

LA COMMISSION D'ENQUÊTE CARIBUS

Mme Raanfati MIRADJI
0639 076854
mraanfati@gmail.com

Destinataire :

PREFECTURE DE MAYOTTE
Direction des relations avec les collectivités
territoriales
Bureau des Finances Locales et de l'Environnement

97600 MAMOUDZOU

Dossier suivi par M. AMBOUDI Ayassi

Bordereau d'Envoi

Objet : Rapport, avis et conclusions EP CARIBUS

Nombre

Désignation des documents transmis

- 1 ▪ Dossier Rapport, Avis et conclusion de la Commission d'Enquête
- 4 ▪ Registres de mise à disposition du publique et ses annexes
- 1 ▪ Avis de l'Autorité Environnementale (MRAE)
- 1 ▪ Note de présentation : *Dossier Nobileté globale*
- A ▪ Dossier d'enquête publique
 - Tome 0
 - Tome 1
 - Tome 2 - 313
 - Tome 3
 - Tome 4
 - Tome 5
 - Tome 6

- 1 ▪ *ARRETE* Relatif à la réalisation de enquêtes publiques
conjointes *puobles* N° 2015 - SG - 463
- 1 ▪ *AVIS* au public relatif aux enquêtes publiques

Mme Raanfati MIRADJI
Commissaire Enquêtrice



DESTINATAIRE :
Exemplaire (s) destiné(s)

La préfecture de Mayotte

PREFECTURE DE MAYOTTE
REÇU LE 16 DEC. 2019
D.R.C.L

Enquêtes publiques conjointes préalables à la mise en œuvre du projet du réseau de Transport Collectif Urbain (TCU) de la Communauté d' Agglomération Dombéni- Mamoudzou (CADEMA)

Du 25 Juillet 2019 au 21 Septembre 2019

Ce document concentre le rapport et les conclusions & avis de la
commission d'enquête dans un seul mais sur deux dossiers distincts.

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Ce rapport est commun aux enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique et parcellaire, à l'autorisation environnementale et à la mise compatibilité du plan local d'urbanisme.



E19000004/97 du 28 juin 2019

Mise en œuvre du projet du réseau de Transport Collectif Urbain (TCU) de la Communauté d' Agglomération Dombéni-Mamoudzou

Table des matières

I. GENERALITES.....	3
A. Préambules	3
B. Cadre juridique et réglementaire	3
C. Composition du dossier.....	4
D. Analyse du dossier	4
E. Situation géographique, description des lieux.....	5
F. Nature et caractéristiques du projet	5
II. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	7
A. Déroulement des procédures	7
1. Prescription des enquêtes publiques.....	7
2. Désignation de la Commission Enquête :.....	7
3. Mesures publicitaires :.....	7
4. Permanences du commission d'enquête :	7
5. Documents d'enquête.....	8
B. Climat de l'enquête	8
C. Réception du public	9
D. Clôture des enquêtes:.....	9
III. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS	10
A. OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES :	10
B. OBSERVATIONS DU PUBLIC :	10
1. Registres papiers.....	10
2. Registres dématérialisés	21
A. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA PROCEDURE D'ENQUÊTE	69
B. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE DOSSIER D'ENQUÊTE	69
C. ANALYSE ET AVIS SUR LES OBSERVATIONS RECUEILLIES	69
1. Rappel du bilan comptable des observations du public	69
2. Avis sur les observations formulées par le public.....	70
D. CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	70

I. GENERALITES

A. Préambules

Le projet CARIBUS était un consensus à la base pour la ville de Mamoudzou. Ses prémices tiennent de son inscription au contrat de plan 2008/2014, renforcé par l'appel à projet de 2013 relatif au grenelle de l'environnement visant la qualité et le développement urbain durable : au delà des éléments de transports, s'approprier la ville par ses habitants.

Le projet de départ, a été validé pour 8km de Jumbo Score à Baobab sur la RN : accord de principe pour formater la RN pour un budget évalué à 9 millions d'euros

Comme à l'époque le transport n'était pas une compétence obligatoire de la ville, même si le projet a été validé en 2012 ; pas de suivi de la CDM et beaucoup de reticences de la DEAL alors qu'il fallait imposer un projet de territoire avec une vision intermodale et multimodale sur les modes de transports : vers une cohésion projet et ambition globale à enjeux énormes (économique, écologique et sociale).

Par la suite, avec la création de la CADEMA, il a fallu étendre le projet à l'ensemble du territoire de l'intercommunalité. Heureusement qu'il y a eu une adhésion au projet par l'équipe actuel de la Collectivité De Mayotte d'où l'intégration du projet dans le Plan Global de Territoire et de Développement.

On est arrivé à un projet d'environ 149 millions sans matériels roulant et sans transports scolaires : juste études et travaux d'aménagement.

Un projet de transport public est un projet durable en soi dans la mesure où son principal objectif est de fabriquer une alternative à la voiture. Mais par sa taille, son montant d'investissement et son impact, le projet CARIBUS est aussi le plus grand projet d'aménagement urbain de l'île. A ce titre, il doit contribuer à conforter les faiblesses environnementales actuelles et apporter un plus dans des domaines aussi divers que la sécurité, l'emploi, la qualité de l'espace quotidien.

Le projet CARIBUS est portée par la CADEMA (Communauté d'Agglomération Dembeni Mamoudzou) qui a mandaté le groupement NARENDRE (TRANSAMO/ SIM/ DELTAH), le mandataire agissant en son nom et pour son compte.

B. Cadre juridique et réglementaire

La présente enquête publique est une enquête publique conjointe, le projet est soumis à plusieurs réglementation :

- ❑ Déclaration d'Utilité Publique pour cause d'expropriation conformément aux articles L110-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- ❑ Déclaration d'utilité publique conformément à l'Article L2124-2 du Code général de la propriété des personnes publiques concernant l'artificialisation du rivage en dehors des ports ;
- ❑ Autorisation Environnementale selon l'article R181-13 du Code de l'environnement. Cette nouvelle procédure intégrée conduit à une décision unique du préfet, et regroupe l'ensemble des décisions de l'État relevant du code de l'environnement :
 - ❑ Évaluation environnementale,
 - ❑ Autorisation au titre de la loi sur l'eau,
 - ❑ Dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés,
 - ❑ Demande de défrichement... ;
- ❑ Mise en compatibilité des PLU de Mamoudzou et de Dembeni selon l'article L153-54 et suivants du Code de l'urbanisme
- ❑ Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU selon les articles L122-4 et suivants du Code de l'environnement et conformément à l'article R 104-10 du code de l'urbanisme
- ❑ Enquête parcellaire pour expropriation selon les articles L131-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- ❑ Évaluation socio-économique pour la réalisation de cette infrastructure de transport conformément à l'article L1511-1 du Code des transports

C. Composition du dossier

Le présent dossier d'enquête publique est constitué par l'ensemble de ces demandes d'autorisation : Ainsi, le dossier d'enquête publique comprend les éléments suivants :

- Dossier de présentation
- Dossier de Déclaration d'Utilité Publique
- Autorisation environnementale
 - Identification du demandeur, et cadre réglementaire ;
 - Localisation du projet ;
 - Maîtrise foncière ;
 - Notice de présentation du projet ;
 - Étude d'impact, comprenant :
 - Le sommaire ;
 - La description du projet ;
 - L'état initial ;
 - Les effets du projet ;
 - Les solutions de substitution ;
 - Les mesures ;
 - L'analyse des méthodes et difficultés ;
 - Les auteurs des études ;
 - Le glossaire ;
 - La bibliographie.
- Documents graphiques nécessaires à la compréhension du dossier.
- Résumé non technique ;
- Dossier de dérogation aux espèces protégées
- Demande d'autorisation de défrichement
- Dossier de Mise en Compatibilité Publique
- Enquête parcellaire
- Dossier LOTI

D. Analyse du dossier

La population mahoraise est en très forte croissance et cette tendance ne devrait pas faiblir dans les décennies à venir. La population devrait connaître une croissance d'environ 31% pour la seule commune de Mamoudzou entre 2012 et 2020.

La motorisation des ménages tend à s'accroître également et fait subsister d'importantes difficultés de déplacement sur l'agglomération et plus précisément à Mamoudzou :

- La forte polarisation des déplacements vers le chef-lieu Mamoudzou et la configuration du réseau routier ont conduit à une saturation du réseau viaire. Une congestion importante est observée aux heures de pointe aux entrées de la commune, en particulier sur la route nationale.
- Le transport de personnes, sur le territoire communal, est effectué par des taxis collectifs urbains. Le service de transport de personnes proposé ne suffit plus à satisfaire les besoins en déplacement de la population.
- La plupart des voiries de la commune de Mamoudzou est en mauvais état (chaussées déformées, absence de trottoirs), pénalisant la pratique de la marche à pied et du vélo.

Pour ces raisons, il est important de proposer au plus vite une alternative à la voiture particulière par la mise en place d'un réseau de Transport Collectif urbain attractif à Mamoudzou. De plus, des mesures devront être mises en place pour favoriser les modes doux (vélo, marche à pied) sur la commune et ainsi limiter la propagation de l'usage de l'automobile.

Pour le projet CARIBUS, le maître d'ouvrage prône une démarche transversale qui lui a permis de hiérarchiser les enjeux « traitables » :

- l'assainissement (réduire la pollution du lagon),
- le climat (plantes, ombres),
- la mise en valeur des mangroves,
- la biodiversité (palette de plantations riches et rares) .

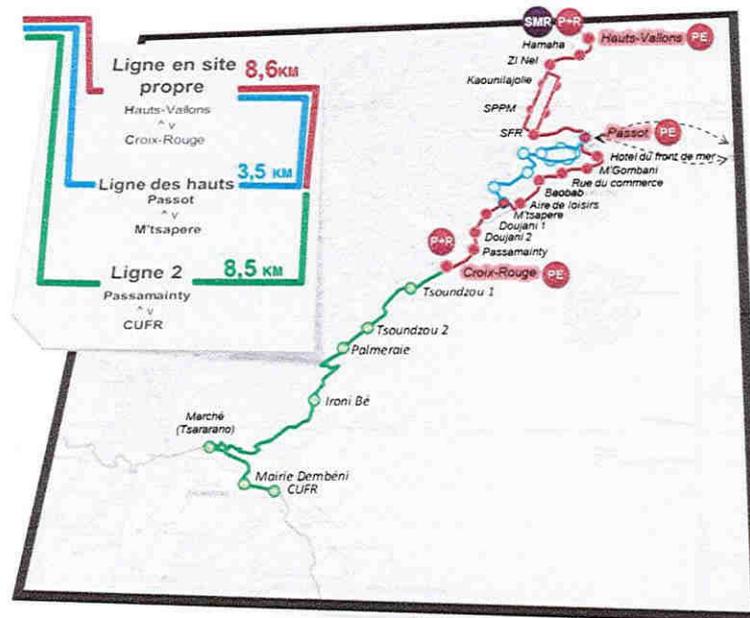
le projet permet d'apporter une alternative au développement puisque le réseau est saturé et provoque l'augmentation du taux d'accidents, de garantir le droit au transport pour tous et partout et de contribuer aux enjeux climatiques en favorisant une circulation verte.

Ainsi, ce projet devrait être un levier pour une vision global du déplacement notamment contournement de Mamoudzou, liaison grande terre/petite terre ; tout en mettant l'accent sur un transport urbain adapté et confortable.

E. Situation géographique, description des lieux

Le réseau « CARIBUS » s'étend sur l'ensemble du ressort territorial de la CADEMA et sera composé de trois lignes de bus. La ligne 1 en site propre s'étend du nord au sud de Mamoudzou sur une longueur cumulée de 8.60 km. Les lignes 2 et 3 sont banalisées, insérées dans la circulation générale, et s'étendent depuis le pôle d'échange de Passamaïnty jusqu'au Centre Universitaire de Mayotte à Dembéli pour la ligne 2. La ligne 3 parcourt « les hauts » de Mamoudzou.

Le projet comporte la mise en place d'un site de maintenance et de Remisage incluant un poste de Contrôle Centralisé pour l'ensemble du réseau.



Il est également prévu que le réseau continue à s'étendre vers Vahibé (ligne 4), Ongojou et Hajangoua (dédoublage de la ligne 2) permettant ainsi la couverture totale du territoire. A l'arrivée de la navette maritime, le terminus sera déplacé à la gare maritime d'Iloni.

Les lignes 2 et 3 complètent l'offre de transport avec un système de minibus ne nécessitant que deux types d'aménagement :

- des élargissements ponctuels en particulier dans certains virages très serrés,
- des interdictions de stationnement ponctuels dans des secteurs très étroits.

Les arrêts sont simplement matérialisés par un quai avec rampe adaptée aux véhicules choisis et un poteau d'arrêt indiquant les horaires de passage.

La ligne 2 a un point de contact avec la ligne 1 au niveau du terminus Pôle Sud. Le passage dans Passamaïnty nécessitera quelques adaptations du plan de circulation.

F. Nature et caractéristiques du projet

Le réseau de Transport Collectif Urbain CARIBUS sera composé de trois lignes de bus. Il fait la traversée du territoire de la CADEMA sur une longueur cumulée de 20.6 km.

Ce tracé traverse 4 grands secteurs bien différenciés et emprunte les RN1 et RN2 soumises à de très forts trafics et qui tendent à pénaliser la progression des bus :

- Au Nord, le secteur résidentiel et commerçant de Hauts-Vallons ;

E19000004/97 du 28 juin 2019

Mise en œuvre du projet du réseau de Transport Collectif Urbain (TCU) de la Communauté d'Agglomération Dembéli-Mamoudzou

- Le secteur économique de Kawéni, avec ses petites et moyennes entreprises diversifiées est le siège de grands générateurs des déplacements ;
- Au centre, un secteur très urbain, le cœur de Mamoudzou, qui accueille les principales administrations et les principaux services gros pourvoyeurs d'emplois : Préfecture, Conseil Départemental, services déconcentrés de l'Etat, Chambres consulaires, centre hospitalier, banques...
- Au Sud, la succession des quartiers littoraux de Mgombani, Cavani, Mtsapéré, Doujani et Passamainty, tous ouverts sur la mangrove ou la mer qu'ils touchent.

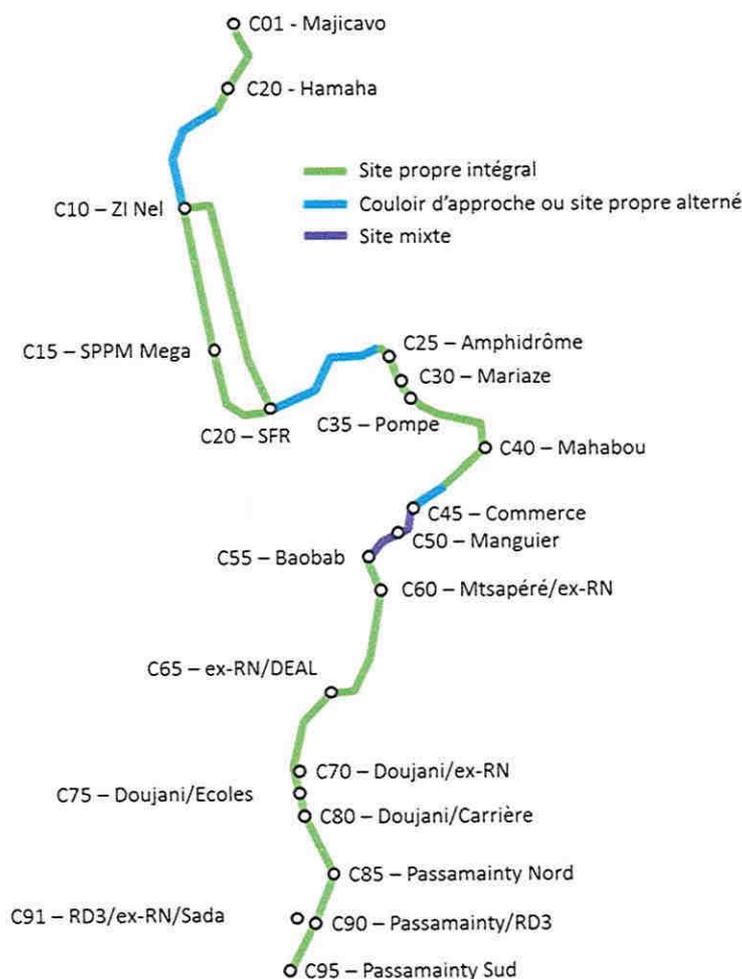
Un site de maintenance et de remisage du matériel roulant est également prévu dans le cadre du projet dans la zone nord du projet, vers Hauts-Vallons.

En termes d'aménagements, le ligne 1 s'inscrit dans une insertion en site propre sur quasi la totalité du linéaire de la ligne 1 de 8,6km. Les trois quarts de son parcours sont en double sens (600m de Majicavo à Hamaha, 1,5km du carrefour ZI Nel au carrefour SFR, 1,3km de Amphidrôme à Mahabou, 2,9km de Baobab à Passamainty).

Quelques sections (750m de Hamaha au carrefour ZI Nel, 900m du carrefour SFR à l'Amphidrôme, 250m au nord du carrefour du Commerce) sont gérées par un couloir d'approche monodirectionnel alterné suivant le sens en approche aux carrefours.

Enfin, dans la section la plus contrainte (400 m de Commerce à Baobab) est en site mixte avec la circulation générale, ce qui nécessite la mise en œuvre d'une gestion particulière du trafic.

Figure 2 : Type d'insertion des aménagements TC



Les lignes 2 et 3 complètent l'offre de transport avec un système de bus adaptés ne nécessitant que deux types d'aménagement :

- des élargissements ponctuels en particulier dans certains virages très serrés,
- des interdictions de stationnement ponctuelles dans des secteurs très étroits.

La ligne 2 a un point de contact avec la ligne 1 au niveau du terminus Pôle Sud. Le passage dans Passamainty nécessitera quelques adaptations du plan de circulation. Cette ligne est vouée à poursuivre jusque Dembéni et ainsi relier le Centre Universitaire à Mamoudzou.

La ligne 3 dessert les « Hauts » de la commune de Mamoudzou.

Les arrêts seront simplement matérialisés par un quai avec rampe adaptée aux véhicules choisis et un poteau d'arrêt indiquant les horaires de passage.

II. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

A. Déroulement des procédures

1. Prescription des enquêtes publiques

L'Arrêté Préfectoral prescrivant les enquêtes publiques conjointes préalables : enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, enquête parcellaire, autorisation environnementale et ma mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ; a été pris le 9 juillet 2019. Il fixe la période d'enquête durant 43 jours consécutifs du vendredi 26 juillet 2019 au vendredi 6 septembre 2019 inclus.

Cette période sera prorogé de 15 jours, jusqu'au 21 septembre 2019 parce qu'il a été estimé que la participation du public a été sous-estimée et que toutes les personnes qui veulent s'exprimer ne pourront pas le faire avant l'expiration du délai initialement prévu.

2. Désignation de la Commission Enquête :

Par décision du 28 juin 2019 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Mayotte M. Abdou AYOUBA et Mme Raanfati MIRADJI ont été désigné en qualité de Commissaires Enquêteurs pour former la commission d'enquête.

3. Mesures publicitaires :

a) Insertion dans la presse :

La publication de l'annonce dans le journal France MAYOTTE matin est intervenue le 11 juillet 2019 et dans le journal de Mayotte du 11 juillet 2019.

b) Affichage

Outre l'affichage réglementaire sur les lieux de dépôt de dossiers à ma mairie de Dembéni, à la mairie annexe de Passamainty, à la CADEMA et à la maison de Projet de Kawéni avant l'enquête et maintenue durant toute la durée de celle-ci ; des affichages complémentaires relatives à l'enquête parcellaire ont été mise en place sur les lieux d'enquête afin de compléter l'information des propriétaires des parcelles impactées par le projet.

Les certificats d'affichage établis par les maires sont joints en annexe de ce rapport.

c) Communication :

Un avis d'enquêtes a été mis en ligne sur le site de la Préfecture de Mayotte dès le 10 juillet 2019.

Des annonces radio ont été diffusés en plusieurs reprises en début et milieu d'enquête, avec des sujets lancés dans les journaux et émissions audios de la chaîne de radio diffusion « Mayotte 1^{ère} ».

4. Permanences du commission d'enquête :

La commission d'enquête s'est tenu à la disposition du public à des jours de semaine différents et des horaires également différents de la façon suivante :

- A la mairie de Dembéni
 - Lundi 5 août de 9h à 12h
 - Mardi 13 août de 9h à 12h

- Mercredi 4 septembre de 9h à 12h
- Mardi 17 septembre de 9h à 12h

- A la mairie annexe de Passamainty
 - Mercredi 31 juillet de 9h à 12h
 - Mardi 6 août de 9h à 12h
 - Mercredi 28 août de 9h à 12h

- A la CADEMA de Mamoudzou
 - Mercredi 7 août de 9h à 12h
 - Vendredi 16 août de 9h à 12h
 - Lundi 26 août de 9h à 12h
 - Jeudi 19 septembre de 9h à 12h

- A la maison de Projet de Kawéni
 - Mardi 31 juillet de 9h à 12h
 - Jeudi 8 août de 9h à 12h
 - Jeudi 5 septembre de 9h à 12h

- Un registre dématérialisé a également été tenu, avec le dossier complet d'enquête consultable, durant la période d'enquête.
-

5. Documents d'enquête

Les dossiers d'enquête étaient consultables à la mairie de Dombéni, à la CADEMA Mamoudzou, à la mairie Annexe de Passamainty et à la maison de projet de Kawéni du vendredi 26 juillet 2019 au samedi 21 septembre 2019 inclus.

Les informations relatives au projet peuvent être demandées auprès de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de Mayotte :

- M. Mohamed BACAR - mohamed.bacar@developpement-durable.gouv.fr
tél : 02 69 63 35 21.

- Jean François LE ROUX - jean-francois.le-roux@developpement-durable.gouv.fr
Tel. 02 69 63 35 32

Les dossiers de mise à disposition du public seront consultables sur le site internet de la Préfecture de Mayotte :

<http://www.mayotte.gouv.fr/Publications/Avis-publics-et-enquetes-publiques/Avis-et-consultations-2019/Enquete-unique-pour-le-reseau-de-transport-collectif-urbain-de-la-CADEMA-CARIBUS>

Ils peuvent aussi être consultés sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante :

<https://www.registre-dematerialise.fr/1460>

Les avis dématérialisés peuvent être déposés :

- soit par courriel à l'adresse ci-après : enquete-publique1460@registre-dematerialise.fr

- soit sur un registre dématérialisé à l'adresse suivante :

<https://www.registre-dematerialise.fr/1460>

Les observations transmises par courriel seront importées dans le registre dématérialisé et donc visibles par tous à l'adresse <https://www.registre-dematerialise.fr/1460>

Selon les dispositions de l'arrêté Préfectoral du 10 juillet 2019, les registres mis à disposition du public ont été cotés par Mrs les Maires de Mamoudzou et de Dombéni, et par la commission d'enquête pour les enquêtes conjointes préalable, avant l'ouverture de celles-ci. L'ouverture d'enquête a été validé par voie dématérialisée avec le registre dématérialisé.

Tous ces registres ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée d'enquête.

B. Climat de l'enquête

Aucun incident n'a été relevé au cours de la procédure.

De par les mesures exceptionnelles de publication et publicités précitées, la durée de l'enquête portée à 58 jours consécutifs, la variation et la répartition des lieux des permanences, la participation du public est demeurée exubérante. Alors que pour les permanences de la commission d'enquête et les contributions exprimées sur les registres tenus dans les différents lieux, l'expression est restée limitée : surtout à la mairie Annexe de Passamaïnty où il n'y a eu aucune observation. L'angoisement a plus eu lieu sur le registre dématérialisé.

C. Réception du public

Les auteurs et porteurs de projet CARIBUS n'étaient jamais loin pour s'assurer du bon déroulement de l'enquête.

Pour chaque permanence des personnes se sont présentées et ont demandé aux commissaires enquêteurs des explications sur le dossier.

Toutefois, elles étaient réticentes pour la plupart à l'idée de faire des observations écrites sur les registres ou par courrier. Les commissaires enquêteurs devaient insister un peu.

Les personnes qui exprimaient facilement étaient les propriétaires ou occupantes des parcelles impactées par le projet : pour dénoncer le manque de communication et du clarté du dossier ou tout simplement manifester leur opposition au tracé des lignes des bus qui n'aurait pas, selon elles, pris en compte les enjeux sur l'existant

Permanence Maison de Projet de Kawéni du 30 juillet 2019 : la commission d'enquête a reçu un homme d'une quarantaine d'année ;

il demande que soit précisé les impacts (nuisances) sur les riverains, les commerces (petits doukas) bordant la RN et les circulations piétonnes notamment durant les travaux. Il déposera en annexe la 1ère observation du registre de la maison de projet de Kawéni.

Permanence Maison de Projet de Kawéni du 8 août 2019 : la commission a reçu un groupe de jeunes en formation à la CEMEA qui venait des quatre coins de l'île. Ils ont posé des questions sur la consistance du projet : CARIBUS pour où, pour qui, comment et quand, est-ce vraiment un projet viable, etc. Un d'entre eux a apporté sa contribution sur le registre papier de la maison de projet de Kawéni.

Permanence CADEMA du 26 août 2019 : M. Nadir DJOUMA, gérant immobilier, s'est présenté pour présenter ses doléances. Il a ainsi déposé son courrier et de son dossier explicatif en appui de ses avancées.

Permanence Maison de Projet de Kawéni du 5 septembre 2019 : la commission d'enquête a reçu un groupe de salariés de DOUKA BE récemment ouvert le long de la RN traversant Kawéni, lequel un guichet billetterie est prévu sur son emplacement.

Ils ont formulé leur inquiétude vis-à-vis de la perte de leur chiffre d'affaires et donc de leurs emplois à venir du fait de la fermeture de la RN sur Kawéni aux véhicules de passage et les contraintes seront imposées aux riverains ; alors que leur activité est tout récente et emploie que des jeunes du village de Kawéni. La commission les a incité à faire des observations écrites (choses faites en dématérialisé) et de solliciter des rencontres avec les élus et porteurs de projet.

Permanence CADEMA du 9 septembre 2019 : le commissaire enquêteur a reçu deux personnes, les exploitants du CAMION BLANC et des SORTIE PLONGEE. Ils veulent exprimer leur opposition au projet CARIBUS qui auraient tendance selon eux à tuer leurs activités et l'attractivité de la zone puisque le projet ne prévoit pas de stationnement pour les prestataires et donc de sa clientèle. Après avoir exposé leurs inquiétudes, ils n'ont pas souhaité formuler d'avis sur le registre papier.

D. Clôture des enquêtes:

A l'expiration du délai, les registres d'enquêtes conjointes préalables, accompagnés des dossiers correspondants, clos et signés par les maires de Mamoudzou et de Dombéni, ont été adressés à la commission d'enquête.

La clôture du registre dématérialisé s'est effectuée sans encombre à la date et heure préfixées, période d'enquête. La commission d'enquête a transmis la totalité des observations au mandataire du maître d'ouvrage afin de lui permettre de pouvoir répondre, si besoin.

III. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

A. OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES :

La commission d'enquêteur a rencontré le 23 juillet 2019 M. Mohamed MOIN DJIE : 1er vice Président de la CADEMA pour un échange sur le projet CARIBUS, les attentes du maître d'ouvrage mais également sur les problématiques et enjeux de la mise en place de ligne de bus sur Mamoudzou notamment les complémentarités bus et taxis, les contraintes aux habitants et commerces durant les travaux .

Son avis sur le projet : il existe des externalités positives sur ce projet :

- le choix a été fait pour des bus propres afin de garantir un certain cadre de vie
- ne pas exclure et s'associer les taximans au projet, par des lignes intermédiaires, afin redynamiser l'activité économique et créer de l'emploi
- penser le déplacement dans globalité avec tous les modes de déplacements et des voies de connexions afin de fluidifier la circulation, etc.

Le 26 juillet 2019 une réunion avec M. Mohamed HAMISSI : Chef de projet transport à la CADEMA mais aussi un des concepteurs/porteur de projet CARIBUS, a permis de faire un tour d'horizon des mobilités sur l'agglomération.

Son avis : il s'agit pour ce projet avant tout de garantir le droit au transport pour tous et partout sur le territoire de la CADEMA notamment de qualité en contribuant aux enjeux climatiques. Et pour y arriver, il faut tenir un discours réaliste pour s'impregner des risques et des contraintes : ne pas avoir peur des critiques afin de prévenir les freins pour plus de réactivités au projet. Pour plus d'efficacité dans le projet, il est nécessaire de favoriser une communication objective.

Ces auditions ont été complétées par une réunion d'appropriation du projet avec la maîtrise d'ouvrage déléguée (NAREINDRE et ses partenaires) et les référents des sites de permanences, et par une visite du site avec Mme sandy DUJEANCOURT. Cette visite a permis de visionner le tracé et l'emprise de ligne 1 (site propre au bus) et ses annexes (arrêts, les locaux de vente de tickets, etc.). L'accent a été mis sur les négociations foncières encourus sur les emprises des parcelles privées à acquérir pour la viabilité du projet.

B. OBSERVATIONS DU PUBLIC :

Les observations ont été recueillies par l'accès aux registres papiers sur 4 sites où les permanences ont été tenues; à savoir : la mairie annexe de Passamaity, au siège de la CADEMA, à l'hôtel de ville de Dombéni et à la maison de projet de Kawéni.

25 observations ont été enregistrées sur les registres papiers des lieux de mise à disposition : 5 à la CADEMA, 16 à la maison de projet de kawéni, 4 à l'hôtel de ville de Dombéni et 0 à la mairie annexe de Passamaity.

Un registre dématérialisé a été également mis en place via le site de la préfecture de Mayotte : <https://www.registre-dematerialise.fr/1460>

A ce titre 181 contributions par voie dématérialisée ont été réceptionnées l'enquête avant la clôture fixée au 26 novembre 2016 puis prorogée au 21 septembre 2019.

Un courrier a été annexé au registre principal et rendu accessible au public à la CADEMA, un des sièges de l'enquête dès sa réception.

Ceci porte donc à 207 le nombre d'observations recueillies .

1. Registres papiers

Site de la CADEMA

Observation n°1

Assimi SOUF, le 07/08/2019 : dépêchez-vous, nous attendons que ça.

Observation n°2

DOSSIER FONCIER

Enquête parcellaire
Parcelles impactées

I. DES QUESTIONS

- 1) Le village de Majicavo Lamir a déjà perdu des terrains
 - a) Pour la prison
 - b) Pour le centre commercial
 - c) Pour les lotissements

La CADEMA veut encore prendre des terrains pour CARIBUS. Vers où se fera l'extension du village après ? On pourrait penser vers la presqu'île ou il semblerait que c'est inconstructible actuellement.

Les terrains que la CADEMA voudrait prendre restent la seule zone d'extension de Majicavo Lamir. Ce village a déjà assez donné. La CADEMA devrait l'épargner.

ENQUETE PARCELAIRE :

- 2) Comment se déroule-t-elle ?
 - 3) Comment sont pris les contacts ? Par des réunions ? Par lettre de convocation individuelle ? Par téléphone ?
- Il semblerait qu'à ce jour des propriétaires ne sont même pas au courant. Ils n'ont pas été contactés.

PARCELLES IMPACTEES

- 4) peut-on savoir les réalisations exactes prévues dans les parcelles impactées ?
 - un trottoir ?
 - une route ?
 - une place ?
- 5) Qu'advierait-il aux parcelles impactées ?
 - Seront-elles achetées ?
 - Seront-elles expropriées ?
- 6) Y-a-t-il une proposition de prix d'achat ? ou un projet d'indemnisation ?
- 7) Parmi les réalisations prévues, y-t-il qui peuvent être faites par les propriétaires eux-mêmes ? Lesquelles ?

II. RISQUES ET CRAINTE

Encore des questions

Le projet CARIBUS tel qu'il est conçu actuellement risque de bouleverser les entreprises et les commerces situés sur les routes et les places existantes.

Il risque de faire un barrage et de bloquer les projets de commerces et d'entreprises privées prévus sur les voies et places existantes et qui attendaient des équipements (eau, électricité...) pour voir le jour.

Par exemple qu'advientra-t-il aux transactions en cours (de vente et de location...) ayany pour objet de réalisation future d'une entreprise ou d'un commerce ?

- 8) Pour l'heure, les intéressés sont obligés d'attendre, mais pour combien de temps ?
- 9) Il existe encore à Mayotte (et à Mamoudzou) des terrains vierges de projets, et des possibilités de gagner du terrain sur la mer, pourquoi la CADEMA n'utilise pas à fond cette possibilité et es terrains vierges ?

Ce serait peut être moins compliqué et reviendrait moins cher ??!

Le 19/08/2019
OUMAR Ben Ibrahim

Observation n°3

Je suis favorable à un projet d'amélioration des transports mais dans de bonnes conditions. Le projet semble positif pour le développement de Mayotte puisqu'il permet un aménagement et modernisations de certaines zones. Néanmoins il doit prendre en compte l'activité économique et sociale.

Je suis opposé à la mise en place de sens unique à Kawéni qui ne permettra pas de fluidifier la circulation. En cas de ralentissement, problème, arrêt cela va bloquer toute circulation au lieu de permettre aux usagers d'utiliser un autre axe. La mise en place de voies à sens unique à Kawéni n'est pas une bonne idée, n'est pas adéquat, va créer des problèmes de circulation et ne respecte pas les acteurs économiques de la zone.

De plus, le rachat des parcelles doit se faire à un prix de marché et non un prix arbitraire. Il est important de respecter le prix de marché afin de respecter les propriétaires qui font parties de la population. Eviter l'impact sur les bâtiments habitations, commerces, bureaux et parkings.

Cordialement

Observation n°4

On n'arrive pas à situer les arrêts de bus entre le rond point de la zone Nel et Haut Valon.
Contact : 0639 694133 – compta@disma-may.com si possible d'avoir les plans avec les arrêts bus de la zone.

Observation n°5

Concernant le carré Bus dans la commune chef lieu. C'est une bonne chose comme projet car ç permet d'aider la population. Mais, on est mal informer la population. Les médias ne précise pas bien soit à la télé ou radio leur communiqué. Il faut que chaque résident ait un courrier dans la boîte au lettre pour être informer.
Mais la population ne sont pas au courant de la majorité du projet fait dans la commune.
Merci de nous aider pas au niveau de l'habitat. Veuillez joindre mon numéro de téléphone suivant 0639 405041 en cas besoin.

Observation n°6

Courrier déposé à la CADEMA

SCI DJOUMA
BP 517 KAWENI
97600 MAMOUDZOU

MAMOUDZOU le 16 août 2019

Madame, Monsieur,

Tout d'abord, nous souhaitons indiquer que nous sommes favorables à ce projet de Caribus qui permettra d'apporter un service supplémentaire à la population. Cependant, nous pensons qu'il est indispensable de réfléchir en amont à l'incidence sur les activités économiques sur la zone de Kawéni et également au prix demandé aux différents propriétaires dont nous faisons parties, pour le rachat de leurs parcelles.

Sur le 1er sujet, notre intérêt en tant que propriétaire sur la zone de Kawéni est que ce projet puisse accroître l'attractivité de la zone et non le contraire. Or en imposant des sens uniques dans cette zone, le projet Caribus va très lourdement impacter les commerces et les différentes activités de la zone. In fine cet impact sera négatif sur la zone. La valorisation de nos biens sur le secteur sera également affectée. Par conséquent nous sommes opposés à la réalisation de sens unique sur la route nationale.

Sur le 2ème point, le bureau de conseil nous a proposé de racheter des parties de nos parcelles à des prix compris entre 30,80€/m² et 154€/m², or ce prix ne reflète pas du tout le marché actuel. Etant du surcroît gérant d'une agence immobilière sur Mayotte, nous savons que les dernières transactions sur la zone (Kawéni centre) sont plus proches des 600€/m². C'est pourquoi il est hors de question pour nous d'accepter une cession de nos parcelles (même si elle ne représente pas beaucoup de mètre carré) à des prix aussi bas.

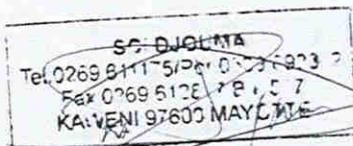
De plus, concernant nos parcelles impactées – AS 131 / AS 26 / AS 23 / AS 24 / AS 130 – pouvez-vous nous confirmer que les parkings situés sur ces parcelles ne seront finalement pas impactés par le projet comme indiqué dans le document ci-joint annexé. Notre parking étant déjà restreint, une modification de celui-ci impacterait fortement l'exploitation du bâtiment (commerces et bureaux) et in fine sa valorisation.

Nous demandons donc par la présente à la CADEMA et aux différents cabinets mandatés de bien vouloir prendre en compte les points discutés ci-dessus qui nous semblent être cruciaux pour avancer sur ce projet. Sans réponse de votre part sous huitaine, et sans action sur ces deux points, nous entamerons via notre avocat les démarches nécessaires.

Veuillez agréer l'expression de nos respectueuses salutations.

Razid DJOUMA - gérant

le 26/08/2019, par M. Razid
DJOUMA, gérant d'immobilier.

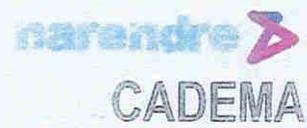




URBAIN CARIBUS

KAWENI - RN 1 - CARREFOUR MEGA
PARCELLES AS26 ET 130

27 mai 2019



E1900004/97 du 28 juin 2019

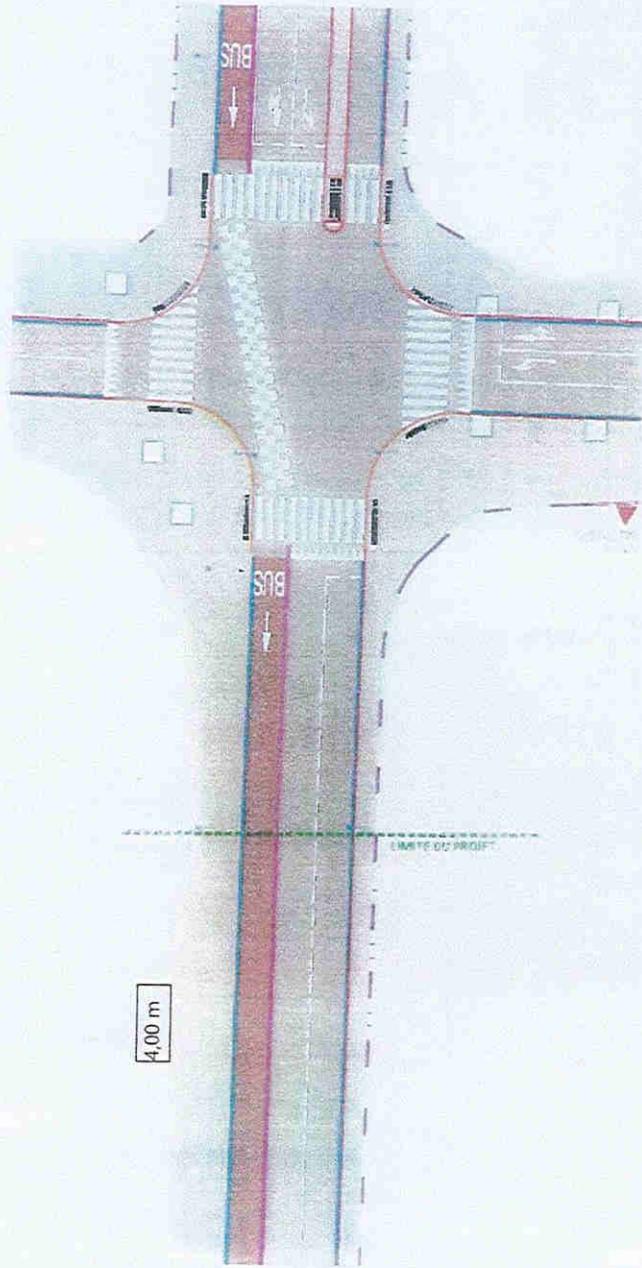
Mise en œuvre du projet du réseau de Transport Collectif Urbain (TCU) de la Communauté d'Agglomération Dembéné-Mamoudzou

SOMMAIRE

1 - CONTEXTE.....	4
2 - AMENAGEMENT DU CARREFOUR MEGA.....	6

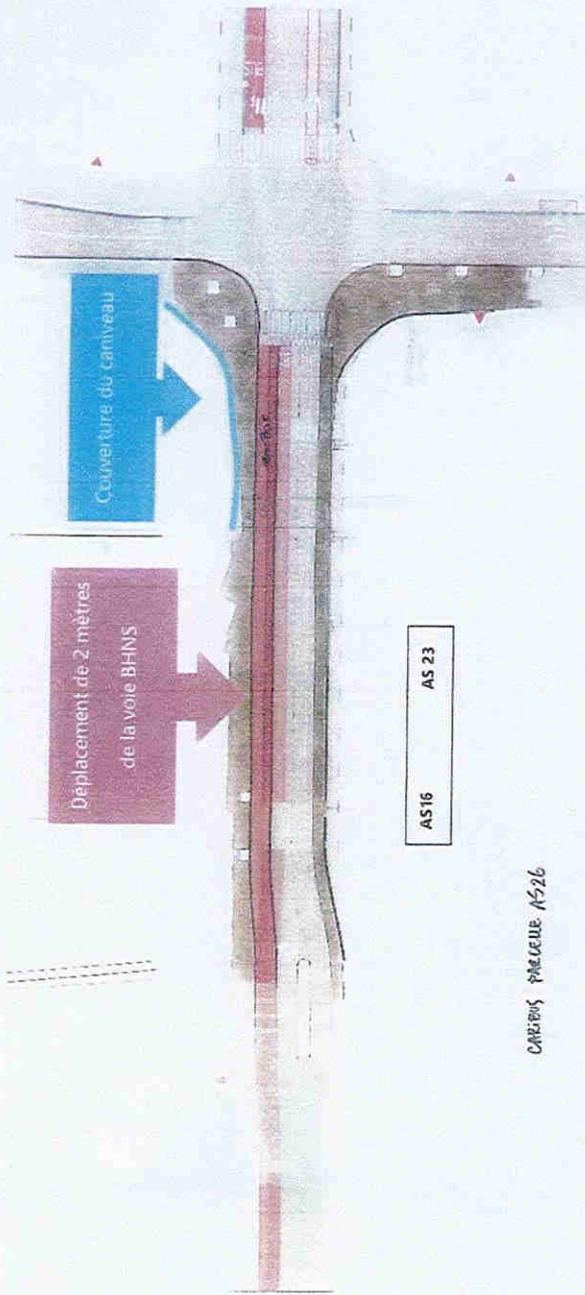
2 - AMENAGEMENT DU CARREFOUR MEGA

2.1 Pontons de PKG



KAWENI - RN 1 - CARREFOUR MEGA
PARCELLES AS26 ET 130

3.2 Proposition de modification



Afin de rester dans les emprises, la réduction de l'impact sur les parcelles AS326 et 130 se fait par un décalage de la limite d'emprise au droit des escaliers. Ce décalage de 2 m est répercuté en façade Est, réduisant de 2 mètres le trottoir. Le trottoir Est ne peut plus remplir sa fonction de trottoir partagé. La couverture du canal est alors nécessaire pour assurer une largeur de trottoir de 4 m. La définition géométrique du carrefour est à reprendre en terme d'altimétrie et infrastructure de réseau et implantation des émergences. La couverture du canaliveau a été provisionnée dans les mètres du DCE en cours de finalisation.

Cette solution permet de préserver le mur existant situé sur les parcelles AS16 et AS 23

KAWENI - RN 1-CARREFOUR MEGA
PARCELLES AS26 ET 130

Faiz SUBRA

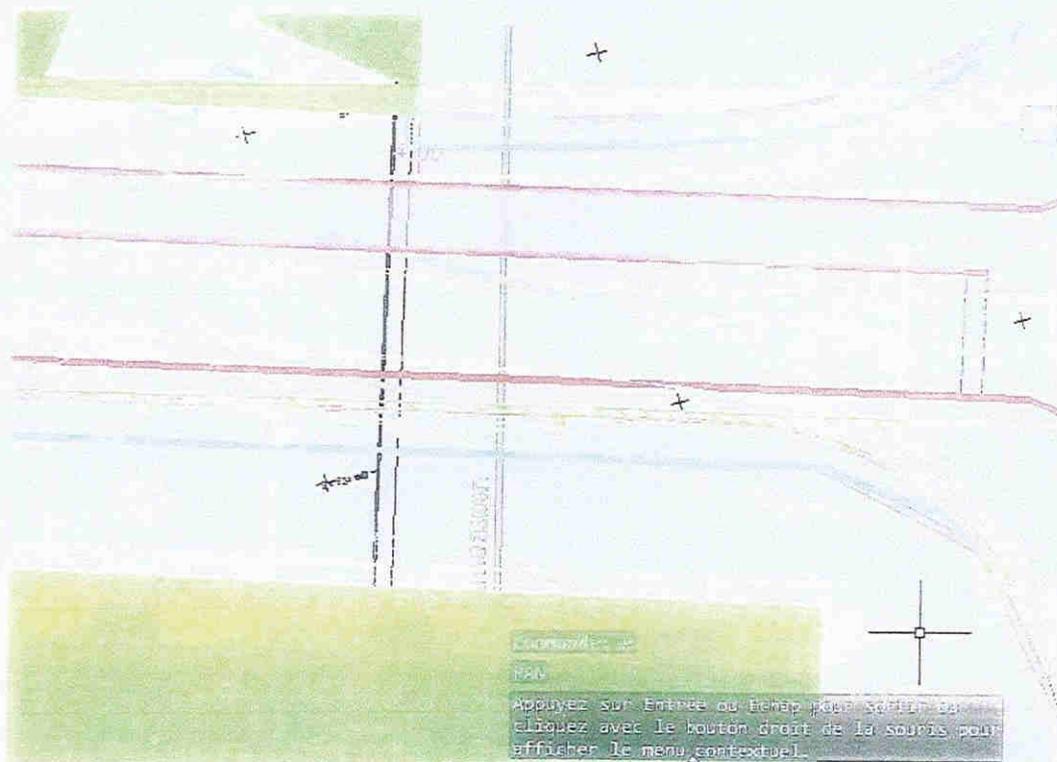
De: NEDELLEC Carole <Carole.NEDELLEC@egis.fr>
Envoyé: dimanche 23 juin 2019 16:15
À: Faiz SUBRA
Cc: Onyaynata MADI-SOUF; DUJEANCOURT Sandy; Jean-François BERGEAL
Objet: CARIBUS - Parcellaire carrefour Mega

Bonjour Faiz,

Selon le dernier aménagement les acquisitions foncières seraient

AS 130 - 0 m²
AS 26 - 217,5 m²
AS 24 - 4,9 m²
AS 23 - 2,3 m²

Ceci est le résultat de l'application cadastrale sur le plan topo. Considérant que la limite cadastrale s'arrête au mur existant, on peut considérer 0 m² pour 23.



egis

Maison de projet de Kawéni

Observation n°1

Projet non communiqué à la population. Un plan serait bienvenu pour une perspective CARIBUS bien visible à la maison du projet.

Le 30/07/2019

Observation n°2

Pourquoi des bus alors que les routes sont encombrées de véhicules de tous genres. Un tram train serait plus écologiques, moins encombrants....

Le 02/08/2019

Observation n°3

Les tickets doivent être à 0,50 euros par passager. Les tickets doivent durer au moins 1h30 de temps. Proposer différents tickets (pour étudiant, vieilles...). Les transports doivent être accessibles 24h/24

Le 08/08/19
AHAMED Fayadh

Observation n°4

Guichet pour les tickets (carte bancaire, espèces). Carte abonnement mensuel, bus de nuit, des week end.

08/08/19

Observation n°5

Prix inférieur au prix du taxi

Observation n°6

Avoir un moyen plus accessible pour avoir le bus. Avoir une application téléphonique de différents horaires de bus.

Observation n°7

Un ticket de bus à utiliser plusieurs fois.

Observation n°8

C'est une bonne idée

Observation n°9

Oui je suis OK

Observation n°10

C'est une bonne idée

Observation n°11

Très bonne idée, à voir son évolution

Observation n°12

C'est une très bonne idée

E1900004/97 du 28 juin 2019

Observation n°13

C'est un bon projet mais actuellement sur la zone AT 214 il y a déjà une structure DOUKA BE qui actuellement emploie des jeunes de kawéni, le projet risquerait de détruire de l'emploi.

Observation n°14

Un bon projet mais risquerait des licenciements sur les jeunes de kawéni en sachant que l'on essaye depuis toujours de diminuer la délinquance et aussi penser à la famille qui travaille sur DOUKA BE

Observation n°15

Une correspondance avec la barge serait la bienvenue

Observation n°16

Des correspondances à l'entrée de la ville devraient être mis en place pour encourager ceux qui viennent ailleurs à ne pas prendre leur voiture pour entrer alors le centre ville.

Hôtel de ville de Dombéni

Observation n°1

Madi ABDALLAH, Fonction éducateur dans la protection judiciaire des jeunes mineurs. Je travaille à Tsoondzou 2.
Je suis impacté directement par les bouchons du matin ; à mon sens le transport commun nous permettra de désengorger les axes et avoir une certaine fluidité de la circulation.

13/08/19

Observation n°2

Florent DOUMECC – Responsable QHSE société TETRAMA EXPLOITATION

Notre dépôt situé à la ZI Nel est prévu d'être impacté par le projet CARIBUS. La surface impactée est la AM 98 (180 m²), qui correspond à environ 20% du site.

Cet impact met en péril la continuité de notre activité.

Sur la surface impactée, quels sont les aménagements prévus ? Auront-ils un impact en terme co-activité avec l'activité du site ?

Comment seront gérées les eaux pluviales ? Risque de stagnation d'eau sur notre site ?

Pour le transfert de nos engins de chantier, nous utilisons très fréquemment notre porte-char. Au regard de la surface impactée (AM 98), notre porte-char pourra-t-il manœuvrer pour entrer/sortir de notre site ?

Une autre parcelle est impactée par le projet, elle référencée AP 74 d'une superficie de 97 m².

Cet impact met également en péril l'activité actuelle mais également les activités futures. Il a été prévu de développer les activités actuelles sur ce site mais le projet ne permet pas ce développement.

Ça pose également la problématique du porte-char. Les dimensions des voies prévues permettront-elles des manœuvres du porte-char en sécurité ?

La gestion des eaux pluviales a également été prévue ? Risque de stagnation d'eau sur notre site.

Pour les 2 parcelles impactées est-ce que les réseaux seront impactés ? Si oui, faudra-t-il les déplacer ?

D'une manière générale, le dimensionnement des voies seront-elles suffisantes pour les manœuvres du porte-char ?

Si cela n'a pas été étudiée, il y a risque en terme de sécurité et également un risque d'encombrer le flux routier.

04/09/2019

Observation n°3

Je réside dans la commune de Dombéni.

Certes, le projet de CARIBUS est un excellent projet qui va permettre d'avoir moins d'embouteillages mais également cela va permettre aux gens qui n'ont pas de moyens financiers pour prendre le taxi de circuler. Mais pourquoi le transport en commun ne desservira pas la commune de Dombéni ?

Observation n°4

23/09/2019

Très beau projet pour la commune de Mamoudzou et ceux qui s'y rendent... Toutefois, les habitants de Dombéni sont laissés de côté. En effet, une seule ligne desservira la commune de Dombéni et cela n'est pas suffisant. Nous nous ne sentons pas concernés, trop d'argent pour ce projet qui ne touche pas tout el monde. Vous deviez revoir ce projet !!

Mairie Annexe de Passamaïnty

0 Observation

2. Registres dématérialisés

Observation n°1

Déposée le 02 Août 2019 à 16:29

Par Anonyme

Observation:

Comme à l'habitude le village de Vahibé qui fait parti de Mamoudzou ne bénéficiera pas de cette ligne de bus car cela commence ou s'arrête à Passamaïnty. Pourquoi ? Car aucuns projets de Mamoudzou n'inclut ce village. C'est de l'exclusion.

Observation n°2

Déposée le 03 Août 2019 à 08:49

Par Anonyme

Observation:

Très bon projet qui j'espère permettra de diminuer le trafic et ainsi fluidifier la circulation dans Mamoudzou

Observation n°3

Déposée le 14 Août 2019 à 09:09

Par Anonyme

Observation :

Enfin un vrai projet pour Mamoudzou et l'ensemble de Mayotte qui vise à régler les problèmes de circulation ! Il faut que Mayotte se transforme et prenne en compte les vrais problèmes de transport. Ce projet propose une alternative à la voiture (aussi pour ceux qui n'en ont pas et ne trouvent jamais de taxi !) et permet à tous les mahorais de bénéficier d'un service de bus fiable et performant. Même si le projet ne règle pas les bouchons, il donne un moyen rapide et sûr d'accéder à Mamoudzou.

En plus le CARIBUS transforme la ville et fait que les routes seront complètement remises en état (ce n'est pas du luxe !) sans toutefois avoir un impact trop lourd sur l'environnement (lagon).

Le prolongement de la rue Martin Luther King (Archipel) est un vrai atout pour le quartier de Kawéni avec toutes les activités qui s'y trouvent et là aussi la rue sera neuve.

Je suis très favorable au projet ! Caribou CARIBUS !!!

Observation n°4

Déposée le 21 Août 2019 à 10:19
Par Anonyme

Observation:

Ce projet est attendu depuis longtemps et apportera enfin un début d'alternative à la voiture.
Pour autant, la MRAE apporte un certain nombre de remarques dont il faudra tenir compte pour ce projet ne sacrifie pas l'environnement déjà fragilisé (mangrove, espaces naturel...).

Une attention forte devra être portée à la gestion des chantiers travaux CARIBUS pour réduire autant que possible les nuisances des usagers. A cet effet, il devra être tenu compte des travaux des autres maître d'ouvrage (Ville, Département ...).

Il y a un doute sur le fait qu'une partie du circuit ne se fasse pas en site propre (au niveau de la MJC de M'Gombani, au sortir de la barge direction rond point SFR...). Ceci serait regrettable et diminuerait fortement la vitesse de circulation des bus et limiterait nettement l'intérêt d'utiliser CARIBUS.

Par ailleurs, le dimensionnement des parkings relais apparaît extrêmement insuffisant au regard de l'ambition du projet et de la volonté affichée de réduire l'utilisation de la voiture.

L'argument consistant à dire qu'ils seront agrandis ultérieurement s'ils s'avèrent d'une capacité trop restreinte n'est pas recevable. De plus, l'assiette foncière du parking relais côté limite Koungou - Mamoudzou est susceptible d'être réduite en cas d'extension du site de remisage qui pourrait être installé à proximité.

Observation n°5

Déposée le 28 Août 2019 à 08:52

Par DJAROUDI Ali
11 Rue Pointe Ringarindré, BP 30
97620 Bouéni

Observation:

Face aux défis environnementaux, la logique voudrait que le transport en commun de Mamoudzou-Dembéni (CARIBUS), comme les autres qui vont venir, se fasse avec la technologie Tramway (il faut être ambitieux), d'autant plus qu'il s'agit du transport terrestre sur site propre.

Observation n°6

Déposée le 28 Août 2019 à 10:21

Par ABDALLAH Ahamadi rue du lycée de kahani
97670 ouangani

Observation:

Ce projet est très intéressant et il va nous faciliter nos déplacements mais cela va pénaliser les taxi mais si vous ne prévoyez pas un emploi pour eux. Et nous espérons que ce projet va se réaliser dans les plus brefs délais et va progresser sur toute l'île.

Observation n°7

Déposée le 28 Août 2019 à 10:23

Par DHARMESH CHANDARANA
B.P. 1315
97600 MAMOUDZOU

Observation:

Je suis restaurateur dans le bâtiment Archipel à Kaweni, la mise en place d'un sens unique de circulation dans la rue "Grande traversée" entre la banque caisse d'épargne et la grande surface hyperdiscount, pourrait porter atteinte à l'activité commerciale dans son ensemble .

Observation n°8

Déposée le 28 Août 2019 à 11:38

Par Nassoro Abdillah
Bat A21 Résidence Apollo BD Baobab Mgombani
97000 Mamoudzou

Observation :

C'est une bonne chose. Espérons sa va aboutie....

Observation n°9

Déposée le 28 Août 2019 à 11:57

Par Madi Moussy-junior
2 rue georges Pompidou
97660 DEMBENI

Observation:

Bonjour, c est un tres beau projet..mais je suis dans la sécurité et je vois rien pour faciliter l acces au secours, les ambulances ect..

.2eme point: la voie reservée du bus commencera d où à où?

Observation n°10

Déposée le 28 Août 2019 à 12:08

Par Anonyme

Observation: Bonjour,

Concernant, cette aménagement a mon avis ils faut développer le transport Maritimes entre les différents coins de l'île pour mieux répondre à la question embouteillage. Il faut également développer les transports écologique comme le vélo et le tramway dans tous les centre ville de l'île.

Observation n°11

Déposée le 28 Août 2019 à 13:05

Par Anonyme

Observation:

-

Observation n°12

Déposée le 28 Août 2019 à 13:37

Par Anonyme

Observation:

bonjour

toujours des voitures ! A quand des parkings relais ??
et le batobus ??

il ne faut pas vivre avec un schéma d'il y a 20 ans mais essayer de préparer l'avenir !

Observation n°13

Déposée le 28 Août 2019 à 15:30

Par MOUCHINDRA soulaimana

FRANCE

97630 97630 MTSAMBORO

Observation:

Bonjour, mes dames et Monsieur enfin une bataille de gagné une construction d'un pas commence par l'aménagement de celui ci et je tiens à féliciter le groupe initiateur de ce projet et je les encourage à se projeter plus et balayer large sur leurs champs de vision. Nous ne pouvons améliorer le territoire que par des gens qui osent se prononcer et croient à leurs propositions pour mieux les défendre tout en tenant compte de la spécificité et les enjeux que celui ci génère. il est temps que Mayotte passe la deuxième pour avoir une allure reconnue par la communauté Bravo !Bravo sortez la hantise de la population et lever la tete pour mieux anticiper chaos .encore Bravo

Observation n°14

Déposée le 28 Août 2019 à 16:22

Par Anonyme

Observation:

Faites vite ! Faites vite ! Faites vite !!!

Observation n°15

Déposée le 28 Août 2019 à 17:06

Par Anonyme

Observation:

C est un beau projet qui apportera beaucoup à l'agglomération en facilitant la circulation

Observation n°16

Déposée le 28 Août 2019 à 17:30

Par Anonyme

Observation: Bonjour ;

Merci de cette consultation. Nous n'avons aucune visibilité sur les coûts d'exploitation de ce nouvel équipement. Combien ça va coûter aux usagers ? aux communes à la CADEMA ?

Né serait-il pas préférable de développer des transports intermédiaires (vélos, vélos électriques, scooter) avant même (voire en lieu et place de cette infrastructure) d'envisager de tels investissements que le commun des mortels n'arrivera pas à prendre en raison de son coût élevé.

Si cet investissement doit être confirmé. Prévoir la gratuité du service. Vous ferez l'économie d'agents de contrôle et apporterez un service à ceux qui en ont le plus besoin.

Observation n°17

Déposée le 29 Août 2019 à 10:54

Par Transitaires de Mayotte Syndicat des
37 bis Zi Nel kaweni
97600 Mamoudzou

Observation:

Comment les camions porte conteneurs 40'(ensemble de 17m de long) pourront ils tourner à gauche au rond-point de SFR?? Ensuite nos entreprises sises en zones industrielles seront-elles indemnisées pour le temps perdu et les morceaux de parcelles qui sont pris pour les arrêts de bus et voies de bus ?

Pour finir comment est-il possible que de tels projets et plans de circulation puissent ils voir le jour sans qu'auparavant les entreprises contribuables et qui paient la cfe ne soient consultées ?

Observation n°18

Déposée le 29 Août 2019 à 11:04

Par Anonyme

Observation:

Bonjour , n'oubliez pas de planter des bougainvillier. Les couleurs cachent la poussière. Et Dieu sait à quel point nous sommes gâté.

Observation n°19

Déposée le 29 Août 2019 à 11:26

Par ATHOUMANI HAROUNA
51 rue boustoini Chanfi
97640 Sada

Observation:

Je pense que le projet transport en commun sur la CADEMA pourrait être une bonne chose. Mais pour que sa fonctionne au mieux il faudrait mettre en place des ramassages très réguliers sur toute la CADEMA et desservir tout les services publics. Et encore mieux interdire tout autre taxi sur la zone CADEMA. Sa inciterait les personnes à prendre ces moyens de transport car on monte dans des taxis sans connaître les chauffeurs ni leurs antécédents. On ne sait même pas si leurs voitures sont assurés, le contrôle technique sont à jour, le conducteur possède le permis de conduire ou la licence pour exercer . En fin voilà mon point de vue des choses.

Observation n°20

Déposée le 29 Août 2019 à 15:39

Par ALI M'DAhome Naila

97615 Pamandzi

Observation:

C'est une bonne initiative ça réduira peut être les embouteillages et on aura le choix en terme de trajet puisque certain taximan ne nous prennent pas pour tout les trajets.

Observation n°21

Déposée le 29 Août 2019 à 21:05

Par Grellet Sébastien

19 route de l'an convalescence

97600 Mamoudzou

Observation:

Il serait en effet temps que la création en d'un ligne bus voit le jour.

Elle permettrait de juguler, en partie l'an problématique des bouchons et inciterais les habitants de l'île à l'usage de leur voiture.

Observation n°22

Déposée le 29 Août 2019 à 22:51

Par SAID Soibahadine

Mamoudzou

Observation:

Je trouve ce projet trop coûtant pour nous contribuables mahorais. Son insertion présente un impact trop important dans notre environnement. Hors, d'autres pistes des transports propres existent comme le développement et la mise en place d'autres moyens de transport maritime à propulsion électrique. Projet viable et créateur de beaucoup d'emplois à comparer de du transport terrestre.. En fin, le transport urbain va amplifier l'insécurité dans villes. Un point dont personne ne s'en occupe réellement dans cette île. Les bandits vont embarquer dans ces bus et voler aux usagés, les agresser et agresser aussi les conducteurs et j'en passe des meilleurs Sans payer non plus . Ces gros véhicules vont générer une pollution énormément dans nos et de surcroît dégrader la santé des nos habitants. Merci

Observation n°23

Déposée le 30 Août 2019 à 04:18

Par Hamidouni Sahmy

7 B rue Barakani

97600 Mamoudzou

Observation:

Pensez être capable de réaliser ce projet avec des vrais techniciens et professeurs

Observation n°24

Déposée le 30 Août 2019 à 06:05

Par Anonyme

Observation:

Sujet : Station Service de Kaweni et Livraison carburant pendant et après les travaux

Par rapport au plan du site registre dématérialisé 1460 au tome 6 "enquête parcellaire" et par rapport à la station service de Kaweni nous avons deux remarques :

- Comment les clients vont ils entrer et sortir de la station service par rapport au plan de circulation? Comment éviter les risques d'empiètement sur une station qui présente des risques sécurité + qui est déjà extrêmement embouteillée? Des distances de sécurité en terme de dépotage sont imposées par la réglementation Française

- Pendant la durée des travaux, il faut que les camions citerne qui partent du dépôt de Longoni pour desservir toutes les stations service de l'axe jusque Chirongui

- Puisse continuer à rouler et ne pas être pris dans les embouteillages au delà du raisonnable

- Puisse continuer à tout moment à livrer la station de Kaweni

Les camions ont interdiction de rouler lorsqu'il ne fait pas jour

Peuvent ils bénéficier d'une dérogation pour passer en priorité? Les travaux se dérouleront ils de nuit?

Le risque est que l'île soit face à une rupture d'approvisionnement sur de longue période en cas d'embouteillage trop important et également d'accidents de camions citerne

Observation n°25

Déposée le 30 Août 2019 à 09:50

Par SAID-ALI INSA
trevani
97690 KOUNGOU

Observation:

De mon point de vu, quelques portions de 2 ou 3 voies dans cette zone et l'élargir dans tout le territoire serait un début de désenclavement de la circulation à l'intérieure de Mayotte.

Observation n°26

Déposée le 30 Août 2019 à 10:32

Par Anonyme

Observation:

Je regrette la non-prise en compte de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) approuvé par décret ministériel n° 2017-577 du 19 avril 2017 par l'autorité environnementale de la DEAL de Mayotte ainsi que par le pétitionnaire.

Les principaux gains environnementaux reposent sur l'évolution des modes d'usages, c'est à dire des usagers des véhicules particulières vers le bus. En résumé, moins de voitures et plus de bus. C'est donc la l'élément peut-être le plus important de l'analyse qui aurait du être mieux approfondie : la population de Mayotte va t'elle se tourner vers ses bus ? Je vous invite à regarder les projets développés à la Martinique ou la Réunion, qui sont des échecs cuisants.

Mon avis : non. Pourquoi ?

Parce que la population mahoraise accède depuis quelques temps à la voiture particulière et les gens affectionnent malheureusement bien trop ce pseudo confort. Preuve en est, au lieu de déménager vers le centre urbain pourvoyeur principaux de travail (Mamoudzou

-Kawéni) les gens sont pret à attendre 2 heures le matin et 2 heures le soir dans leur voiture pour se rendre au travail.

Parce que les personnes qui utilisent les voitures professionnelles vont continuer à les utiliser, notamment par

E1900004/97 du 28 juin 2019

Mise en œuvre du projet du réseau de Transport Collectif Urbain (TCU) de la Communauté d'Agglomération Dembèni-Mamoudzou

demande de l'employeur mais aussi car cela évitent des coûts à l'employé.

Parce qu'une part importante de la population n'ont que très peu de moyens et ne paiera pas le bus.

parce que l'habitant de Mayotte est (trop?) fière, et préférera utiliser sa propre voiture que le bus. La population (la même population qui détient des véhicules) ne voudra pas se mélanger à la population n'ayant pas les moyens d'acquérir des véhicules. Pour appuyer ma remarque, il suffit d'observer les "richesses" exhibées lors des Manzaraka...

Qui donc va donc prendre ses bus ? pour 100 000 000 €, naïvement peut être mais globalement pour une population évaluée à environ 272 000 habitants (INSEE 2017), en offre 3 vélos d'un cout moyen de 100 € à chaque habitant.

Parce que tirer des lignes de bus en créant des axe routiers supplémentaires se faisant dans les années 1970 .. il est temps de passer à autre chose.

2 documents joints.

PPE de Mayotte
128

Page

Le tableau de synthèse générale ci-avant est le fruit de l'exercice de l'élaboration de la PPE de Mayotte dont il synthétise les principales caractéristiques s'agissant de la production d'électricité.

Il renseigne sur les projets d'énergie renouvelables en précisant les caractéristiques, pour chaque type d'énergie (stable, intermittente avec et sans stockage et autres formes d'énergie), principales : puissance, montant d'investissements, calendrier de réalisation et enfin porteur de projet.

Ce tableau renseigne sur les principaux aspects suivant :

- Un mix électrique à la hausse sensible dans les prochaines années : de 5,6 % en 2014 il atteint 11 % en 2018, 14 % en 2019 puis croit rapidement pour atteindre 42 % en 2020, 46 % en 2021 et 48 % en 2023.
- Une action forte et permanente de la maîtrise de la demande en énergie notamment pour les chauffe eau solaire et l'éclairage public en LED et/ou en LED solaire.
- L'importance pour le territoire de prendre en main son avenir énergétique en usant de la procédure de l'appel d'offre CRE spécifique à Mayotte (10MW) comme l'autorise la Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (décret n° 2016-706 du 30 mai 2016 précisant les modalités d'intervention des collectivités d'outre mer dont Mayotte dans les procédures d'appels d'offres mentionnées à l'article L. 311-11-1 du code de l'énergie a été publié aujourd'hui.
- Enfin, l'importance des deux projets phare de la PPE que sont la biomasse (12MW) et d'Énergie Contrôlée apportant 3,4MWc par an sur 4 ans avec stockage sur batterie. L'impact des deux projets est détaillée ci-après.

Le tableau ci-dessous montre l'importance des deux projets de biomasse porté par ALBIOMA et d'Énergie Contrôlée porté par le EDM et CorexSolar dans le mix électrique de l'île pour les deux périodes de la PPE. Ces deux projets lancent et confortent la transition énergétique de l'île en améliorant sensiblement son indépendance vis à vis des importations d'hydrocarbures.

Synthèse des énergies mobilisable à Mayotte					1° période 2016-2018			2° période 2019-2023					
MWh/an	Puissance installée (MW)	Puissance injectée (MW)	heures fonctionnement	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Synthèse des énergies mobilisable à Mayotte					1° période 2016-2018			2° période 2019-2023					
MWh/an	Puissance installée (MW)	Puissance injectée (MW)	heures fonctionnement	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1. Énergie renouvelable stable (ISDND, Biomasse, ETM)	23,063	23,063	9e 4 à 800	0,0	0,0	0,0	4 252,0	4 252,0	8 504,0	108 756,0	108 756,0	113 008,0	163 008,0
Dont part Biomasse	12	12	8 000	-	-	-	-	-	-	96 000	96 000	96 000	96 000
Dont % de part biomasse	52,03%	52,03%								88,27%	88,27%	84,95%	58,89%
2. Énergie renouvelable intermittente (PV avec et sans stockage)	50,931	42,6057	-	16 611,0	16 845,0	19 913,7	24 541,8	26 001,3	35 441,7	53 154,3	66 321,0	75 143,0	90 425,0
dont part Énergie Contrôlée	11	9,9	1 250	0	0	0	-	-	3 094	6 188	9 281	12 375	12 375
dont % part Énergie Contrôlée (hors PV existant)	29,20%	29,71%	1 250						16,43%	16,93%	18,67%	21,14%	16,77%
3. Autres formes d'énergie (stockage, énergie récupéré)	1,6	0	0	0,0	0,0	0,0	10 069,0	10 069,0	10 681,0	10 681,0	14 408,0	16 408,0	16 408,0
Total Énergie Thermique				299 297	351 980	336 503	354 040	372 851	392 630	412 084	432 285	451 958	472 666
TOTAL ENR (1-2-3)				16 611	16 845	19 914	38 863	40 322	54 627	172 591	189 485	204 559	269 841
% mix électrique (CES et éclairage compris)				5,55%	4,79%	5,98%	11,11%	10,98%	14,19%	42,86%	45,09%	46,75%	59,37%

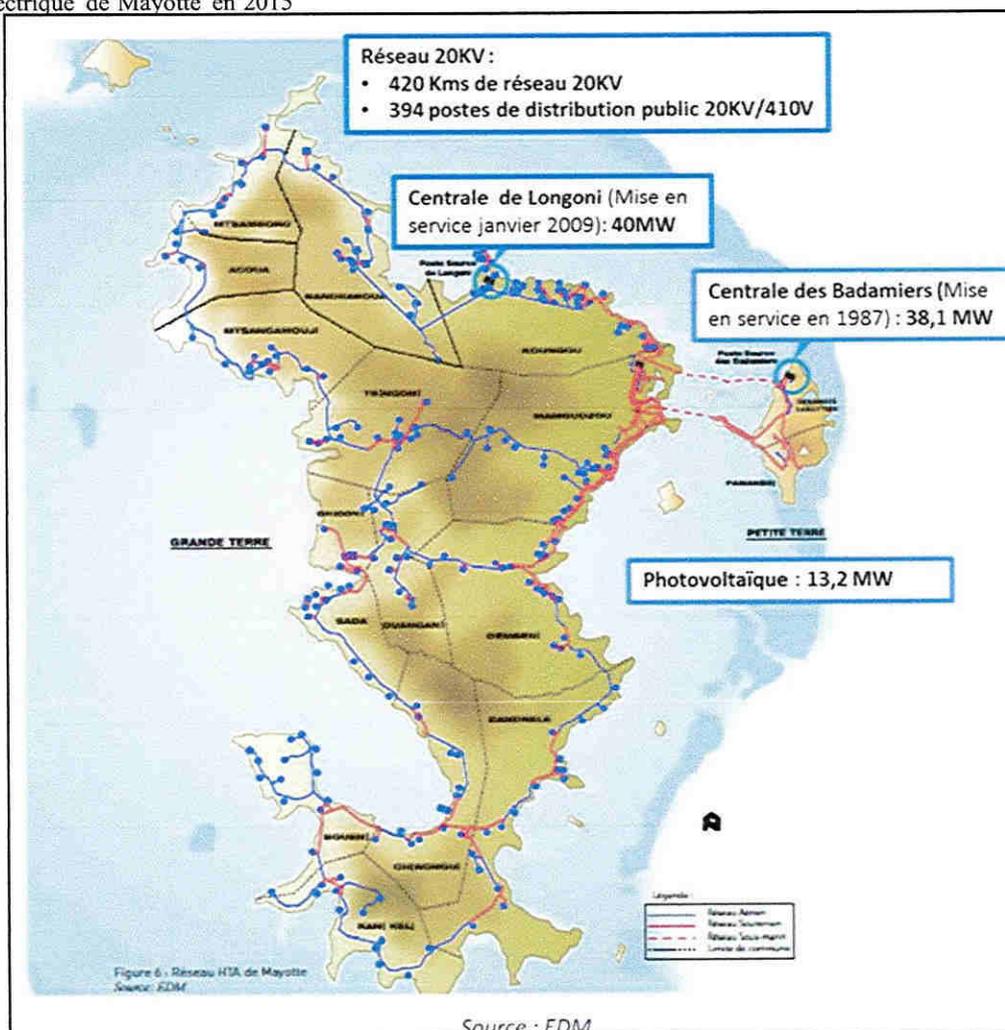
6. LES INFRASTRUCTURES ÉNERGÉTIQUES, LES RÉSEaux

6.1. État des lieux des infrastructures énergétiques et évolution récente : réseaux, stockage

Le conseil départemental dispose dans ses compétences de l'électrification rurale. Il assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de développement des réseaux d'électricité en Haute et Basse tension, des travaux d'extension, de renforcement, de sécurisation et d'amélioration.

Le schéma ci-après montre le réseau électrique de Mayotte qui suit essentiellement le littoral.

Le réseau électrique de Mayotte en 2015



Actuellement le réseau HT est long de plus de 410 km contre plus 511 km pour la Basse Tension.

État des lieux au 31/12/2014 Réseau HTA (m)

	A fin 12/14	%	31/12/13	%	Variation	
					[U]	%
AER	154 235	36,8%	173 827	41,3%	- 19 592	-11,3%
SOUT	250 357	59,8%	232 684	55,3%	17 673	7,6%
SOUM	14 010	3,3%	14 010	3,3%	-	0,0%
Total	418 602	100%	420 521	100%	- 1 919	-0,46%

Réseau BTA (m)

	A fin 12/14	%	31/12/13	%	Variation	
					[U]	%
AER	393 896	78,1%	390 902	79,4%	2 994	0,8%
SOUT	110 622	21,9%	101 535	20,6%	9 087	8,9%
Total	504 518	100%	492 437	100%	12 081	2,5%

Les besoins en énergie du département ne cessent d'augmenter chaque année. Cette augmentation est directement liée à l'évolution du nombre de clients. Selon EDM, le nombre d'abonnés croît de plus de 7% par an.

L'exploitant du réseau (EDM) remonte annuellement les informations concernant le taux de surcharge des différents transformateurs du réseau.

La situation est donc critique au regard des données récoltées sur le terrain.

En effet une grande majorité des transformateurs présente un taux de surcharge largement supérieur à 100% et certains atteignent même les 150%.

Par ailleurs les très rares installations qui n'ont pour l'instant pas atteint le seuil des 100% se situent au-delà des 90%.

Enfin, le système électrique de Mayotte verra la 2ème ligne électrique aérienne de 90kV se réaliser au cours de la PPE entre Longoni-Sada après la première ligne Longoni-Kawéni visant à assurer une grande sécurité de son approvisionnement énergétique d'une longueur de 17,4Km.

La ligne Longoni-Sada sera réalisée en double terna (deux fois trois fils). La ligne comprend la mise en place de 62 pylônes, des pistes d'accès nécessaire pour les travaux et la traversée de deux communes. Le raccordement implique la création d'un nouveau poste source 90kV/20kV à l'extrême Sud de la ligne à Sada en complément des deux postes sources existants sur la ligne Longni-Kawéni. Le calendrier de mise en service est prévu au cours de la 2ème période de la PPE de Mayotte soit 2019-2020 et le projet vient de passer en février 2017 la phase d'enquête publique.

6.2. Le fonds d'amortissement des charges d'électrification (FACE)

La distribution d'électricité est soumise à deux régimes distincts : un régime dit urbain et un régime d'électrification rurale.

En régime rural, les autorités concédantes, à savoir les communes ou leurs établissements publics de coopération (syndicats intercommunaux d'électrification), assurent la maîtrise d'ouvrage des travaux de développement des réseaux en basse tension, c'est-à-dire, de travaux d'extension, de renforcement, de sécurisation et d'amélioration esthétique. Ces travaux sont alors financés par les collectivités. Le FACE, créé par la loi de finances du 31 décembre 1936, a pour objet d'apporter une aide financière en versant une subvention aux collectivités concédantes qui entreprennent ces travaux de développement des réseaux de distribution d'électricité sur le territoire de communes considérées comme rurales.

En régime urbain, c'est le distributeur qui assure la maîtrise d'ouvrage de tous les travaux et qui finance la construction, l'entretien et le renouvellement des ouvrages nécessaires à l'exploitation du service public qui lui est confié par la collectivité.

A Mayotte, le Conseil départemental assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de développement des réseaux en milieu rural et en dehors de l'agglomération de Mamoudzou.

Au sein de l'agglomération de Mamoudzou, l'obligation incombe à Électricité de Mayotte en tant que concessionnaire.

6.3. Objectifs en matière de réseaux électriques

6.3.1. Entretien des réseaux: investissements d'amélioration, qualité, etc.

Le Conseil départemental établit chaque année une programmation des travaux à partir d'une liste des transformateurs surchargés que l'exploitant du réseau (EDM) fournit au département mais également à partir des besoins les plus urgents des communes.

Cette programmation annuelle inclut le renforcement des postes surchargés, la création des nouveaux postes de transformation et l'extension du réseau.

Le tableau suivant rappelle les travaux effectués sur la période 2012-2014 en précisant le montant du FACE par année.

Travaux d'entretien sur la période 2012-2014

	Montant travaux	Montant FACE	part FACE en %
2012	1 824,3	804,0	44%
2013	5 128,3	2 002,0	39%
2014	3 613,1	2 500,0	69%
Total	10 565,7	5 306,0	50%

source CD976, 2015

Pour l'année 2012, 804 k€ de FACE répartis sur renforcement + extension

Pour l'année 2013, 2002 k€ répartis en 1 562 k€ de FACE/renforcement, 396 k€ de FACE/extension, 44 k€ de FACE/enfouissement.

Pour l'année 2014: Travaux de 3 613,3 k€ dont 2 500 k€ de FACE répartis en 1 966 k€ de FACE/renforcement, 490 k€ de FACE/extension, 44 k€ de FACE/enfouissement.

Le Conseil départemental prévoit par ailleurs la programmation suivante dans les années à venir. Pour l'année 2015, un rapport sur la programmation des travaux d'extension et de renforcement du réseau élec - trique en milieu rural a été présenté en séance plénière. Ce rapport préconise l'inscription de 2 650 k€ de fonds propres et la contribution du FACE au titre de l'exercice 2015 à hauteur de 2 350 k€ pour les travaux d'électrification rurale.

Ces prévisions pourront évoluer en fonction des orientations prises par le Conseil départemental.

Par ailleurs, une expertise indépendante sur l'optimisation économique du système électrique mahorais, y compris son réseau, sera menée, visant l'atteinte des objectifs énergétiques et environnementaux de la LTECV au moindre coût.

6.3.2. Entretien des réseaux

Fin d'année 2014, la mise en service de la première ligne 90KV LONGONI-KAWENI, associée à la mise en service des deux postes sources de KAWENI et LONGONI permettent le transport et la distribution des 33 MW de la nouvelle centrale LONGONI 2 réceptionnée en juin 2015. Ces nouvelles infrastructures assurent la réponse au besoin d'accroissement de la demande en électricité. De 2014 à 2015 on note un taux de croissance de la pointe de consommation de 7%. Pour mémoire en 1995 la puissance de pointe de consommation était de 8 MW, aujourd'hui elle frôle les 50 MW. Il sera nécessaire de l'équiper d'un troisième transformateur dès que la puissance appelée par ce poste dépassera les 40 MVA, de façon à réserver la ressource en cas d'incident sur un transformateur. D'après les hypothèses de calcul, le troisième transformateur du Poste Source de Kaweni devra être mis en service vers 2023.

En revanche, ces forts taux de croissances pénalisent le réseau du sud et du centre ouest de l'île qui sont affectés par des chutes de tension.

La solution consiste en la construction de la seconde ligne 90 KV LONGONI SADA associée à un poste source aux environs de SADA. Les démarches administratives de ce dossier sont lancées avec pour cible la première mise sous tension mi 2018. Ces nouveaux équipements vont permettre de mieux livrer l'énergie grâce au réseau transport haute tension.

De ce fait, la restructuration des réseaux actuels de distribution du sud et centre ouest de l'île ainsi que la desserte en électricité sera nettement améliorée.

▢ Étude Badamiers :

A partir de 2021, des études réseaux seront menées pour évaluer les limites des câbles HTA sous marins, compte tenu de l'évolution des consommations de Petite-Terre.

▢ Investissements d'amélioration :

Programme d'investissements jusqu'à 2030

Année	Renforcement réseau HTA souterrain (km)	Création HTA souterrain (km)	Création postes HTA/BT (nombre)	Montant total des travaux (k€)
2015	0,31	14,30	-	3 182,00
2016	18,30	-	10	3 759,00
2017	5,60	-	3	850,00
2018	-	2,80	-	530,00
2019	11,90	-	6	2 200,00
2020	-	11,30	-	1 700,00
2021 - 2025	19,80	15,30	5	5 850,00
2026 - 2030	14,20	32,60	-	7 750,00
Total	en 70,11	76,30	24	25 821,00

□ Formation

Outre les investissements, en termes de matériels, à consentir pour atteindre les objectifs de la PPE, il est nécessaire et primordial de consentir à investir également dans l'humain.

En effet, la mise en œuvre de nouvelles technologies, issues des énergies renouvelables va nécessiter un accompagnement fort en terme de formation. Force est de constater qu'à l'heure actuelle il existe un besoin important de montée en compétences sur l'ensemble des professionnels du secteur électrique sur le plan technique, et notamment dans le domaine du réseau électrique (exploitation du réseau, intervention sous tension, réalisation d'accessoires HTA, ...).

L'électrification rurale doit être incluse dans cette démarche, notamment sur la priorisation des actions de renforcement de réseau (renforcement des lignes, surcharges des transformateurs HTA/BT, ...).

Pour relever ces défis et être en ligne avec la PPE, il faudra consolider les connaissances et compétences des bureaux d'études, opérateurs réseaux et donneurs d'ordre.

La réalisation d'un « réseau école », portée par le gestionnaire de réseau, devra permettre de combler les déficits existants et accompagnera les différents niveaux de réalisation et de décision pour répondre aux enjeux de la PPE.

6.3.3. S3REN R

L'article 203 paragraphe IV de la LTECV stipule que « le schéma prévu à l'article L. 321-7 est élaboré, dans les départements et les régions d'outre-mer, par le gestionnaire du réseau public de distribution du territoire concerné ». Il est dénommé "schéma de raccordement au réseau des énergies renouvelables" dit

« S3REnR ». Le schéma S3REN R relève du gestionnaire du réseau et est approuvé par le Préfet. Il doit tenir compte des objectifs du SRCAE. Le S3REN R est réalisé dans un calendrier proche ou au plus tard dans un délai de six mois à compter de l'approbation par la Ministre en charge de l'Énergie de la PPE de Mayotte qui constitue le volet Énergie du SRCAE.

L'objectif principal du S3REN R est d'anticiper les besoins en raccordement des EnR intégrant toutes les contraintes techniques et financières du réseau local électrique. Il fixe en particulier la quote part unitaire du territoire ainsi que son zonage.

6.3.4. Développement du réseau, impact des orientations de la PPE sur les réseaux

La mise en œuvre de moyen de production à base d'énergie renouvelable, capable de pouvoir répondre aux exigences de la loi sur la transition énergétique nécessite une intégration à proximité des moyens d'évacuation d'énergie déjà présents sur le territoire (poste source).

En dehors de certaines sources d'évacuation existantes, les coûts d'infrastructures électriques seront très (voire trop) importants sauf si la puissance est inférieure à 10MW (départ HTA dédié depuis le poste source le plus proche, en capacité d'accueil de la puissance injectée). Il s'agit du seuil technique acceptable pour un moyen de production raccordé sur le réseau moyenne tension HTA de Mayotte.

L'intégration de ce type de production en dehors des zones représentées ci-dessus, nécessitera des investissements conséquents en termes :

- d'infrastructure de réseau,
- d'infrastructures logistiques liées au transport (pour les procédés hors éolien et solaire).

6.3.5. Objectifs de déploiement des dispositifs Véhicule Électrique (VE)

Seraporterau«§:4.4.4.3Lesvéhiculeshybridesetélectriques».

6.4. Objectifs relatifs aux autres infrastructures énergétiques

6.4.1. Turbine à combustion (TAC)

6.4.1.1. Turbine à combustion sur le site des Badamiers

La centrale de Badamiers est composée de 2 halls moteur :

Badamiers 1, d'une puissance de 8 500kW et construit en 1994 atteindra sa fin de durée de vie conventionnelle (30 ans) en 2024. Il n'y a pas d'investissement visant à prolonger la durée de vie.

À l'issue du démantèlement de Badamiers 1, la mise en place d'un moyen de production de pointe (TAC) est envisagé. Concernant Badamiers 2 (25 MW) le déclassement (30 ans d'exploitation) est prévu en 2039.

Dans le cadre du déclassement des moteurs de production thermique de la centrale des Badamiers 1 (utilisée essentiellement comme un moyen de production de pointe), EDM a mené des études de faisabilité concluantes pour la mise en place d'une Turbine à Combustion (TAC).

Ainsi, Badamiers 1 sera démantelée à l'horizon 2024 pour permettre la mise en place de TAC d'une puissance totale envisagée de 12 MW.

L'intérêt de cet équipement réside dans sa capacité à pouvoir produire une puissance élevée en un minimum de temps. Son utilisation s'effectuera essentiellement à la pointe du soir ou sur un site en réseau, afin de diminuer la durée de coupure.

Par ailleurs, la nouvelle installation TAC sera alimentée en biocarburant « bio-ester ». En effet, dès 2016, EDM lancera des études techniques et financières visant d'une part à valider la réalisation technique et d'autre part à chiffrer le coût d'approvisionnement en biocarburant qui nécessite une filière d'approvisionnement spécifique. La compensation des coûts par la CSPE est également un enjeu à étudier.

La part importante de la consommation d'hydrocarbures pour la production d'électricité (72 % contre 28 % pour le transport) justifie d'engager une réflexion sur l'introduction de biocarburant en premier lieu pour le secteur de la production électrique puis ultérieurement pour le secteur routier. À première vue, 1 % de biocarburant injecté dans les unités de production thermique pourrait améliorer le mix énergétique de l'île de 1 %.

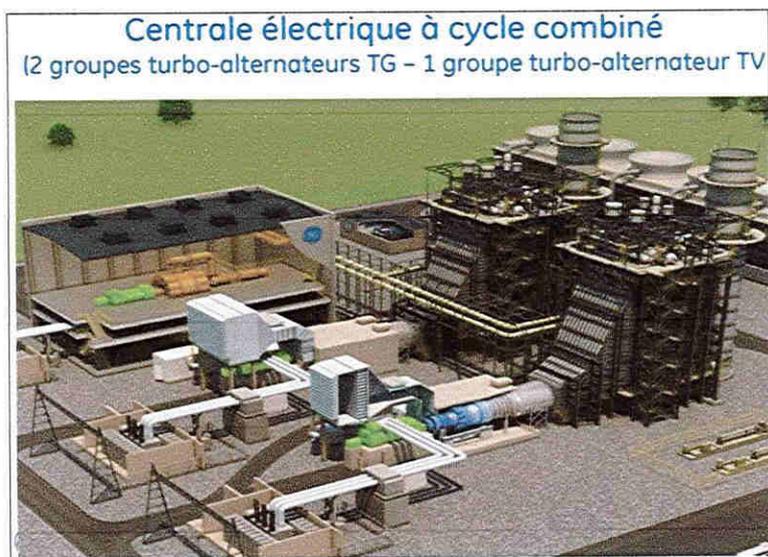
La capacité de la TAC à pouvoir « mixer » le comburant d'alimentation permettra de réduire l'empreinte carbone globale des installations de l'île.

La programmation de la mise en place des TAC notamment sur Petite-Terre est prévue sur la deuxième période de la PPE.

6.4.1.2. Projet de TAC de la société SIGMA

La construction et l'exploitation d'une centrale de production d'électricité utilisant des turbines à GPL associées à une récupération de l'énergie des gaz d'échappement par une turbine à vapeur.

Les données utilisées dans le présent chapitre sont issues de la pré-étude menée par SIGMA et datée de mars 2016. Elles sont complétées par la lettre de mars 2016 de la société SIGMA à l'attention de la DEAL de Mayotte l'informant d'une part de son intention de mener à terme son projet (mise en service souhaitée avant 2020) avec le lancement d'une étude formelle de faisabilité dont les conclusions restent à produire et d'autre part de son souhait de s'inscrire dans la PPE de Mayotte.



La centrale de productions d'électricité par turbine à gaz à cycle combiné : un investissement global requis d'environ 80 M€ répartis en infrastructures suivantes :

La centrale de production : 40 M€

La technologie des turbines à gaz permet une grande souplesse d'exploitation, un délai de mise en service court et un investissement réduit par rapport à d'autres technologies. Associée à une production de vapeur, récupérant l'énergie des gaz chauds produits, son rendement est très élevé (Peut atteindre 60%). SIGMA prévoit un équipement fournit qui comprend 2 turbines de 10 à 12 MW environ installées en tandem permettant une bonne continuité du service et un fonctionnement au meilleur régime. Un ensemble de récupération et de production d'électricité à vapeur comprenant la chaudière de récupération, la turbine à vapeur et l'aéroréfrigérant de recyclage vapeur, les équipements de stockage 'journalier' et d'alimentation en GPL des turbines, les équipements périphériques nécessaires : Alternateurs, Centrale d'extinction au CO2, ...

Site d'implantation de la centrale de production : 7 à 10 M€

SIGMA envisage 2 possibilités d'implantation de la centrale de production électrique :

Une AOT couvrant la zone de servitude du centre coté falaise (location annuelle) (Solution retenu dans l'avant projet chiffré)
Ou un terrain privé à proximité de la centrale EDM de LONGONI (Acquisition).

Quel que soit la zone d'implantation possible, SIGMA envisage :

La création d'une plateforme d'implantation de la centrale d'environ 6 à 8000m² mini.

Le dépôt de stockage de GPL : 11 M€

La capacité de stockage actuelle de SIGMA est juste suffisante pour assurer ses besoins en conditionné. La consommation de la centrale, estimée à minima à 12 000 tonnes/an impose une augmentation significative de cette capacité. SIGMA prévoit la création d'un dépôt de GPL de 6000m³ (3000 tonnes) permettant la réception de tankers complets de 2.700 tonnes. Cet investissement pourrait être réalisé « clef en main » par un constructeur de réservoirs sous talus, placé en zone de servitude du centre (zone AOT SIGMA1), comprendrait :

- les études et la maîtrise d'ouvrage complète du dépôt (Inclus génie civil),
- les 2 sphères sous talus, (Les variantes en réservoirs horizontaux n'ont pas été retenues),
- un ensemble de pompage alimentant les réservoirs de SIGMA ou le réservoir tampon des turbines,
- la canalisation de transport assurant l'emplissage du dépôt et ses tuyauteries d'exploitation,
- les équipements périphériques nécessaires (Systèmes de détection et extinction incendie, instrumentations, ...).

Site d'implantation : Les infrastructures du dépôt GPL: 4 M€

La zone d'implantation des stockages est particulière (Remblais lagunaires et classement SEVESO) et oblige des aménagements spécifiques. SIGMA envisage une réalisation conforme au projet d'aménagements AOT SIGMA1, soit :

- un remblai général de la zone pour répondre au plan de prévention des risques submersion, (Soit une élévation de 1.5m mini pour environ 1700m³ de remblai),
- un renforcement de la portance du sol sous les stockages (Sol reconstitué ou pieux forés),
- un ouvrage de génie civil permettant d'enjamber la canalisation SMSPP (Hydrocarbures),
- la viabilisation de la zone (Accès routier, aire de circulation, réseaux, clôture...),
- les équipements de sécurisation du dépôt (Vidéo surveillance, local de gardiennage,...).
-

Le raccordement Haute Tension au réseau électrique: 10 à 15 M€

Mayotte disposera en 2020 d'une deuxième ligne HT (90 000Volts) entre Longoni et Sada. La centrale pourrait se raccorder sur cette nouvelle ligne. Seront donc réalisés :

- le poste HT de sortie de centrale, raccordé aux alternateurs des 3 turbines,
- le poste HT client placé sur la ligne Longoni / Sada,
- la ligne HT reliant les 2 postes (Cette ligne pourrait être très courte en cas d'implantation sur le terrain privé, et plus complexe, voire enterrée en cas d'implantation en zone de servitude du centre).

La canalisation GPL d'alimentation : 1 à 3 M€

Le dépôt pourrait faire office de stockage source, distribuant en vrac par canalisation le centre emplisseur SIGMA et à la centrale de production d'électricité.

Une canalisation enterrée (Sauf passage au-dessus de la canalisation SMSPP) reliant le dépôt au réservoir tampon de la centrale. (Cette canalisation serait courte et située quasi totalement dans les AOT SIGMA si la zone d'implantation de la centrale est en zone de servitude) (Si la centrale est implantée à proximité d'EDM, alors cette canalisation, d'environ 2 Km, serait administrativement plus complexe à construire, car passant en domaine public et portuaire). La maîtrise d'ouvrage de cette canalisation, pourrait être confiée au fournisseur des réservoirs dans la version courte en AOT ou à une entreprise spécialisée (SPAC ayant réalisée la canalisation SMSPP, si elle passe en domaine public).

7. ENVELOPPE MAXIMALE INDICATIVE DES RESSOURCES PUBLIQUES

7.1. Évaluation des charges imputables aux missions de service public (CSPE)

Les charges de service public de l'électricité, supportées par Électricité de Mayotte, sont composées des surcoûts liés aux dispositifs de soutien aux énergies renouvelables, des surcoûts de production et d'achat d'électricité et des coûts liés aux dispositions sociales (tarif de première nécessité et chèque énergie).

Le tableau ci-dessous donne le détail national puis les coûts associés pour Mayotte.

Montants des charges de service public constatés		
en M€	2012	2013
Total national	5 077,5	5 282,0
dont EDM répartis en	82,5	94,4
Surcoûts de production	76,5	87,6
Surcoûts contrat d'achat	6,0	6,7

source CRE, délibération

A l'échelle nationale, le montant des charges prévisionnelles de service public de l'électricité est estimé à 6,3 Md€ au titre de l'année 2015, soit un niveau supérieur de 20% au montant des charges constatées au titre de l'année 2013 (i.e. 5,3 Md€) et de 3 % au montant des charges prévisionnelles au titre de l'année 2014 estimé par la CRE en octobre 2013 (i.e. 6,2 Md€).

Les charges de service public de l'électricité supportées par Électricité de Mayotte en 2014 s'élèvent à 98,5 M€ répartis en 91,2 M€ au titre de surcoûts de production (dont 72,3 M€ pour les combustibles) et 7,2 M€ au titre de surcoûts d'achat selon les données fournies par la CRE.

La contribution au service public de l'électricité (CSPE), taxe acquittée par chaque consommateur, doit permettre de financer les charges imputables aux missions de service public. La contribution est due par tous les consommateurs d'électricité au prorata des kWh consommés (avec quelques exceptions ou plafonnement pour certaines activités industrielles).

Le tableau ci-dessous montre pour les années 2013, 2014 et 2015 le montant de la CSPE acquittée par chaque consommateur d'électricité.

Evolution de la CSPE unitaire en €/MWh				
Année	2013	2014	2015	2016
Coût en €/MWh	13,5	16,5	19,5	22,5

La contribution unitaire à la CSPE était 19,5 €/MWh pour l'année 2015 et de 22,5€/MWh pour l'année 2016. La CSPE représente environ 15% de la facture annuelle moyenne TTC d'un client résidentiel selon la CRE.

7.2. Évaluation des dépenses de l'État et de la région, du département ou de la collectivité (FEDER / État / Région / EDM/ADEME)

Le tableau ci-dessous rappelle les montants des finances publiques (CPER et hors CPER) pour la thématique de l'Énergie pour la période 2014-2020.

2014-2020	CPER			hors CPER	
	ADEME	EDM	CD	ADEME (fonds chaleur)	FEDER
k€					
Efficacité Énergétique	900	3 210	200		3 000
Energies Renouvelables (dont CES)	440	2 400	250	3 000	1 500
Territoires et changement climatiques	300	426	50		-
TOTAL	1 640	6 036	500	3 000	4 500

Le total des sommes allouées s'élève à 15,676M€ répartis notamment en fonds CPER à hauteur de 8,176M€ et 4,5M€ pour les fonds européens.

A ce coût, il convient d'ajouter le financement porté par l'ADEME, EDM et la DEAL de Mayotte de la structure Espace Infos Énergie qui cible spécifiquement les particuliers en les conseillant et en les accompagnant dans la phase de conception que de réalisation des travaux.

Le coût annuel (juin 2014 à mai 2015) de cette structure s'élève à 114 k€.

8. ÉTUDE D'IMPACT ET ÉVALUATION DE L'ATTEINTE DES OBJECTIFS

Le présent paragraphe va s'attacher à conduire un exercice délicat et difficile consistant à évaluer autant que possible les impacts économiques et financiers, les enjeux de l'emploi et de la croissance, des prix de l'énergie, de la CSPE ainsi que les autres ressources publiques.

8.1. Les impacts économiques

8.1.1. Droits d'octroi de mer

L'Octroi de Mer et l'Octroi de Mer Régional sont des taxes qui sont applicables aux produits importés et aux produits fabriqués à Mayotte. Toutefois, il existe une exception pour les produits dits « listés ». Par simplification, le terme Octroi de Mer est employé pour couramment désigner l'Octroi de Mer et l'Octroi de Mer Régional.

Les droits d'octroi de mer sont un réel outil pour le développement économique de l'île. Ils peuvent à la fois être un outil favorisant une activité ou bien constituer un véritable frein en alourdissant la fiscalité et par conséquent la compétitivité d'un produit. Les communes et le Département sont les uniques bénéficiaires des recettes issues de l'octroi de mer.

Selon le tableau ci-dessous, la révision à la baisse des taux d'octroi de mer appliqués à l'importation des LED et des équipements ménagers énergétiquement performants (label énergétique A++ voire A+++), est une des pistes à explorer dans la réduction des consommations énergétiques des ménages Mahorais.

Par ailleurs, le Conseil départemental de Mayotte, par délibération lors de sa séance plénière du 10/12/2015, a procédé à une révision des taux. Le tableau ci-dessus montre l'évolution des taux pour certains produits spécifiques favorisant les économies d'énergie.

La tableau ci-dessous rappelle les taux appliqués aux produits pouvant favoriser des économies d'énergie.

Taux de droits d'octroi de mer applicables aux offres MDE

Nomenclature	Désignation	Octroi de mer au 31/12/2015	Octroi de mer du 01/01/2016 au 13/07/2016	Octroi de mer depuis le 13/07/2016
73089051	Toiture isolante	15,0%	20,0%	20,0%
84145100	Ventilateur - brasseur d'air	2,5%	30,0%	5,0%
841510	Climatiseur	50,0%	30,0%	30,0%
841810	Réfrigérateur / congélateur	10,0%	30,0%	5,0%
84191900	CESI	2,5%	10,0%	5,0%
85414090	Panneaux Photovoltaïques			5,0%
85437090	Ampoules et tubes LED	20,0%	30,0%	5,0%
870310	Véhicule essence et diesel	30,0%	30,0%	30,0%
87039090	Véhicule hybride	20,0%	30,0%	30,0%
94054099	Luminaire LED "intégré" (Luminaire solaire, dalle, luminaire éclairage public...)			5,0%

8.1.2. Les enjeux de l'emploi

Les éléments apportés ci-après tentent d'aborder la question difficile de l'évaluation des emplois engendrés par le développement des EnR ou bien les actions en terme d'efficacité énergétique.

Les enjeux de l'emploi sont à considérer à double titre: le premier porte sur l'emploi lui-même et le deuxième porte sur la qualification et/ou la formation générée ou nécessaire pour les missions de l'emploi. Ainsi, un emploi génère du travail mais également une qualification.

Par ailleurs, certains projets peuvent également bénéficier à la formation scolaire (intégration d'élèves stagiaires du lycée professionnel de Dzoumogné par exemple) ou bien mise à disposition de produits, comme des panneaux photovoltaïques, pour la pose ou l'entretien de ces produits. Le projet en cours de la centrale photovoltaïque de Dzoumogné en est une bonne illustration.

8.1.2.1. Les filières de production d'énergie

8.1.2.1.1. Bois énergie

Le bois énergie est une énergie d'avenir dans la région avec des sources d'approvisionnement régionales existantes sous réserve d'une gestion effectivement durable de la ressource.

A Mayotte, le projet d'usine bois énergie, porté par la société ALBIOMA, à proximité du port de Longoni est une véritable opportunité à saisir pour Mayotte.

Outre un investissement conséquent de 80 millions d'euros, le porteur du projet estime que ce sont 20 à 30 emplois qui seraient créés sans compter les emplois indirects et les retombées économiques notamment durant la phase travaux.

Par ailleurs, la collecte des déchets verts de Mayotte serait valorisée et pourrait servir de gisement local d'appoint pour valoriser les déchets verts.

8.1.2.1.2. Énergies marines

Les énergies marines présentent un potentiel et des études complémentaires sont nécessaires pour confirmer la puissance envisageable de l'énergie à produire et les emplois qui peuvent être générés.

8.1.2.1.3. Éolien

La puissance électrique raccordée grâce à la production d'énergie électrique par la force du vent était de 6 750 MW fin 2011 sur le territoire national.

Ce secteur éolien représente en France 8 100 emplois ETP (6 900 en investissement et 1 200 en exploitation maintenance) selon le rapport MEDDE de septembre 2012 intitulé « Éolien et photovoltaïque : enjeux énergétiques, industriels et sociétaux ». Par comparaison, en Allemagne le secteur emploie 60 000 personnes pour une puissance installée de 29 000 MW à fin 2011. De plus, les constructeurs allemands ont investi à l'international et participent donc au rayonnement technologiques du pays.

Les prix moyens d'achat indiqués par la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE) sont de 87,4 €/MWh pour 2012 et de 88,6 €/MWh en 2013 (prévisionnel 2012 pour 2013).

Compte tenu des prix de marché de l'électricité retenus par la CRE, le surcoût, compensé par la CSPE, serait de l'ordre de 450 M€ en 2012 et 600 M€ en 2013. Pour les consommateurs, la part de la CSPE consacrée à l'éolien représentait 0,147c€/kWh consommé.

Les emplois directs liés à l'exploitation et à la maintenance des parcs éoliens sont estimés, sur la base de 1,5 emploi pour 10 MW installés, à 1 140 ETP en 2012 et 1 230 ETP en 2013 à l'échelle nationale.

L'étude de 2007 menée par le Conseil départemental de Mayotte concluait qu'un premier champ de 10 MW à 2 000 heures pleines pourrait être envisagé. L'éolien à Mayotte est un secteur envisageable à Mayotte avec la création d'emplois durant la phase travaux puis 1,5 emplois permanents.

8.1.2.1.4. Photovoltaïque

Le photovoltaïque est une composante incontournable des politiques énergétiques durables notamment à Mayotte. La filière progresse régulièrement et rapidement en termes d'efficacité et de baisse des coûts, grâce aux efforts de recherche en laboratoire et aux retours d'expériences du marché. En France, l'électricité photovoltaïque atteindra la compétitivité économique dans les prochaines années et se présente comme un élément de réponse durable à la demande d'électricité.

Le soutien à la filière revêt donc un enjeu stratégique en terme d'approvisionnement énergétique, de développement industriel, d'emplois, de compétitivité et de lutte contre le changement climatique.

En 2011, le marché national du PV a représenté 3 milliards d'euros d'investissements et un total de 18 800 emplois. Bien qu'il soit très complexe d'avancer des chiffres précis, le rapport de l'ADEME « Marchés et emplois liés à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables : situation 2012-2013 et perspectives à court terme » de novembre 2012, indique que le marché du PV a créé pour l'année 2012 16 300 ETP et 10 200 ETP (emploi directs et indirects). Le tableau ci-dessous, issu de ce rapport, propose un ratio Emploi par production en MW avec des estimations (« e ») pour 2013 et des prévisions (« p ») pour l'année 2014 par nature d'installation en résidentiel pour les particuliers, grandes toitures pour les établissements tertiaires (industriel notamment) et pour les installations au sol.

Emploi/MW	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (e)	2014 (p)
Résidentiel	62	56	49	43	37	28	25	23	21
Grandes toitures	40	36	32	27	24	18	16	15	14
Centrales au sol	18	16	14	12	11	8	7	7	6

Le développement du marché de PV montre une hausse suivie d'une baisse de ce ratio constaté pour les 3 secteurs.

A titre d'illustration et sur la base des prévisions pour 2014 (un ratio de 14 pour les bâtis et 6 pour les installations au sol excepté pour Énergie Contrôle), le tableau ci-dessous propose une estimation des emplois en considérant les projets en cours.

Ratio Emploi/Production à Mayotte pour les projets listés		
Projet	Capacité de Production	Nombre d'ETP
Énergie Contrôlé	11 MW	35
PV de Dzoumogné	1 MW	6
AO CRE ZNI Bâtis*	3,5 MW	49
AO CRE ZNI Sols*	3,1 MW	18,6

Les projets listés dans cette synthèse peuvent générer environ 108 ETP à Mayotte sur les deux périodes couvertes par la PPE.

Enfin, les projets en cours ou à venir constituent une véritable source de formation pour les salariés mais également pour les étudiants. Ainsi, un comité de pilotage programmé en février 2016 a permis pour le projet d'Énergie Contrôlé de rassembler les principaux acteurs : Vice Rectorat, le BSMA (Armée de Terre), la Préfecture, EDM et CorexSolar pour approfondir la méthodologie et l'articulation Formation/qualification/embauche.

De plus, concernant le lycée professionnel de Dzoumogné dont la formation est axé sur le BTP/énergie une centrale pédagogique sera mise à disposition pour perfectionner la formation scolaire.

8.1.2.1.5. Méthanisation

Le projet de valorisation des déchets ménagers ou assimilés sur l'ISDND de Dzoumogné est un projet pionnier à Mayotte. Son investissement total compris entre 3 et 4 millions d'euros devrait générer des emplois en phase travaux puis en phase exploitation.

Cette première phase pourra être suivie d'un deuxième investissement pour la mise en place d'un 2ème moteur à échéance de la période 2019-2023 de la PPE.

8.1.2.1.6. Géothermie

Ce secteur de production d'énergie nécessite des études complémentaires pour envisager une estimation des emplois qu'il pourrait générer.

8.1.2.2. Les filières de maîtrise d'énergie

8.1.2.2.1. Véhicules dé-carbonés, électriques

Une opération pilote sera conduite par le Département afin d'étudier la faisabilité d'un déploiement de véhicules électriques.

Dans le cas d'un déploiement à une échelle plus importante, les concessionnaires d'automobiles devraient offrir de nouveaux emplois avec des nouvelles qualifications pour l'île de Mayotte.

Par ailleurs, le principe de recharge sur panneaux solaires uniquement permettra également des infrastructures de recharges nouvelles. Il est aujourd'hui difficile de fournir des évaluations.

8.1.2.2.2. Réseau énergétique intelligent (smart grid)

Le réseau de SMART GRID est en cours de déploiement à Mayotte comme dans le reste de la France.

8.1.2.2.3. Stockage de l'énergie

Le principe d'un stockage de l'énergie est déjà mis en œuvre avec la première centrale PV à Dzoumogné. Les nouvelles installations attendues dans le cadre de l'AO CRE ZNI seront également équipées de batteries de stockage.

Par ailleurs, le projet OPERA vise à traiter les installations existantes en fournissant des batteries de stockage et le projet d'Énergie Contrôlée permettra tout en installant de nouvelles capacités de production, de les compléter par des batteries de stockage.

8.2. Le jeu de la CSPE

Les énergies renouvelables dans leur ensemble proposent un coût de production supérieur au prix de vente au consommateur. La recherche et développement pourrait à terme rendre les EnR plus « rentables ».

A Mayotte, on peut illustrer ce coût réduit par l'exemple de l'ORC sur les fumées (cf. § 2.3.3.1) qui devrait permettre un gain, en termes de CSPE, de l'ordre de 20 M€ sur 20 ans.

En l'état actuel, le réseau de chaleur couplé à l'ORC sur circuits de refroidissement (cf § 2.3.3.1) devrait permettre quant-à lui un gain de l'ordre de 17 M€ sur 20 ans.

En revanche, les modes de financement (via la Rémunération sur Capitaux Investis par exemple) devront être ajustés afin de permettre aux producteurs d'énergies alternatives et sécurisées de pouvoir investir massivement sur le territoire. L'insularité, liée à un contexte économique difficile de l'île nécessitera d'augmenter l'appétence des investisseurs potentiels dans le domaine des EnR.

De plus, les coûts évités permettent d'atténuer la hausse prévisionnelle la CSPE. Ces coûts évités sont évalués à 0,4M€ pour l'année 2016.

Le tableau ci-dessous récapitule l'évolution de la CSPE pour les années 2014 à 2016.

Charges prévisionnelles supportées par EDM			
Charge s e n M €	Anné e 2014	Anné e 2015	Anné e 2016
Coûts de production	106,70	108,30	112,60
Surcoûts de production	96,40	99,70	104,50
Surcoûts dus aux contrats d'achat	6,90	7,20	7,50
Charges dues aux dispositifs sociaux* (TPN hors chèque énergie)	,00	1,70	1,80
Total (hors 1ère ligne)	103,3	108,6	113,8

source: Commission de régulation de l'Énergie, rapport 2015

* cf. § 9.2.1 TPN

8.3. Impact social (Tarif de Première Nécessité)

La loi n°2013-312 du 15 avril 2013 visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes a étendu les critères d'éligibilité du TPN en introduisant un critère de revenu fiscal de référence par part. Cette extension des critères d'éligibilité a eu pour effet de permettre l'application du TPN à Mayotte, ce qui n'était pas possible auparavant en raison de l'absence d'organisme d'assurance maladie sur ce territoire.

Pour autant, en 2014, l'administration fiscale n'était pas encore en mesure de déterminer les ayants-droit. Ainsi, la mise en

œuvre du TPN n'a pas eu lieu en 2014 à Mayotte. La perspective de sa mise en œuvre n'a pas induit de frais supplémentaires pour EDM au titre de l'exercice 2014.

Le Tarif de Première Nécessité (TPN) est devenu applicable à Mayotte depuis le 1er janvier 2015 et il est valable un an reconductible sur critères sociaux.

A partir des données fournies par l'Administration Fiscale, la situation fait état de 20 000 Foyers Fiscaux Ayants Droits au TPN en 2015.

EDM administre actuellement la liste des Ayants Droits à partir d'un premier recoupement avec la base de données clients.

Le premier client a basculé au TPN le 18 juin 2015 et le déploiement sera progressif sur l'année 2015. EDM appliquera la réduction tarifaire du TPN pour les clients éligibles et disposant d'un contrat de fourniture d'électricité.

8.4. Impact environnemental

L'évaluation environnemental stratégique (EES) de la PPE de Mayotte a été réalisée par le groupement de bureaux d'étude CET Mayotte et Asconit en décembre 2015.

La rapport intitulé « Évaluation Environnemental Stratégique de la programmation pluriannuelle de l'énergie de Mayotte » de décembre 2015 est jointe à la présente PPE.

8.5. L'avenir énergétique de Mayotte

Le mix électrique de Mayotte est faible et les croissances démographique, économique et d'équipement des ménages, sans actions fortes, va baisser fortement au cours des deux périodes couvertes par la PPE de Mayotte pour retrouver une situation énergétique de très forte dépendance énergétique similaire ou plus accentuée que la situation énergétique de l'île en 2011. Le mix énergétique évoluera dans les mêmes proportions.

✓ Les paragraphes précédents ont rappelés les enjeux sur l'emploi, le développement des technologies et des formations des Mahorais et enfin l'atteinte des objectifs de la LTECV.

✓ Pour mettre en œuvre la transition énergétique à Mayotte : il paraît essentiel de mener les actions suivantes :

Une action forte, commune et concertée visant à développer les actions liées à la maîtrise de la demande en énergies,

Un accompagnement et un soutien actif des projets d'envergure à l'image des projets biomasse (porté par ALBIOMA) et Energie Contrôlée (porté par CorexSolar et EDM),

Le développement et la structuration des filières existantes (PV) et à venir notamment l'éolien,

Une plus grande prise en compte des projets de Mayotte dans les appels d'offres lancés par la CRE,

Enfin, une prise en main de son avenir énergétique par le Conseil départemental notamment par le lancement d'appels d'offres spécifique à Mayotte conformément au décret n° 2016-706 du 30 mai 2016 précisant les modalités d'intervention des collectivités de Corse, de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique, de Mayotte et de La Réunion dans les procédures d'appels d'offres mentionnées à l'article L. 311-11-1 du code de l'énergie.

De nombreux projets ne sont pas viables notamment les installations inférieure à 100kWc du fait d'une rentabilité peu attractive car le prix de rachat de l'électricité produite par le gestionnaire n'est suffisamment attractif et ne couvre pas à la fois l'investissement et le risque associé dans le contexte de Mayotte. Il est de plus trop faible pour permettre une structuration et l'émergence d'une filière PV.