

Le tableau ci-après « Bilan Financier, installation PV » qui résume un projet en cours à Mayotte sous la maîtrise d'ouvrage d'une institution publique illustre les propos précédents en fournissant les caractéristiques réelles de ce projet.

A titre d'information, ce projet est mené en connaissance de cause dans le cadre d'une action volontaire et exemplaire de ladite institution publique.

Bilan Financier, installation photovoltaïque

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Puissance unitaire des panneaux | 285 Wc |
| Nombre de panneaux | 18 panneaux |

| | |
|-----------------------|------------|
| Production estimative | 7,9515 MWh |
|-----------------------|------------|

| | |
|---------------------------------------------|--------------|
| Durée de vie de l'installation | 20 ans |
| Prix de l'électricité | 112,12 €/MWh |
| Inflation annuelle du prix de l'électricité | 2,0% |

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| Gains électriques la première année | 891,52 € |
| Gains électrique sur la durée de vie | 22 986,40 € |

| | |
|----------------|-------------|
| Coût du projet | 14 407,40 € |
|----------------|-------------|

| | |
|-------------|------------|
| Gains bruts | 8 579,00 € |
|-------------|------------|

| | |
|--------------------------|----------|
| Exploitation Maintenance | 329 €/an |
| 1 onduleur (10ans) | 2000 € |

| | |
|------------------------|----------------|
| Bilan sur 20ans | -1,00 € |
|------------------------|----------------|

Les panneaux solaires dans le devis sont de bonne qualité et fabriqués en Métropole. Ils sont donc performants.

Ce bilan financier montre qu'une installation PV n'est pas rentable et l'investissement est tout juste couvert. Ce bilan résume tout à fait la non prise en compte des réalités mahoraises dans les arrêtés tarifaires.

Chronologie des principaux événements de la PPE de Mayotte :

X Avril 2015 : Séminaire de deux jours et groupe de travail sur la réflexion sur la Transition Energétique à Mayotte organisée par la DEAL ;

X Juillet 2015 : Mise en place du groupe de travail sur la PPE de Mayotte

X Août 2015 : Adoption de la LTECV en août 2015 prescrivant officiellement la PPE dans les DOM

X Septembre 2015 : Mise en place des Copils et séance de travail pour l'élaboration de la PPE notamment la réunion de septembre 2015 ;

X octobre 2015 : séance de travail du même groupe de travail

X décembre 2015 : diffusion d'une première version de la PPE de Mayotte aux membres du groupe de travail pour avis et réactions et compléments

X Janvier 2016 : Elaboration de l'Évaluation Environnementale Stratégique (EES) de la PPE de Mayotte par le BET CET Mayotte ;

X Février 2016 : Copil d'approbation locale de la PPE en présence de la préfecture et du Département (élus et services) approuvant la PPE et son EES.

X Mai 2016 : échanges avec la DGEC puis diffusion pour approbation du projet de la PPE de Mayotte dont l'étude d'impact économique et social

X Août 2016 : Saisine de l'AE nationale du CGDD le 09/08/2016 par la DGEC pour avis sur le PPE de mayotte et son EES

X Septembre 2016 : courrier de la Ministre, au Préfet de Mayotte et au Président du Conseil Départemental de Mayotte approuvant les principales orientations de la PPE de Mayotte et les informant de l'avis de l'Autorité Environnementale Nationale (AE) (sous un délai de 3 mois maximum)

X Octobre 2016 : Publication de l'avis de l'AE nationale le 19/10/2016

X Novembre 2016 : Elaboration d'un mémoire en réponse puis d'un rapport de synthèse non technique

X Décembre 2016 : Présentation de la PPE de Mayotte devant les instances nationales pour avis (Conseil National pour la Transition Ecologique le 07/12/2016 à Paris, Comité d'Experts et Conseil Supérieur de l'Énergie)

X Décembre 2016 ; lancement de la mise à disposition de la PPE au public du 27/12/2016 au 1er mars 2017

X Février 2017 ; Délibération du Conseil départemental de Mayotte en séance plénière du 28 février 2017

X Mars/Avril 2017 ; Transmission de la PPE de Mayotte pour saisine du Conseil d'État pour avis et approbation de la PPE de Mayotte par la Ministre en charge de l'Energie

GLOSSAIRE

CRE : Commission de Régulation de l'énergie CSPE : Charges de Service Public de l'Electricité DGEC : Direction Générale de l'Énergie et du Climat

LTECV : Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance verte

SNBC : Stratégie Nationale bas carbone

PPE : Programmation Pluriannuelle de l'Énergie CITE : Crédit d'impôt Transition Énergétique Eco-PTZ : Eco-Prêt à Taux Zéro

EDM : Électricité de Mayotte

EnR : Énergie Nouvelle Renouvelable

GPL : Gaz de Pétrole Liquéfié

HTA : Haute Tension A (20 000 volts) BT : Basse tension

ICPE : Installation Classée Pour la Protection de l'Environnement

MDE : MAITRISE DE L'ENERGIE PME : Petites et Moyennes Entreprises PV : Photovoltaïque

RGE : Reconnu Garant de l'Environnement

SAR : Schéma d'Aménagement Régional

STEP : Station de Transfert d'Énergie par Pompage

SWAC : Sea Water Air Conditioning

TAC : Turbine à Combustion

TIC : Technologies de l'Information et de la Communication

VE : Véhicule Électrique, VH : Véhicule hybrides

VAE : Vélos à Assistance Électrique

Certification PEFC

Née en 1999 de l'initiative de la filière forêt bois papier européenne soutenue par les associations de protection de la nature et des pouvoirs publics, l'association PEFC (Programme for the Endorsement of Forest Certification schemes) est un système international de certification d'une gestion durable des forêts. La définition utilisée par PEFC pour la gestion forestière durable est celle donnée à la conférence européenne intergouvernementale tenue à Helsinki en 1993

:« La gérance et l'utilisation des forêts et des terrains boisés, d'une manière et à une intensité telles qu'elles maintiennent leur diversité biologique, leur productivité, leur capacité de régénération, leur vitalité et leur capacité à satisfaire actuellement et pour le futur les fonctions écologiques, économiques et sociales pertinentes aux niveaux local, national et mondial et qu'elles ne causent pas de préjudice aux autres écosystèmes. »

La Certification PEFC, sur la base des 6 critères définis par les différents gouvernements européens à la conférence d'Helsinki (1993), garantit :

- La conservation et l'amélioration appropriée des ressources forestières et de leur contribution aux cycles mondiaux du carbone
- Le maintien de la santé et de la vitalité des écosystèmes forestiers
- Le maintien et l'encouragement des fonctions de production des forêts (bois et hors bois)
- Le maintien, la conservation et l'amélioration appropriée de la diversité biologique dans les écosystèmes forestiers (notamment sols et eaux)
- Le maintien d'autres bénéfices et conditions socio-économiques

Son fonctionnement est basé sur un système collégial qui regroupe les propriétaires et gestionnaires de forêts publiques et privées qui produisent le bois, les entreprises qui coupent et transforment le bois et les Organisations Non Gouvernementales (ONG) de protection de la nature et membres de la société civile engagés pour la préservation de la forêt et son accès en tant que lieu d'accueil du public.

Certification FSC

Le concept du FSC (Forest Stewardship Council) est né de la réunion en 1990 d'un groupe d'utilisateurs de bois, de commerçants, de représentants d'ONG environnementales et de représentants de droits sociaux autour de la nécessité d'un système qui pourrait identifier de manière crédible les forêts bien gérées comme étant des sources véritables de bois responsable. Ses membres sont des individus issus, professionnels du bois ou des représentants d'ONG telles Greenpeace et le WWF (World Wildlife Fund). L'objectif de FSC est de promouvoir la gestion responsable des forêts mondiales. Un ensemble de 10 Principes et Critères (cf. Annexe 2) doivent être appliqués dans une unité d'aménagement forestier avant de pouvoir recevoir la certification FSC. Les Principes et les Critères s'appliquent à tous les types de forêts et à tous les domaines au sein de l'unité de gestion inclus dans le champ d'application du certificat. Il s'agit donc d'une certification de la forêt, et non de la gestion forestière.

L'ONF Guyane a été contactée par FSC pour envisager la certification de la forêt guyanaise. Une pré-étude a permis de valider l'adéquation de la gestion actuelle de la forêt guyanaise avec les critères imposés par la certification FSC.

Cependant, le référentiel FSC n'est pas adaptée aux spécificités de la forêt guyanaise notamment en ce qui concerne la gestion indépendante des Zones de Droits d'Usages Collectifs (ZDUC, cf. annexe 3). L'institution FSC a néanmoins indiqué son intérêt pour adapter son référentiel de certification aux spécificités du Domaine Permanent Forestier de Guyane.

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Décret no 2017-577 du 19 avril 2017 relatif à la programmation pluriannuelle de l'énergie de Mayotte

NOR : DEVR1709694D

Publics concernés : Etat et ses établissements publics ; collectivités territoriales et leurs groupements ; entreprises de production d'énergie électrique ; fournisseurs d'énergie (électricité, chaleur, froid) ; gestionnaire de réseaux d'électricité.

Objet : programmation pluriannuelle de l'énergie de Mayotte.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : la programmation pluriannuelle de l'énergie de Mayotte établit les priorités d'actions pour toutes les énergies du point de vue de la maîtrise de la demande, de la diversification des sources d'énergie, de la sécurité d'approvisionnement, du développement du stockage de l'énergie et des réseaux. Elle couvre une première période de trois ans (2016-2018) et une seconde période de cinq ans (2019-2023).

Références : le décret est pris en application de l'article L. 141-5 du code de l'énergie ; il peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,
Vu la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE ;

Vu la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE ;

Vu le code de l'énergie, notamment ses articles L. 121-7, L. 141-5, L. 141-7 et L. 141-9 ; Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 224-7 et L. 224-8 ;

Vu le bilan prévisionnel de l'équilibre entre l'offre et la demande pour Mayotte publié par Electricité de Mayotte en juillet 2015 ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale no 2016-76 du 19 octobre 2016 ; Vu l'avis du Conseil supérieur de l'énergie du 9 décembre 2016 ;

Vu l'avis du Conseil national de la transition écologique du 9 janvier 2017 ;

Vu l'avis du Comité d'experts de la transition énergétique du 12 janvier 2017 ; Vu la délibération du conseil départemental de Mayotte du 28 février 2017 ;

Vu les observations exprimées lors de la consultation du public organisée du 27 décembre 2016 au 20 février 2017 en application de l'article L. 141-5 du code de l'énergie,

Décrète :

Art. 1er. – La programmation pluriannuelle de l'énergie à Mayotte, annexée au présent décret, est adoptée (1).

CHAPITRE 1er

Efficacité énergétique et réduction de la consommation d'énergie fossile

Art. 2. – Les objectifs de réduction de l'augmentation structurelle de la consommation d'énergie à Mayotte sont fixés conformément au tableau ci-dessous :

| | | |
|----------------------------------------|---------|----------|
| | | |
| Réduction de la consommation d'énergie | - 9 GWh | - 24 GWh |

CHAPITRE II

Développement de la production d'énergie à partir d'énergies renouvelables

Art. 3. – Les objectifs de développement de la production électrique à partir d'énergies renouvelables à Mayotte, y compris en autoconsommation, sont fixés conformément au tableau ci-dessous :

| FILIÈRE | | |
|----------------------------------------|--------|---------|
| PV avec stockage | 17 MW | 29.4 MW |
| PV sans stockage | 0.5 MW | 1.5 MW |
| PV autoconsommation | 0.5 MW | 1.5 MW |
| Biomasse | 10 MW | 10 MW |
| Méthanisation | 1 MW | 2 MW |
| Eolien | 0 MW | 4 MW |
| Cycle thermodynamique de Rankine (ORC) | 1.6 MW | 1.6 MW |
| Energies marines | 0 MW | 11.2 MW |

Art. 4. – Les objectifs de développement de la production de chaleur et de froid renouvelables et de récupération à Mayotte sont fixés conformément au tableau ci-dessous :

| FILIÈRE | PRODUCTION ANNUELLE ÉLECTRIQUE ÉVITÉE, SUPPLÉMENTAIRE |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Solaire thermique | + 12.5 GWhe |
| Production de froid sur chaleur récupérée | + 7 GWhe |

CHAPITRE III

Sécurité d'approvisionnement et équilibre entre l'offre et la demande

Art. 5. – A Mayotte, le seuil de déconnexion des installations de production mettant en œuvre de l'énergie fatale à caractère aléatoire mentionné à l'article L. 141-9 du code de l'énergie est fixé à 32 % en 2017. Le gestionnaire du système établit les conditions technico-économiques pour porter ce seuil à 36 % en 2020.

Art. 6. – A Mayotte, le critère mentionné à l'article L. 141-7 du code de l'énergie est défini pour le réseau public de distribution comme une durée moyenne de défaillance annuelle de trois heures pour des raisons de déséquilibre entre l'offre et la demande d'électricité.

Art. 7. – L'objectif concernant la sécurisation de l'alimentation électrique à Mayotte est la création d'un moyen de production de 44 MW d'ici la fin de l'année 2023. L'objectif est de couvrir une partie de ce besoin par un projet de centrale biomasse (12 MW) et par un projet combinant installations photovoltaïques et stockage (11 MW), l'autre partie étant couverte par un projet de centrale fonctionnant au fuel léger ou au gaz de pétrole liquéfié. En cas de retard de mise en place ou d'impossibilité de création de la centrale biomasse ou du projet combinant installations photovoltaïques et stockage, le projet de centrale fonctionnant au fuel léger ou gaz de pétrole liquéfié répondra à l'intégralité du besoin.

Art. 8. – L'objectif de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables à Mayotte est fixé à 10 bornes de recharge alimentées à partir d'électricité renouvelable en 2018.

A Mayotte, les objectifs et la date d'application des obligations prévues aux articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement sont ceux applicables en métropole.

CHAPITRE IV

Prises en compte des études d'infrastructures

Art. 9. – Relèvent du e du 2^o de l'article L. 121-7 du code de l'énergie les études concernant les projets suivants :

- 1^o La centrale biomasse de 12 MW ;
- 2^o L'amélioration du rendement des centrales thermiques existantes par des dispositifs ORC ;
- 3^o Le projet d'énergie contrôlée reposant sur un moteur de production électrique virtuel de 11 MW ;
- 4^o Le projet de centrale fonctionnant au fuel léger ou au gaz de pétrole liquéfié.

Art. 10. – La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, le ministre de l'économie et des finances et la ministre des outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 19 avril 2017.

BERNARD CAZENEUVE

Par le Premier ministre :

La ministre de l'environnement, de
l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales sur
le climat,

SÉGOLÈNE ROYAL

Le ministre de l'économie et
des finances, MICHEL SAPIN

La ministre des outre-mer,
ERICKA BAREIGTS

(1) La programmation pluriannuelle de l'énergie est consultable sur le site internet du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer à l'adresse suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/programmations-pluriannuelles-lenergie-ppe>.

Observation n°27

Déposée le 30 Août 2019 à 14:03

Par Anonyme

Observation:

Ce projet est intéressant et nous pouvons espérer qu'il aboutisse. Ceci repose sur plusieurs conditions.

L'une d'entre elles est la vitesse de circulation des bus. Si ceux ci sont englués dans les embouteillages . Personne ne verra l'intérêt de les utiliser.

C'est pourquoi le principe d'avoir un bus en site propre avec deux voies est pertinente. Toutefois, ce n'est pas partout le cas. Devant M'Gombani, le projet actuel ne prévoit pas de site propre sur cette portion. Il n'est pas certain qu'il y ait deux voies sur la portion entre la sortie barges et le rond point SFR. La vitesse commerciale s'en trouvant réduite d'autant.

Par ailleurs, comment feront ceux qui devront se rendre à Mamoudzou en voiture pour prendre CARIBUS. En effet, les deux parking relais paraissent complètement sous dimensionnés n'incitant à utiliser ce service faute de pouvoir stationner dans de bonnes conditions.

D'autre part, ces parkings relais seront ils gratuits et sécurisés. Il n'est donc pas certain que le flux de de véhicule soit réduit.

Une autre question concerne les nuisances liées aux chantiers. Comment seront elles prises en compte : travaux de nuit? mesure de réduction du bruit et de l'empoussièrement pour les riverains ?

Observation n°28

Déposée le 30 Août 2019 à 20:07

Par Majani Hakim
Kaweni
97600 Mamoudzou

Observation:

actuellement je viens d'etre Embaucher chez douka be kaweni, et d'après les informations que j'ai entendu, il paraît que la mise en place du très bon projet de bus risquerait de faire détruire le douka be kaweni. Ce qui serai vraiment dommage pour moi et mes collègue, risque de licenciement économique. En plus depuis l'ouverture du magasin les habitants de kaweni sont plutôt satisfaits.8

Observation n°29

Déposée le 31 Août 2019 à 13:10

Par BERLIOZ Marc
Hamaha - RN1 - BP 459 Kaweni
97600 MAMOUDZOU

Observation:

Projet ambitieux et nécessaire pour limiter la croissance du trafic routier.

Je voudrais faire un focus sur 2 parcelles impactées (ref AT214 ET à 215), sur lesquelles nous exploitons en tant que locataire un commerce alimentaire de proximité que nous venons d'ouvrir, le Douka Bé Kaweni.

Ce commerce accueille chaque jour un millier de clients dont la très grande majorité habite Kaweni et vient à pied.

Ces clients ont accueilli très favorablement ce nouveau magasin, car selon leurs dires, cela leur évite des déplacements.

De plus 14 salariés travaillent dans ce magasin, 12 salariés de BDM et 2 d'une société extérieure. 13 de ces 14 salariés habitent à

Kaweni, et grâce à ce magasin ils ont pu accéder à un emploi à proximité de leur domicile.

Ainsi, le Douka Bé Kaweni d'une part participe à l'emploi durable du village de Kaweni et d'autre part limite les déplacements routiers.

Projet CARIBUS et Douka Bé Kaweni sont compatibles et complémentaires. Merci de votre attention, et de la prise en compte de ces observations.

Marc BERLIOZ
Directeur Bourbon Distribution Mayotte

Observation n°30

Déposée le 02 Septembre 2019 à 15:41

Par LE BIHAN Philippe
BP 200 Route de la grande, Traversée Mamoudzou île de Mayotte
97600 MAMOUDZOU

Observation: Bonjour,

Gérant de la Société MIS implantée sur le territoire depuis plus de 33 ans nous pensons avoir modestement contribué au développement numérique de l'île. Par définition nous sommes tournés vers l'avenir et nous sommes convaincu du bien fondé de l'évolution de la zone de Kaweni et plus largement de Mayotte. Néanmoins comme tous les acteurs économiques de la zone nous avons tous été surpris par le manque de communication ainsi qu'à l'état d'avancement du projet à savoir, que tout semble déjà maîtrisé et ficelé sans que les usagers et acteurs économiques n'aient été informés au préalable. Cela sonne comme une décision unilatérale. Nous pensons que les travaux vont avoir un impact de destruction massive d'entreprises. La situation économique de Kaweni est très complexe et aujourd'hui son problème majeur est son accès et sa circulation. Nous sommes conscient que l'objectif de la Cadema est justement d'améliorer cette situation, mais il nous semble que la méthode de passage un peu en "force" ne convient pas et il n'est prévu aucun itinéraire délestage permettant de contrôler le flux de circulation. De plus relativement peu de travaux sont prévus la nuit. Pour conclure, nous sommes donc très inquiets sur notre avenir, celui de nos collaborateurs et plus largement de toutes les personnes qui travaillent dans Kaweni. Ce projet va très certainement tuer ce bassin économique qui est probablement le plus actif de l'île à ce jour.

Observation n°31

Déposée le 03 Septembre 2019 à 21:44

Par Anonyme

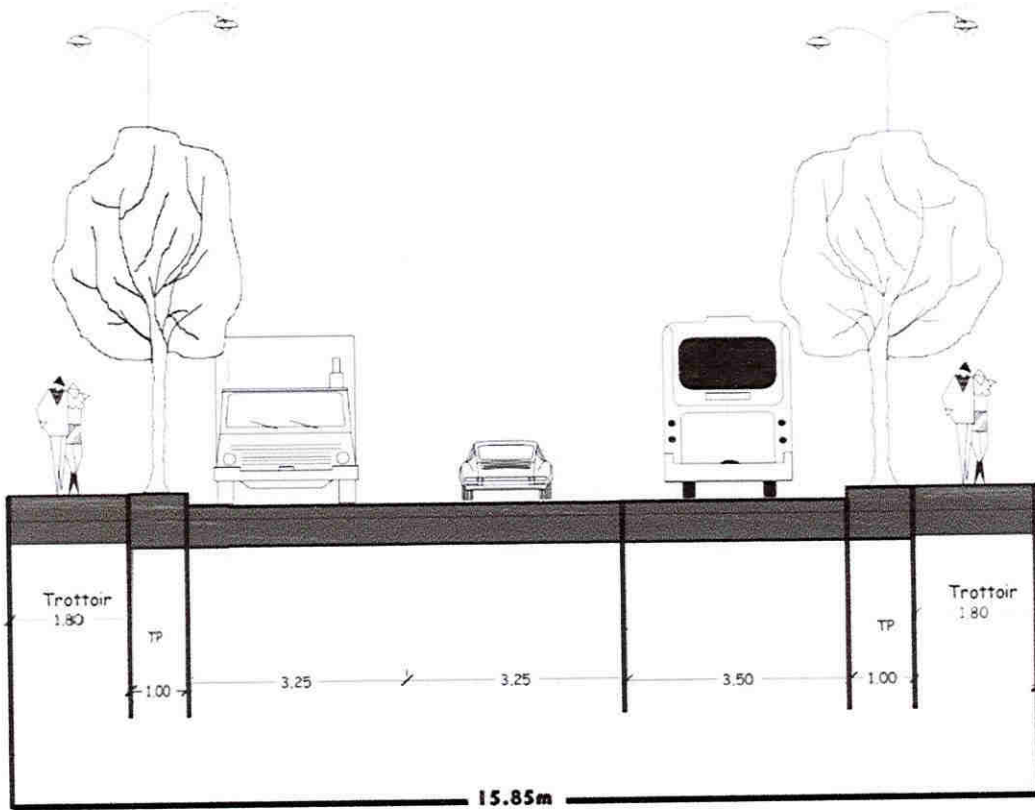
Observation:

Bonsoir à tous! Je ne suis pas contre de cette projet mais je me pause la question que vas devenir les jeunes de KAWENI avec le projet AT 214 et AT 215 ?

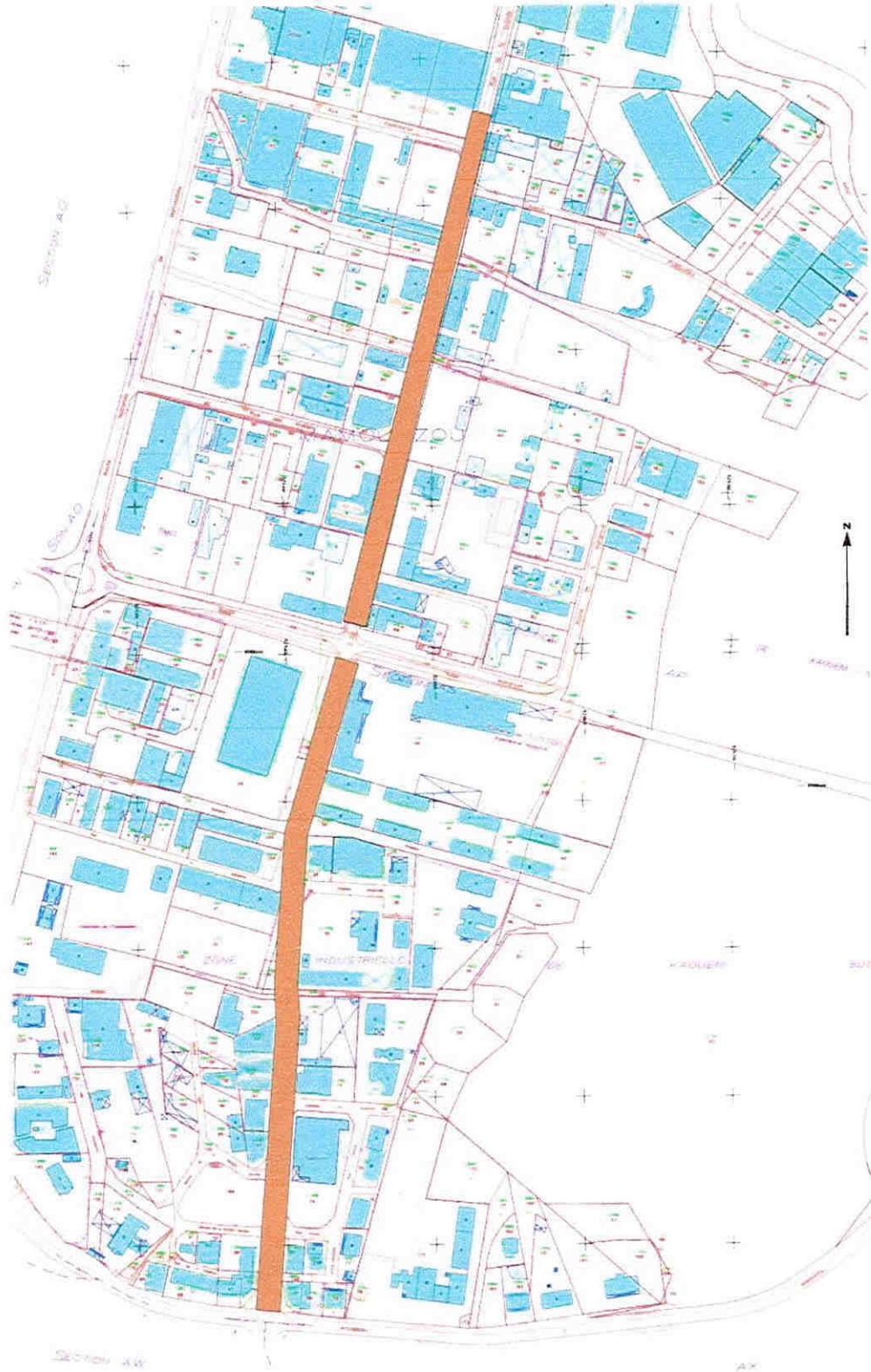
Alors que y a un magasin qui venait juste d'ouvrir pour l'avenir des jeunes et surtout

pour les habitants. Cordialement,

ANNEXE 2 Proposition d'aménagements en double voie proposé par Sodifram à NARENDERE



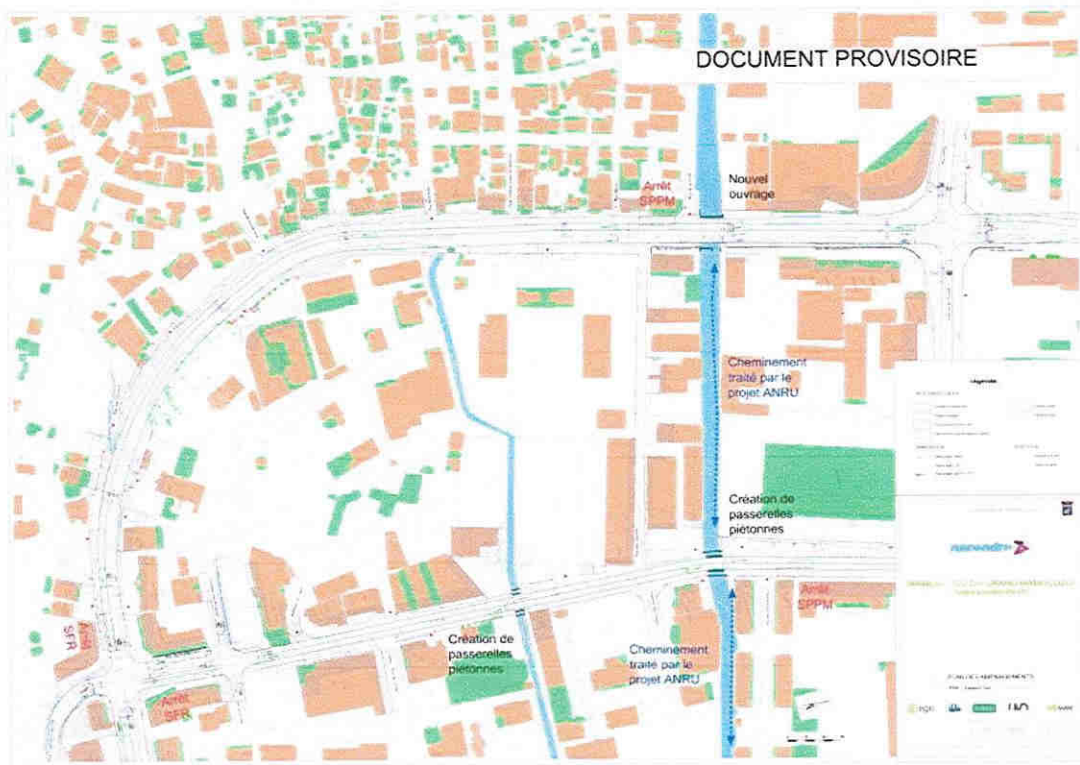
Coupe de principe transmis le 3.12.2018, précisant la faisabilité technique d'une double voie rue de l'archipel.





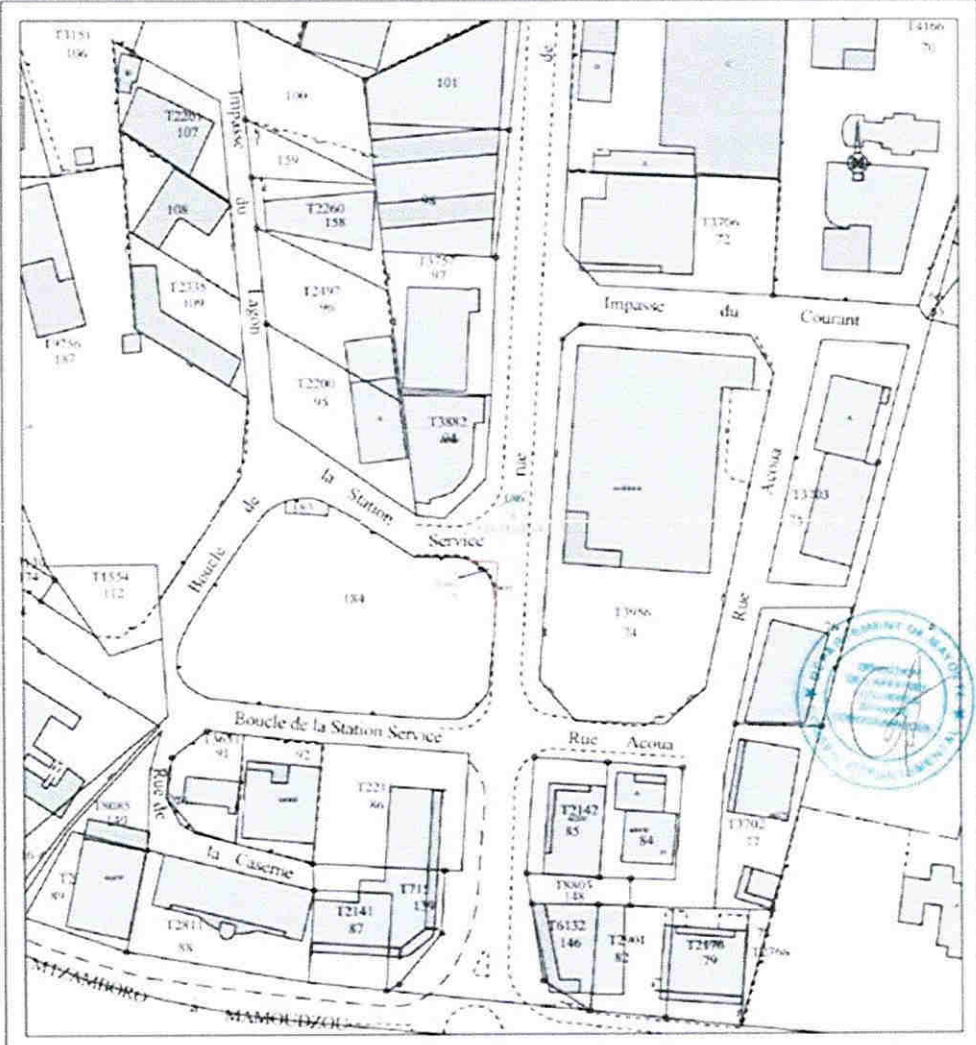
Implantation de la projection de la coupe sur la rue de l'archipel transmis à NDERE

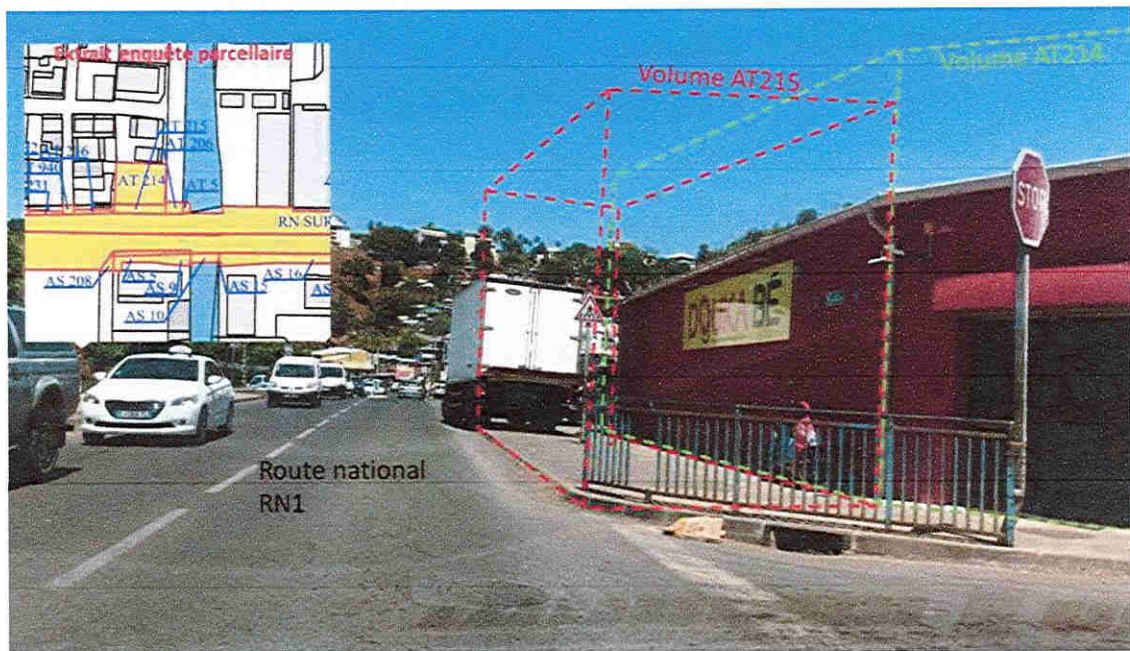
Le tracé en orange , représente une largeur de 15,85m

ANNEXE 3



Ce plan indique 43 places de parking sur la rue de l'archipel, de SODIFRAM KAWENI à HYPERDISCOUNT.

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Commune : 976611 Mamoudzou Numéro d'ordre du document d'arpentage Document vérifié et numéroté le A Par Section : AS Feuilles : 01 Qualité du plan : P4 Echelle d'origine : 1/1000 Echelle d'édition : 1/1000 Date de l'édition : 06/12/2014 | <p>MODIFICATION DU PARCELLAIRE CADASTRAL</p> <p>D'APRES UN EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL (DGFP)</p> <p>CERTIFICATION (Art. 25 du décret n° 56 471 du 30 avril 1955)</p> <p>Le présent document, certifié par les propriétaires soussignés (3) à 666 666 (1)</p> <p>A - <i>D'après les indications qu'ils ont fournies au bureau :</i></p> <p>B - <i>En conformité d'un partage effectué sur le terrain :</i></p> <p>C - <i>D'après un plan d'arpentage ou de bornage, dont copie ci-jointe, dressé le 26/07/15... par M. SAS, Charif... géomètre à Mayotte</i></p> <p>Les propriétaires déclarent avoir pris connaissance des informations portées au dos de la chemise 6463.</p> <p>A. Mamoudzou... le 17/08/15</p> | Cachet du rédacteur du document Document dressé par SAS Charif à MAMOUZZOU  Signature  |
| 1- Ne pas inscrire sur le terrain ni apposer de bornes si l'opération est de nature cadastrale, sans en avoir obtenu l'autorisation préalable par écrit du service de l'arpentage. 2- Toute inscription ou opération de bornage, de bornage ou de bornage, doit être précédée de la vérification et de la mesure de terrain. 3- Toute inscription ou opération de bornage, de bornage ou de bornage, doit être précédée de la vérification et de la mesure de terrain. | | |
|  | | |





La P'tite Rousselette

Prochainement demain pour lire la suite du grand chantier Caribus. Dans le premier volet le spécialiste raconte que les grands ponts vont disparaître au profit de feux rouges. Alors le chapeau ! On a déjà testé les feux et on a eu le résultat... Bref, retour vers le futur et crises de nerfs assurées si on retient des feux partout. D'abord faudra qu'ils fonctionnent et que le premier poste contienne les feux pas en passant. On a déjà vu ça... Ensuite faudra aussi qu'ils marchent tout le temps et ça coûte cher ! Pas de pognon pas d'entretien, donc plus de feux... On l'a déjà vu aussi. Ensuite il vous dit pas le boudet avec ceux qui vont griller les feux, ne pas ilémarce avec etc... et moi qui croyais naïvement que les grands ponts étaient l'idéal pour fluidifier la circulation. En tous cas les feux, j'attends de voir, ça risque d'être marquant.

Justice

Hamada Binali ex maire de Sada à la barre

P.4

DERNIERE COTATION
Euro-dollar

1,13

CAC 40 : + 0,52 %

Les Nouvelles
de Mayotte
Quotidien d'informations générales

Jeu 29 août 2019

N° 3286

Petite-Terre

Le problème des chiens errants

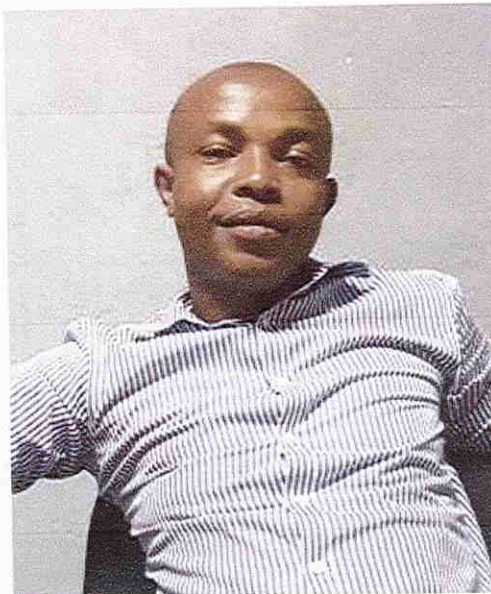
P. 7

Projet Caribus :

Mohamed Hamissi: « L'offre de transports doit être adaptée aux besoins de la population »

Cela fait à peine 5 jours que les élèves mahorais ont repris le chemin de l'école. Et cela se voit sur le réseau routier avec des embouteillages de plus en plus longs et pénibles dans la commune de Mamoudzou et même aux entrées sud et nord dans les communes de Koungou et Dombeni. Les Mahorais passent de plus en plus de temps coincés dans les voitures, taxis et bus qui les emmènent au travail ou en cours. Une situation pénible que compte alléger la Calednia (Communauté d'agglomération Dombeni-Mamoudzou) dans les années à venir. Pour savoir comment cela se fera et où en est le projet, nous nous sommes entretenus avec Mohamed Hamissi, chef de projets transports et déplacements à la Calednia. L'objectif est d'offrir une alternative à la voiture et pas forcément d'ouvrir de nouvelles routes. Nous publions aujourd'hui la première partie de cette interview.

(suite page 2)



"Les Nouvelles de Mayotte" quotidien diffusé par abonnement sur internet, publié par DM Editions SARL de presse au capital de 304 € B.P. 756 Kaweni, 97600 Mamoudzou. Tél: 0539 68 65 65 E-mail: nouvdemav@wanadoo.fr Gérante-Directrice de publication: Martine Hermann-Rodriguez an. Chef: Denis Hamman. Dépôt légal: Octobre 2004 RCS: 11798/2004 N° SIRET: 05439498800019 APE 221C N° CPPAP: 0122Y92585 Reproduction interdite © Les Nouvelles de Mayotte

Observation n°32

Déposée le 03 Septembre 2019 à 22:53

Par Anonyme

Observation: Bonjour à tous

Cette bon projet, mais actuellement il y a déjà un magasin Douka Be sur AT 214, et qui embaucher 14 des jeunes de Kaweni, et réduit le chômage, et qu'on reçoit plus 1000 clients, c'est-à-dire nos clients sont contents de ce magasin à côté et qu'ils se sentent en sécurité.

Je vous prie de bien penser aux jeunes de Kaweni qui vient d'être embauché, et pour les habitants. Cordialement ,

Observation n°33

Déposée le 04 Septembre 2019 à 14:58

Par Daoud Anrichidine

10 rue dallage, Kaweni

97600 Mamoudzou

Observation:

Bonjour le projet de mettre en place une ligne de bus entre la commune de MAMOUDZOU et Dembeni sait un bon projet qui va réduire un peu l'embouteillage et cette projet est piloté par la cadema...sur l'emplacement qu'il va y avoir l'arrêt de bus à kaweni (ref AT214 ET at 215),y as déjà un magasin de douka bé et cette magasin emploie des jeunes de kaweni et si vous comptez mettre l'arrêt de bus sur cette ref AT214 ET at 215),il va y avoir de chômage pour les jeunes issue de kaweni et vous monsieur le président de la cadema votre mission prioritaire sait de réduire le taux de chômage dans votre agglomération en fessant disparaître le magasin qui vient tous juste d'ouvrir qui a embauché des jeunes issue de kaweni

Observation n°34

Déposée le 04 Septembre 2019 à 15:07

Par Boina Said

46 rue mavadzani kaweni

97600 Mamoudzou

Observation:

Le projet de caribus est très bon pour le développement de Mayotte, sa permettrai de faire diminuer la circulation sur le sur le cher lieu.

Par contre je vien d'apprendre que la mise en place du projet risque de faire détruire le douka be de kaweni ou je suis actuellement employer. Il serai vraiment dommage si jamais le magasin venait a être raser ,pour ma part je risquerai d'être au chômage. Mais il ya pas que sa, le magasin est un reel bien pour la ville, les clients sont plutot satisfaits, on reçoit par jour en moyenne 900 client, les gens commence a s'habituer

La mise en place du projet serai magnifique mais si il serait possible de revoir la place AT215

Observation n°35

Déposée le 04 Septembre 2019 à 19:04

Par Boina Said

46 rue mavadzani kaweni
97600 Mamoudzou

Observation:

Le projet de caribus est très bon pour le développement de Mayotte, sa permettra de faire diminuer la circulation sur le sur le cher lieu.

Par contre je vien d'apprendre que la mise en place du projet risque de faire détruire le douka be de kaweni ou je suis actuellement employer. Il serai vraiment dommage si jamais le magasin venait a être raser ,pour ma part je risquerai d'être au chômage. Mais il ya pas que sa, le magasin est un reel bien pour la ville, les clients sont plutot satisfaits, on reçoit par jour en moyenne 900 client, les gens commence a s'habituer

La mise en place du projet serai magnifique mais si il serait possible de revoir la place AT215

Observation n°36

Déposée le 05 Septembre 2019 à 09:17

Par Anonyme

Observation:

En l'état actuelle de la circulation dans l'île ce projet se permettra pas d'amélioré la situation, au contraire les choses vont s'empirée. Je pense que la solution est vers la mer, de lloni à Mamoudzou et de Longoni à Mamoudzou avec un système de Barge.

Bien cordialement.

Observation n°37

Déposée le 05 Septembre 2019 à 13:08

Par BOURGAIN Stéphane
BP 200 KAWENI
97600 MAMOUDZOU

Observation:

Dans l'étude au sujet du stationnement il n'est fait mention que de la situation à Mamoudzou. Qu'en est-il de Kawéni ? Est-ce qu'il sera mis en place des zones bleu ou des horodateurs, dans ce cas où seront mise les voitures des 5000 employés y travaillant.

La zones de Kawéni étant un zone d'activité économique est-il prévu des zones de parking pour les livraisons ou les enlèvements de marchandises ?

Même avec une réduction du nombre de voiture au bénéfice des bus, il restera un besoin important de place de parking pour les clients ou les fournisseurs de la zone.

Observation n°38

Déposée le 05 Septembre 2019 à 14:26

Par Bouchard Jean marie
7 immeuble archipel
97600 Mamoudzou

Observation:

Nous nous inquiétons beaucoup pour la nuisance des travaux et le passage à sens unique de l'avenue Martin

Luther King en ce qui concerne les commerces situés sur le trajet. De la même façon le projet préempte les places de parking des clients, déjà rares. Quelles mesures compensatoires comptez-vous mettre en place pour pallier à cela ?

Observation n°39

Déposée le 06 Septembre 2019 à 07:39

Par MLANAO Nassroudine
BP 70 ZI Kaweni
97600 Mamoudzou

Observation: BP 70
ZI Kaweni
97600 MAMOUDZOU

A l'attention de Monsieur Abdou AYOUBA et Madame
Raanfati MIRADJI, Commissaires enquêteurs publiques
CADEMA

Boulevard Halidi SELEMANI PB 01
97600 MAMOUDZOU

Mamoudzou, le 6 Septembre 2019.

Copie :

M. Le PREFET de MAYOTTE. M. Le président de la CADEMA

M. Monsieur le Maire de Mamoudzou

Objet : consultation publique unique, projet de transport en commun « CARIBUS », CADEMA MAYOTTE

Monsieur l'enquêteur,

Par la présente, je souhaiterais vous faire part de mes observations concernant l'enquête publique portant sur la validation unique de la déclaration d'utilité publique du projet CARIBUS.

Nous vous écrivons en notre qualité de représentant du Groupe SODIFRAM, propriétaire et exploitante des parcelles cadastrées AS184 ,AS186(BATIMENT STATION KAWENI) ; AS 74 (BATIMENT SODIFRAM KAWENI) AS29(BATIMENT HYPERDISCOUNT) ; AP105 AP106 AP20 (BATIMENTS MUSADA) AP12 AP13 (BATIMENT TRANSFRIGO) AP21 AP22 (BATIMENTS ALIMA-ENTREPOTS SODIFRAM) AX 08 AX07 AX609(BATIMENT SCI GERO – INTERSPORT KAWENI) AX172(SCI NOOR – Sodifram KAWENI) BC497 BC477 BC 508 BC500 .

Nos enseignes HYPERDISCOUNT, INTERSPORT, SODIFRAM SUPERMARCHE KAWENI, SODICASH KAWENI, Point chaud KAWENI (ex goodys), et plus généralement toutes les enseignes du Groupe SODIFRAM, sont fortement impactées par le projet précisé tel qu'il est envisagé.

D'après les documents en notre possession, le projet est en phase de consultation des entreprises de travaux alors même que la DUP n'est pas validée.

Sans justification, la CADEMA affirme que le projet apportera une meilleure circulabilité, commercialité et un « plus haut niveau de l'emploi ». Nous craignons plutôt l'effet inverse

Les documents qui ont été mis à notre disposition à l'occasion de l'enquête publique sont partiels. Le projet Caribus dans sa version actuelle aura pourtant des conséquences néfastes sur les activités économiques de la rue de l'Archipel. Les incidences de ce projet n'ayant visiblement pas été étudiées et analysées dans leur globalité.

Les éléments mis à la disposition du public sont très orientés, uniquement en faveur du projet et de sa réalisation sans en mesurer les conséquences économiques et sociales.

D'une part la CADEMA et le groupement NARENDRE ont fait des choix très engageant en posant les problèmes enduits mais sans se donner le temps des actions nécessaires et préalables pour surmonter les difficultés. A ce stade, les actions de déclassement, de budgétisation et d'études techniques n'ont pas été conduites.

D'autre part, les résumés des rencontres et consultations qui ont pu avoir lieu entre la CADEMA et les représentants des sociétés situés rue de l'archipel sont succincts. Ils n'abordent pas les problématiques soulevés mais avancent l'engagement d'une démarche de résolution alors même qu'aucune proposition n'a jamais été formulée par la collectivité publique porteuse du projet. A ce sujet, aucune de nos remarques n'a été prise en compte.

Par le présent courrier nous souhaitons relever certains points préoccupants pour notre Groupe.

1- IMPACT SUR LA CIRCULATION

1.1 - Le projet retient la réalisation d'un sens unique de circulation sur la rue l'archipel (rue martin LUTER KING).

Ce passage en sens unique repose sur l'annonce d'une volonté de la CADEMA de réaliser des trottoirs « larges et confortables ». Tels qu'envisagés, ces trottoirs seront surdimensionnés car bien au-dessus des normes d'urbanisation classiques (trottoirs de 4m à 6m de large), soit des trottoirs adaptés aux nécessités propres aux grandes métropoles (Paris, Lyon, Marseille...) en rue commerciale de centre-ville ou de nombreux touristes, bar, restaurants sont présents. A titre de référence, vous trouverez ci-joint l'annexe 1 portant sur les bonnes pratiques décrites par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

C'est la réalisation de ce type de trottoirs qui conduit à la suppression d'une voie VL.

Or, la circulation sur cette rue a toujours été organisée en double sens, rendant possibles les investissements des acteurs économiques.

Cette rue, comme chacun le sait, à vocation commerciale dans sa première partie, dessert une zone industrielle sur la seconde partie. Il s'agit de la seule réelle zone commerciale et industrielle de l'île dans laquelle siègent plus de 20% des sociétés.

Le projet poursuivi remet totalement en cause la pérennité des commerces et des industries qui s'y trouvent.

En l'état, l'exécution du projet se traduira mécaniquement par la perte à minima de la moitié des flux de clients impliquant une baisse de l'activité des deux « locomotives » commerciales de la zone dont nous sommes propriétaires et lesquelles représentent plus de 50% de nos surfaces de vente. Cette situation aura pour conséquence directe, la remise en cause le du modèle économique du site mais aussi de l'ensemble du groupe SODIFRAM.

Il est évident qu'une telle dégradation des conditions économiques et d'exploitation de nos magasins aura des répercussions néfastes sur l'emploi.

Pire encore, la perte de vitesse de nos enseignes engendrant une baisse importante de la fréquentation de la rue, aura inexorablement des répercussions sur les autres sociétés du secteur.

En effet, les commerces se trouvant en périphérie de nos enseignes fonctionnent aujourd'hui principalement par absorption des chalands venant faire leurs courses dans nos enseignes.

Pourtant, des solutions existent telles que l'aménagement de trottoirs de 1,80m assortis d'une bande végétale de 1 mètre qui permettraient, tout en offrant aux piétons des conditions de circulation optimales, le maintien du double sens de circulation. Cette solution n'impacterait non seulement pas les activités commerciales et

industrielles de façon négative mais préserverait également la propriété des sociétés concernées augmentant ainsi leur attractivité.

Nous vous transmettons une coupe et implantation des tracés faisables techniquement sur la rue de l'archipel (ANNEXE 2 : coupe et implantation faisable) qui démontrent la possibilité d'aménager de manière RAISONNÉE cette rue sans mettre à mal 30% l'économie (tome 5) et l'emploi des 5000 salariés qui travaillent (tome 5) dans cette zone.

En outre, la figure de la page 22 du TOME 3 partie 6 du dossier de DUP fait apparaître clairement la faisabilité technique de la solution à double sens VL et voie BHNS, « version L » écarté par la CADEMA sans aucune justification ou sans y faire références dans les autres tomes.

Ainsi le choix de la version XL retenue par la CADEMA est en total contradiction avec les études d'impacts mais également en non-conformité avec le PADD et le NPRU confirmant que MAMOUDZOU doit « rester un pôle économique majeur » et plus particulièrement « que la zone de KAWENI reste un pôle économique fort » (extrait PADD 2011).

Figure commentée extraite : TOME 3 partie 6 page 654

1.2- Le projet prévoit la suppression de la quasi-totalité des places de parking de la rue.

Le projet repose sur la volonté manifeste et lourde de conséquences de supprimer totalement les 263 places de la rue de l'archipel pour les remplacer par 43 places sur leurs projets graphiques. Ces documents contenant cette décision préjudiciable à l'ensemble des entreprises de cette zone ne sont pas joints à la déclaration d'utilité publique alors même que ces documents existent (annexé au présent en annexe 3).

Le projet prévoit aussi la suppression des parkings construits devant le magasin HYPERDISCOUNT portant de 49 à 15 le nombre de places directes alors que le site n'est pas destiné à du commerce de proximité.

Il est aisé de constater que l'ensemble des choix est établi sur la base d'une étude inexistante (celle de Plan de Déplacement Communale).

La « Nécessité de mettre en place des poches de stationnement », clairement annoncée dans le projet n'est suivie d'aucune solution réelle.

On constate qu'il y a une volonté manifeste d'opacité. Et ce manque de transparence peut nuire à l'appréciation par le public du projet.

En effet, il apparaît que le schéma en page 46 du tome 3 que seules les coupes montrant des places de parking sont présentées alors que celles-ci ne représentent qu'une fraction minime de la rue.

La suppression de ces places de parking a des conséquences préoccupantes pour chacun de nos sites :

- Concernant l'hypermarché HYPERDISCOUNT,

Une étude a été réalisée afin de mesurer les incidences de ces pertes de places de parking sur les performances de notre magasin. A ce titre, le bureau D'étude UNIVERS DURABLE, membre du groupement

NARENDERE a été missionné pour envisager plusieurs scénarios permettant de compenser la perte des places de parking.

La première phase de diagnostic met en avant que « 65% des clients proviennent du nord de MAMOUDZOU depuis l'ouverture du centre commercial baobab », alors que le sens défini par le projet CARIBUS est descendant vers le sud. Ainsi les travailleurs rentrant chez eux devront faire le tour de KAWENI en quittant le travail pour pouvoir aller faire leurs courses dans ce magasin.

Cela aura pour effet, soit un changement des habitudes de consommations de nos clients au détriment du fonctionnement de ce site soit à une amplification des bouchons aux heures de pointes par cet « aller-retour » forcé sur la RN, alors que jusqu'à présent ils utilisent la rue de l'archipel dans le sens SUD-NORD.

Cette étude conclue sur le fait que seul un investissement de plusieurs millions d'euros pour la réalisation d'un parking silo, permettra d'envisager un nombre équivalent de places de parking. Alors que la société vient d'investir plusieurs millions d'euros pour moderniser ses installations.

Ainsi la société SODISCOUNT serait contrainte en sus des pertes de chiffre d'affaire impliqué par le sens unique du projet Caribus, de réaliser un nouvel investissement de l'ordre de 4,5 millions d'euros, sans que cela n'ait de retombées économiques positives sur le magasin.

Une dilution de son chiffre d'affaire par baisse de la fréquentation et du panier moyen est même à craindre.

D'autres parts, l'étude souligne le fait que l'étude INGEROP du Caribus met en avant la localisation d'un des points majeurs de flux de véhicules dans la zone, aux heures de pointes autour de l'hypermarché.

Ainsi on s'aperçoit que des flux respectifs de 225 / 209 véhicules et 177/ 262 véhicules sont absorbés par le magasin sur les créneaux de pointes (matin et soir) soit prêt d'un tiers des effectifs de la route nationale sur ces mêmes créneaux.

Ainsi dans les conclusions de cette première phase, le bureau d'étude UNIVERS DURABLE passe en revue « plusieurs scénarios d'aménagement et leurs variantes afin de pallier aux désordres qui nuisent au stationnement des usagers. La mise en place du Caribus apportera un service de TC mais ne règlera pas les problèmes de stationnement. Les scénarios proposés restent dans l'emprise de la parcelle ou nécessite des ajustements au niveau des interfaces avec le projet Caribus ».

Les solutions à la problématique de parking mises en évidence par l'étude sur cette zone pourtant connue des équipes

NARENNDERE, ne sont pas abordées dans le panel de solutions proposées dans les documents de la DUP.

La CADEMA réduit cette partie de la zone d'activité à « secteur à caractère commercial, (où) du stationnement formel et informel est présent sur le bord de la chaussée et sur les accotements ».

Cette position minimisatrice permet le soutien de son projet d'élargissement de la plateforme et l'insertion de la voie TCSP par la suppression de stationnement. Le projet prévoit de restaurer le maximum de stationnement possible dans tous les espaces disponibles en créant des poches de stationnement.

La CADEMA relègue cette problématique majeure au point de vue économique et social, avec des éléments incertains, ne donnant aucune visibilité concrète (Plan de Déplacement Communal toujours inexistant, PRU de Kaweni). Aucune solution immédiate connue des acteurs telle que la création de parking silo en partenariat public-privé, l'acquisition de parcelles disponibles ou même la prévision d'expropriation dans le cadre du présent dossier de DUP n'est envisagée. LA CADEMA se soustrait ainsi à la conformité vis-à-vis des documents directeurs tels que le PADD.

Ainsi, nous comprenons que plus de 80 % des places de places réservées au stationnement qui se trouvent entre les magasins HYPERDISCOUNT et SODIFRAM KAWENI seraient tout simplement supprimées ; sachant que notre surface HYPERDISCOUNT est particulièrement défavorisée dans la mesure où 30 % des places qui subiraient ce sort se trouvent à proximité immédiate du site d'HYPERDISCOUNT.

Le modèle économique de cet hypermarché portant sur les courses hebdomadaires et non sur du commerce de

proximité, est donc sans conteste menacé. Les conséquences probables des aménagements actuels prévus par la CADEMA sur le site de Hyperdiscount pourraient aller tout simplement vers une fermeture pour raison économique mettant à mal près de 100 emplois directs et plusieurs centaines indirects.

- Concernant le site SODIFRAM KAWENI :

Le projet de la CADEMA prévoit la suppression des places de parking avec l'enfermement de 10 places de parking (situées le long de la rue de l'archipel) sur l'enceinte de notre parcelle. Ces places seront remplacées par des trottoirs sans que le projet ne prévoit de solution de rétablissement même éloignée.

Celles-ci deviendront donc totalement inutilisables, ce qui diminuera d'un tiers le total de places de parking disponibles pour nos clients et notre personnel.

Ces modifications auront indéniablement des effets néfastes directs sur le développement de ce site. L'équilibre socioéconomique de ce point de vente sera ébranlé.

1.3- Le projet annonce un allègement des trafics poids lourds

La mise en place d'un sens unique de circulation entre le rond-point El KAROUK (carrefour SFR) et celui de la ZI Nel entrainera dans le sens sud nord une saturation supplémentaire de la route nationale. L'ensemble des poids lourds et porte containers se répartissent actuellement entre la route de l'Archipel et la nationale.

Dans le projet, en fonction de leur lieu de destination, les chauffeurs seront dans l'obligation de réaliser un retour jusqu'au carrefour

El Farouk pour ensuite remonter en direction du Nord.

Nous estimons que cette contrainte supplémentaire engendrera une perte de productivité de l'ordre de 20% de temps de travail, ce qui aura une incidence certaine sur l'augmentation des tarifs de livraison sur MAMOUDZOU avec une nécessaire répercussion de cette surcharge sur les clients finaux.

1.4- La nécessité de mise en place de voies transversales.

Le Projet de la CADEMA reconnaît la nécessité de mettre en place des voies transversales pour compenser la suppression du double sens. Cependant, elle précise ne pas développer ce dispositif sans en préciser la raison. Cette décision accentue nos inquiétudes car elle relève du manque d'intérêt des acteurs du projet sur les questions de développement économique et social.

2- IMPACT DU L'ECONOMIE

2.1- Le projet du CARIBUS semble privilégier et orienter la clientèle volontairement vers les sites commerciaux de notre concurrent.

La CADEMA participe ainsi au renforcement des activités des enseignes du groupe REUNIONNAIS VINDEMIA à travers :

- La création d'un parking relais de 220 places « en connexion commercial » avec le centre commercial (JUMBO SCORE) pour créer un « accord gagnant » (page 41-43 tome 3 parties 3),

- L'AUTORISATION PAR LA COMMUNE DE MAMOUDZOU d'un commerce sous enseigne DOUKA BE, sur un emplacement pourtant indiqué comme nécessaire au projet Caribus (page 18 tome 6 – parcelles N°AT215 et AT 214) -, dont les photos sont annexées au présent selon l'annexe 5. Ce magasin a pourtant ouvert ce mois d'AOUT 2019.

- L'interdiction de transporter des marchandises dans les bus, entrainant l'obligation pour les usagers des commerces de prendre leurs véhicules pour faire leurs courses hebdomadaires,

- Interdiction aux personnes sortant de Mamoudzou de passer par la rue de l'archipel pour faire leurs courses en quittant leur travail, pour rentrer chez eux au nord. Ces personnes n'auront d'autre choix que de se garer sur le

Il en est de même pour l'entrepôt de production, de transformation et de stockage de produits frais du groupe SODIFRAM qui totalise 60 emplois. Ces emplois seront indéniablement mis à mal par les pertes de temps qui pèseront sur son compte d'exploitation.

D'autre part la baisse d'activité de nos points de vente annoncés ci-haut impactera indéniablement celle de nos dépôts et de nos emplois en général.

Aussi, les conséquences directes seront une phase de licenciement et une augmentation des coûts d'approche marchandise.

- Le centre commercial Baobab,

Le plan reproduit ci-dessous en page 635, tome 3 partie 6, étudie totalement la seconde sortie du centre commercial, actée au permis de construire ainsi que les échanges entre CADEMA, le groupement NARENDERE et nous même durant la phase d'ouverture.

L'étude socioéconomique écarte elle aussi, ce site pour tant majeur, le 3ème hypermarché de l'île et le 2ème centre commercial de l'île.

Conclusion :

L'aménagement de la ZI Kaweni a longtemps été ignoré par les pouvoirs publics car cette zone a été qualifiée depuis plus de 30 ans de « foncier privé » ne méritant pas l'investissement public.

Cette zone est devenue aujourd'hui le poumon économique de l'île grâce au dynamisme des sociétés qui la compose. Il est donc primordial de mener des études approfondies, une concertation transparente des acteurs économiques et un accompagnement des mutations pour préserver l'équilibre socioéconomique de Mayotte.

Avec l'approche brutale que prévoit le projet CARIBUS, l'économie de Mayotte sera mise à mal alors même que le PLAN DE CONVERGENCE du gouvernement pour Mayotte veut s'appuyer sur le tissu économique existant pour développer le département. Ce plan de convergence dans lequel le gouvernement injecte 1.6 milliards d'euros pour développer les infrastructures et l'économie serait compromis dans le cadre de ce projet. Dans ses déclarations publiques, la ministre de l'outre-mer précise avoir besoin du monde économique et du tissu économique existant pour le développement de Mayotte.

Le projet Caribus détruit des emplois et casse l'économie existante tout en décourageant les investisseurs de l'île.

Le groupe SODIFRAM est le premier employeur privé de Mayotte. Il compte dans ces enseignes et entrepôts plus de 700 salariés (plus d'une quarantaine de sites). En marge de ce groupe, les actionnaires ont investi dans d'autres sociétés (Musada et SEMM) qui totalisent plus de 30 salariés. Preuve s'il en fallait que nos investisseurs s'emploient au quotidien pour le développement socioéconomique de l'île. Notre avenir devient incertain avec ce projet.

Par conséquent, par la présente nous vous demandons de bien vouloir prendre en compte nos remarques dans votre rapport et afin que ce projet Caribus puisse servir l'intérêt général de Mayotte et d'éviter de mettre en danger son équilibre socioéconomique.

Monsieur Nassrouline
MLANAO Directeur
d'Exploitation
Groupe SODIFRAM

ANNEXE 1

ANNEXE 2 Proposition d'aménagements en double voie proposé par Sodifram à NARENDERE
Coupe de principe transmis le 3.12.2018, précisant la faisabilité technique d'une double voie rue de l'archipel. Implantation de la projection de la coupe sur la rue de l'archipel transmis à NDERE

Le tracé en orange , représente une largeur de 15,85m

ANNEXE 3

Ce plan indique 43 places de parking sur la rue de l'archipel, de SODIFRAM KAWENI à HYPERDISCOUNT.?

ANNEXE 4 ?

ANNEXE 5 ?

ANNEXE 7 ?

Extrait de l'avp CARIBUS zone cc baobab transmis le 13.12.2017

1 document joint.

(suite de la page Une)

LNDM : Cela fait un peu plus de deux ans que vous avez lancé le projet Caribus avec l'intention de mettre en place un réseau de transport en commun. Sur le terrain, on ne voit encore rien, où en est le projet ?

Mohamed Hamissi : Nous sommes actuellement en phase d'enquête publique. Les gens peuvent consulter les documents sur Internet (<http://www.registre-dematerialise.fr/1466>)

Jusqu'au 6 septembre on se rendra à la mairie de Dombéa, à la mairie annexe de Passamantse, à la maison de projet de Kaweni et au siège de la Cadema à Mamoudzou. Les gens peuvent laisser leur avis pour contribuer à ce projet.

LNDM : Quels objectifs vous êtes-vous fixés avec ce projet Caribus ?

MH : Le premier objectif est de garantir le droit au transport pour tous et partout. Les gens veulent aller d'un point A à un point B et rapidement. Aujourd'hui, les gens raisonnent en temps, pas en kilométrage. Par conséquent, l'offre de transports doit être adaptée aux besoins de la population. Aujourd'hui il existe les taxis et les voitures individuelles. La voiture, c'est synonyme de confort. Vous êtes seuls dans votre véhicule, vous allez où vous voulez, quand vous voulez. Seul un jour d'hui, ça sature, on ne rend plus à certains moments, les gens passent une heure ou plus dans les



embouteillages en arrivant à Mamoudzou. Les transports aujourd'hui doivent être confortables et performants. Il faut aussi qu'ils soient financièrement accessibles pour les usagers et supportables pour les finances des collectivités.

LNDM : Actuellement, les embouteillages empoisonnent la vie des Mahorais. Avez-vous analysé la situation et est-ce que c'est cela qui vous a conduit à ce projet de bus ?

Mohamed Hamissi : Le réseau routier de Mayotte structurent dimensionne dans les années 80 avec un trafic faible n'est plus adapté en matière de structure et de géométrie au trafic actuel croissant dans une grande partie de son linéaire. En fait, presque tous, les embouteillages naissent

d'une inadéquation entre l'offre et la demande. L'offre, c'est la capacité de la route qui rencontre la demande, c'est-à-dire les déplacements que les usagers veulent effectuer à un moment et un endroit précis. A Mayotte, on observe deux grandes catégories d'embouteillages sur l'axe RN1/RN2 du Grand Mamoudzou qui est à bout de sa capacité : les récurrents qui se produisent matin et soir pour aller au travail et rentrer chez soi et ceux qui naissent d'un accident ou d'interventions sur cet axe. Le comportement des automobilistes est aussi une des causes de la formation des embouteillages. Citons par exemple les droits inégaux, le non-respect de priorités, le mauvais état des routes, les conflits d'usage entre piétons, voitures, motos... L'un des premiers axes d'intervention pour réduire les embouteillages devrait

être porter sur l'éducation, la formation et la sensibilisation des citoyens pour une meilleure utilisation de notre réseau routier puisque il n'est pas envisagé de nouvelles routes de grandes capacités avant une quinzaine d'années.

LNDM : Peut-on donc craindre une saturation totale de notre réseau routier ?

MH : La demande de déplacements ne cesse de croître de manière importante. Environ 41 000 véhicules motorisés sont en circulation sur l'île alors que le réseau routier n'augmente pas. Chaque jour, près de 14 000 personnes utilisent principalement leur voiture pour se rendre au travail, soit 40 % des déplacements domicile-travail. Au cœur de

(suite page 3)

Jeu. 29 août
Ste Sabine
Haute mer: 03h09 (3,0)
15h29 (3,5)
Basse mer: 09h14 (0,6)
21h49 (0,4)

| Mouvements aériens jeudi 29 août 2019 | | | | | | | |
|---------------------------------------|-------|--------------------|------|---------|-------|-----------------|------|
| ARRIVÉES | | | | DÉPARTS | | | |
| HTL | VL | PROVENANCE | TYPE | HTL | VL | DÉSTINATION | TYPE |
| 0716 | UJ979 | PAPEE COM | 0750 | 0816 | UJ279 | MOZON | 0750 |
| 0848 | Y2001 | ANJOUAN | 0720 | 0858 | Z2000 | SEIGNOHY SE | 0750 |
| 1000 | Y2001 | ANJOUAN | 0720 | 1018 | Y2001 | ANJOUAN | 0750 |
| 1410 | Z2001 | SEIGNOHY SE | 0770 | 1448 | Z2004 | MOZON | 0770 |
| 1635 | UJ274 | MOZON | 0750 | 1648 | Y2001 | ANJOUAN / MOZON | 0750 |
| 1640 | 09700 | TANANARIVE / MOZON | 0750 | 1650 | Z2000 | MOZON | 0770 |
| 1655 | UJ279 | MOZON | 0750 | 1658 | 09700 | TANANARIVE | 0750 |
| 1658 | Z2001 | MOZON | 0770 | 1658 | UJ277 | MOZON COM | 0750 |
| 1820 | Z2000 | MOZON | 0770 | | | | |

(suite de la page 2)

Mamoudzou, certains tronçons de la RN1 et de la RN2 absorbent quotidiennement près 20 000 véhicules, ce qui représente plus de 2 000 véhicules aux heures de pointe, dépassant de fait la capacité de la voie. Ce système est supérieur à certains tronçons autoroutiers de Métropole. Donc la politique de « tout voiture » nous a conduits dans l'impasse. Il faut agir. Mais il y a aussi la concentration des points-pas générateurs de flux terrestres de marchandises dans la zone de Kaweni. Il y a environ 150 poids lourds par jour et par sens, dont 120 à destination ou en provenance de Kaweni. Il nous faut donc rééquilibrer les modes de déplacements sur l'île pour soutenir une mobilité durable sur l'île. Autrement ça sera le chaos.

LNDM : N'est-ce pas envisage-

ble de construire une route de contournement de Mamoudzou ?



MH : Ce projet est une évidence. Le tracé n'a jamais été défini, on ne connaît pas le périmètre envisagé. Et pour le grand Mamoudzou, il faut se demander quelle est la problématique, quel est l'objectif d'une telle route si elle se réalise ? D'où viennent les gens et où vont-ils quand ils arrivent à Mamoudzou ? Pour l'entrée, si les embouteillages se forment le matin en entrant au travail et le soir en sortant du travail. Au Nord, les embouteillages sont dans les

deux sens à tout moment. Il y a les gens qui travaillent, mais c'est aussi une zone d'activités économiques, donc les gens s'y arrêtent. Les routes sont exigées, il y a les poids lourds qui viennent du port de Longoni. Vous le savez, il y a très peu de gens qui traversent Mamoudzou sans s'y arrêter.

LNDM : Avec ce projet, vous voulez créer une voie réservée aux bus entre Passamainy et les Hauts Vallons. Cela va nécessiter un chantier colossal. Comment allez-vous faire sachant que durant cette période, cela va forcément créer des embouteillages et ralentissements supplémentaires ?

MH : Le début des travaux a été reculé à 2022 voire 2023. Il y aura 3 ans de travaux très lourds sur les RN1 et RN2. Ce sont des axes économiques très importants, mais on n'a pas le choix. Ce sont les seules voies qui permettent de développer les transports en commun à court terme. On va réfléchir pour qu'il y ait des travaux de nuit, mais il y en aura forcément en journée aussi. Tout le monde sera touché, on réfléchira pour limiter les dégâts écono-

miques et financiers.

On part de zéro, on va rééquilibrer le réseau routier qui n'est pas aux normes, on va faire de la reprise de réseaux (eau, électrique, télécommunications), ça va permettre de repenser l'aménagement de Mamoudzou d'abord et de Dombeni à plus long terme. Il y aura une voie piétonne entre Passamainy et le Babab au Sud et entre Ngombani et les Hauts Vallons au Nord. On fera disparaître les ronds-points au profit de feux tricolores. L'objectif, c'est d'inviter les usagers à laisser leurs voitures et prendre le bus. On ne va pas élargir les routes pour qu'il y ait plus de voitures et plus de pollution. Avec le bus, l'objectif est de se déplacer plus rapidement qu'en voiture. Et le réseau de bus sera complètement des voitures. On envisage de mettre en place des parkings-relais où l'automobiliste pourra déposer son véhicule en toute sécurité et partir au travail tranquille.

Le second volet de cette interview de Faïd Souhaili, dans notre édition de demain

Courtoisie
Baignade sous aubrière au coucher du soleil et possibilité de danser, anniversaire, mariage, séminaire, etc.
Observations de mammifères marins.
Soc de sable blanc, baignade.

Confort
Ombrage XXL, 110 m² d'espace de vie, toilettes.

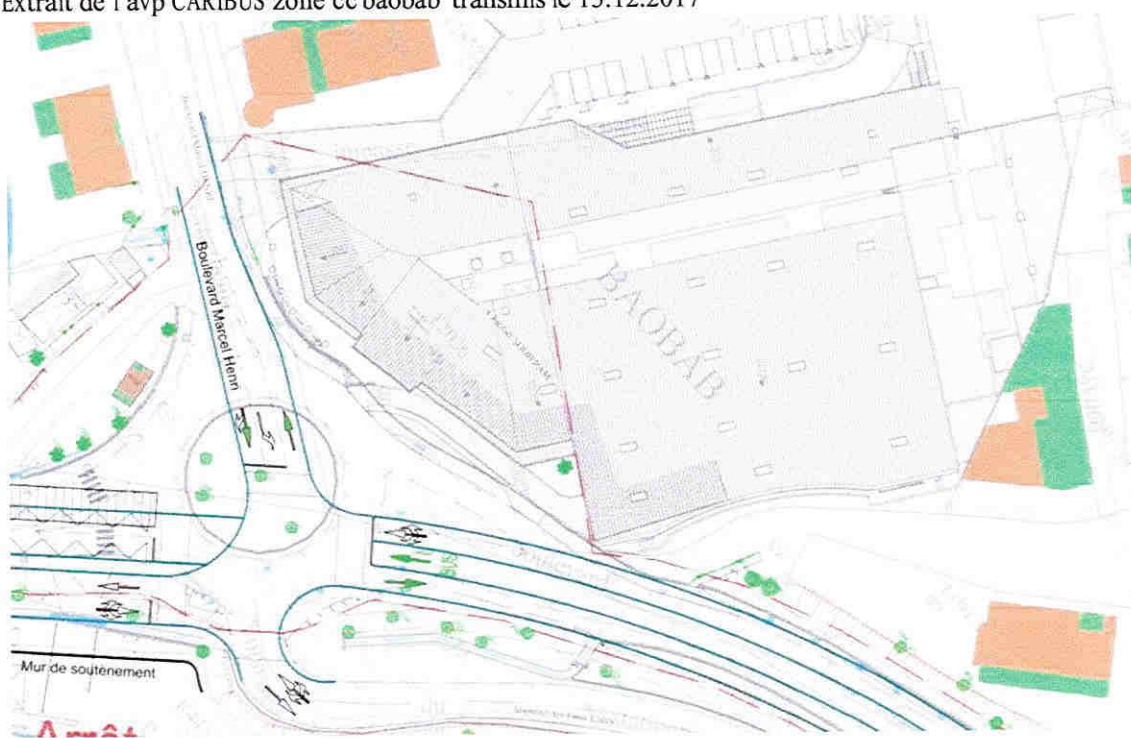
Tout
puissance sono (vous pouvez amener votre propre musique)
venez voir nos photos et vidéos sur facebook : EOLE 1er

Départ de Petite Terre et Grande Terre
Possibilité de privatiser

www.catamayotte.com

0639 27 99 25 EOLE 1

Extrait de l'avp CARIBUS zone cc baobab transmis le 13.12.2017



parking du centre commercial JUMBO pour faire leurs courses (site qui sera « monumentalisé »).

C'est d'ailleurs en évinçant purement et simplement dans son étude socioéconomique (Tome 5) l'hypermarché HYPERDISCOUNT (1er hypermarché de l'île en termes de surface de vente avec environ 3800m²), ainsi le SUPERMARCHE SODIFRAM KAWENI (890m² de vente), la présence sur KAWENI des deux plus grosses entités de bricolage de l'île (DISTRIMAX – Groupe CANANGA et MUSADA - groupe SODIFRAM). Le projet relaye injustement ces sites à des petites et moyennes surfaces.

A travers ces pratiques, le projet Caribus contribuera à mettre en place une situation de monopole en déstabilisant l'équilibre actuel des surfaces commerciales sur l'île entre les trois principaux distributeurs du territoire. Ce fragile équilibre contribue à ce jour à une tenue du marché sans marges excessives.

2.2- Le projet décrit dans la DUP ne semble absolument pas être maîtrisé tant dans son phasage, que dans sa valorisation économique.

En effet, il est clairement indiqué qu'à ce jour il n'existe aucun itinéraire de délestage, permettant des travaux de jour, et que l'ensemble des travaux auront lieu de nuit sur ces zones. Cette affirmation est dénuée de sens et ne tient pas compte des réalités et enjeux d'un tel chantier.

En effet, aucun chantier de cette ampleur ne peut être imaginé sans délestage. A titre d'exemple, comment permettre le passage des PL vers le rond-point de la barge, alors même que la montée « sogea » est inadaptée aux poids lourds ?

Cette incohérence est par ailleurs relevée par M. Mohammed Hamissi, chef de projet transport et déplacement à la CADEMA lors de son interview dans le journal de MAYOTTE du 29.08.2019 (ANNEXE 7), en affirmant que :

« Il y aura 3 ans de travaux très lourds sur les RN1 et RN2. Ce sont des axes économiques très importants, mais on n'a pas le choix. Ce sont les seules voies qui permettent de développer les transports en commun à court terme. On va réfléchir pour qu'il y ait des travaux de nuit, mais il y en aura forcément en journée aussi. Tout le monde sera touché, on réfléchit pour limiter les dégâts économiques et financiers. »

L'absence de maîtrise évidente du projet en dans l'état actuel, montre l'impossibilité pour la CADEMA d'être en capacité de lancer dès à présent des travaux, alors qu'ils réfléchissent encore sur la méthodologie pour en gérer les incidences sur la population et l'économie. Cela se traduit notamment par la mise en avant des études sur les zones simples dans les études présentées et l'absence d'éléments sur les zones complexes. Ceci vraisemblablement dans le but d'obtenir un avis favorable et unique.

2.3- Le projet prévoit une valorisation du foncier clairement inférieure au cours du marché.

Sur la seule zone de Kaweni 171K€ (page 221 TOME 3 partie 3) sont prévus pour 04.2- LIBERATION DES EMPRISES (Hors OP induites, Hors acquisitions) au sens du guide CERTU.

Sur la tranche de la rue de l'archipel, nous pouvons estimer à environ 16 000m² l'emprise mis à profit du projet Caribus. Ces montants au sens du guide CERTU doivent comprendre les éléments suivants

:

« - l'achat du terrain, éventuellement du bâtiment et de son assiette en cas de réutilisation (y compris les diagnostics obligatoires),

- les frais notariés (réglementés),

- les droits et les taxes diverses régis par le code de l'urbanisme et le code général des impôts tels que participations financières à l'aménagement, taxe locale d'équipement (TLE), taxes d'urbanisme..., qui peuvent

être imputées aux collectivités locales (cf. code général des collectivités territoriales, article 1585c),

- les frais éventuels de libération du terrain : frais d'expertise, frais d'acte d'éviction, frais de relogement,
- les frais relatifs à l'éventuel achat de mitoyenneté, prospects, et autres servitude,
- les frais d'avocat ou d'huissier éventuellement nécessaires,
- les frais de généalogiste si le propriétaire d'un terrain est à rechercher,
- les frais de raccordements des concessionnaires. »

Or, ce poste clairement sous-estimé, met en avant une sous-évaluation volontaire des postes et d'important dépassement. A titre de référence, la simple « terrasse de Goodys » a engendré en 2015,

90 000€ de coût construction pour 65m².

Pour mémoire, un m² de foncier dans la zone au tarif marché a une valeur entre 350 et 500€ hors frais de notaire, en fonction de son emplacement commercial.

Ainsi, l'unique emprise de la terrasse en comptant le foncier ponctionné en sus est valorisable à hauteur de 122 000€. A cela s'ajoute 135m² d'emprise utilisés par le projet du Caribus pour réaliser des trottoirs au coût du marché de 67 500 €.

Ce déplacement nécessitant un permis de construire, un coût estimatif supplémentaire de 9 000€ est à prévoir. L'unique restitution de la terrasse de Goodys, coûterait au projet du Caribus : 288 500€, hors frais annexes. Cela sans prévoir, les indemnités d'éviction commerciale sur les deux sites de la SODIFRAM.

Aussi, par ces simples calculs, il est difficile d'imaginer qu'un poste de 174 000€ peut couvrir l'ensemble des incidences du projet sur les propriétaires de la rue de l'archipel.

D'autant que des propositions de l'ordre de 30€/m² semblent selon nos sources avoir été effectuées à l'« amiable » par les représentants du groupement NARENDERE, cela au détriment de la réglementation, qui indique devoir régler les sujets fonciers au montant du marché.

1- Le projet n'indique en rien les dispositions de soutien de l'économie.

Durant les travaux, les modalités et dispositions d'accompagnement économique ne sont pas indiqués dans le projet. Les dispositions de maintien des activités sur les premières années suivant la mise en exploitation du projet Caribus ne sont aucunement précisées.

L'étude des domaines annexée va même jusqu'à indiquer que seules 4 entreprises sur KAWENI peuvent se prévaloir de compensation.

3- IMPACT DIRECT SUR NOS ACTIVITES

3.1- Le projet prévoit la suppression de la terrasse du bâtiment STATION KAWENI.

Il est important de rappeler que le bâtiment STATION KAWENI est en service depuis 2015 avec permis de construire. Son emprise foncière a été ajustée contrairement aux dires Enquête parcellaire. Vous trouverez ci-joint le DA signé par le Conseil départemental de Mayotte en annexe 4.

Dans sa forme actuelle, Le projet CARIBUS remet en cause environ 15 places de parking, ce qui représente plus de 20% du parking du site.

Il est évident que la perte de ces places de parking dégradera la viabilité commerciale des deux magasins du groupe exploités au sein de ce bâtiment, ainsi que le supermarché voisin, qui comporte un lien piétons accessible aux chariots et totalement financé par la SODIFRAM lors de la construction du BÂTIMENT de la SCI STATION.

3.2- Le projet remet en cause la viabilité économique de nos sites

En plus des magasins cités précédemment et pour lesquels le projet de la CADEMA met en difficulté le modèle économique, d'autres sites appartenant au groupe SODIFRAM sont impactés et leur activité en danger compte tenu des dispositifs de ce projet.

- Le magasin SODICASH KAWENI,

L'accès à ce magasin par la gauche en venant du rond-point El Farouk actuellement possible, est supprimé dans le projet de la CADEMA. Cette suppression met en danger le magasin en compliquant considérablement les livraisons (les camions seront obligés de faire demi-tour au niveau du rond-point de la barge avant de revenir sur le côté de la chaussée autorisant la livraison).

En parallèle aux problèmes de livraison se posera des problèmes de fréquentation puisque les clients n'effectueront pas ce trajet pour atteindre notre magasin.

Cet impact est d'autant préoccupant que le magasin SODICASH KAWENI est le point de distribution principal pour les professionnels de la restauration, des métiers de bouche etc...

- Le magasin Intersport KAWENI,

Le projet fait apparaître la suppression d'une partie du foncier.

Or, à ce jour, nous n'avons eu aucun contact de la CADEMA pour consultation ou mesure des incidences sur l'exploitation du site. Le projet semble faire apparaître la suppression d'environ 4 places de parking sur les 8 présentes. Il remet en cause la possibilité pour mes locataires de livrer leurs points de vente. Cela sans intérêt particulier pour le projet Caribus, puis qu'aucun ouvrage ne s'y trouve.

Ces décisions exposent ainsi notre magasin à une perte importante de la fréquentation de l'ordre de 50%. Tout comme le SODICASH KAWENI, ce site est principalement dédié au commerce de gros (pour le matériel et machines de sport, kayaks...). Ses activités nécessitent incontestablement des places de parking et de livraison. Cette perte de fréquentation représente une menace pour une dizaine d'emplois directs.

- L'enseigne MUSADA SARL,

Le projet Caribus remet en cause le fonctionnement même de cet enseigne en mettant en place un sens unique. Ce sens unique, qui diminuera l'accessibilité au site et notamment aux poids lourds pour le chargement des matériaux lourds sur le parc matériel.

Hormis son caractère historique pour la vente de matériaux de construction sur le territoire, la MUSADA représente l'un des plus gros points de vente de matériaux de second œuvre. Le projet CARIBUS le condamne à la disparition en menaçant également les 30 emplois directs.

- La société logistique TRANSFRIGO,

Située elle aussi sur la seconde partie de la rue de l'archipel, elle a comme principaux clients les sociétés SODISCOUNT et SODIFRAM. Son activité de transport et de gestion des flux de marchandises est clairement menacée par

le projet Caribus. Le sens unique prévu dans ce projet implique une perte importante de temps, ainsi qu'une diminution de son activité.

Celle-ci représente aujourd'hui 85 emplois, qui seront pour partie remis en cause.

Observation n°40

Déposée le 06 Septembre 2019 à 08:39

Par ABDALLAH Ansoiriat

Observation: Bonjour,

Nous ne parvenons pas à vous envoyer d'observations par mail à l'adresse communiquée comme étant celle de l'enquête publique :
enquete-publique1460@registre-dematerialise.fr

1 document joint.

Observation n°41

Déposée le 06 Septembre 2019 à 09:00

Par NEL IDA
BP159 -Kaweni-Pointe HAMAHA
97600 MAMOUDZOU

Observation:
PARCELLE PARKING DERRIÈRE JUMBO / BRICOLAGE
1.D'abord le propriétaire n'est pas MAYOTTE CHANNEL GATEWAY sas

Observation n°42

Déposée le 06 Septembre 2019 à 09:52

Par ASSOCIATION POUR LA DEFENSE DES INTERETS ECONOMIQUES DE KAWENI (ADIEK) 852 455 666 00010
BP 369 KAWENI 2219 AV DE L'ARCHIPEL
97600 MAMOUDZOU

Observation:
Monsieur l'enquêteur,

Le dossier malgré son nombre important de pages semble incomplet notamment au sujet des choix quant aux choix des versions sur la zone de KAWENI. Les désagréments seront lourds tant durant les travaux qu'après la mise en service du TCSP.

Le projet retient sans se soucier des conséquences, le passage en sens unique et la suppression de grande partie des places de parking.

La zone KAWENI, poumon économique de MAYOTTE est aujourd'hui mis en danger et les emplois qui en découlent menacés. Il ne s'agit que d'une décision politique visant à démontrer un pseudo dynamisme pour le développement de Mayotte, de l'équipe en place.

Les choix retenus par la CADEMA sur la rue de l'archipel ont été réalisés sans l'avis des occupants de cette zone. Les enjeux liés à la préservation et au développement de l'emploi, sujet pourtant centraux sur notre territoire n'ont

pas été intégrés à la réflexion.

Par la présente nous sollicitons l'enquêteur public ,
afin qu'il impose :

- 1) Extension de l'enquête pour une durée d'un mois durant la quel la CADEMA , devra proposer et acter solutions pour l'ensemble des problèmes notamment :
- 2) la mise en place de la version L proposant un double sens véhicules autres que le TC.
- 3) L'intégration de solution immédiate par la CADEMA des problématiques de stationnement indispensables à 90% des activités de cette zone.
- 4) la mise en place d un réel plan d aide aux occupants de la zone avec des critères tangibles et concrets , ces dispositions devant être applicable à toutes entreprises de la zone de KAWENI qui sera touché directement ou indirectement par le projet CARIBUS
- 4) l'implication réel sous contrôle d'un médiateur, des représentants des activités économiques (MEDEF , ADIEK ,CCI...) dans le projet. Ces représentants pourraient apporter leurs contributions en faisant part de leurs connaissances de ce s secteur et trouver ainsi des solutions satisfaisantes pour tous, notamment durant les travaux.
- 5) la prise en compte dès à présent, de la création d'un maillage entre la route national 1 et la rue MARTIN LUTHERKING(rue de l'archipel).
- 6) la proposition immédiate de solutions de remplacement des activités où l'impact est irrémédiable.

Sans une considération approfondie de ces enjeux, KAWENI est exposé à un risque de désertion économique suivie d'une situation sociale complexe .

à titre d'exemple:

- La seul pharmacie de KAWENI ne disposera plus de plan PMR ou d'arrêt minute
- Les service prestataires de services MULTI AUTO, GROUPAMA, TAHERI, seront privés de leurs clients cibles ou tout simplement en impossibilité d'exploiter.
- Les commerces perdront a minima 50% de leurs clients, car l'enlèvement ou livraisons de marchandises lourdes et encombrantes sera impossible aux heures d'affluence (SIEMAG,ODIM,SODIFRAM KAWENI, MAYOTTE MOTO , MEUBLE 110, BUREAU VALLEY, HYPERDISCOUNT,MIS,MUSADA,SOMACO CENTRALE ...)
- Les industries et sociétés logistiques seront fortement impactées par une perte de temps conséquente qui viendra alourdir le trafic de la rn dans le sens sud nord.

Aussi pas la présente nous vous sollicitons soit pour la mise en oeuvre de ces propositions allant dans l'intérêt des usagers de cette zone, et de l'ensemble de ses usagés, soit par la reconsidération du sens de circulation du tronçon de la rue de l'archipel au profit d'une double voie TC sur la national. Le foncier public sur cette zone est en mesure d'accueillir cela sans difficultés avec des trottoirs raisonnables.

Bien cordialement

Les représentants de L'ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS ECONOMIQUES DE KAWENI (ADIEK) SIRET :
852 455 666 00010
ADIEK.President@gmail.com adiek.tresorier@gmail.com

Observation n°43

Déposée le 07 Septembre 2019 à 05:49

Par Anonyme

Observation:

Créer des voies de bus, Le transport en commun écologique avec des bus 100% électrique. Création des parkings à étage à l'entrée de Mamoudzou ou Dembeni.
Voie de vélo.

Observation n°44

Déposée le 07 Septembre 2019 à 15:17

Par ABDOURRAQUIB Toillal
2481 RN2 Toundzou2
97600 Mamoudzou

Observation:

Les conditions actuelles de circulation ne sont pas favorables au déploiement des bus de plus de 40 places. Il faudra donc élargir les voies de circulation des bus et réaliser le marquage au sol dédiés aux bus: il y va de la sécurité des usagers.

Les abri-bus n'existent pas!!! Qu'en est-il?

Observation n°45

Déposée le 08 Septembre 2019 à 12:25

Par Cuttaz Melissa
La palmeraie Tsoundzou 2
97600 Mamoudzou

Observation:

Compte tenu de la complexité de se garer au centre de Mamoudzou, il me semble important d'apporter une modification à votre

plan d'aménagement et de prévoir des places de parking pour les personnes qui sortent en mer et qui souhaitent se restaurer ou boire un verre au snack du ponton. Si le tourisme est une priorité pour mayotte, donnez-vous les moyens de bien accueillir nos visiteurs !

Observation n°46

Déposée le 10 Septembre 2019 à 06:08

Par Anonyme

Observation: Bonjour ,

je suis très inquiet de l'avenir de notre entreprise avec ensemble des problèmes que nous rencontrons ,en autre la circulation . Moi même habitant KOUNGOU est venant travailler a KAWENI (Mayimex) je suis déjà obligé de partir de chez moi a 5h45 pour une prise de poste a 7h soit 1 heure 15 de trajet pour faire 8kms et pareil le soir .La journée il sera encore plus difficile de circuler,ca ne sera plus 1 h15 mais 3 h que je vais mettre pour me rendre sur mon lieu de travail ., vous allez faire mourir l'activité local , nos clients vont passer deux fois plus de temps sur la route pour pouvoir se rendre dans nos murs . Ayant pris connaissance de votre projet caribus , j' ai vraiment l'impression que vous n'avez rien compris a ce problème de circulation .Passer sur une voie unique au niveau de Kaweni c'est de la folie , l'économie locale (commerces , entreprises) vont encore une fois en faire les frais . nous avons peur de perdre notre emploi . il y a certainement d'autres solutions . Par exemple un délestage par les hauts de kaweni aurait été me semble t il plus judicieux , ou mettre en place un réseau de barges au départ par exemple de longoni et illoni pour acheminer l'ensemble des personnes qui veulent se rendre a l'aéroport sans obligatoirement passer par mamoudzou etc..... . Pourquoi vouloir tout centraliser sur Kaweni (le nouveau bâtiment de CSSM, Mayotte1er , plus de 400 nouveaux logements aux vallons etc...) et aucune infrastructure

routière développée en amont . Bien sur qu il faut développer l île , bien sur que tout le monde doit y mettre du sien , mais la sincèrement vous faites fausse route .

Observation n°47

Déposée le 10 Septembre 2019 à 08:51

Par MOULA MAMOUDJY ASGARALY
43, Rue du Commerce
97600 MAMOUDZOU

Observation:

« Bonjour

Mes parcelles sont impactées par le projet CARIBUS (AS 123 / AS 124 – Commune de Mamoudzou). Pouvez-vous me dire exactement ce qui va être fait sur mes clôtures et parcelles. Et concernant le prix de cession, je suppose que la vente se fera au prix de marché sur Kawéni soit 500€/m²?

Dans l'attente de vos

réponses à ces sujets.

Cordialement,

Observation n°48

Déposée le 10 Septembre 2019 à 11:39

Par STÉPHAN Yannick

Observation: Bonjour,

Je suis conscient du problème de circulation dans Mamoudzou.

Mais pour moi forcer les gens sans alternative c'est à dire sans places de parkings dans Mamoudzou ce n'est pas correct vis à vis de ceux qui y travaillent et accueillent de la clientèle on ne peut pas vouloir développer le front de mer et supprimer toutes les places de parking c'est Incohérent.

Depuis vingt ans que j'y travail entre le camion bar blanc et les sorties en mer Mayotte découverte je pense avoir largement contribué à essayer d'améliorer l'image de Mayotte ainsi que d'Autres professionnels.

Aujourd'hui j'ai 10 employés et on est ouvert tous les jours jusqu'à minuit.

Le soir et le week-end pour tous les gens qui vont en mer avec du matériel ou sorte se promener sur le front de mer sans places de parking c'est La mort du front de mer et de ces commerces.

Sans compter ceux qui ont des commerces à ravitailler tous les jours. Aujourd'hui c'est plus de 300 personnes qui vont en mer le samedi et dimanche Et vous ne laissez que 30 places de parking ?

En métropole ça a tué tous les petits commerce de centre ville !!!

J'Espère que vous allez gérer au cas par cas chaque entreprise avec ces problèmes et ces salariés pendant les travaux.Parce que vous avez vos objectifs de carrière mais nous aussi on existe et on compte bien continuer

Merci

Observation n°49

Déposée le 10 Septembre 2019 à 13:07

Par perreaux marielle
cavani rue nouvelle briqueterie
97600 mamoudzou

Observation:

Le très petit nombre de places de parking qu'il ya de prévu sur le front de mer ne parait pas du tout encourager les habitants à profiter pleinement des activités nautiques. Les activités en mer font parti des principales activités attrayantes à faire sur mayotte.

Mais s'il faut partir en bus avec ses enfants, ses glacières, cannes à pêche, sacs de plongée..., parce qu'il n ya pas de place pour se garer, alors personne n'ira plus sur le front de mer.

Idem pour sortir boire un verre le soir sur le front de mer: si les snacks ou restaurant n'ont pas de place de parking, il n'y aura personne, à part les deux roues. On ne peut pas se garer loin à cause de l'insécurité et en famille avec des enfants tout se complique. J'espère vraiment que vous allez revoir les places de stationnement

Observation n°50

Déposée le 10 Septembre 2019 à 14:21

Par Anonyme

Observation: Bonjour,

je suis tout à fait d'accord pour que les transports en commun voient le jour, mais pas sans l'aval de la majorité des usagés de la route et des riverains.

Quand sera produit un plan de circulation détaillant les voies pour les voitures et les bus ? Qu'en est il des tournes à gauches, des feux, des abris bus...?

Observation n°51

Déposée le 10 Septembre 2019 à 17:07

Par CHATEL Jean Claude
BP 369 Avenue de l'Archipel KAWENI
97600 MAMOUDZOU

Observation: Bonjour,

Il faut en avant-propos souligner que KAWENI représente plus de 60% de l'activité économique de MAYOTTE et des emplois liés. Le projet ne donne aucune précision de l'impact sur l'économie pendant et après les travaux plusieurs points sont à soulever :

-l'impact sur l'économie n'est pas pris en compte (voir le journal de MAYOTTE en date du 29.08.19) M.Mohammed Hamissi affirme que "on réfléchit pour limiter les dégâts économiques et financiers". Limiter les dégâts ! ÇA REPRÉSENTE COMBIEN D'EMPLOIS ET COMBIEN DE DEPOT DE BILAN.

-aucune disposition pour le maintien des activités n'est prévue ni chiffrée,

-les travaux seront selon la prévision exécuté de nuit. C'EST FAUX aucun chantier de ce type ne peut se faire que la nuit.

-aucune route de délestage n'est prévue,

-aucune information sur la durée des travaux et l'impact sur l'accessibilité des entreprises et commerces de la zone (cette question a plusieurs fois été posée lors des réunions avec la CADEMA et il n'y a eu aucun retour),

-suppression de 254 places de PARKING sans contrepartie (îlot de stationnement), cette décision impactera de manière très significative les commerces de la zone, avec encore une fois des pertes d'emploi, mais il faut se rassurer il y aura des trottoirs de plus de 4 mètres de large.

-ce projet qui devait être un plus pour MAYOTTE devient par le manque de dialogue avec les acteurs économiques (qui sont en première ligne des besoins et réalité du terrain) un outil de destruction du tissu économique déjà mal en point.

-nos avis n'ayant pas été entendu nous avons créé L'ASSOCIATION DE DÉFENSE DES INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES DE KAWENI (ADIEK) qui à ce jour regroupe un certain nombre d'entreprises regroupant plus de 60% des salariées de la zone,

-il est totalement inconscient de ne prévoir que l'infrastructure CARIBUS pour désengorger l'axe Nord Sud,

-aucune solution de relocalisation ne s'offre aux entreprises, aucune de zone d'activité n'est prévu en ce sens,

-créer des entreprises et des emplois à MAYOTTE étant déjà extrêmement difficile, il est totalement irresponsable de mettre en péril ceux déjà existant par manque de concertation et de dialogue,

Nos demandes sont simples :

- 1-création d'une double voie voiture sur l'avenue de l'archipel,
- 2-maintien au minimum du nombre de stationnement existant
- 3-nous associés par l'intermédiaire de l'ADIEK dans le phasage des travaux et de leurs durées
- 4-nous fournir l'ensemble des mesures compensatoires prévus pour l'indemnisation des entreprises et particuliers touché par la création du RÉSEAU CARIBUS (prix du foncier, pertes d'exploitation).
- 5-enquête complémentaire avec le tissu économique et d'une étude socio-économique complète.
- 6-ouvrir une consultation sur la création d'une route de contournement de MAMOUDZOU
- 7-recherche de terrains à proximité de MAMOUDZOU pour la création de zone d'activité économique

Observation n°52

Déposée le 12 Septembre 2019 à 10:16

Par Anonyme

Observation:

Je pense que le nombre de places de parking sur le front de mer est insuffisant: certaines activités nautiques nécessitent du matériel lourd et ou encombrant (pour la plongée ou les sorties en mer, glaciers...) et s'il faut toujours prendre dans le bus, je pense que je n'irai plus à mamoudzou et malheureusement ces activités font partie des choses facilement accessible et intérêts qui nous font rester à Mayotte.

Il en est de m^me si je veux me rendre pour aller boire un verre ou manger au snack du ponton. Je n'ai jamais vu de restaurant sans places de parking, surtout pour la fin d'après midi ou le soir. Il ya trop d'insecurite pour avoir a aller chercher sa voiture de l'autre coté de la ville.

Tout se délocalisera en dehors de mamoudzou et c'est bien dommage car le projet est vraiment beau.

Observation n°53

Déposée le 12 Septembre 2019 à 21:49

Par ROUX Patrice
Bp 609
97600 Mamoudzou

Observation:

Bonjour je suis gérant d'un snack sur le front de Mer et d'un magasin dans la zone de kaweni.

Bien que je sois favorable à un projet ambitieux de transport en commun qui me semble inévitable en raison des problèmes de saturation du réseau routier urbain.

Nous n'avons à ce jour aucune visibilité sur la durée des travaux,

Tres peu d'informations aux entreprises et encore moins de consultations

La suppression de toutes les places de parking du front de mer et du marché de Mamoudzou semble complètement incohérent et désastreux pour l'ensemble des commerces des zones concernées.

Aucune voie de contournement pendant les travaux.

Aucune aide ni soutien pour la perte d'activité et le maintien des emplois en cas de non accessibilité de nos commerces.

Bref il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs et réfléchir à l'impact économique de la réalisation d'un tel projet dans la précipitation.

Observation n°54

Déposée le 13 Septembre 2019 à 17:26

Par Attoumani Ousseni Nour-Sarah
61 route de sada Passamainty
97605 Mamoudzou

Observation: Bonjour,

J'occupe une parcelle sur le site du remblai de Passamainty au front de mer et cette parcelle est placée dans le cadre du projet caribus porté par l'ACADEMA. Par conséquent, je m'oppose à ce projet.

Bien à vous !

Observation n°55

Déposée le 15 Septembre 2019 à 07:08

Par HASSANI El Anrif
52 route Départementale 3, Passamainty
97605 Mamoudzou

Observation:

Je suis contre ce projet. Entant que président de l'association Pour la Promotion Éducative de Passamainty et membre actif de l'association Adedupass je trouve cela inadmissible de privé la population de Passamainty ainsi que de mayotte d'un front de mer où on doit se retrouver en famille.

Où avons nous vu ce genre de projet de parking géant obligeant les gens à laisser leur voiture ?

Observation n°56

Déposée le 16 Septembre 2019 à 10:21

Par Transit Express Mayotte
BP 745 kawéni
97600 Mamoudzou

Observation: Bonjour

nous sommes très inquiets de la réalisation de ce projet tant pour notre entreprise, ses salariés et ses clients .
vu comment sont prévus d'être entrepris ces travaux nous savons d'ores et déjà que notre société va perdre un montant conséquent d'heures de travail, perdre des clients qui seront condamnés à fermer et donc nous seront contraints d'opérer des licenciements économiques voire peut être même de fermer notre société qui emploie depuis 15 ans 9 personnes et fait travailler une centaine de sous traitants.

il paraît inconséquent de mener un tel projet sans se préoccuper des retombées sur le bassin d'emplois et le tissu économique local.

Observation n°57

Déposée le 16 Septembre 2019 à 10:37

Par molès marc-antoine
31 val fleuri res elisabelle
97600 mamoudzou

Observation: Bonjour

salarié d'une entreprise de transit et logistique ,je suis inquiet de l'avenir de la société qui m'emploie et donc quand à mon avenir et celui des mes collaborateurs .À la vue des documents qui m'ont été présenté ,plan ,sens de circulation etc et à la vue des dates de commencement des travaux ,je constate que nombre de de nos clients seront fortement impactés et que forcément cela impactera par redondance notre entreprise .

Si je suis très favorable au développement d'un réseau efficace de transport en commun ,tel qu'il est prévu de se faire ,je doute d'être encore salarié à Mayotte quand il sera fini tant cela va impacter les deux zones industrielles de Mamoudzou où résident 70% de notre clientèle.

Observation n°58

Déposée le 16 Septembre 2019 à 15:49

Par BACAR Assani
Barakani
97670 Ouangani

Observation:

Au vu des dégradations et du vandalisme que subissent fréquemment les mobiliers urbains et les biens publics à Mayotte (poubelles, bancs publics, abris-bus...) je propose et souhaite que l'ensemble des équipements qui seront érigés Soient en matériaux résistants (en feraille soudé) et non en bois ni encore moins en vers.

Observation n°59

Déposée le 16 Septembre 2019 à 15:59

Par Fournereau Julie

Observation: Bonjour,

Mon idée pour l'amélioration des transports dans la zone Grand Mamoudzou est la création d'une ligne de Tramway allant de Passamainty à Koungou. Avec des parkings importants dans ces 2 communes, le centre ville de Mamoudzou et Kaweni pourraient être grandement désengorgés.

Observation n°60

Déposée le 16 Septembre 2019 à 17:10
Par Anonyme

Observation:

Mettre en place un réseau de transport est une bonne chose, mais il faudra que celui-ci comble un besoin et résolve un problème sans pour autant réduire l'activité économique. Pour que ce réseau apporte une réelle amélioration il faudrait que celui-ci contribue à la diminution du trafic au sein de cette zone. Donc un système de parking relais associé à ces réseaux et partenariats avec les entreprises installées dans Mamoudzou Kaweni permettrait de réduire l'effectif de voiture et rendre ce projet rentable et pérenne.

Observation n°61

Déposée le 17 Septembre 2019 à 06:07
Par Anonyme

Observation:

Tres inquiète pour l'activité économique de notre société ainsi que sur la pérennité de nos emplois, nous n'avons pas d'informations sur le déroulement des travaux, comment allons nous faire pour accéder à notre entreprise et comment la clientèle pourra elle y accéder

Observation n°62

Déposée le 17 Septembre 2019 à 11:49

Par Cauneau Jean-Dominic
14 Centre Amatoula, BP110 Kaweni
97600 Mamoudzou

Observation:

Nous sommes commerçant d'articles de sport et scolaires, et prestataire de services (réalisation d'études et d'enquêtes sur l'ensemble du territoire de Mayotte). Nos trois sociétés sont locataires de l'immeuble Centre Amatoula rue de la Grande Traversée à Kaweni et d'un dépôt lotissement Kemal.

Selon la période, nos activités regroupent de 15 à 40 salariés et reçoivent de 80 à 250 clients par jour. Tel qu'il est envisagé, le projet impacterait très lourdement nos activités :

- Impossibilité de circuler dans la zone durant les longs mois de travaux, aucun trajet de contournement prévus, peu ou pas de chantier possible la nuit,

- Suppression des places de parking devant notre magasin et dans l'ensemble de la zone,
- Grosse interrogation sur l'accessibilité à notre dépôt situé lotissement Kemal, pour les camions transportant nos containers,
- Sens unique de circulation des véhicules rendant difficile l'accès à notre magasin, et l'approvisionnement entre notre dépôt et notre magasin,
- Changement, à terme, de la vocation de la zone : aujourd'hui pôle économique fort et zone commerciale attractive, demain zone de transition avec même en prévision un hôtel et une école (sic).

Depuis plusieurs mois que ce projet est public, nous avons tenté en vain de nous informer sur les détails des aménagements prévus dans la zone. Nous nous sommes rendus à une réunion d'information et nous avons consulté les documents publics, mais nous n'avons pas pu avoir d'éléments précis. Nous avons même constaté une opacité certaine dans la communication de la CADEMA et un refus de dialoguer de manière constructive. On a vraiment le sentiment que tout a été décidé et qu'il n'y a aucune volonté de tenir compte de nos remarques. On a même pu entendre en off des propos définitifs sur le mode : « On ne fera pas avancer Mayotte sans sacrifices. Vous allez tous mourir et d'autres prendront votre place, mais ailleurs car vous n'avez rien à faire dans cette zone... ». Bien sûr, nous savons faire la part des choses face aux bruits de couloirs, cependant, au regard de nos engagements humains (emploi) et financiers (banques, baux), cette situation est très compliquée dans la mesure où nous n'avons pas la visibilité sur l'avenir indispensable à l'ajustement de notre stratégie de développement et de nos investissements.

Par ailleurs, je suis aussi habitant de Mamoudzou depuis plus de 20 ans. J'ai vu, année après année, l'asphyxie progressive des routes de la commune. J'ai constaté aussi que cette situation est avant tout le résultat de décisions qui n'ont pas été prises quand il en était encore temps.

Pour ma part, je réalise une grande partie de mes déplacements dans la commune à pieds (domicile – bureau, tous mes déplacements dans Kaweni ou entre Kaweni et Mamoudzou centre). A l'extérieur de Mayotte, je me déplace souvent à pieds, en vélo, ou en TC. J'ai donc une bonne expérience des solutions de transports alternatifs à la voiture.

J'ai ainsi pu constater qu'à La Réunion, la transposition de solutions adaptées aux villes de Métropole ne fonctionne pas du tout. Pour preuve, depuis 20 ans, la part consacrée à La Réunion aux déplacements par transports en commun, donc les bus, stagne à 5%, malgré tous les efforts et les adaptations qui ont pu être faits durant ces deux décennies (enquêtes INSEE et Syndicat mixte de transports).

Je suis donc particulièrement surpris qu'on puisse envisager sérieusement de mettre près de 200 millions d'euros sur un projet similaire à Mayotte, tout en ayant une seule certitude : les dommages sur l'économie locale seront considérables.

Observation n°63

Déposée le 17 Septembre 2019 à 12:19

Par Anonyme

Observation:

Il n'y a aucune visibilité sur la durée des travaux, les commerces de Kawéni avec leur emploi sont promis à des jours difficiles, voir pire. Disparition des places de parking, travaux interminables, pour quel résultat ? Les jolis projets sur le papier avec des personnes qui nous disent c'est bon pour vous sans prendre en compte tous les paramètres peuvent se révéler catastrophique à l'arrivée. Les expropriations vont se faire jour et les propriétaires de terrains vont se voir amputer de leur bien en contre partie d'une indemnisation souvent ridicule. Pas de prévision de voie de contournement, car paraît il trop long à mettre en place, aucun souci par contre pour envisager de détruire immédiatement l'économie et les emplois ! Le centre ville sera impraticable pour les véhicules car il n'y aura plus de stationnement, nous allons réussir à faire le résultat catastrophique que certaines villes de métropole ont vécues, à savoir la mort de leur centre ville. Tout projet visant à faire avancer Mayotte obtiendra forcément l'assentiment de tous, mais lorsqu'il s'agit encore une fois de mettre la charrue avant les boeufs on peut légitimement se poser quelques questions. Sincèrement, pensez vous que cela va fluidifier la circulation ? Sans autre route supplémentaire ? Je ne le crois pas, le gain sur la qualité de vie des habitants sera minime, voir nul. Par contre, la casse faite pendant et après la mise en place de ce projet sera énorme. Avant

de valider un tel dossier, ouvrir ses oreilles et ne pas faire semblant d'entendre le monde économique, serait juste normal. Passer au forceps non. Accepter certaines remarques, corriger, expliquer, améliorer, ensuite seulement nous pourrions peut être enfin voir quelque chose de bon pour tout le monde.

Observation n°64

Déposée le 17 Septembre 2019 à 17:35

Par Anonyme

Observation: Désengorger les routes!

Tous les mahorais sont entièrement d'accord avec cette idée mais au détriment de l'activité économique et des emplois est une aberration.

Pas de parking ou presque est impensable pour une zone commerciale!!

Et je ne crois pas au projet des bus.

Cela ne fonctionne pas à la Réunion, pourquoi cela fonctionnerait à Mayotte ou l'insécurité règne!

Les gens préféreront prendre leur voiture pour plus de sécurité et ainsi éviter de se faire agresser en allant ou en descendant du bus ou dans le bus mais pour bien d'autres raisons légitimes également.

Pour l'instant, la priorité est de promouvoir les emplois et combattre l'insécurité et ce projet vise à impacter une des plus grandes artères de l'économie mahoraise.

Merci d'écouter les entreprises, merci d'écouter la population et surtout merci de communiquer car ce projet manque d'informations cruciales.

Il serait bon de réfléchir avant qu'une catastrophe ne se produise pour une fois!

Observation n°65

Déposée le 17 Septembre 2019 à 21:14

Par Anonyme

Observation:

Pour ou contre !!!

Chacun y va du sien et de son intérêt.

Un élu qui veut se faire réélire avec des idées fantasques. Un Chef d'Entreprise qui aimerait sauver sa société.

Un propriétaire de terrain qui ne se mettra pas en avant sur le sujet pour profiter d'un arrangement. Un employé se voyant déjà au chômage et sa famille à la rue.

Un Directeur de groupe qui se voit déjà promu, une fois les travaux d'un tel projet signé. Chacun se reconnaîtra, surtout ceux qui n'ont jamais rien à se reprocher.

Et notre préfet qui... Qui fait quoi d'ailleurs ??? En l'écrivant, je m'en rends compte. Que peut bien faire cet homme qui laisse tant de chose impensable se réaliser.

Je n'en ferais pas la liste, mais prenons l'actualité de la semaine.

Un beau salon du tourisme, oui ça c'est intelligent, ou la la... Quand on voit l'offre touristique en place, la saleté de

Mayotte et le niveau d'insécurité, oui, sans jeu de mots, vendons du rêve !!!

Alors un projet CARIBUS, là on arrive à la médaille d'or du projet irréfléchi.

Un aménagement de l'ensemble de la Capitale sans infrastructure routière permettant de dévoyer les usagers durant les travaux. Sans place de parking en remplacement de celles existantes officiellement et officieusement. Oui cela va aider à mieux circuler, soyez en sûr !!!

Et soyons sur aussi que la phase travaux va être bien menée, lorsque l'on voit qu'un chantier de trois mois en plein centre de Passamainty dure un an et demi et ce n'est pas fini. Alors là, je rigole, encore merci d'avance pour ce magnifique cadeau de personnes irresponsables.

Et lorsque tout va être bouché, que l'économie aura déménagée en ayant réduit son activité et laissé les jeunes sur place, ce vivier d'emploi qui ne sera plus, que va-t-il se passer ?

Une bonne grève, prévoyez des bus de rechanges, ils vont les explosés....

Encore bravo à tous, continuez ainsi, c'était bien trop calme ces derniers temps et l'on commencer à apercevoir le bout du tunnel. Non vous avez raison continuez comme à l'accoutumée !!!

B R A V O

!
!
!
!
!

Observation n°66

Déposée le 18 Septembre 2019 à 13:34

Par MALIDIN Olivier
ZI KAWENI
97600 MAMOUDZOU

Observation: Bonjour

Je suis le responsable d'une des concessions automobiles installées historiquement à Kaweni. Sur le fond, le projet CARIBUS n'est pas contradictoire avec nos activités.

Les transports en commun, de plus, en site propre, sont inéluctables voir indispensables. Il doit néanmoins rester au stade de projet en l'état actuel.

J'alerte le public et ses représentants sur le fait que notre zone industrielle et commerciale telle qu'elle é été bâtie n'a pas la capacité d'accueillir de tels travaux.

Autant dire aux entreprises en place de déménager. Pour aller où ? et pour gagner quoi ? Dans le projet je ne vois aucune proposition en ce sens.

Est-ce à dire que personne dans ce projet n'a mesuré les impacts directs et indirects sur l'économie de la zone qui je vous le rappelle fait vivre tout le monde. Je dis bien tout le monde.

Et ce n'est pas qu'une question que d'argent. Le social y tient toute sa place. Quelles conséquences sur la vie de nos salariés ? pendant et après ?

Comment peut-on lancer 2 ans de travaux, voir plus, alors que rien n'est prévu à notre connaissance pour dévier les flux transitant à

Mamoudzou et absorber les entrants et les sortants lors de cette gigantesque transformation.

Deux simples tuyaux d'eau sur la nationale lors du dernier incendie et c'est toute une part de l'économie qui a été bloquée.... En défense de nos emplois et de nos entreprises ne lancez pas ce projet. SVP !

Réfléchissez d'abord à comment alléger les flux de ce centre économique et administratif qu'est Mamoudzou. Une déviation ? Sans doutemais CARIBUS n'est pas la 1ère solution.

Observation n°67

Déposée le 19 Septembre 2019 à 16:16

Par LOCATELLI David
BP622 ZIKAWENI
97600 MAMOUDZOU

Observation:

La mise en place d'un réseau urbain OK, mais pas au détriment de nos sociétés et de l'activité économique principal de l'île. Plusieurs points restent sans réponses:

- Au minimum 3 ans de travaux sans itinéraires de contournement possible, comment accédons nous à nos sociétés?
- Les travaux seront-ils réalisés de nuit pour ne pas pénaliser la circulation qui est déjà bien difficile
- Que deviennent les places de parking?
- Aucune voie transversales prévues entre la nationale et la route de la grande traversée prévues.
- Sur l'axe rond point El Farouk vers la barge, impossibilité d'accéder à la partie gauche de la route nationale (sodicash, budget, garcia...). Obligation donc d'aller faire demi-tour au rond point de la barge.

D'autres solutions doivent être envisagées pour ne pas pénaliser le poumon économique de l'île.

Observation n°68

Déposée le 19 Septembre 2019 à 16:39

Par GAULUET Alban

Observation: Bonjour,

Nous ne pouvons que constater le manque de sens pratique certain de ce projet.

Mener à bien un projet d'une telle ampleur demande une infrastructure routière adaptée afin de dévier le flux de circulation pendant les phases travaux.

Bien entendu qu'un TCSP est nécessaire au développement du territoire. Mais justement donnons-nous en les moyens.

L'accès à Mamoudzou est Kawéni est déjà saturé à ce jour. La SIM construit 500 logements par an.

Pour exemple les travaux en cours actuellement au-dessus de Haut-Vallon représentent 274 logements, soit 300 véhicules supplémentaires au bas mot. Je laisse imaginer à chacun l'ampleur du bouchon au carrefour de Mayotte première aux horaires d'embauche. Idem pour Cavani avec 100 logements et autant de véhicules de plus au rondpoint.

Rajoutons les employés du centre KINGA au rondpoint de la Zone Nel et nos travaux pour le TCSP !!!

Résultat, l'inaccessibilité au centre-ville ne peut que développer la désertification commerciale et industrielle, impacter le tourisme et l'équilibre social.

Sans infrastructure routière adaptée et sans place de parking en fonction des besoins, ce projet n'a aucun sens et l'investissement colossal prévu à cet effet est encore moins justifié.