



Communiqué de presse de la FMAE concernant l'avis délibéré de l'Autorité environnementale pour le cadrage préalable de la construction d'une piste longue sur l'aéroport de Mayotte-Dzaoudzi (976) n°2020-61 du 23/12/2020

En préambule, la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales (FMAE) tient à préciser que, quel que soit le projet et ses enjeux pour Mayotte, elle se positionne toujours pour le développement **Durable** de ce territoire. Qu'il s'appelle « Marché de Tsararano », « Collège d'Illoni », « Projet ferroviaire », « Contournement de Mamoudzou », « Piste longue » ou autres.

Cet engagement se traduit par un soutien et des contributions en fonction de ses compétences et son ingénierie sur l'ensemble des projets structurants en faveur de Mayotte.

En même temps, elle rappelle la nécessité pour que de tels projets soient construits en intégrant l'économie, le social et l'écologie ; autrement-dit, des projets durables.

Concernant le projet de piste longue, la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales soutient tout projet d'aménagement et de Développement Durable en faveur de Mayotte. Pour autant, elle n'en sera pas moins exigeante, d'autant plus que les enjeux socio-économiques et environnementaux sont d'une extrême importance. Ce que, certains se refusent de voir par crainte qu'ils deviennent un obstacle pour le projet au lieu de les intégrer et de faire avancer sereinement la démarche.

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale (Ae), pour le cadrage préalable de la construction d'une piste longue sur l'aéroport de Mayotte-Dzaoudzi n°2020-61 du 23 décembre 2020, s'inscrit dans une démarche normale des législations européennes et nationales. Celles-ci prévoient que les évaluations d'impacts environnementaux des grandes opérations soient soumises à l'avis, rendu public, d'une « *autorité compétente en matière d'environnement* ». Et c'est ce qui a été fait ici.

Au vue des interprétations faites, ainsi que de ce qui a été soulevé dans ce rapport ; par ce communiqué, la FMAE tient à exprimer sa version des choses.

Elle fait le choix de ne pas revenir sur les 14 premières pages de l'avis. Par contre, elle invite tout un chacun à bien s'imprégner du document en entier, facilement accessible sur le site de l'Ae (<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-rendus-en-2020-a3040.html>). Le dossier de la consultation de 2011 est disponible sur : <https://www.debatpublic.fr/projet-desserte-aerienne-mayotte>

Les réponses de l'Ae à la demande d'avis de Monsieur le Préfet de Mayotte

Ce rapport est une réponse à la demande d'avis de Monsieur le Préfet de Mayotte en date du 9 octobre 2020 sur cinq questions :

- 1. Les périmètres retenus pour chaque thématique environnementale, ainsi que leurs bases méthodologiques sont-ils adaptés ?**
- 2. Les enjeux environnementaux et impacts pressentis sont-ils bien identifiés ?**
- 3. Le contexte sismo-volcanique actuel pourrait venir altérer les paramètres altimétriques et bathymétriques de la piste, sans pouvoir disposer aujourd'hui de visibilité sur la durée de ce phénomène. Par conséquent, la DGAC prévoit, sur une période de 3 ans, de mettre à jour au fil de l'eau les données environnementales et hydrodynamiques dépendantes de ces paramètres. Cette durée d'actualisation vous apparaît-elle pertinente ?**
- 4. Les méthodologies de lutte contre la pollution lumineuse affectant les tortues marines et contre les espèces invasives sont-elles pertinentes ?**
- 5. L'état des connaissances du milieu marin est particulièrement lacunaire, spécialement en milieu abritant des récifs coralliens. Il est envisagé d'utiliser le guide méthodologique MERCI COR de l'IFRECOR mis à jour en 2017. Cette doctrine est-elle bien adaptée à la problématique ? »**

Hormis la question n°3 sur les séismes, la quasi-totalité de ces questions ont déjà été soulevées lors du débat public de 2011. Comment se fait-il que 10 années plus tard nous en soyons au même point dans les meilleurs des cas, ou sinon dans une dégradation ?

L'essentiel de ces interrogations sont complètement légitimes et des réponses doivent être impérativement apportées pour ne pas mentir au maore. Elles permettent également de s'inscrire dans un aménagement durable, en premier lieu pour des raisons de sécurité publique pour les habitants de la zone, ainsi que la population du reste du territoire.

Premièrement, nous allons nous attarder sur la question numéro une : **« les périmètres retenus pour chaque thématique environnementale, ainsi que leurs bases méthodologiques sont-ils adaptés ? Le dossier ne précise pas comment les éventuelles observations du comité (de suivi des études écologiques) seront prises en compte... Le dossier mentionne la probabilité de dragages dans le lagon sans que l'aire d'études retenue à ce stade ne permette d'en évaluer les incidences, ce qui est à corriger... Si le dossier prévoit que les voies de circulation..., ce qui n'est pas suffisant... Il importera de coordonner les études liées au projet et celles du Schéma régional des carrières ».**

Où en sommes-nous avec ce Schéma régional des carrières qui devait préciser les sources d'approvisionnement pour ce chantier gigantesque, qui va nécessiter jusqu'à 5 millions de mètres cubes de matériaux ?

Comme nous l'avons déjà vu et vécu avec le port de Longoni, le dragage peut avoir des conséquences dévastatrices sur le lagon notamment par la modification de la courantologie et surtout avec le temps. Combiné avec les externalités négatives des digues, il faudra s'attendre à des effets certains d'érosion marine, de disparition de certaines plages, comme

fut le cas à Longoni, ou à des perturbations des écosystèmes fragiles pouvant aboutir à leur disparition progressive tels que les mangroves comme à Kani-bé avec la digue de Kani-kéli ou celles de baie de Sada avec la digue de Chiconi – Sicotram. Les mangroves se meurent et laissent place à une érosion marine qui finit par menacer les infrastructures qui jouxtent le littoral, dont des routes, des écoles, des équipements sportifs, des habitations...

De fait, et par retour d'expériences tangibles, la FMAE salue les conseils et orientations de l'Ae sur cette première question qui permettent de consolider le projet.

Deuxièmement, concernant la question n°2, formulée comme suite : **« Les enjeux environnementaux et impacts pressentis sont-ils bien identifiés ? La note fournie ne reprend pas, sans expliquer pourquoi, l'ensemble des thématiques qualifiées d'enjeux forts et très forts inscrites dans les matrices d'enjeux produites en 2011 et placées en annexe de la note... La carte de synthèse des enjeux, ne comportant pas l'ensemble des sites d'emprunts de matériaux ni les aires concernées par leur transport ne saurait être considérée comme complète. Le centre historique de Pamandzi est dans l'axe de la piste actuelle. Le deuxième enjeu concernant également la santé humaine est lié aux émissions de polluants. Les émissions d'azote..., par des avions sont en effet susceptibles d'avoir des incidences sur la santé humaine d'autant plus fortes que la piste est proche des habitations et activités. Il est attendu que l'étude d'impact décrive ces polluants et leurs produits de dégradation. Une évaluation quantitative des risques sanitaires doit être produite. Les établissements sensibles doivent être listés, localisés et faire l'objet d'analyses spécifiques. L'arasement (...) des collines de Labattoir et du Four à Chaux... La présence du bourg de Pamandzi avec une mosquée ancienne... que certains enjeux existent qu'il conviendra d'analyser attentivement. »**

La FMAE interroge la politique, d'une part, d'aménagement du territoire en termes de cohérence, et d'autre part, en matière de santé humaine. Si vraiment ce projet était un véritable enjeu et priorité du territoire, ne serait-ce que pour les autorités locales, comment expliquer le développement des équipements publics tels que la gendarmerie de Pamandzi, la caserne des pompiers de Petite-Terre, la station essence et autres établissements sensibles, ainsi que des privés sur l'un des potentiels tracés de la piste entre l'aéroport et la colline de Four à Chaux qui pose d'ailleurs problème ? Quel avenir et incidence sanitaire pour les habitations du bourg de Pamandzi ? Quelles incidences en termes de circulation entre les carrières et l'aéroport ?

Ces questionnements ne doivent pas être un tabou et méritent une réponse préalable claire et concise puisqu'il s'agit avant tout de problématique sociale, de santé humaine et de cohérence en termes d'aménagement et de développement durable du territoire.

Sur la Troisième question, **« le contexte sismo-volcanique actuel pourrait venir altérer les paramètres altimétriques et bathymétriques de la piste, sans pouvoir disposer aujourd'hui de visibilité sur la durée de ce phénomène. Par conséquent, la DGAC prévoit, sur une période de 3 ans, de mettre à jour au fil de l'eau les données environnementales et hydrodynamiques dépendantes de ces paramètres. Cette durée d'actualisation vous apparaît-elle pertinente ? Au vu du rythme constaté de la subsidence, de 17 cm la première année, puis de 2 cm la deuxième, la durée de 3 ans à prendre en compte semble a priori raisonnable. Au-delà de 6 sur l'échelle de Richter, qui**

pourraient affecter de façon significative sa solidité et ses caractéristiques hydrogéologiques. Un suivi de la dynamique d'évolution des milieux sous-marins, en lien avec l'éventuelle évolution de la bathymétrie, serait pertinent pendant la phase travaux et d'exploitation du projet, à titre d'amélioration de la connaissance d'une part et de suivi des effets du projet d'autre part. »

Pour la FMAE, cette réponse relève tout simplement du bon sens, et s'inscrit pleinement dans une démarche scientifique utile.

Ensuite, à la question 4, « **les méthodologies de lutte contre la pollution lumineuse affectant les tortues marines et contre les espèces invasives sont-elles pertinentes ?** *Le meilleur moyen de limiter la pollution lumineuse et ses incidences en phase chantier est d'éviter les travaux de nuit (de 18 h à 6 h). Or le dossier envisage que les travaux se déroulent 24 heures sur 24. »*

Le maître d'ouvrage doit entendre cet argument et proposer des solutions pour éviter ou atténuer les pollutions lumineuses.

Enfin, sur la question 5, « **l'état des connaissances du milieu marin est particulièrement lacunaire, spécialement en milieu abritant des récifs coralliens. Il est envisagé d'utiliser le guide méthodologique MERCI COR de l'IFRECOR mis à jour en 2017. Cette doctrine est-elle bien adaptée à la problématique ?** »

La FMAE n'a pas de commentaires particuliers sur ce point.

Les autres observations de l'Ae:

- 1) L'objectif du projet :** *desserte long courrier depuis et vers la métropole. Il est attendu que l'étude d'impact s'appuie sur une analyse approfondie de l'évolution des besoins en déplacements, qui repose sur la tendance constatée depuis au moins dix ans et la projette de manière argumentée sur la durée de vie du projet. Par ailleurs, l'Ae s'interroge sur la compatibilité du projet avec les obligations et objectifs de préservation du lagon (inscription au patrimoine mondial de l'Unesco).*

Plus que tout, la FMAE note, encore une fois, le manque de politique globale et de cohérence, avec des projets mal agencés alors qu'ils ne sont pas forcément incompatibles.

- 2) Le scénario de référence sans projet :** *L'Ae recommande donc de porter une attention particulière à la définition du scénario de référence sans projet, et à l'explicitation des principales hypothèses qui le sous-tendent, en ne sous-estimant pas les évolutions de la desserte et des incidences du transport aérien en l'absence du projet en particulier grâce aux possibilités offertes par les évolutions technologiques.*

Pour la FMAE, c'est du bon sens. Que les concernés se mettent tout simplement et sérieusement au travail.

- 3) Les scénarios étudiés et le choix du scénario projet retenu :** *Le comité de*

pilotage local s'est finalement prononcé en faveur du scénario de construction de piste convergente à la piste actuelle, et longue de 2 600 m. Cette reprise pourrait en effet conduire, dans le contexte actuel et au vu du scénario de référence qui sera dressé, à retenir une variante différente de celles présentées au débat public de 2011, voire une variante différente de celles étudiées jusqu'à présent. Les incidences de ces différentes variantes seront à comparer pour tous les compartiments de l'environnement, éclairés par les nouveaux éléments de contexte en particulier sismo-volcanique et de connaissance (ou méconnaissance) des milieux naturels ainsi que par le bilan de l'extension de 1995 et les nouvelles données relatives aux technologies.

La FMAE tient à alerter le MAORE que plus il tergiverse, plus les études seront obsolètes. Avec la 5G et d'autres nouveautés, les arguments en faveur du scénario choisi seront obsolètes. Aussi, la FMAE invite les porteurs du projet à mettre à jour les données et à passer à la phase lancement des travaux.

4) Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport :

La FMAE n'a pas de commentaires particuliers

Les recommandations de l'avis de l'Autorité environnementale sur le projet de piste longue n'ont rien de surprenant. Des recommandations et des observations très légitimes, dont certains remontent à 10 ans, sont faites et des réponses doivent être apportées. Celles-ci ne compromettent en rien ni la parole présidentielle ni les délais annoncés si tous les concernés se donnent les moyens et la conviction d'y arriver. La plupart des travaux soulevés par l'Ae peuvent se faire en simultané.

Néanmoins, ce projet et l'avis de l'Ae sont une illustration du manque de conviction et de la désorganisation des autorités face aux enjeux supérieurs de Mayotte, notamment à ses projets majeurs et structurants. Sinon, pourquoi au bout d'une décennie, certains s'étonnent de la reformulation des recommandations qui n'ont pas été suivies d'aucun effet sur le terrain, ou sinon, qui se sont aggravées.

Par ce communiqué, la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales, rappelle que c'est le MAORE qui, en 1999 a décidé de faire une consultation unilatérale sur la départementalisation de l'île. Face à cette détermination, L'État a suivi car acculé devant l'unanimité du MAORE. La route du littoral à l'île de la Réunion s'est faite parce que la Présidence de la Région s'est résolue et s'est donnée les moyens de la faire.

Le Maoré se plaint de la situation locale qui ne serait pas remontée de façon juste aux décideurs parisiens. À la lecture de l'avis de l'Ae, tout laisse croire que ce n'est pas qu'un sentiment, mais bien d'une triste réalité qui perdure.

Aussi, la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales propose que les autorités locales se prennent enfin au sérieux et mobilisent concrètement et de manière décisive pour porter concrètement la volonté de leur population, au-delà des sorties médiatiques sporadiques. Elles doivent se donner les moyens de suivi quotidien de la volonté de leurs citoyens et des intérêts supérieurs de leur territoire. Le Conseil

départemental de Mayotte, l'Association des maires, ainsi que les parlementaires doivent structurer une instance de suivi regroupant l'ingénierie maoraise des différents domaines concernés (politique, économie, social et écologie) avec une représentation équitable pour appuyer et suivre au mieux ce dossier. Ils doivent s'appuyer sur les instances locales tels que le Conseil Économique et Social (CES) et le Conseil de la Culture de l'Éducation et de l'Environnement de Mayotte (CCEEM).

Cela passe également par une collaboration étroite avec les autres instances et services de l'État locaux et nationaux.

Un vrai lobby doit être structuré pour défendre les intérêts supérieurs et les projets majeurs structurants du territoire.

Les questions du coût et des mesures destinées à éviter - réduire – compenser – chiffrer les incidences négatives notables (mise en place, entretien, suivi pour connaître leur efficacité) ne doivent pas être taboues pour démontrer la maturité du projet. La FMAE veillera pour des études à la hauteur des enjeux et se mobilise contre des études bâclées et au rabais.

La Fédération Mahoraise des Associations Environnementales continuera à assumer pleinement son rôle d'acteur de protection de l'environnement et de développement durable du département de Mayotte quelle qu'en soit la nature ou l'appellation du projet. Ceci d'autant plus que l'histoire nous donne raison. Le cas des envasements récurrents du lagon dont lors des travaux de l'allongement de la piste de Pamandzi en 1995, de la construction de la rocade de M'tsapéré et le deuxième quai de Longoni doivent réveiller la conscience des uns et des autres. Plus récemment, les cas du collège d'Iloni, ou du marché couvert de Tsararano construits, sans les précautions nécessaires, sur des zones sensibles, sont aujourd'hui inutilisables, et génèrent d'autres problématiques sociales (élèves dispersés dans différents établissements avec les problèmes de sécurité que cela génère), environnementaux (que faire de ces édifices menaçants en ruine et leur tas de déchets inertes ?) et économique (surcoût dû à l'improvisation d'autres équipements, dont les préfabriqués sur le parking initialement prévu pour la sécurité des élèves, le coût de transport de ces élèves...).

L'avis de l'Ae est là aussi pour servir de gage de maturité dans la démocratie. Il appartient aux autorités de mobiliser l'ingénierie nécessaire pour porter sérieusement les projets à la hauteur des enjeux du territoire.

Pour la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales

Son Président

Ali MADI

fmae976@gmail.com

tél : 06 92 46 12 51