons, crustacés, éponges, coraux)

Imitation d'herbiers (type herbier à *Halophila ovalis*) : herbiers naturels présents en zone de marnage.

Imitation Mangrove (racines palétuviers ou pneumatophores de Sonneratia alba) au pied des pieux au dessus des PBMA pour augmenter la biodiversité (nurseries, abris) et renforcer la fixation des pieux (solution anti affouillement) – structures artificielles

Travailler sur la structure des chevêtres pour augmenter rugosité => grattage / matriçage. Pour permettre accroche de mollusques, organismes filtreurs

Filières macro-algues (uniquement pour les pontons flottants pour que cela reste immergé)

Il est retenu l'installation d'**équipements biomimétiques** (surélevés par rapport au substrat), se "substituant" aux principaux écosystèmes impactés sur les zones d'emprise du présent projet, avec une adaptation aux sites d'accueil : herbier artificiel à Longoni, récif artificiel à Mamoudzou, Mangrove artificielle à Iloni

6.5 Compensation par la végétalisation endémique

L'aménagement a été conçu en intégrant au maximum les sujets existants.

La revégétalisation sera réalisée à partir d'une palette végétale endémique. Cf. paragraphe UVD.

Au démarrage des travaux, il sera proposé un repérage des espèces exotiques envahissantes sur les emprises entourant le chantier, et leur marquage pour une éradication.

6.6 Anticipation d'aménagements en faveur de la transition énergétique

Les parkings sont conçus pour évoluer vers une couverture photovoltaïque de production de l'ordre de 220 kWc par site, soit 300 000 à 400 000 kWh/an. Cette production pourra être en partie consommée (bâtiment…), ou réinjectée dans le réseau EDM. Elle correspond à la consommation annuelle d'électricité de 150 à 200 habitants.

Les emprises réservent également de la place et une réservent électrique pour l'installation de bornes pilotables de charge de véhicules électriques.

7 LES PROCHAINES ETAPES

La conception du projet se poursuit en parallèle à la concertation publique.

Le rendu des dernières études prenant en compte les remarques de la concertation publique est prévu pour mai 2024. Les dossiers réglementaires seront déposés une fois les remarques de la concertation publique prises en compte.

Le planning prévisionnel est le suivant :

