

# DÉVIATION DE LA RN1 À DZOUMOGNÉ

DOSSIER DE CONCERTATION  
Septembre 2021



# SOMMAIRE

<b>■ PRÉAMBULE</b> .....	6
<b>■ PRÉSENTATION DU PROJET</b> .....	8
1. Le contexte .....	9
2. Les objectifs .....	10
3. La localisation .....	10
<b>■ FORMES DE CONCERTATION PROPOSÉES</b> .....	11
1. La concertation .....	12
2. Le porteur de projet .....	12
3. La concertation, une procédure encadrée .....	12
4. Les modalités de concertation .....	13
4.1. Pour s'informer .....	13
4.2. Pour participer .....	14

<b>■ PORTRAIT DU TERRITOIRE</b> .....	15
<b>A. Diagnostic socio-économique</b> .....	16
1. Le village de Dzoumogné .....	16
2. Les activités économiques et les équipements .....	17
2.1. L'activité agricole .....	17
2.2. Les activités artisanales, industrielles et commerciales .....	17
2.3. Les équipements .....	17
3. L'urbanisme .....	18
3.1. La situation au Plan Local d'Urbanisme (PLU) .....	18
3.2. Le contexte foncier .....	18
3.3. Le bâti .....	18
3.4. Le cadre et la qualité de vie .....	18
4. Le patrimoine culturel .....	19
5. Le trafic routier .....	19
6. L'accidentologie .....	20
7. L'aire de pesée .....	20
8. Les projets en cours .....	21
8.1. La revitalisation du centre-bourg de Dzoumogné .....	21
8.2. Le pôle d'échange .....	22

<b>B. Diagnostic environnemental</b> .....	23
1. Le contexte géophysique .....	23
2. Les risques naturels .....	23
3. Le contexte biologique .....	24
3.1. Les types d'habitats .....	24
3.2. La flore .....	26
3.3. La faune .....	26
4. La synthèse des enjeux environnementaux .....	28
4.1. La flore .....	28
4.2. La faune .....	28
<b>PARTI D'AMÉNAGEMENT</b> .....	31
1. Les caractéristiques générales de l'aménagement proposé .....	32
2. La description détaillée du projet .....	33
2.1. Le projet routier .....	33
2.2. Les ouvrages d'accompagnement .....	37
<b>DURÉE DES TRAVAUX</b> .....	40
<b>COÛT DES TRAVAUX</b> .....	41



## PRÉAMBULE

*La commune de Bandraboua est constituée de cinq villages dont celui de Dzoumogné, centre économique du nord de Mayotte et carrefour routier entre le nord et le reste de l'île.*

*Le village de Dzoumogné connaît une forte croissance démographique. Sa population est passée de 3 705 habitants en 2012 à 6 705 habitants en 2017. Elle a donc doublé en seulement cinq ans.*

*Dans ce contexte d'essor démographique, un projet de restructuration globale de Dzoumogné vise à redonner une structure urbaine de qualité au village et une organisation cohérente et sécurisée des espaces publics.*

Le village de Dzoumogné, actuellement traversé par la route nationale 1 (RN1), connaît des conditions de circulation parfois difficiles qui peuvent se traduire par des encombrements et des nuisances pénalisant le fonctionnement général de cet axe routier. De plus, le franchissement de la ravine de Dzoumogné (rivière Mro Oua Maré) se fait uniquement grâce à un pont provisoire à une seule voie de circulation et limité en tonnage (26 tonnes) ne permettant pas une desserte durable et sécurisée du village.

Désireux de remédier à cette situation, l'État, en accord avec les collectivités locales, envisage de réaliser une déviation de la RN1 à Dzoumogné afin d'y reporter une part importante du trafic routier et éviter ainsi le centre du village.

Depuis 2015, des études préliminaires ont été engagées et ont permis de cerner les attentes puis de définir les contraintes et opportunités de réalisation de ce projet. Un tracé unique a émergé de la réflexion et a permis de déterminer le parti d'aménagement le plus pertinent pour répondre aux objectifs de l'opération qui consiste en la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière bidirectionnelle franchissant la ravine du Mro Oua Maré et contournant le village de Dzoumogné par l'est. Le dossier intègre également une remise en état et un entretien du pont existant.

Le présent dossier de concertation concerne les éléments du projet de déviation que l'État souhaite porter à la connaissance du public et constitue le support de réflexion dans le cadre de la concertation préalable organisée par son représentant local : la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) Mayotte, maître d'ouvrage de l'opération, en application de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.

L'objectif d'un dossier de concertation est au final de préparer l'organisation du débat public et pour cela il répond aux trois objectifs suivants :

1. Informer le public sur le projet ;
2. Permettre au public de s'exprimer sur le projet ;
3. Éclairer le maître d'ouvrage en lui apportant de nouveaux éléments d'appréciation grâce à l'expertise d'usage du public.

Cette phase de concertation constitue un moment clé dans la vie du projet. En présentant les raisons qui amènent la DEAL Mayotte à prévoir cette infrastructure routière au regard de l'analyse du territoire et de ses enjeux, et le parti d'aménagement proposé, la concertation va permettre de recueillir les observations du public et des acteurs locaux afin d'enrichir le dossier et de prendre en compte au mieux les préoccupations de chacun dans le respect des objectifs du projet.



# PRÉSENTATION DU PROJET

## 1. LE CONTEXTE

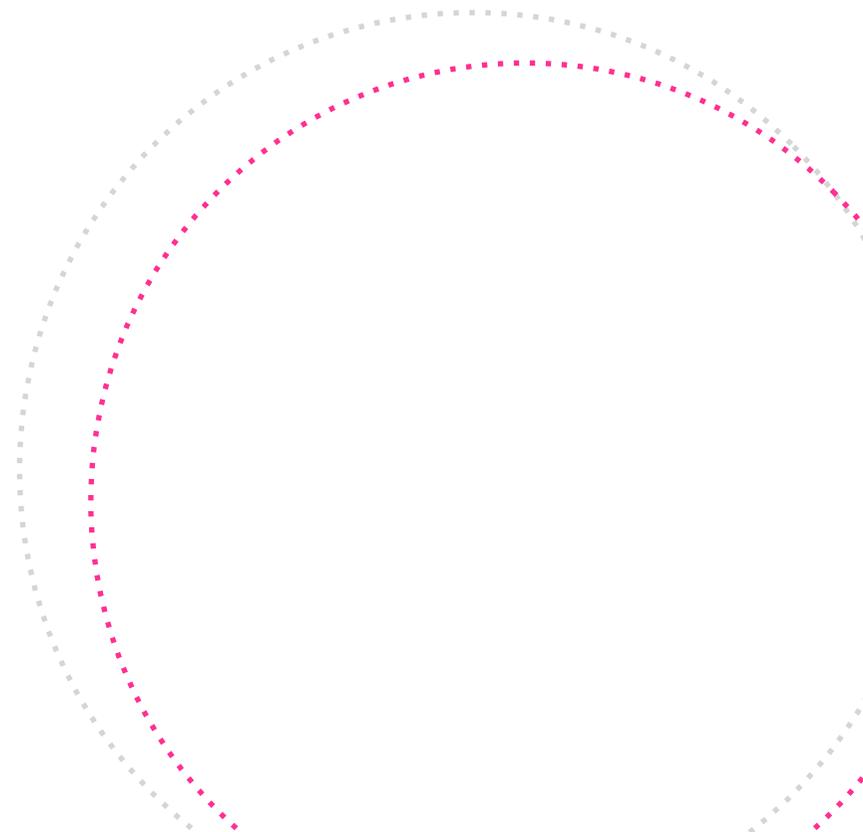
Actuellement, pour pouvoir accéder au nord de Mayotte par le RN1, les usagers de la route – véhicules légers et poids lourds confondus – n'ont d'autre choix que d'emprunter le seul pont de Dzoumogné, à une voie et limitée en tonnage, et de traverser ensuite le village.

Aujourd'hui, le passage de cette route structurante par Dzoumogné, lourdement circulée, pose problème. En effet, l'augmentation du trafic génère de plus en plus de difficultés de circulation à hauteur du carrefour avec la voie de desserte du centre-ville. A cela s'ajoutent les problèmes de sécurité des piétons dans le village.

Par conséquent, la DEAL Mayotte souhaite mettre en place une déviation du village de Dzoumogné avec la réalisation d'un nouveau tronçon routier.

Son aménagement aura nécessairement un impact sur l'ensemble du réseau ; c'est pourquoi il apparaît nécessaire d'organiser au mieux et sur le long terme la gestion de cet axe puisqu'il s'agit notamment de doter le territoire des infrastructures nécessaires pour :

- Améliorer la desserte du nord de l'île ;
- Favoriser le développement économique de cette zone ;
- Garantir la sécurité des Mahorais tant en matière de déplacement que de risques naturels liés aux effets hydrauliques.



## 2. LES OBJECTIFS

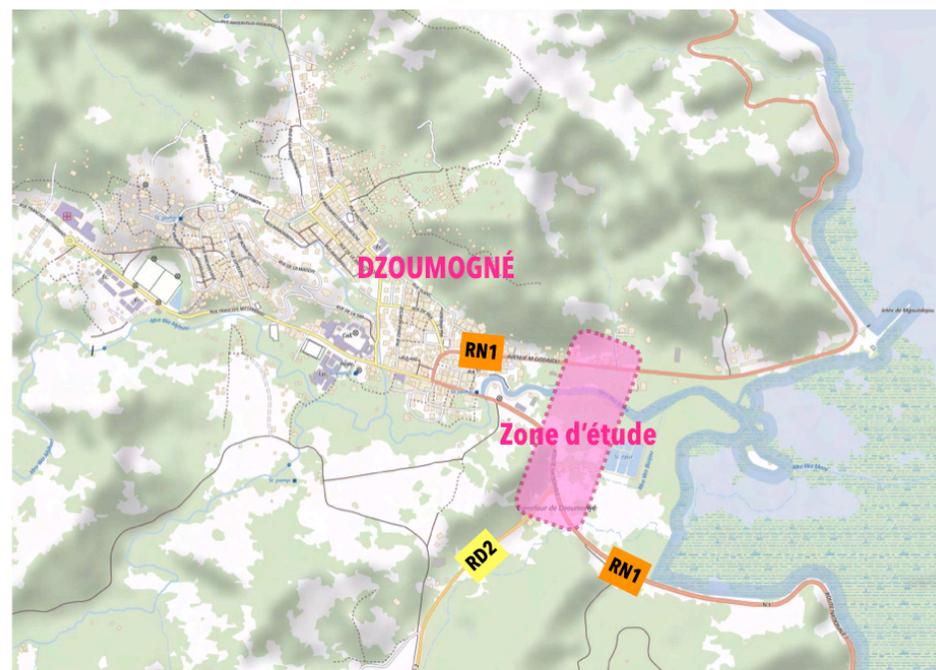
Le trafic dans le village de Dzoumogné est aujourd'hui en augmentation, perturbé et non-sécuritaire pour les piétons. Aussi, dans le cadre d'une réflexion pour apporter des solutions durables en matière de déplacement au sein du village et à l'échelle du nord de l'île, la DEAL Mayotte a étudié l'aménagement d'une déviation de la RN1 qui a pour objectifs de :

- Améliorer les conditions de trafic sur la RN1 afin de permettre le développement des activités dans le nord de l'île ;
- Désenclaver et de désengorger le centre-ville de Dzoumogné ;
- Diminuer le trafic de passage dans Dzoumogné ;
- Améliorer la sécurité des usagers et des piétons au sein du village de Dzoumogné ;
- Déclasser la RN1 dans sa traversée de Dzoumogné, afin de redonner à cette route sa fonction de desserte locale et lui attribuer un caractère plus urbain ;
- Organiser et sécuriser le carrefour de la RN1-RD2 (route départementale) ;
- Réduire la distance et le temps de parcours des poids lourds, contraints de contourner cette RN1 par la côte ouest ou le centre de Mayotte.

## 3. LA LOCALISATION

La zone concernée par le projet se situe entre les deux entrées du village de Dzoumogné sur la RN1.

Elle s'étend du carrefour avec la RD2 jusqu'à l'entrée au nord du village, en passant par les terrains longeant le site de la Station d'Épuration (STEP) du Syndicat Intercommunal d'Eau et d'Assainissement de Mayotte (SIEAM).



*Localisation de la zone d'étude*



## FORMES DE CONCERTATION PROPOSÉES

*L'évolution de la réglementation, la prise de conscience des enjeux du développement durable et de la protection de l'environnement, mais aussi la nécessité d'associer les acteurs de terrain, les habitants et usagers du territoire, aux grandes décisions, ont modifié, ces dernières années, le cadre d'intervention des pouvoirs publics.*

*De ces nouvelles exigences de transparence et de responsabilité sont nées les procédures de concertation avec pour objectif la participation de tous les acteurs du territoire à l'élaboration du projet.*

*La concertation préalable, systématique sur les dossiers routiers d'envergure, permet à l'équipe projet d'enrichir sa connaissance et son évaluation des enjeux du territoire. Elle suppose la prise en compte de tous les points de vue et des intérêts divergents que tout nouvel aménagement peut susciter.*

## 1. LA CONCERTATION

Informez largement l'ensemble des publics concernés par le projet, écoutez les avis de chacun, dialoguez pour enrichir le projet d'aménagement, tels sont les objectifs de toute concertation publique.

La concertation publique constitue un premier contact entre le maître d'ouvrage de l'opération et les acteurs locaux. Elle vise à présenter les objectifs du projet, les différentes variantes à l'étude s'il en existe ainsi que les principes d'aménagement retenus. Elle permet de répondre aux questions et de recueillir les avis des acteurs et habitants du territoire concerné, pour appuyer le choix du tracé et intégrer d'éventuelles adaptations ultérieures.

Les questions posées et les avis émis lors de la concertation permettront de préciser les attentes des usagers et des collectivités, et faciliteront les prises de décision du maître d'ouvrage. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation.

## 2. LE PORTEUR DE PROJET

Le maître d'ouvrage d'un projet est la personne qui passe commande pour la construction de l'ouvrage.

Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, de rechercher le bouclage financier, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé.

Le projet de déviation de la RN1 à Dzoumogné est porté par la DEAL Mayotte.

## 3. LA CONCERTATION, UNE PROCÉDURE ENCADRÉE

Le projet de déviation de la RN1 à Dzoumogné représente, de par sa nature, un aménagement susceptible de modifier « *de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique* » de la zone d'étude. Il s'inscrit dans le cadre des articles L103-2 du code de l'urbanisme et nécessite une procédure de concertation publique.

Celle-ci s'inscrit dans un déroulé global d'opération comprenant plusieurs étapes successives : des études préliminaires jusqu'à la mise en service. La concertation fait partie intégrante du processus de réalisation du projet. Le maître d'ouvrage explique sa démarche, présente les études et expose les contraintes déjà identifiées.

Les acteurs du territoire (élus, habitants, usagers...) enrichissent les études de leurs propres connaissances du territoire tout en exprimant leurs avis et leurs préoccupations.

## 4. LES MODALITÉS DE CONCERTATION

La concertation publique du projet de déviation de la RN1 à Dzoumogné est organisée et conduite par la DEAL Mayotte durant un mois. Elle se déroule du 27/09/2021 au 27/10/2021.

Différents moyens sont mis en place pour informer et associer les habitants et les acteurs concernés à la démarche de réflexion autour du projet.

### 4.1. Pour s'informer

#### 4.1.1. Le dossier de concertation

Le présent dossier de concertation a pour objectif de présenter la synthèse des informations sur le projet et d'engager la concertation sur ces bases.

Il est consultable pendant toute la durée de la concertation. Il est mis à disposition des habitants :

- en mairie de Bandraboua,
- en téléchargement sur le site internet de la DEAL Mayotte :

<http://www.mayotte.developpement-durable.gouv.fr>

#### 4.1.2. Une exposition

Une exposition installée à la bibliothèque de Dzoumogné, informe le public sur le projet. Un registre des observations mis à la disposition des visiteurs, leur permet d'y inscrire leurs remarques et ainsi participer à la réalisation du projet, durant la durée de la concertation.

Elle est également disponible au téléchargement sur le site internet de la DEAL Mayotte : <http://www.mayotte.developpement-durable.gouv.fr>

### 4.1.3. Une lettre Information chantier

Diffusée aux habitants concernés par le projet, la lettre Information chantier est destinée à rendre compte de son avancement. Elle est distribuée aux habitants et consultable sur le site internet de la DEAL Mayotte.

## 4.2. Pour participer

### 4.2.1. Le registre d'expression

Mis à disposition en mairie de Bandraboua aux heures habituelles d'ouvertures pendant la période de concertation. Ceux qui le souhaitent, peuvent y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

### 4.2.2. Le recueil des avis par courrier

Il est possible de faire connaître son opinion ou poser ses questions par courrier à l'adresse suivante pendant la période de concertation :

DEAL Mayotte / Terreplein de M'Tsapéré - BP109-97600 Mamoudzou,  
objet «concertation RN1-déviation de Dzoumogné»

BP 109

97600 Mamoudzou

### 4.2.3. La maison de projet numérique

Vous pouvez aussi donner votre avis sur la page Facebook « maison de projet numérique » concertation /Déviation RN1- Dzoumogné :

<https://www.facebook.com/Déviation-RN1-Dzoumogné-104074731789232>

### 4.2.4. Quatre Points d'Information Mobiles

Tenant compte des restrictions sanitaires (COVID), des temps d'échanges sont organisés dans l'espace public du 27 septembre 2021 au 29 septembre 2021.

Ces rencontres permettent ainsi de répondre aux questions sur le projet, et de recueillir les différents avis et propositions exprimés.

- le 27/09 à partir de 16h00 : marché de Dzoumogné,
- le 28/09 à partir de 9h00 : marché de Dzoumogné,
- le 28/09 à partir de 16h00 : parking SODIFRAM à Bandraboua,
- le 29/09 à partir de 9h00 : parking SODIFRAM à Bandraboua.

Deux outils de communication de proximité, une affiche et un flyer, permettent d'informer les habitants sur la tenue des Points d'Information Mobiles.



# PORTRAIT DU TERRITOIRE

*Le diagnostic socio-économique et environnemental constitue une photographie du territoire.*

*Ce diagnostic s'appuie sur des études bibliographiques, des entretiens et des investigations de terrain afin de mettre en évidence les spécificités de Dzoumogné et de la zone d'étude.*

## A. DIAGNOSTIC SOCIO-ÉCONOMIQUE

### 1. LE VILLAGE DE DZOUMOGNÉ<sup>1</sup>

Dzoumogné est l'un des 5 villages que compte la commune de Bandraboua. Considéré comme le carrefour économique et routier du nord de Mayotte, il connaît actuellement une très forte croissance.



Localisation du village de Dzoumogné

#### Quelques données socio-économiques



6 075 habitants en 2017  
13 989 habitants pour  
Bandraboua



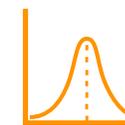
Une croissance démographique  
annuelle forte, entre 2012 et 2017 :  
+10.4% (bourg), +6.7% (commune)



Une population jeune :  
57% des habitants ont  
moins de 20 ans



46 % d'habitat précaire



Une population très fragile :  
seulement 20% d'actifs en  
emploi

<sup>1</sup> Source CEREMA - Centre bourgs - Programme national de revitalisation - Bandraboua - Village de Dzoumogné

## 2. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET LES ÉQUIPEMENTS

### 2.1. L'activité agricole

L'activité agricole est présente sur la plus grande partie de la zone projet. Il s'agit majoritairement de pâturage extensif dans des friches et de cultures vivrières traditionnelles qui assurent une autosubsistance alimentaire aux familles de Dzoumogné.

### 2.2. Les activités artisanales, industrielles et commerciales

Les activités relevées à proximité du site sont :

#### ● A l'ouest :

- La station-service de Dzoumogné à proximité du pont actuel ;
- La subdivision territoriale de la DEAL.

#### ● Au nord :

- Une pharmacie et un cabinet de médecin ;
- Des bureaux du Conseil départemental ;
- Des commerces de proximités et des activités artisanales dans le village de Dzoumogné.

### 2.3. Les équipements

Les équipements de la commune de Bandraboua sont répartis sur tous les villages qui la composent avec toutefois une plus grande concentration dans le village de Dzoumogné. Dzoumogné comporte une maternité, une bibliothèque, un plateau sportif, un terrain de football, un groupe scolaire maternelle/ primaire, une école maternelle, un collège et un lycée professionnel. Le seul équipement qui se trouve à proximité du projet est la station d'épuration par lagunage du village.



### 3. L'HABITAT ET L'URBANISME

#### 3.1. La situation au Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Pour l'ensemble des zones concernées par le projet, le règlement de zonage du PLU mentionne que « *les ouvrages d'infrastructures des voies de communications routières et piétonnières sont autorisés* ».

Par conséquent, la réalisation de la déviation de Dzoumogné est compatible avec le PLU de la commune de Bandraboua.

#### 3.2. Le contexte foncier

Le projet de déviation de Dzoumogné nécessite de traverser différentes parcelles, dont certaines sont privées.

#### 3.3. Le bâti

Plusieurs cases en tôles et trois habitations en dur se trouvent sur la zone d'étude. Seule la case en tôle située en rive droite de la rivière Mro Oua Maré se trouve sur le tracé de la déviation.

### 3.4. Le cadre et la qualité de vie

#### 3.4.1. La voirie locale

L'état du pont actuel ne permet plus d'assurer la sécurité optimale des usagers et nécessite des réparations fréquentes.

Ce pont constitue un point de passage obligé pour tous les usagers des villages de Dzoumogné à Mtzamboro mais ne comporte qu'une voie de circulation pour les véhicules et aucun passage pour les piétons.



#### 3.4.2. L'ambiance acoustique

L'ambiance correspond à une ambiance rurale calme.

#### 3.4.3. La qualité de l'air

En l'absence de source de pollution à proximité, la qualité de l'air est présumée bonne sur tout le site.

## 4. LE PATRIMOINE CULTUREL

Aucun élément du patrimoine culturel n'a été décelé sur le site.

## 5. LE TRAFIC ROUTIER

Une campagne de comptage de trafic a été menée par la DEAL Mayotte en 2016. Celle-ci a été actualisée en 2021. Des compteurs automatiques ont été disposés plusieurs endroits de la RN1 dans les 2 sens de circulation.

L'objectif de cette campagne de comptage était de connaître le trafic total à l'heure de pointe et le nombre de trafic en journée par sens de circulation.

Position	Sens	Trafic global journalier [Véhicule/jour]	Trafic total à l'heure de pointe [Véhicule/heure]	Nombre de trafic en Poids lourds journalier [PL/jour]
<b>RN1 PR 22+327</b>	Sens 1 (Bouyouni / Dzoumogné)	4543	525	203
	Sens 2 (Dzoumogné / Bouyouni)	4571	438	91
<b>RN1 PR 26+351</b>	Sens 1 (Dzoumogné / Bandraboua)	3149	339	196
	Sens 2 (Bandraboua / Dzoumogné)	2533	265	77
<b>RD2 PR0+819</b>	Sens 1 (Dzoumogné / Intersection RD1-RD2)	3285	404	219
	Sens 2 (Intersection RD1-RD2 / Dzoumogné)	2991	309	297

Tableau récapitulatif des données de trafic

## 6. L'ACCIDENTOLOGIE

Le bilan de l'accidentologie réalisée à l'échelle de Mayotte en 2018 révèle que les accidents ont lieu principalement en milieu urbain et concernent majoritairement les piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes.

A Dzoumogné, ces usagers dits « les plus vulnérables » ne bénéficient pas de condition de traversée sécuritaire en raison de la seule présence du pont Bailey à voie unique, dépourvu de dispositif de sécurisation pour ces publics.



## 7. L'AIRE DE PESÉE

Une aire de pesée et de contrôle routier est présente au niveau de l'intersection de la RN1 et la RD2.

Cette aire de contrôle est essentielle et stratégique dans le nord de l'île, car elle constitue un endroit adéquat pour le contrôle des camions, des autocars et des taxis dans le sens nord-sud et inversement mais surtout du trafic venant de M'tsangamouji.



## 8. LES PROJETS EN COURS

### 8.1. La revitalisation du centre-bourg de Dzoumogné

Le projet de revitalisation de Dzoumogné vise à rendre son centre plus attractif en offrant un cadre de vie agréable aux habitants. Le projet intègre un volet urbain et paysager, et un volet économique.

#### ● **Le volet urbain et paysager consiste en 3 leviers :**

- Conforter Dzoumogné comme bourg-centre pour toute la commune de Bandraboua en améliorant la desserte et l'organisation de la mobilité ;
- Donner à Dzoumogné un tissu urbain cohérent en gagnant en qualité urbaine ;
- Diversifier les raisons de l'attractivité de Dzoumogné en s'appuyant sur son patrimoine et son potentiel touristique avec la valorisation de la jetée de Mgouédajou et les vestiges de l'industrie sucrière.

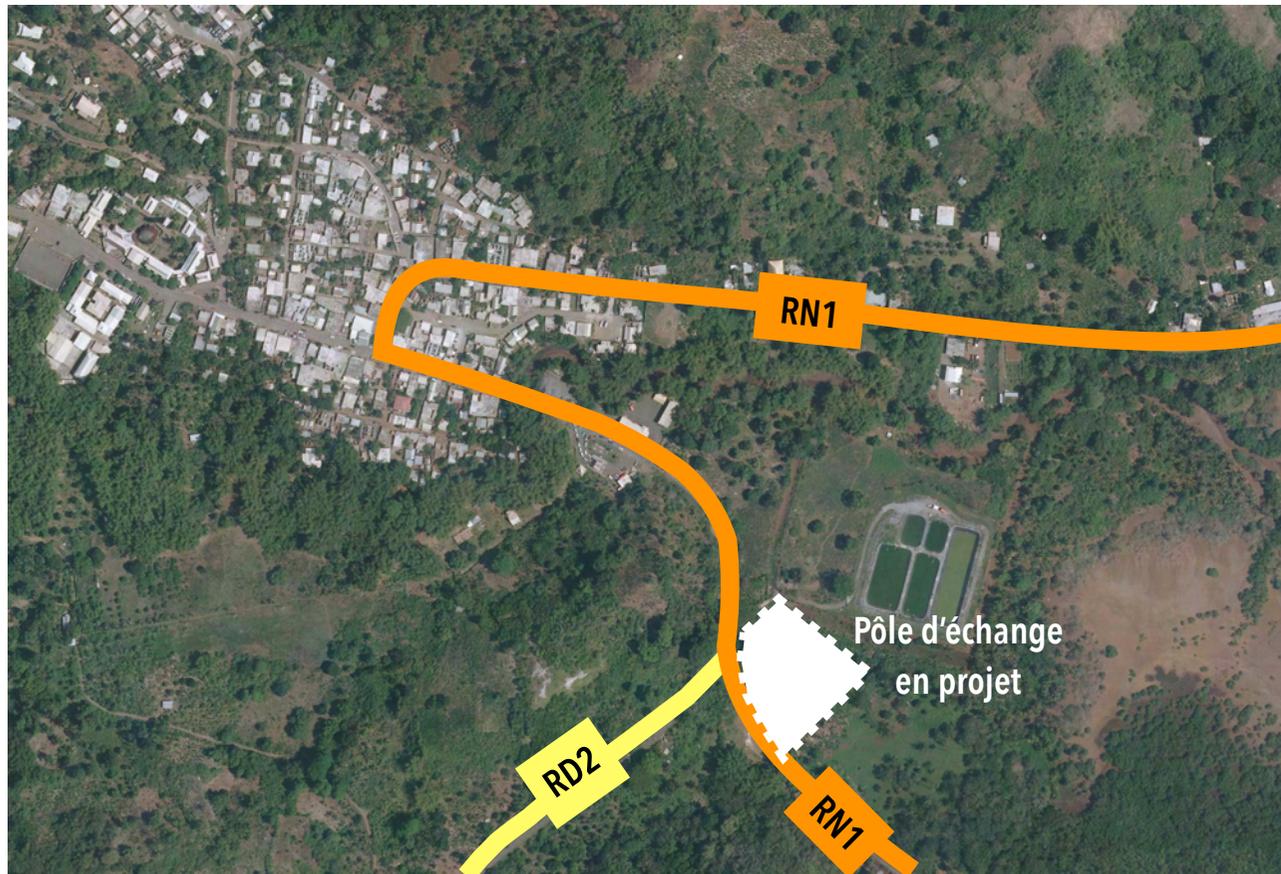
#### ● **Le volet économique s'appuie sur 3 axes :**

- Développer l'économie et l'entrepreneuriat à Dzoumogné en leur donnant de la visibilité, en facilitant la mutualisation des moyens et la création de liens entre les entrepreneurs ;
- Faire de Dzoumogné une place commerçante en renforçant son attractivité par de nouvelles activités, en renforçant le rôle de l'offre des commerces non sédentaires (marché), en développant les synergies entre les commerces sédentaires (restauration, vêtements, etc.) et non sédentaires ;
- Créer une attractivité nouvelle autour des loisirs notamment en maintenant le marché en cœur de bourg, en développant la vocation touristique de la jetée de Mgouédajou, en développement de nouveaux types d'activités complémentaires au centre bourg.

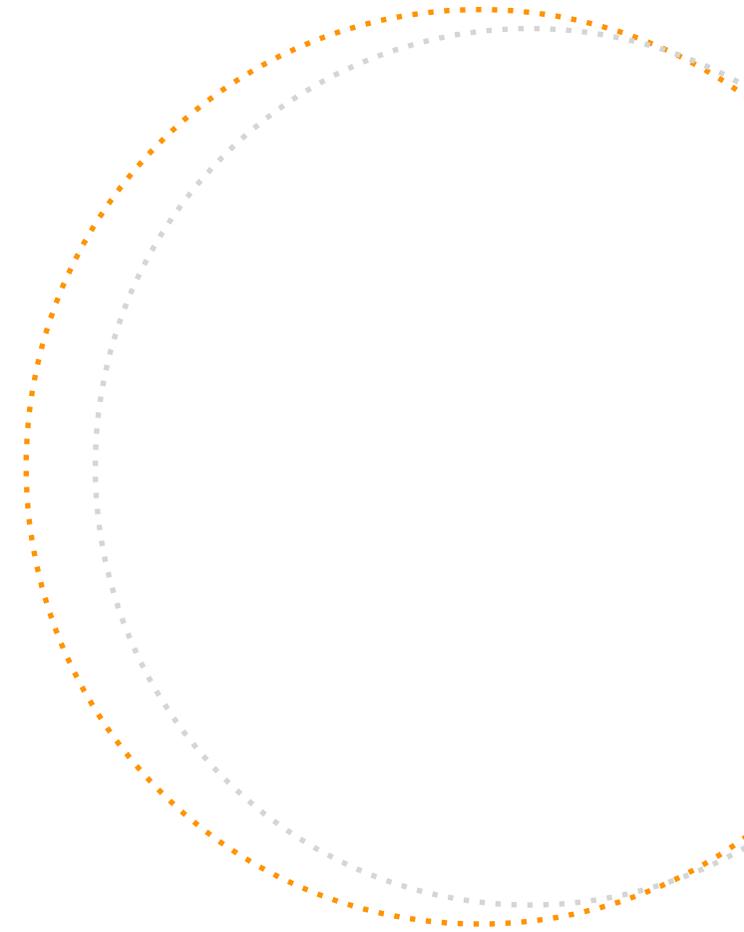
## 8.2. Le pôle d'échange

Un projet de création d'un pôle d'échange pour les lignes de transports interurbain est porté par le Conseil départemental de Mayotte.

Le projet prévoit la réalisation de ce pôle d'échange à droite de la RN1, au carrefour avec la RD2.



*Localisation du futur pôle d'échange de Dzoumogné*



## B. DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

### 1. LE CONTEXTE GÉOPHYSIQUE

Le climat de Mayotte est de type tropical humide insulaire à deux saisons marquées :

- La saison des pluies s'étale de décembre à mars avec des pluies abondantes ;
- La saison sèche s'étale de juin à septembre avec de faibles précipitations.

Le sous-sol de la zone projet est uniquement constitué d'alluvions.

Cette large plaine alluviale est entaillée par le lit de la rivière Mro Oua Maré.

### 2. LES RISQUES NATURELS

L'étude environnementale a identifié les risques naturels suivants :

TYPE DE RISQUE	NIVEAU DE RISQUE / D'ALÉA
Mouvement de terrain (glissements dominants accompagnés de chutes de blocs)	Nul à Moyen
Érosion	Nul
Effets de site lithologique	Fort
Liquéfaction de sol	Susceptibilité moyenne
Inondation	Faible sur une partie du projet Fort sur la zone de l'ouvrage de franchissement
Surcote cyclonique	Fort
Submersion marine	Faible à fort

### 3. LE CONTEXTE BIOLOGIQUE

#### 3.1. Les types d'habitats

La zone projet est située dans la plaine alluviale de la rivière Mro Oua Maré à proximité de son exutoire dans la baie de Longoni. La déviation et le pont à créer concernent au total six habitats :

- Les friches pâturées : recolonisation des terrains après l'abandon des cultures par des espèces pantropicales herbacées ou arbustives ;

- Les cultures vivrières : bananier, ambrevades, maïs, ananas, piment, aubergines ;



*Friches pâturées*



*Cultures vivrières*



- La ripisylve à bambous : bambou commun presque exclusivement ;



*Ripisylve à bambous*

- La forêt secondaire et recrûs : manguiers, bois noir, Ficus sycomorus, avocat marron, cannellier .



*Forêt secondaire et recrûs*



- La ripisylve secondarisée : sous forme de lambeaux, discontinus à proximité du projet : badamier, tulipier du Gabon, manguiier, érythrine, Ficus sycomorus, bois noir, avocat marron ;



*Ripisylve secondarisée*

- La zone humide dans le chenal de crue : présence d'espèces typiques des zones humides littorales.



*Chenaux de crue*



### 3.2. La flore

D'une façon générale, la flore est caractérisée par une grande pauvreté liée d'une part à l'occupation très ancienne du site et d'autre part à la vocation agricole de la plus grande partie de cet espace qui tend à éliminer les espèces endémiques au profit de quelques espèces cultivées et des espèces exotiques pantropicales qui colonisent rapidement les milieux ouverts une fois les cultures abandonnées.

La diversité est faible avec seulement 89 espèces répertoriées sur l'emprise du projet. Parmi celles-ci aucune n'est protégée ni endémique de Mayotte :

- 4 sont endémiques des Comores ;
- 4 sont endémiques des Comores et de Madagascar.

### 3.3. La faune

#### 3.3.1. L'avifaune

Au total 24 espèces ont été répertoriées dans la zone.

22 espèces sont protégées dont 2 menacées : le crabier blanc et le drongo de Mayotte.



*Crabier blanc*



*Drongo de Mayotte*

### 3.3.2. Les mammifères

La roussette endémique des Comores est susceptible de fréquenter quelques grands manguiers et ficus dans la zone projet.

Le rat et la souris ont été observés dans les cultures et les friches.

Bien qu'ils n'aient pas été observés sur la zone, il est probable d'y retrouver des makis, des civettes et des tenrecs.

### 3.3.3. Les reptiles

Sur l'ensemble de la zone d'étude, au moins 6 espèces de reptiles ont été observées : le caméléon de Mayotte (endémique de Mayotte), les trois espèces appartenant au genre *Hemidactylus*, au moins une espèce appartenant au genre *Phelsuma* sp. : le gecko diurne sombre *Phelsuma dubia*, et le scinque des Comores (endémique des Comores).

### 3.3.4. Les invertébrés terrestres

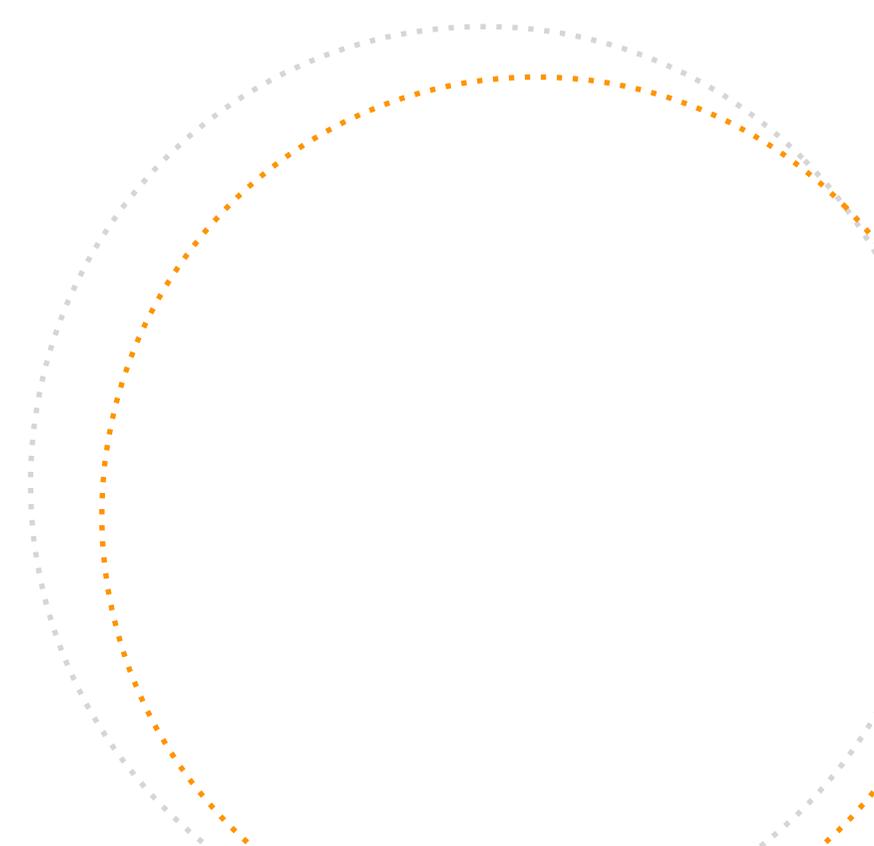
Une diversité des espèces a été observée parmi lesquelles : les lépidoptères et 2 espèces d'araignées les plus communes à Mayotte, protégées.

### 3.3.5. La faune carcinologique

6 espèces de crabes ont été principalement observées : *Neosarmatium meinerti*, *Neosarmatium smithii*, *Uca annulipes*, *Sesarma guttatum*, *Scylla serrata*, *Birgus latro*.

### 3.3.6. La faune piscicole

6 espèces ont été recensées.



## 4. LA SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

### 4.1. La flore

Bien que la zone contienne quelques espèces végétales endémiques des Comores (< 10 % des espèces recensées), celles-ci restent assez communes et la zone investiguée ne comporte aucune espèce protégée.

Les habitats les plus sensibles sont ceux liés aux zones humides (ripisylves et prés salés dans le chenal de crue). Le projet devra limiter au strict minimum son emprise sur ces milieux.

### 4.2. La faune

Le nombre d'espèces d'oiseaux présentes est assez élevé en raison de la diversité des habitats sur la zone projet mais surtout en raison de la proximité de la mangrove de Dzoumogné. De nombreuses espèces animales présentes sont protégées.

#### 4.2.1. Mesures compensatoires en phase travaux

##### ● Faune terrestre :

- Les travaux de défrichage et débroussaillage seront effectués entre avril et septembre, en dehors de la période principale de nidification des espèces d'oiseaux à Mayotte ;
- Une semaine avant le début des travaux, la présence d'éventuels nids sera recherchée. Les travaux ne pourront être engagés que lorsque ces nids ne seront plus actifs (poussins envolés ou nid ayant échoué) ;
- L'abattage des arbres et arbustes sera réalisé en 2 temps. Dans un premier temps les arbres seront simplement abattus. Ils seront laissés au sol durant une semaine avant d'être ébranchés et débités dans un second temps afin de permettre à toute la faune de fuir vers la végétation riveraine.

#### ● Faune aquatique :

- Avant toute intervention, des dispositifs anti MES (matières en suspension) seront mis en place à l'aval de la zone de travaux pour retenir les fines ;
- Les ouvrages en béton devront sécher suffisamment avant remise en eau du tronçon dévié ;
- Les zones de travaux seront isolées du cours d'eau ;
- L'entreprise assurera par les moyens adéquats l'absence de déversement direct de terre, limons, dans le cours d'eau et la séparation des écoulements du cours d'eau avec les zones terrassées ;
- Les travaux mettant en œuvre du ciment ou d'autres produits susceptibles d'être lessivés par le courant seront réalisés à sec par la mise en place de batardeaux (barrages provisoires) et pompage. Pour les travaux de coulage en surplomb de rivière, une bâche permettra de récupérer les laitiers de ciment ;
- Les matériaux constitutifs des batardeaux seront amenés sur le chantier. Ils ne seront en aucun cas extraits du lit du cours d'eau ;
- Le démontage des batardeaux sera réalisé avec précaution pour éviter le relargage d'une quantité trop importante de MES. Pour cela, ils

seront démontés en partant de la zone sèche vers la partie en contact avec la rivière ;

- La circulation d'engins dans le lit mineur sera limitée et ne devra être envisagée que si des impératifs techniques l'exigent, et après accord du service de la police de l'eau.

#### **4.2.2. Mesures compensatoires en phase fonctionnement**

Le principal impact en phase de fonctionnement est l'effet de coupure de la route et du pont qui pourrait jouer sur les migrations journalières des lémuriens qui ont besoin d'une continuité de la canopée pour leurs déplacements et dont les mœurs nécessitent des échanges constants avec les groupes voisins.

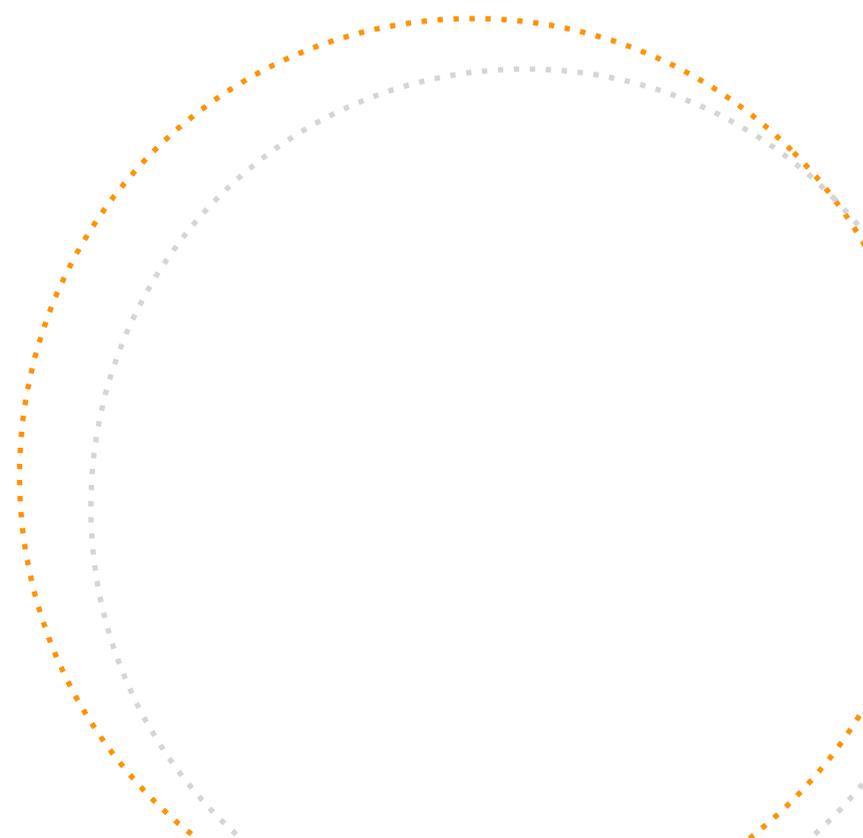
Par ailleurs, beaucoup d'animaux se déplacent principalement la nuit comme c'est le cas pour le tenrec, la civette, les batraciens et certains reptiles.

Le risque de collision avec des animaux sera augmenté de façon significative, même pour les lémuriens qui pourraient être amenés à traverser la chaussée en se déplaçant au sol au lieu de se déplacer dans la canopée.

Afin de limiter ces impacts, il sera nécessaire de prévoir un passage à faune sous la route digne pour les animaux qui se déplacent habituellement au sol et de reconstituer une ripisylve au plus près du pont afin de rétablir à terme la continuité de la canopée par-dessus l'ouvrage.

Concernant l'impact sur les espèces d'oiseaux à enjeu fort, le héron crabier blanc et le drongo de Mayotte, c'est sans doute le drongo qui patira le plus de la présence de la route. En effet, il s'agit d'une espèce forestière qui affectionne le calme et se tient généralement à l'écart des espaces urbanisés tandis que le crabier blanc se trouve fréquemment en zones urbaines ou à proximité de routes à forte circulation, y compris pour ses sites de nidification (Héronnière d'Ironi bé par exemple) pourvu qu'un écran visuel soit présent.

Il sera donc nécessaire de réaliser des plantations arborées en périphérie du projet afin de fournir de nouveaux gîtes boisés au drongo de Mayotte et de créer des écrans végétaux entre la route et les espaces de nourrissage du crabier blanc dans la zone humide afin de limiter son dérangement.





## PARTI D'AMÉNAGEMENT

*Le projet d'aménagement a été élaboré en tenant compte des données présentées dans le diagnostic socio-économique et environnemental, et pour répondre au besoin d'améliorer les conditions de déplacement dans le village de Dzoumogné et au nord de Mayotte.*

## 1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

Le dossier d'études préalables de décembre 2015 réalisé par le groupement de maîtrise d'œuvre représenté par les sociétés ARCAD et ETG, présente une unique variante de tracé pour la déviation et un ouvrage principal en quadripoutre afin de franchir la ravine de Mro Oua Maré. Le dossier présente également une remise en état et un entretien du pont existant en vue d'un déclassement de la RN1 dans la traversée de Dzoumogné.

Cette déviation comprend les aménagements suivants :

- La création d'une route de 310 mètres ;
- La création de deux giratoires ;
- La construction d'un pont de 34.70 mètres pour le franchissement de la rivière Mro Oua Maré.

## 2. LA DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET

### 2.1. Le projet routier

#### 2.1.1. La déviation

La déviation de Dzoumogné est une voie principale de rase campagne, bidirectionnelle, limitée à 70km/h.

Positionnée entre 2 giratoires, d'une distance de 310 mètres, elle sera réalisée sur une structure en remblais afin de pouvoir se raccorder au nouveau pont permettant le franchissement de la rivière Mro Oua Maré.



*Vue d'ensemble du projet routier*

## 2.1.2. Le giratoire sud

Au sud, un carrefour giratoire à 5 branches sera créé.

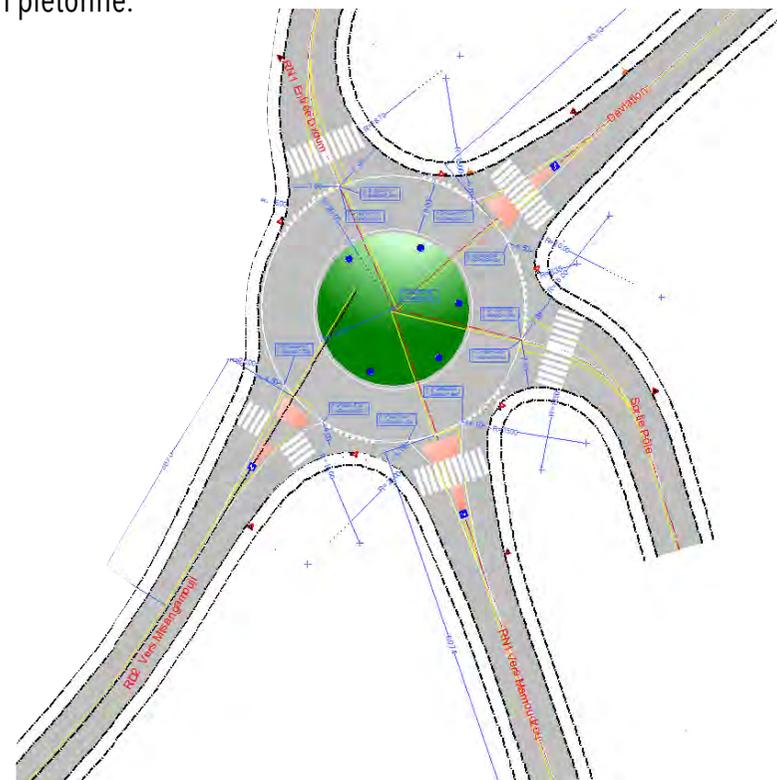
N°	Type de branche	Direction
1	Principale	RN1 vers Mamoudzou
2	Secondaire	RN1 vers Dzoumogné
3	Principale	RD2 vers M'tsangamouji
4	Principale	Déviation vers Bandraboua
5	Secondaire	Sortie pôle d'échange

Le site présente une non-conformité quant à la norme d'alignement radial des branches des 150 mètres pour l'aménagement d'une intersection en giratoire existante. Aussi, afin d'en limiter l'impact, les mesures compensatoires suivantes sont prévues :

- Réduction de la vitesse de circulation à 50km/h ;
- Mise en place de panneaux « STOP » en entrée de giratoire pour les branches secondaires « sortie pôle d'échange » et « RN1 vers Dzoumogné » ;
- Suppression de toutes gênes à la visibilité dans les zones stratégiques.

Les traversées piétonnes seront sécurisées grâce à des îlots séparateurs pour les branches principales et un marquage au sol pour les branches secondaires, intégrant des coupures et/ou des passages piétons de 4 mètres.

Pour souligner son caractère urbain et marquer l'entrée du village de Dzoumogné, des garde-corps seront installés à l'arrière des aires de circulation piétonne.



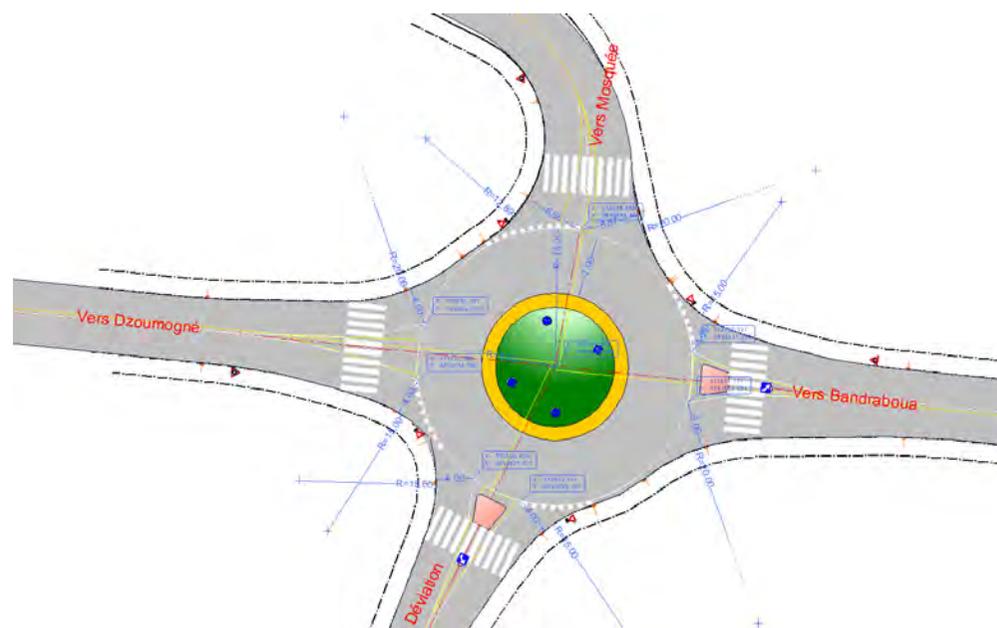
Giratoire sud

### 2.1.3. Le giratoire nord

Au nord, un carrefour giratoire à 4 branches sera créé.

N°	Type de branche	Direction
1	Principale	Déviaton vers Mamoudzou
2	Principale	RN1 vers Bandraboua
3	Secondaire	RN1 vers Dzoumogné
4	Secondaire	Route communale vers Mosquée

Les traversées piétonnes seront sécurisées grâce à des ilots séparateurs pour les branches principales et un marquage au sol pour les branches secondaires, intégrant des coupures et/ou des passages piétons de 4 mètres.



*Giratoire nord*

#### 2.1.4. Le pont de franchissement de la rivière Mro Oua Maré

D'une longueur de 34.70 mètres, le pont quadripoutre permettra le franchissement de la rivière Mro Oua Maré.

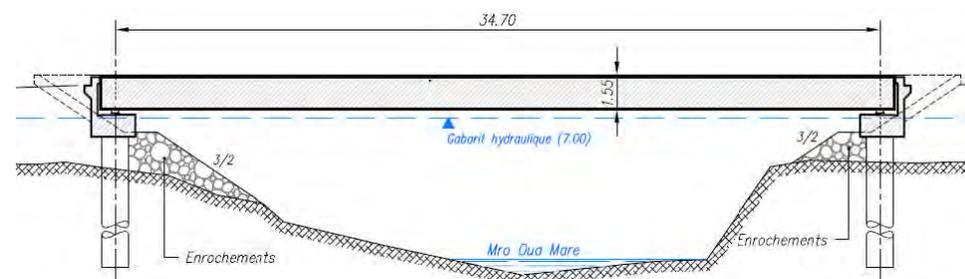
La nature du sol et la situation en zone sismique exigera de recourir à des fondations profondes, à l'entrée et à la sortie, par la mise en œuvre de remblais de précharge. Les travaux de préchargement consisteront à précharger le sol pour le consolider.

Les berges devront être stabilisées également par remblais allant jusqu'à 9 mètres de hauteur.

Le nouvel ouvrage est construit en toute « transparence hydraulique » et n'aggrave en aucun cas le risque d'inondation.

Considéré comme un ouvrage périurbain, il n'est cependant pas visible du village et légèrement depuis les habitations au nord-est du tracé au raccordement nord.

L'environnement est très marqué par la végétation, avec peu de constructions, il devra donc être le plus discret possible que ce soit dans les proportions ou dans les couleurs, afin qu'il soit bien intégré et peu visible dans son environnement.



*Coupe longitudinale du pont*



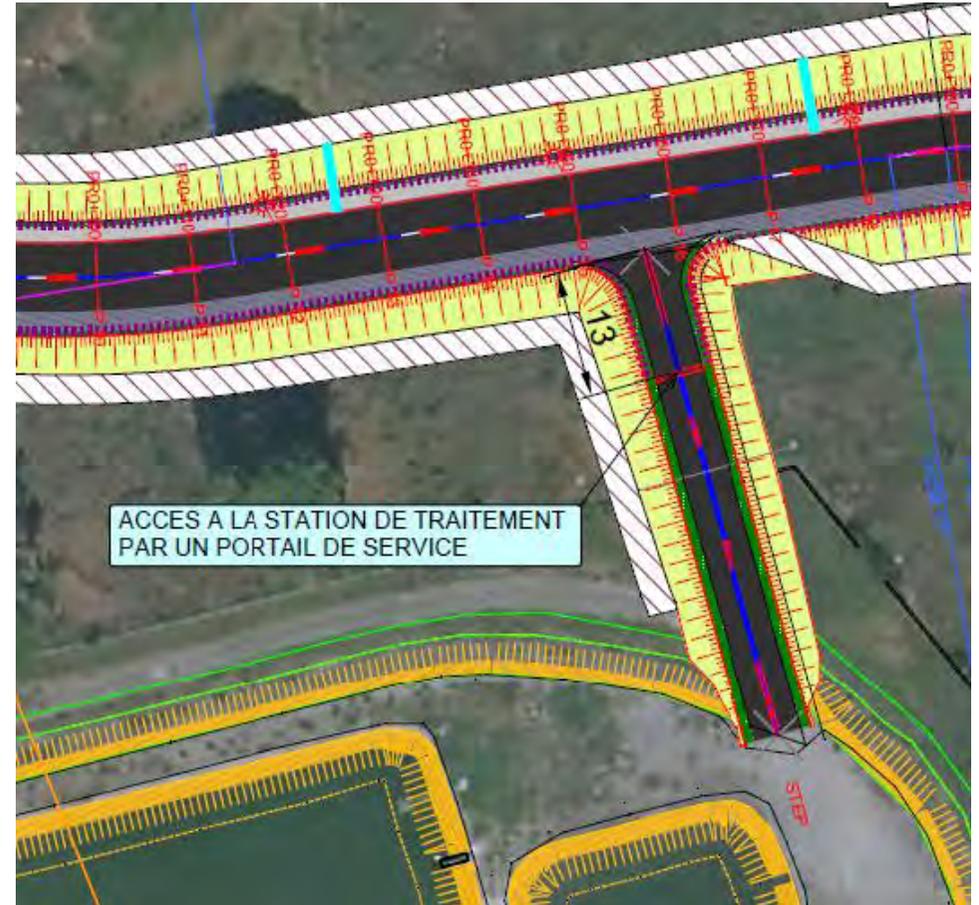
*Point de vue aval depuis la rive gauche*

## 2.2. Les ouvrages d'accompagnement

### 2.2.1. Les accès riverains

#### 2.2.1.1. La STEP SIEAM

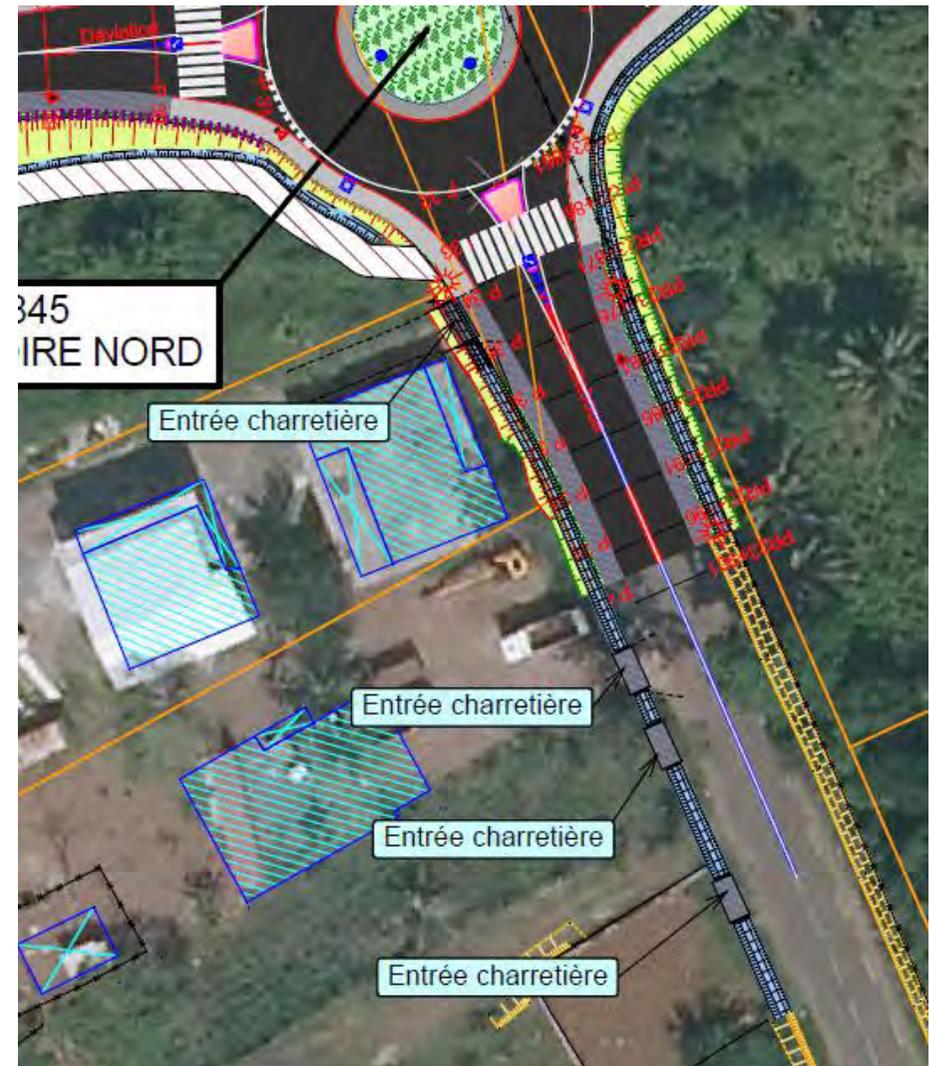
Du fait de la position enclavée de la STEP entre la mangrove à l'ouest, la rivière au nord, la ravine au sud et la déviation à l'est, l'accès à la STEP du SIEAM n'est possible que depuis la déviation de Dzoumogné. Aussi, afin de rétablir l'accès existant, il est prévu la réalisation d'une voie de service, qui sera maintenue fermée par un portail.



Voie de service d'accès à la STEP

### 2.2.1.2. L'entrée charretière

Les accès riverains seront rétablis en raison de la réalisation du fossé de drainage de la plate-forme routière au niveau de la branche Bandraboua du carrefour giratoire nord.



*Rétablissement des accès riverains*

### 2.2.2. L'éclairage public

Il est prévu la mise en lumière du projet avec l'objectif premier de sécuriser les déplacements piétons. La solution envisagée consiste en l'emploi de candélabres solaires implantés tout au long du cheminement piéton.

### 2.2.3. L'aire de pesée

L'aire de pesée étant dans l'emprise du carrefour giratoire sud, il convient de la repositionner sur un autre site.

Il s'agit donc de la relocaliser au niveau du carrefour giratoire du port de Longoni. La maîtrise foncière reste cependant à vérifier.



## DURÉE DES TRAVAUX

La durée totale du chantier est estimée à 15 mois.



## COÛT DES TRAVAUX

Le montant total des travaux est estimé à 11 479 000 € HT et se répartit de la manière suivante :

- Carrefour giratoire Sud : 3 355 000 € HT
- Carrefour giratoire Nord et la déviation : 2 216 000 € HT
- Remblai de pré-chargement pour le pont de franchissement de la rivière Mro Oua Maré : 1 008 000 € HT
- Pont de franchissement de la rivière Mro Oua Maré : 4 900 000 € HT
- Mesures compensatoires : 1 000 000 € HT.

