

A noter également qu'avant la mise en place des explosifs, il est procédé à la sécurisation du site via l'installation d'un périmètre de sécurité. Avant chaque mise à feu, des avertissements sonores sont exécutés. A l'issue du tir, un nouvel avertissement sonore est exécuté pour avertir de la fin de l'opération. Pendant la phase de tir, nulle personne en dehors du tireur et du boutefeux n'est autorisée à intervenir au sein du périmètre de protection.

A ce stade, des discussions ont été engagées avec la société ETPC (groupe Colas) pour le démarrage de l'exploitation.

## 2.2.5 Point 5 – Santé et sécurité au travail

### 2.2.5.1 Nature de la remarque

Texte	Référence réglementaire	commentaire
Organisation en matière de sécurité et de santé au travail	Arrêté ministériel du 31 décembre 2001 relatif à la création d'une structure fonctionnelle ou au recours à un organisme extérieur agréé pour le développement de la prévention en matière de sécurité et de santé au travail dans les carrières (RG-1-A/Carrières) Art 16	Le dossier ne fait pas mention des dispositions relatives à la mise en place de l'organisation en matière de sécurité et de santé au travail : création d'une structure fonctionnelle ou au recours à un organisme extérieur agréé.

### 2.2.5.2 Compléments apportés par le pétitionnaire

Les dispositions relatives à la mise en place de l'organisation en matière de sécurité et de santé au travail dans les carrières sont réglementées par l'arrêté ministériel du 31 décembre 2001 paru au Journal Officiel de la République Française n°28 du 2 février 2002. Cet arrêté ministériel prescrit, dans son article 1 :

*« Dans toute exploitation de carrière ou ensemble d'exploitations de carrière, y compris les installations qui en sont le complément nécessaire et celles qui constituent les éléments indispensables à l'exploitation, relevant d'une même personne chargée de la direction technique des travaux, l'exploitant doit :*

- *soit créer une structure fonctionnelle en matière de sécurité et de santé au travail, à laquelle doit être affectée au moins une personne qualifiée à temps complet ;*
- *soit recourir à un organisme extérieur de prévention, ci-après désigné sous le terme « organisme », agréé par le ministre chargé des mines pour assister la personne chargée de la direction technique des travaux dans l'élaboration et la mise en œuvre des mesures de sécurité et de salubrité au travail.*

*Cette disposition s'applique à toutes les exploitations de carrières quel que soit le statut de la société, y compris les carrières exploitées physiquement par l'exploitant lui-même.*

*Pour toute ouverture de carrière, l'exploitant fait connaître, dans le mois qui suit la notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation, à la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement compétente, selon le cas, soit le nom de l'organisme auquel il choisit de recourir, soit l'organisation de la structure fonctionnelle qu'il met en place pour répondre aux obligations relevant du présent arrêté.*

*Si l'exploitant met en place une structure fonctionnelle, la déclaration à la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement comporte une note relative à l'organisation de cette structure.*

*L'exploitant fait connaître, dans un délai d'un mois, à la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement compétente tout changement d'organisme ou toute création ou suppression de structure fonctionnelle et, dans ce dernier cas, le nom de l'organisme auquel il a choisi de recourir. »*

En ce qui concerne le présent projet d'exploitation de la carrière de Kangani, la Société des Carrières de Mayotte envisage, a priori, de recourir à un organisme extérieur de prévention agréé pour assister la personne chargée de la direction technique des travaux dans l'élaboration et la mise en œuvre des mesures de sécurité et de salubrité au travail. Néanmoins, comme le permet l'article 1 de l'arrêté ministériel du 31 décembre 2001 susnommé, elle fera connaître sa décision finale à la DEAL dans le mois suivant la notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation, qui sera selon le cas, soit le nom de l'organisme auquel elle a choisi de recourir, soit l'organisation de la structure fonctionnelle qu'elle met en place pour répondre aux obligations relevant du présent arrêté.

Et si elle décide finalement de mettre en place une structure fonctionnelle en interne, elle en fera la déclaration auprès de la DEAL et lui fournira une note détaillant l'organisation de cette structure.

## 2.2.6 Point 6 – Voie d'accès

### 2.2.6.1 Nature de la remarque

Texte	Référence réglementaire	commentaire
<i>Voies d'accès</i>		
Article 7 de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 <i>L'accès à la voirie publique est aménagé de telle sorte qu'il ne crée pas de risque pour la sécurité publique.</i>	Arrêté ministériel du 22 septembre 1994 relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières	L'arrêté du 22 septembre 1994 vise les aménagements à réaliser dans le domaine de la voirie.  Le dossier devra développer les actions mises en place afin de respecter les dispositions des articles pré-cités.
Article 8 de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 <i>La mise en service de l'installation est réputée réalisée dès qu'ont été achevés les aménagements et équipements tels qu'ils sont précisés aux articles 4 à 7, éventuellement complétés par des travaux précisés par l'arrêté d'autorisation</i>		

### 2.2.6.2 Compléments apportés par le pétitionnaire

Les aménagements de la voie d'accès respecteront les articles citées ci-dessous de l'arrêté du 22 septembre 1994. Ces articles sont intégrés dans les paragraphes suivants de la Pièce II : étude d'impact.

**Article 4 :** *L'exploitant est tenu, avant le début de l'exploitation, de mettre en place sur chacune des voies d'accès au chantier des **panneaux** indiquant en caractères apparents son identité, la référence de l'autorisation, l'objet des travaux et l'adresse de la mairie où le plan de remise en état du site peut être consulté.*

#### → **Paragraphe 7.3.1 Résumé de la phase travaux – 7.3.1.1 Travaux préparatoires (Page 172 / 250)**

##### Version décembre 2020

Le présent projet concerne la reprise de l'exploitation d'une carrière de roche massive, ainsi que l'exploitation d'installations annexes (centrale d'enrobage et centrale à béton). Ainsi, avant le début de l'exploitation, plusieurs préparatoires seront nécessaires :

- **L'information du public avec la mise en place, sur la voie d'accès principal au site, d'un panneau indiquant en caractère apparents l'identité du bénéficiaire, la référence de l'autorisation, l'objet des travaux et l'adresse de la mairie de Koungou où plan de remise en état du site peut être consulté ;**
- Le bornage de l'emprise d'autorisation environnementale par un géomètre expert en tous points nécessaires pour déterminer l'emprise exacte du site. Ces bornes délimiteront le périmètre de l'autorisation et demeureront en place jusqu'à l'achèvement des travaux et de remise en état du site ;
- La mise en place d'une clôture en limite d'emprise. Cette clôture sera entretenue et conservée en bon état durant toute la durée de l'exploitation. Elle sera pourvue de panneaux indicateurs de dangers et d'interdiction d'accès au site ;
- La mise en place de merlons en périphérie de la zone d'extraction afin d'isoler le site des eaux de ruissellement extérieures ;
- La mise en place d'un portail d'accès au site.

**Article 5** : Préalablement à la mise en exploitation des carrières à ciel ouvert, l'exploitant est tenu de placer :

1° Des **bornes** en tous les points nécessaires pour déterminer le périmètre de l'autorisation ;

2° Le cas échéant, des **bornes de nivellement**.

Ces bornes doivent demeurer en place jusqu'à l'achèvement des travaux d'exploitation et de remise en état du site.

→ **Paragraphe 7.4.3 Milieu humain – 7.4.3.4 Mobilité – 7.4.3.4.2 Mesures (Page 201 / 250)**

Version décembre 2020

**Phase travaux / Phase exploitation**

ME :

Concernant la circulation, un plan de circulation avec séparation des flux limitera considérablement le risque de collision. Les engins ne sortiront pas de la zone classée, les véhicules légers n'entreront pas sur la zone classée. Seuls les camions circuleront d'une zone à l'autre, mais selon un plan de circulation bien défini.

Des études sont actuellement en cours pour un nouvel itinéraire à créer qui évitera le village de Kangani. Il est prévu que cet itinéraire directement raccordé à la RN1 parte de l'est du village de Kangani pour passer dans des espaces agricoles et naturels, travers le ruisseau de Kangani et arriver directement à l'entrée existante de la plateforme des installations de Kangani.

Version pour la complétude – courrier du 13/04/2021

**Phase travaux / Phase exploitation**

ME :

Des bornes sont en place pour déterminer le périmètre de l'autorisation. Ces bornes resteront maintenues jusqu'à la fin de l'exploitation de la carrière et la remise en état du site.

**Article 6 :** Lorsqu'il existe un risque pour les intérêts visés à l'article L. 211-1 du code de l'environnement, un **réseau de dérivation** empêchant les eaux de ruissellement d'atteindre la zone en exploitation est mis en place à la périphérie de cette zone.

→ **Paragraphe 7.4.1 Milieu physique – 7.4.1.6 Hydrologie – 7.4.1.6.2 Mesures (Page 184 / 250)**

Version décembre 2020

#### **Phase travaux / Phase exploitation**

##### *b. Principe de gestion des eaux mis en œuvre*

Le projet prévoit la séparation de la collecte des eaux externes et des eaux internes.

La limite haute de la zone du projet étant positionnée en crête de bassin versant, il n'y a que très peu d'interface entre les eaux externes et la zone du projet.

Les principes suivants de gestion des eaux pluviales sont mis en œuvre :

- Sur la zone d'extraction : l'ensemble des eaux est collecté et dirigé par un modelé de terrain vers un bassin de décantation avant rejet au milieu naturel ;
- Pour la piste entre la zone d'extraction et la zone de traitement : récupération des eaux et traitement via un déboureur/séparateur d'hydrocarbures avant rejet ;
- Pour la zone de traitement des matériaux (zone béton / zone enrobés / zone stocks / base vie) : récupération des eaux de ruissellement de surface et envoi vers un bassin de décantation + végétalisation avant rejet ;
- Sur des zones très spécifiques, où la présence d'hydrocarbure est potentiellement forte, mise en place d'un séparateur à hydrocarbures avant rejet dans le réseau de surface (zone centrale enrobée et cuve gasoil par exemple) ;
- Au niveau de la centrale à béton, mise en place d'une unité spécifique de récupération et traitement des eaux liée à l'activité tel que les laitances, les eaux de lavage des engins, les résidus divers de production...
- Sur les secteurs non pollués : maintien de la dynamique des écoulements actuel et de la transparence hydraulique.

La figure ci-après (cf. Figure 57) reprend le principe et l'implantation des divers ouvrages de gestion et traitement des eaux.

Version pour la complétude – courrier du 13/04/2021

Le principe de gestion des eaux pluviales est rappelé ci-dessous :

- La limite haute de la zone du projet étant positionnée en crête de bassin versant, il n'y a que très peu d'interface entre les eaux externes et la zone du projet. Ainsi, la zone d'extraction n'est pas concernée par cet apport d'eaux externes.
- Néanmoins, un réseau de dérivation (fossés de collecte afin d'assurer la transparence hydraulique) sera mis en place afin d'empêcher les eaux de ruissellement d'atteindre la zone d'exploitation en périphérie. Un merlon végétalisé est prévu le long de la piste entre la zone d'extraction et la zone de traitement.

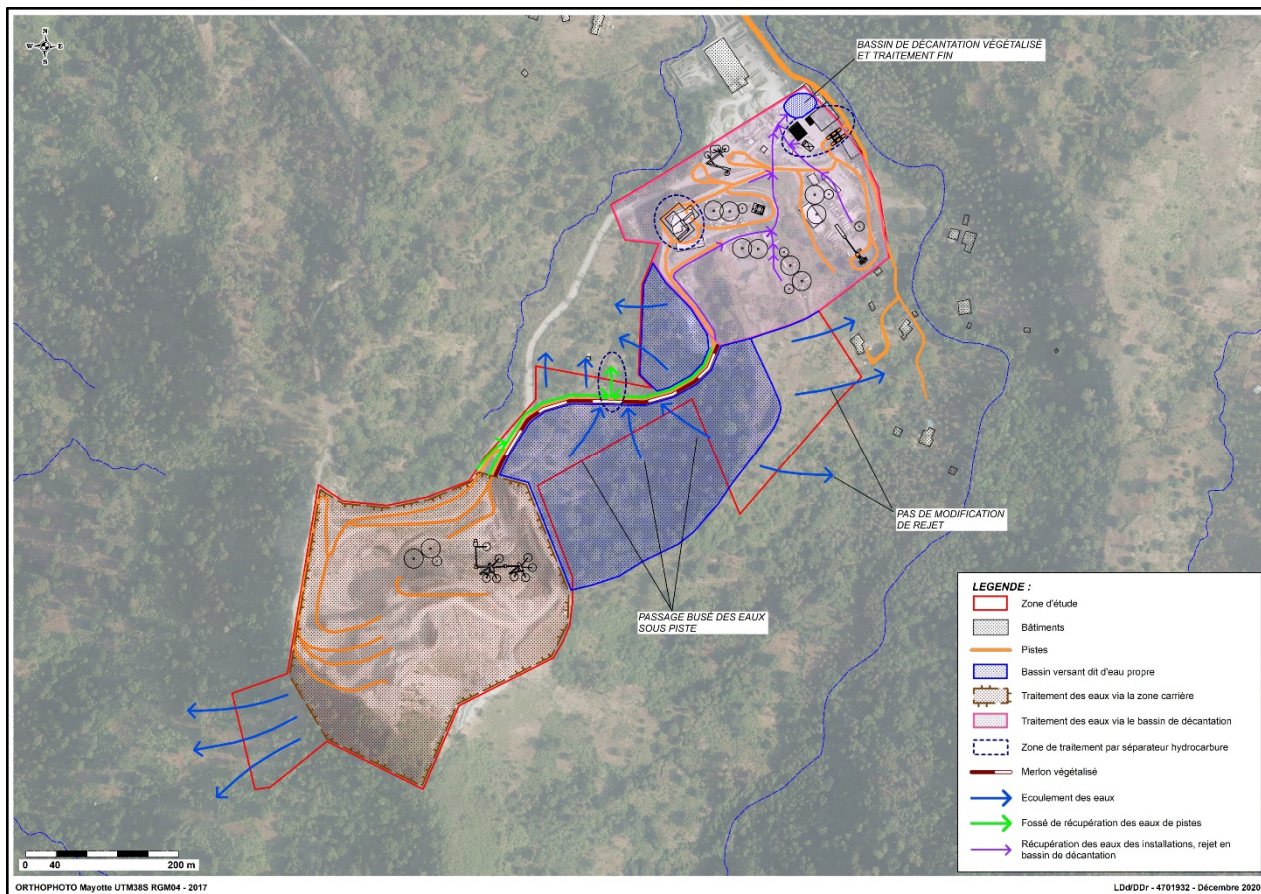


Figure 9 – Principe de gestion des eaux pluviales

**Article 7 :** L'accès à la voirie publique est aménagé de telle sorte qu'il ne crée pas de risque pour la sécurité publique.

→ **Paragraphe 7.4.3 Milieu humain – 7.4.3.4 Mobilité – 7.4.3.4.2 Mesures (Page 201 / 250)**

Version décembre 2020

**Phase travaux / Phase exploitation**

ME :

Concernant la circulation, un plan de circulation avec séparation des flux limitera considérablement le risque de collision. Les engins ne sortiront pas de la zone classée, les véhicules légers n'entreront pas sur la zone classée. Seuls les camions circuleront d'une zone à l'autre, mais selon un plan de circulation bien défini.

Des études sont actuellement en cours pour un nouvel itinéraire à créer qui évitera le village de Kangani. Il est prévu que cet itinéraire directement raccordé à la RN1 parte de l'est du village de Kangani pour passer dans des espaces agricoles et naturels, traverser le ruisseau de Kangani et arriver directement à l'entrée existante de la plateforme des installations de Kangani.

MR :

- **Possibilité d'accidents de circulation**

La carrière sera isolée et fermée par une clôture et un merlon représentant une protection suffisante de préférence réalisé avec des matériaux de découverte du site.

Un panneau réglementaire sera placé à l'entrée du site, indiquant les jours et les horaires d'ouverture, le nom et l'adresse de la société exploitante, ainsi que le numéro et la date de l'Arrêté Préfectoral d'Autorisation.

Plusieurs panneaux de signalisation seront placés sur les routes menant à la future carrière : signalisation de chantier et de sortie des camions.

Enfin, la vitesse de circulation des camions sera limitée à 30 km/h pour limiter tout risque d'accident.

■ **Possibilité de salissure de la chaussée par entraînement des boues via les pneus**

Les entraînements de boue sur la voie publique seront limités :

- compte tenu de la nature du gisement (roche alluvionnaire) ;
- grâce à la mise en place d'un camion-citerne asperseur sur les pistes ;
- grâce à l'implantation d'un fosse de lavage des roues à l'entrée de la carrière ;
- grâce à l'entretien régulier des voiries et pistes.

■ **Possibilité de chutes de matériaux depuis les véhicules**

Il ne sera jamais effectué de chargement au-delà du niveau des ridelles de bennes des camions.

■ **Possibilité d'envols de poussières sur la route et les pistes**

L'entraînement de boues sur la voie publique et la chute de matériaux depuis les véhicules étant limités, les quantités de matériaux susceptibles de se trouver sur la chaussée seront donc négligeables et par conséquent les émissions de poussières le seront également.

Les pistes seront arrosées en utilisant un camion-citerne.

Conformément à l'article 19.5 de l'arrêté du 22 septembre 1994 modifié, l'exploitant doit mettre en place un plan de surveillance des émissions de poussières. Des jauges seront ainsi disposées à plusieurs endroits en bordure du site et à proximité des habitations sous les vents dominants et une campagne de mesure de 30 jours sera réalisée tous les 3 mois. Après 8 campagnes, si les résultats des mesures sont inférieurs aux valeurs limites exposées au 19.7 de cet arrêté, la fréquence deviendra semestrielle de matériaux susceptibles de se trouver sur la chaussée seront donc négligeables et par conséquent les émissions de poussières le seront également.

Les pistes seront arrosées en utilisant un camion-citerne.

Conformément à l'article 19.5 de l'arrêté du 22 septembre 1994 modifié, l'exploitant doit mettre en place un plan de surveillance des émissions de poussières. Des jauges seront ainsi disposées à plusieurs endroits en bordure du site et à proximité des habitations sous les vents dominants et une campagne de mesure de 30 jours sera réalisée tous les 3 mois. Après 8 campagnes, si les résultats des mesures sont inférieurs aux valeurs limites exposées au 19.7 de cet arrêté, la fréquence deviendra semestrielle.

■ **Nuisances inhérentes à la circulation : émissions sonores, vibrations, gaz d'échappement, avertisseurs sonores de recul**

Les camions sont soumis à la réglementation relative à la circulation routière et au transport de marchandises. Ils seront notamment tenus à réaliser régulièrement le contrôle technique de leurs véhicules ; ce qui permet de s'assurer de leur conformité vis-à-vis des différentes nuisances qu'ils engendrent.

De plus, à l'entrée de la carrière se trouvera un panneau signalant l'interdiction de klaxonner, sauf en cas de danger imminent.

**Impact résiduel faible**

MS :

Pour rappel, la desserte de la zone de projet de la carrière se fait au moyen d'une voirie de desserte locale étroite et en mauvais état raccordée à la RN1 par un carrefour ne présentant aucune signalisation (voir figure 10 ci-dessous) :



Figure 10 – Carrefour et voie de desserte à la carrière (à gauche) et voie de desserte de la carrière (à droite)

La sécurité publique sera assurée par les mesures suivantes :

- Plusieurs panneaux de signalisation seront placés sur les routes menant à la future carrière (RN et route d'Achery) : signalisation de chantier et de sortie des camions, de la sortie de la carrière au carrefour avec la RN1 ;
- En complément d'une limitation de vitesse de circulation des camions à 30 km/h (vitesse maximale) pour limiter tout risque d'accidents, la Société des Carrières de Mayotte (SCM) s'engage à réaliser des aménagements complémentaires en concertation avec la commune et les associations de riverains :
  - Panneaux et signalétiques ;
  - Matérialisation au sol ;
  - Nouveau revêtement ;
  - Ralentisseurs.

S'agissant de la différenciation des flux et de la réduction des conflits potentiels, la Société des Carrières de Mayotte s'engage à lancer une étude permettant d'analyser la possibilité de création d'un cheminement piéton sécurisé, et le cas échéant, engager les travaux adaptés.

- Des études sont actuellement en cours pour un nouvel accès à la carrière (hors rue Achery). Lorsque la nouvelle voie sera mise en place, l'aménagement du carrefour associé devra permettre l'ensemble des mouvements dans les conditions sécuritaires et notamment le respect des distances de visibilité suffisante. La Société des Carrières de Mayotte s'engage à réaliser ces aménagements(cf. § 2.2.7.2).



## 2.2.7 Point 7 – PADD

### 2.2.7.1 Nature de la remarque

Texte	Référence réglementaire	commentaire
Le PADD impose que l'accès doit être connecté à une nationale ou départemental et ne pourra être située en continuité d'une zone d'habitat existante ou future.	Plan d'aménagement et de développement durable PADD	Le dossier ne mentionne qu'une fois au chapitre « contexte et objet de la demande » les modalités d'accès à la carrière : « L'accès à la zone projet s'effectue par la RN1 puis par la voie existante au cœur du village de Kangani, avec de nombreuses habitations en limite de la voie d'accès menant à la future zone de carrière. »  Le PADD impose que l'accès doit être connecté à une nationale ou départemental et ne pourra être située en continuité d'une zone d'habitat existante ou future.

### 2.2.7.2 Compléments apportés par le pétitionnaire

Des discussions sont en cours avec la Préfecture de Mayotte et la Commune de Koungou pour un nouvel itinéraire. Des profils de voies d'accès sont en cours d'étude.

La piste d'accès alternative ne sera pas en service au jour de l'obtention de l'arrêté d'autorisation.

Dans l'attente de la validation de la piste d'accès alternative, une analyse des conditions de circulation des voies environnantes au site ainsi que l'impact du futur projet sur celles-ci ont été réalisés

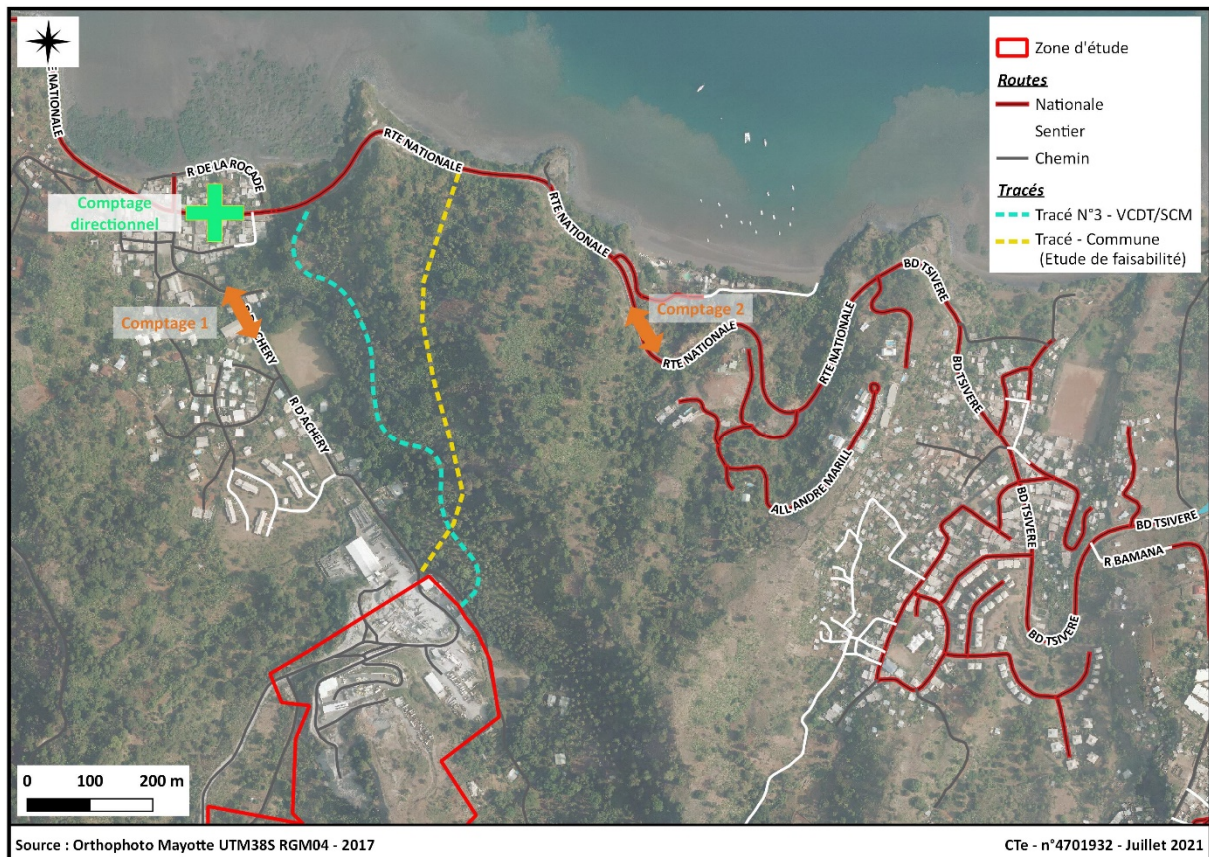


Figure 11 – Localisation de la zone projet et des points de comptages étudiés

L'étude s'est focalisée sur les conditions de circulation de la RN1 et sur le carrefour (cf. Annexe 2).

Courrier de réponse aux observations de la DEAL en date du 13 avril 2021 et du 7 mai 2021  
PROJET DE CARRIÈRE A KANGANI – MAYOTTE

### Situation existante :

Actuellement, la desserte de la zone de projet de la carrière se fait au moyen d'une voirie de desserte locale étroite et en mauvais état raccordée à la RN1 par un carrefour ne présentant aucune signalisation (cf. Figure 10). Le carrefour entre la carrière et la RN1 est emprunté par près de 6 000 véhicules par jour, dont 260 poids lourds. Ce flux de poids lourd est important, notamment lorsque l'on le rapporte au nombre circulant sur la RN1 (environ 490). L'analyse statique aux heures de pointe (HPM : 7h → 8h / HPS : 16h → 17h) sur le carrefour n'a pas montré de problème de congestion, les temps d'attente estimés sont compris entre 13 et 15 secondes. L'importance de la circulation des deux roues sur la RN (12% de la circulation totale) et l'absence de différenciation des flux sur la rue d'Achery rappelle les conflits potentiels dans la multiplication des flux sans aménagement sécuritaire.

### Extension de la carrière sur carrefour existant :

L'extension de la carrière augmentera le flux de poids lourds de 51 sur la totalité de la journée sur la rue d'Achery. Cette augmentation étant lissée sur une journée ne provoquera pas de congestion au carrefour avec la RN1 et aura comme seule conséquence une faible augmentation du temps d'attente (de l'ordre d'une seconde). L'accroissement du flux de poids lourds sur la rue d'Archev restera dans la capacité de la voirie et ne créera pas de problématique de congestion. Les conditions de circulation seront sensiblement similaires à l'existant.

Pour rappel, la Société des Carrières de Mayotte (SCM) s'engage à réaliser des aménagements complémentaires en concertation avec la commune (panneau et signalétiques, matérialisation au sol, nouveau revêtement, étude de faisabilité d'un cheminement piéton sécurisé...), en réponse à l'état actuel de la route et aux situations conflictuelles déjà existantes du fait de la multiplication des typologies de flux (cf. Figure 10).

### Création d'une nouvelle voie :

Une nouvelle voie réservée à la desserte de la carrière par les poids lourds est en cours d'étude. La rue d'Achery constitue donc un accès au projet de carrière en période transitoire. La réalisation de la nouvelle voirie d'accès est conditionnée par les échanges à l'amiable avec les propriétaires fonciers, ou une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP), qui sera engagée par la Commune, le cas échéant.

**Dans tous les cas, la Société des Carrières de Mayotte s'engage à réaliser cette nouvelle voirie dès concrétisation de la maîtrise foncière de l'emprise concernée et obtention des autorisations administratives requises.**

Il est à noter qu'une part significative de la phase transitoire (utilisation de l'accès actuel) sera dédiée à une phase de mise en place des installations et d'aménagement du site, qui généreront des flux largement inférieurs à ceux envisagés en phase exploitation.

La nouvelle voie de desserte de la carrière permettra une décharge des poids lourds passant de la rue d'Achery sur une voie qui leur sera dédiée. Le report du trafic sur un carrefour dédié permettra une diminution de la charge du carrefour existant aux heures de pointe ainsi qu'une amélioration de la sécurité (conflits entre les flux). A noter que le trafic PL sur la RN1 sera augmenté dans les mêmes proportions que dans la phase transitoire.

L'aménagement du carrefour projeté devra permettre l'ensemble des mouvements dans des conditions sécuritaires et notamment respectant les distances de visibilité satisfaisantes.

## 2.2.8 Point 8 – Avis ARS

### 2.2.8.1 Nature de la remarque

Texte	Référence réglementaire	commentaire
<i>Pour information</i>		
Avis ARS	R.181-18 du code de l'environnement  <u>ARS</u>	<i>Avis favorable sous réserve de :</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- recenser et d'identifier toute source de développement gites à moustiques aussi bien en phase travaux qu'en phase de fonctionnement et adopter des mesures pour les éliminer ;</li><li>- prévoir l'ensablement des zones en cas de fuites accidentelles d'hydrocarbures ;</li><li>- faire apparaître sur les canalisations issues du forage et de manière très visible la mention « eau non potable » ;</li><li>- veiller à ce que les espèces végétales qui seront plantées dans le cadre du projet ne génèrent pas d'effets allergisants.</li></ul>

### 2.2.8.2 Compléments apportés par le pétitionnaire

#### **Recenser et d'identifier toute source de développement gites à moustiques aussi bien en phase travaux qu'en phase de fonctionnement et adopter des mesures pour les éliminer**

Il existe trois secteurs sur le site où des stagnations potentielles d'eau pourraient entraîner le développement de moustiques :

- Le bassin de récupération des eaux au niveau de la centrale à béton ;
- Le bassin présent au niveau de la fosse d'extraction ;
- Le bassin de décantation/filtration qui reçoit les eaux de ruissellement du site.
- Autres points

Le stade aquatique du développement du moustique nécessite à minima 5 jours de présence d'eau pour permettre l'éclosion des larves.

- Concernant les points de stagnation des eaux sur le site, les temps de vidange des bassins sont les suivants :
- Le bassin de récupération des eaux de la centrale à béton fonctionne en circuit fermée, les eaux sont en permanence recyclées et ne sont pas stagnantes elles ne permettent pas le développement des larves ;
- Bassin actuellement présent au niveau de la zone d'extraction constitue un point de développement larvaire. Dès le début des travaux ce point sera supprimé soit en purgeant la zone (création d'un fossé de purge), soit en comblant le trou avec des matériaux présents sur le site ;
- Le bassin de décantation / filtration est conçu pour éviter toute stagnation d'eau, ainsi celui-ci n'est pas étanche, les eaux sont évacuées après traitement.
- Le bassin mis en œuvre est décrit au chapitre 7.4.1.6.2 de l'étude d'impact déposée en décembre 2020.
  - Le volume de ce bassin est estimé à 1 240 m<sup>3</sup> maximum ;
  - Le débit de fuite est de 1,4 m<sup>3</sup>/s environs (Q2) ;
  - Le temps de vidange complet du bassin est donc de l'ordre de 15 min.
  - Les autres points concernent les ouvrages de traitements des eaux présent sur le site (séparateurs à hydrocarbure par exemple). Ces ouvrages seront soit étanche à l'air, soit équipés de manchon au niveau des événements interdisant toutes introductions de moustiques.

### **Prévoir l'ensablement des zones en cas de fuites accidentelles d'hydrocarbures**

Pour rappel, les surfaces imperméables (zones spécifiques pouvant être soumises à des pollutions chroniques ou accidentelles : piste, zone parc à liant incluant la zone d'approvisionnement de la cuve gasoil, « base vie » incluant les ateliers, les parkings, les cuves gasoil et toutes les surfaces directement polluées lors des diverses manipulations) sont équipées de débourbeurs/séparateurs à hydrocarbures, munis d'obturateurs automatiques.

Sur les autres zones (zone d'extraction et autres zones non revêtues), les eaux internes sont collectées et envoyées vers un bassin de décantation.

Malgré les précautions prises, le site n'est pas à l'abri d'une pollution accidentelle, notamment liée aux engins.

#### ■ Conduite en cas de déversement accidentel

Le personnel doit donc être formé et informé (affichage) sur les mesures d'urgence à appliquer, à savoir :

- Arrêt immédiat de l'engin d'où provient la fuite ;
- Avertir le plus rapidement possible le service mécanique concerné ;
- Si possible, éteindre la fuite ;
- Si la fuite persiste, poser un bac de vidange ou un autre contenant pour récupérer les produits polluants continuant à se déverser ;
- Mettre en place des produits absorbants (sable, sciure de bois, boudins, granulés, feuilles absorbantes, etc.) pour récupérer le maximum de produits polluants déversés ;
- Limiter au maximum l'étendue du polluant ;
- Cas d'un déversement sur le sol (zones non revêtues : zone d'extraction et autre zone non revêtue) : reconnaître le cheminement du produit et contenir la dispersion du polluant à l'aide de barrage de terre, de boudins, etc. ;
- Cas d'un déversement dans l'eau (huile notamment) : isoler la pollution en surface (dans les zones de faible turbulence) grâce à des boudins ou à des barrages absorbants flottants.
- En cas de déversement de polluants (hydrocarbures) directement dans les eaux de la rivière, il conviendra de compléter les mesures d'urgence définies ci-dessus par :
  - L'épandage de produits absorbants ;
  - La mobilisation d'une société spécialisée dans le pompage des eaux de surface souillées.

Pour renforcer la formation du personnel, des exercices et mises en situation seront régulièrement organisés afin de vérifier l'assimilation des consignes et la réactivité effective des agents formés en cas de pollution.

#### ■ Evacuation et traitement des sols pollués

En fonction des caractéristiques de la pollution, des procédés de traitement des eaux et/ou des sols devront être mis en œuvre. Dans le cas de déversement de polluants sur le sol (zones non revêtues : zone d'extraction ou autre zone non revêtue), hydrocarbures notamment, les mesures d'urgence définies précédemment seront complétées des mesures suivantes :

- Décapage soigneux de la zone polluée avec une pelle jusqu'au sol sain ;
- Stockage de la terre polluée à l'écart du milieu sensible, sur aire étanche type polyane ;
- Evacuation rapide des sols pollués par une entreprise spécialisée vers un site agréé.

### **Faire apparaître sur les canalisations issues du forage et de manière très visible la mention « eau non potable »**

Cette information sera reportée par l'exploitant sur les réseaux concernés.

### **Veiller à ce que les espèces végétales qui seront plantées dans le cadre du projet ne génèrent pas d'effets allergisants**

L'ANSES a été sollicitée afin de dresser un état des connaissances sur l'impact sanitaire des pollens et moisissures allergisants de l'air ambiant sur la population générale des départements et régions d'outre-mer (DROM) : la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane, la Réunion et Mayotte.

Cette expertise met en évidence le manque de données disponibles dans ces territoires pour évaluer l'impact sanitaire des pollens et moisissures de l'air ambiant sur la santé de la population générale.

Dans ce contexte, l'Agence recommande notamment de mettre en place un dispositif de mesure des pollens et des moisissures présents dans l'air ambiant, de poursuivre la recherche afin de mieux connaître l'état de santé des populations, de développer les actions de prévention et d'information des populations sur ces problématiques de santé et de pérenniser les actions déjà conduites par les associations locales sur l'asthme et les allergies.

Aucun dispositif pérenne de mesures des pollens et des moisissures présents dans l'air ambiant n'existe actuellement dans les DROM. La pose de capteurs de mesures de pollens et moisissures est proposée par l'ANSES à Mamoudzou. Par ailleurs, les prévalences des pathologies allergiques et respiratoires ne sont pas connues à Mayotte.

Les données présentées dans le rapport d'expertise de l'ANSES ont permis de dresser une liste non exhaustive et d'estimer le potentiel allergisant des pollens (filao, euphorbe, canne à sucre, etc.) et des moisissures (cladosporium, aspergillaceae, etc.) présents dans les DROM, en particulier à la Réunion et aux Antilles (Guadeloupe, Martinique). Elles mettent en évidence des variations qualitatives et quantitatives des pollens et des moisissures, en lien avec les facteurs géographiques et/ou climatiques. Toutefois, il s'agit de données ponctuelles et très localisées qui ne permettent pas de dresser un inventaire précis des espèces présentes dans les DROM ou d'évaluer précisément l'exposition de la population à ces agents biologiques

**A l'échelle du projet, la palette végétale proposée dans le cadre de l'exploitation ne contiendra pas d'espèces végétales à potentiel allergisant modéré à fort**, notamment celles déjà présentes sur site :

- Euphorbiaceae / ricin (potentiel allergisant modéré) ;
- Myrtaceae / goyavier (potentiel allergisant modéré) ;
- Poaceae / graminées (potentiel allergisant fort).

Cette liste d'espèces à ne pas planter sur site sera complétée en fonction des nouvelles études sur les pollens allergisants de Mayotte.





# ANNEXES



# ANNEXE 1 – PLAN DE PHASAGE



## ANNEXE 2 – ETUDE DE CIRCULATION





# ANNEXE 3 – EXPERTISE ECOLOGIQUE CYNORKIS



## ANNEXE 4 – ETUDE DE MODELISATION 2D



# ANNEXE 5 – ATTESTATION D’ENGAGEMENT