



Mission régionale d'autorité environnementale

Mayotte

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Mayotte
sur le projet de réalisation du ponton de l'îlot de Mtsamboro
par la Commune de Mtsamboro**

n°MRAe 2023APMAY4

Préambule

Pour tout projet soumis à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » doit donner son avis sur le dossier présenté. En application de l'article R122-6 du code de l'environnement et par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, cet avis relève de la compétence de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe de Mayotte en l'occurrence).

L'avis de l'autorité environnementale (Ae) est un avis simple qui ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. L'avis de l'Ae ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à sa réalisation, et n'est donc ni favorable, ni défavorable.

Porté à la connaissance du public, cet avis vise à apporter un éclairage sur les pistes d'amélioration du projet dans la prise en compte des enjeux environnementaux qui ont pu être identifiés, et à favoriser la participation du public dans l'élaboration des décisions qui le concerne.

La MRAe de Mayotte s'est réunie le 29 septembre 2023.

Étaient présents et ont délibéré : Didier KRUGER, Marc TROUSSELLIER, Michel PY.

En application de l'article 9 du règlement intérieur de l'inspection général de l'environnement et du développement durable, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Introduction

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis par la DEALM de Mayotte, instruisant le dossier de demande d'autorisation environnementale unique pour la réalisation du ponton de l'îlot de Mtsamboro.

Les principaux objectifs présentés de cet aménagement projet sont la nécessaire surveillance de la partie nord du lagon de Mayotte (une des voies privilégiées pour l'arrivée d'étrangers en situation irrégulière), mais également assurer la préservation de la faune fréquentant l'îlot et ses abords, ainsi que celle de son patrimoine naturel.

Localisation du projet : îlot de Mtsamboro
Demandeur : Commune de Mtsamboro
Procédure principale : Autorisation environnementale
Date de saisine de l'Ae : 02 août 2023
Date limite avant avis tacite : 02 octobre 2023
Consultation de l'Agence Régionale de la Santé (Délégation de Mayotte) : 08 août 2023

Ce projet, est soumis à étude d'impact suite à une procédure d'examen au cas par cas (arrêté préfectoral n°2021-DEAL-DIR-426 du 14 décembre 2021) au titre de la rubrique 9 « Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales » du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Il est également soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, à une demande d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime ainsi qu'à une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

L'avis de l'Ae sera joint au dossier soumis à enquête publique conformément aux dispositions du code de l'environnement (R.122-7. II) et cette dernière ne pourra débiter avant réception de celui-ci. Le pétitionnaire est tenu de produire une réponse écrite à l'avis de l'Ae au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article 5L123-2.

Cette étude d'impact est donc rattachée à une demande d'autorisation environnementale au titre de la rubrique : 4.1.2.0 : Titre IV-impacts sur le milieu marin « travaux d'aménagements portuaires et ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence sur le milieu d'un montant supérieur à 1.9 millions d'euros » .

Le présent avis de l'Ae comporte une analyse du contexte de ce projet, de la qualité de l'étude d'impact et du caractère approprié des informations. Il évalue la prise en compte de l'environnement, et en particulier la pertinence des mesures d'évitement, de réduction voire d'accompagnement des impacts.

Concernant sa portée réglementaire, cet avis ne se prononce pas sur l'opportunité du projet en lui-même.

Pour la suite du document la MRAe sera désignée Ae.

Résumé de l'avis

La commune de Mtsamboro porte un projet ayant pour objectif la valorisation du patrimoine naturel et culturel en soutien aux activités traditionnelles et écologiquement exemplaires sur l'îlot Mtsamboro Chouassia. Elle souhaite, entre autres, réaliser un ponton sur pieux au sud-est de l'îlot permettant l'accostage de deux navires d'un gabarit pouvant aller jusqu'à 7 tonnes et 1,5 m de tirant d'eau. Ce projet est mené en partenariat avec le Conservatoire du Littoral et l'association pour le développement intégré du nord de Mayotte (ADINM).

Les aménagements prévus sont un ponton et atterrissage, ainsi que des aménagements terrestres (sentiers, élévation d'abris de style 'faré' et construction d'un observatoire). La présente étude se focalise sur la seule construction du ponton et atterrissage. L'Ae rappelle que la réalisation d'une étude d'impact globale est attendue dans le cadre d'un projet, ici le projet d'aménagement de l'îlot Mtsamboro.

L'objectif de cette construction présenté est de permettre un accès sécurisé aux agents du Conservatoire du Littoral, du Parc Naturel Marin de Mayotte, aux agents de la future brigade nautique environnementale de la commune, aux forces intérieures de sécurités de l'État et différents services publics. L'accès n'est donc pas prévu pour être autorisé aux autres usagers (pêcheurs, touristes ou plaisanciers).

Par ailleurs, de nombreux éléments ont fait l'objet de demande de complément dans le cadre :

- de la demande de complément émise le 30/12/2022 par l'unité de la DEALM en charge de l'instruction de la demande d'autorisation, dans le cadre de l'instruction de cette dernière,
- de l'avis conforme du Parc Naturel Marin de Mayotte (PNMM), en date du 10/11/2022,
- de l'avis technique de l'Office Français de la Biodiversité (OFB), en date du 29/11/2022,

La totalité des éléments demandés n'ont pas été transmis au moment de la rédaction de cet avis.

Les principaux enjeux du projet sont la préservation de la biodiversité marine et terrestre, la protection des espèces protégées, le paysage et la prise en compte du changement climatique.

En synthèse, l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par :

- ***une présentation de l'ensemble des activités traditionnelles et écologiquement exemplaires à valoriser sur l'îlot,***
- ***les résultats d'une évaluation quantitative et objective des pressions considérées prenant en compte de l'état de l'écosystème terrestre,***
- ***l'ensemble des travaux projetés dans le cadre de l'aménagement de l'îlot, ou à défaut de définition des autres travaux à ce jour, d'inclure ces derniers dans une mise à jour de la présente étude,***
- ***la prise en compte de la partie terrestre de l'îlot dans la zone d'étude,***
- ***l'ensemble des éléments demandés dans le cadre de la demande de compléments de la DEALM, de l'avis conforme du PNMM et de l'avis technique de l'OFB,***
- ***une présentation des éléments de concertation des services utilisateurs concernés, les différentes solutions envisagées pour accéder à l'îlot, ainsi que des solutions alternatives au ponton,***
- ***les mesures de restriction d'accès au ponton aux personnes non autorisées, la justification de leur efficacité technique, la présentation d'autres dispositifs le cas échéant, la justification de l'utilité de la mise en place d'un accès limité.***
- ***la production et la présentation des conclusions d'une étude géotechnique et de faisabilité propres au site de l'îlot Mtsamboro,***

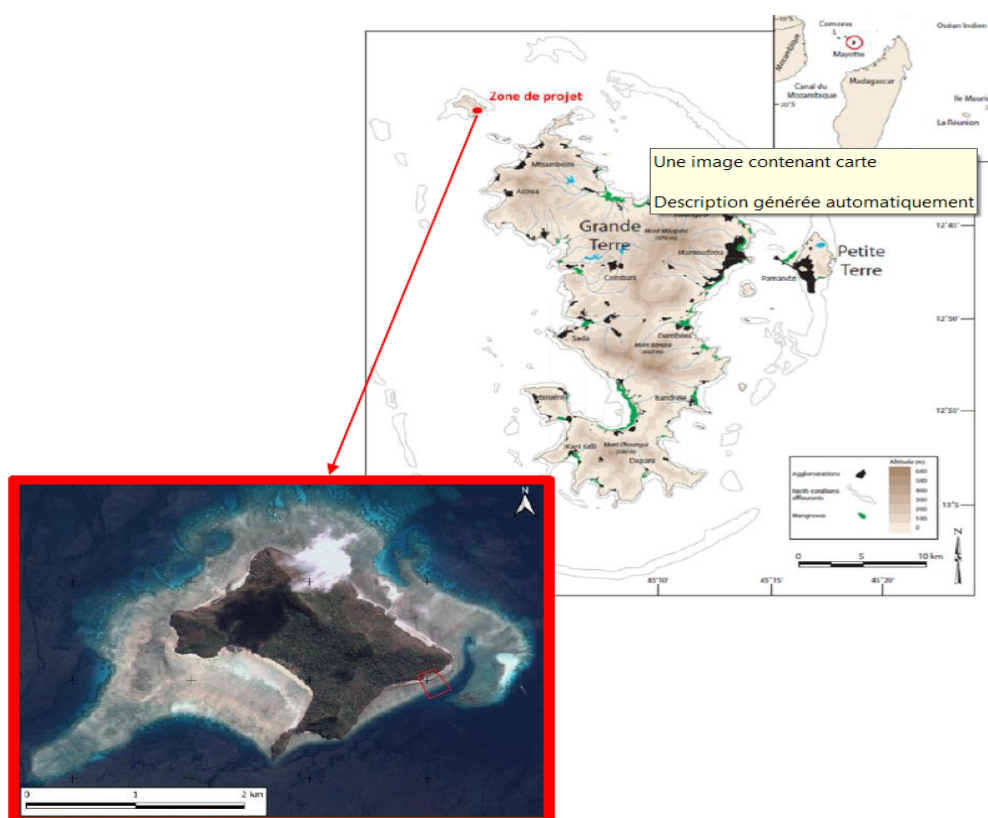
- *l'évaluation des impacts sur le milieu marin,*
- *l'étude d'un déplacement du tracé davantage à l'EST pour éviter la zone d'herbier et une transplantation des mattes d'herbier sur place,*
- *la présentation des mesures de compensation mises en place avec leur coût et efficacité,*
- *l'amélioration des mesures liées à la pollution lumineuse en raison de la fréquentation du site par des espèces protégées,*
- *des mesures de respect de la zone projetée et de limitation de sa fréquentation.*
- *un complément de données concernant la résistance mécanique du ponton et sa résistance face au phénomène de corrosion et face à l'évolution du phénomène de subsidence,*
- *les argumentaires de compatibilité du projet au plan de gestion du parc marin de Mayotte et au plan de gestion du conservatoire du littoral.*

Avis détaillé

1) PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

Mayotte est le 101^{ème} département français situé au sein de l'océan Indien, avec une superficie de 374 km². Elle est composée de deux îles principales (Grande Terre et Petite Terre), et d'une trentaine d'îlots, dont l'îlot de Mtsamboro. Son lagon fait près de 1 500 km².

Le présent avis porte sur la réalisation d'un ponton sur pieux au Sud-Est de l'îlot de Mtsamboro, à 4,5 km au Nord de la Grande Terre et d'une superficie de 203 ha. Cet îlot, qui appartient à la commune de Mtsamboro, est le plus grand îlot de Mayotte.



Localisation de la zone du projet à l'échelle de Mayotte, p.16 de l'étude d'impact

Certains îlots de Mayotte, comme l'îlot de Mtsamboro, subissent des pressions :

- touristiques : non-régulée engendrant des problématiques telles que le dérangement de la faune, la destruction des habitats naturels, etc.
- anthropiques : installation de personnes en situation irrégulière, agriculture et déforestation non réglementaire, etc.

Face à ces phénomènes, la commune de Mtsamboro en partenariat avec le conservatoire du Littoral et l'association ADINM (Association pour le Développement Intégré du Nord de Mayotte) porte un projet de valorisation du patrimoine naturel et culturel en soutien aux activités traditionnelles et écologiquement exemplaire sur l'îlot. Cependant, ces activités traditionnelles et écologiquement exemplaires ne sont pas présentées dans le document.

L'Ae recommande de présenter explicitement les activités à valoriser.

Les objectifs du maître d'ouvrage, à travers la construction d'un ponton, sont d'assurer un accès sécurisé aux services publics :

- agents de la future brigade nautique environnementale de la commune,
- agents du Conservatoire du Littoral,
- agents du Parc naturel marin de Mayotte,
- forces intérieures de sécurité de l'État,
- organismes de secours.

L'Ae s'interroge sur l'impact d'une telle structure concernant les pressions touristiques présentées et sur l'effectivité de la restriction de l'accès aux seuls agents de l'État. En effet, sans présence d'un gardiennage, il apparaît difficile de réserver aussi strictement cet accès, on peut même penser que ce ponton pourrait être utilisé la nuit par des passeurs.

L'Ae recommande :

- ***de mener une évaluation quantitative et objective des pressions considérées en prenant en compte l'état de l'écosystème terrestre et d'en présenter les résultats,***
- ***de justifier la limitation de l'impact touristique,***
- ***de justifier le choix de restreindre l'accès au ponton aux particuliers, de démontrer son efficacité et de présenter des mesures complémentaires le cas échéant.***

Les éléments descriptifs du projet présentés dans le dossier sont issus de l'étude d'avant-projet (ETG 2021) et de l'étude de faisabilité du ponton de Mtsahara (ETG 2021). Ce choix est expliqué par l'absence de certains éléments non dimensionnés du fait de l'absence d'étude géotechnique à ce stade et la similarité des caractéristiques principale des pontons.

L'Ae rappelle que bien que les pontons puissent être similaires, les milieux dans lesquels ils sont implantés ne le sont pas. ***L'Ae recommande donc de produire et présenter les conclusions d'une étude géotechnique et de faisabilité propres au site de l'îlot Mtsamboro.***

Le coût global de l'opération est estimé à environ 2 000 000 € avec une durée de travaux de 3 mois entre décembre 2023 et mai 2024.

L'Ae ainsi que tous les services consultés, s'étonnent du coût de cet ouvrage au regard de son usage limité prévu, de la durabilité des équipements mais aussi des objectifs posés sans concertation a priori avec les services concernés.

2) ANALYSE DE LA QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT ET PRINCIPAUX ENJEUX RELEVÉS PAR L'Ae

Le résumé non technique est présent dans le dossier et son contenu paraît cohérent avec celui de l'étude d'impact. Les enjeux sont présentés sous formes d'un tableau et d'une cartographie permettant de mieux les appréhender. Globalement, les méthodologies d'évaluation et de hiérarchisation des enjeux restent cependant subjectives et peu accessibles, ce qui rend difficile d'exprimer un avis motivé. Sauf pour certains enjeux comme ceux portant sur les mammifères marins et tortues marines où dans ce cas la méthodologie est expliquée mais reste non justifiée.

La méthodologie d'évaluation des impacts reste globalement subjective et mériterait d'être explicitée, à l'image de l'évaluation des effets sur les mammifères marins et tortues marines. En effet ces derniers sont justifiés par une prise en compte de la sensibilité de ces espèces et sont explicitement présentés.

L'étude d'impact renseigne les enjeux environnementaux pour deux périmètres d'études sans en préciser les dimensions : une zone d'étude immédiate correspondant à l'emprise du ponton et sa zone d'influence directe sur le récif frangeant et une zone d'étude élargie correspondant au périmètre du seuil d'impact physiologique le plus large pour les espèces marines protégées.

L'Ae s'étonne de l'absence de prise en compte de la partie terrestre bien que le projet est présenté comme impactant de façon positive et significative cette partie.

L'Ae recommande d'élargir la zone d'étude à la partie terrestre de l'îlot.

Le dossier présenté ne comporte pas l'ensemble des éléments notifiés dans la demande de complément et les avis notifiés ci-avant, l'Ae ne peut que regretter l'absence de ces éléments et l'absence de leur considération. Le présent avis rendu ne peut donc être complet.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les éléments évoqués dans :

- ***la demande de complément émise par la DEALM :***
- ***l'avis conforme du PMNM :***
 - ***compléter l'analyse des enjeux herbiers au droit du site d'Antakoudja et de la pression de la pêche à pied, et revoir la définition et le dimensionnement des mesures compensatoires MC01 et MC04 et d'accompagnement MA02 et MA05 qui en découlent,***
 - ***compléter la description des modalités de travaux (points et méthodes d'ancrage de la barge, liaisonnement des pieux avec le ponton, moyens et méthodes d'entretien en phase d'exploitation et impacts/mesures associées,***
 - ***analyser les impacts des sondages géotechniques et définir les mesures d'Évitement, de Réduction, de Compensation et d'Accompagnement (mesures ERC A) associées le cas échéant,***
 - ***compléter l'analyse des impacts et des mesures ERC en termes de rejets de polluants dans l'air, de consommation des ressources, et d'entretien en phase d'exploitation,***
 - ***suppression des bouées d'amarrage sur le platier d'Antakoudja***
- ***l'avis de l'OFB :***
 - ***demandes redondantes avec celles du PMNM***
 - ***Une mesure compensatoire à la destruction de communautés coralliennes est attendue.***

L'Ae a identifié les enjeux suivants :

- la préservation des milieux marins et terrestres,
- la préservation de la biodiversité (espèces protégées et habitat),
- le risque d'augmentation de la fréquentation touristique du site,
- la prise en compte du dérèglement climatique,
- le paysage.

3) ÉTAT INITIAL, ANALYSE DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC)

L'îlot de Mtsamboro est entouré par un récif frangeant et positionné sur le récif barrière, qui se prolonge vers le nord-est. Il est encadré par la passe Mtsamboro à l'Est, et la passe des Îles Choizil à l'Ouest. La zone de projet est concernée par l'habitat récif frangeant et par l'habitat lagon.

Le projet se trouve :

- dans la zone de valorisation du patrimoine naturel et culturel en soutien aux activités écologiquement exemplaires,
- dans la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique marine (ZNIEFF) de type II (récif frangeant des îlots),
- dans la masse d'eau FRMCT Mtsamboro-Choiszil (lagonaire), en bon état écologique.

Des mesures ERC sont prévues dans l'ensemble, mais certaines de ces mesures doivent être complétées et précisées par:

- les mesures visant à éviter l'utilisation du ponton par les personnes non autorisées,
- les résultats de l'étude géotechnique prévus dans le dossier,
- l'évaluation des impacts sur le milieu marin,
- l'évaluation de l'état initial et des impacts sur le milieu terrestre.

L'Ae recommande de compléter les mesures ERC par les éléments présentés ci-dessus.

La préservation des milieux naturels marin et terrestre dans ce projet est indispensable au regard de la localisation du projet.

Le milieu marin

Le ponton se situe dans une ZNIEFF de type 2 et dans le périmètre du PNMM. L'étude mentionne que des effets sont attendus sur le milieu marin notamment la destruction de l'herbier (715 m²) et des coraux. Le tableau de synthèse des enjeux indique un impact fort concernant la destruction physique des récifs coralliens, et la destruction physique des herbiers de phanérogames.

L'Ae note que l'enjeu est bien intégré dans le dossier avec des mesures d'évitement et de réduction comme une adaptation du tracé du ponton pour réduire la destruction d'écosystèmes récifaux et d'herbiers ainsi qu'une transplantation des herbiers devant être détruits sur le platier d'Antakoudja avec un suivi.

Il est noté également dans le dossier que les mouillages sauvages sur le platier d'Antakoudja ont conduit à une forte dégradation de l'herbier.

Cependant, l'Ae s'interroge sur deux points :

- en se basant sur les documents présentés, un déplacement supplémentaire du tracé vers l'Est n'intercepterait plus de zone d'herbier.
- la transplantation des mattes d'herbier risquant d'être détruits sur le platier d'Antakoudja peut se heurter à des difficultés relatives à un changement d'environnement.

L'Ae recommande donc d'étudier :

- ***un déplacement du tracé davantage à l'EST pour éviter la zone d'herbier,***
- ***une transplantation des mattes d'herbier sur place***

De plus, à l'instar de ce qui a été demandé par le PNMM et l'OFB, ***L'Ae recommande de compléter l'étude par la définition globale des enjeux et pressions sur l'herbier d'Antakoudja et de présenter des mesures ERC-A associées.***

Le pétitionnaire évoque aussi la destruction des coraux mais ne prévoit pas de mesures compensatoires. ***L'Ae recommande la mise en place de mesures compensatoires ainsi que de mentionner le coût associé à ces mesures.***

La plage d'Antakoudja est connue comme étant un lieu très fréquenté, notamment par l'installation de mouillages sauvages, mais aussi parce que c'est un lieu de pêche à pied. Ces pratiques ont participé à la dégradation de l'herbier. Face à cette problématique il est prévu la mise en place des mouillages permanents et d'un chenal de circulation sur le platier.

Face aux conclusions du pétitionnaire, l'Ae s'interroge et recommande d'expliciter :

- **le devenir des mouillages sauvages et les mesures associées, ainsi que leur coût,**
- **la définition des mouillages permanents et du chenal, leurs impacts, les mesures associées ainsi que leur coût,**
- **la justification de l'efficacité de cette mesure et recommande de prévoir un autre dispositif permettant de mieux limiter l'accès compte tenu des usages du site.**

Cependant, l'Ae note que l'aménagement d'accès pour les plaisanciers et opérateurs touristiques permettrait de limiter la volonté d'utilisation du ponton.

La préservation de la biodiversité : espèces protégées, habitats

Sur la zone d'étude, ont été observés :

- la baleine à bosse,
- le grand dauphin indo-pacifique,
- les stenelles,
- les péponocéphales,
- le dugong,
- les tortues (vertes et imbriquées).

La zone du projet est connue comme étant une zone d'alimentation pour les tortues et une zone de passage pour les mammifères marins. En phase travaux lors des battages de pieux, il y a un risque de perturbation sonore des mammifères marins et tortues marines mais aussi par les embarcations des chantiers. Il y a également un risque de collision des navires de chantier avec les mammifères et tortues qui subsistent. Ces mêmes risques demeurent en phase d'exploitation, avec les embarcations/navires exploitant le ponton.

Il est prévu des mesures d'évitement, de réduction dans la demande de dérogation espèces protégées telles que l'adaptation de la période de battage pour la baleine à bosse, la mise en place d'un périmètre d'exclusion des espèces marines protégées autour du point de battage. Il est également prévu un protocole pré-watch, une pré-observation de vérification de la présence faunistique avant lancement des travaux bruyants.

L'Ae reconnaît la pertinence de ces initiatives, toutefois le pétitionnaire doit bien veiller à ce que :

- le périmètre d'observation soit bien défini en fonction de l'impact acoustique, notamment en considérant l'anse située au Nord-Ouest du projet, en effet il existe la possibilité pour les espèces de s'y retrouver piégées et donc de subir un fort impact acoustique,
- la mise en œuvre de cette mesure soit gérée par un coordonnateur environnemental.

Il est prévu dans l'étude qu'en phase d'exploitation un signalement lumineux du ponton soit mis en place à l'aide d'une bouée munie d'un éclairage blanc scintillant (50 à 80 scintillements par minute). L'impact est évalué faible en l'absence d'une plage de ponton à proximité, sans aucune autre considération de potentiels impacts.

L'Ae recommande de :

- **justifier le choix de ce signalement lumineux, au regard des signalements traditionnels,**
- **d'évaluer ses impacts au-delà de la simple considération de proximité avec des plages de ponton de tortues marines,**

- ***de proposer une meilleure mesure liée à la pollution lumineuse en raison de la fréquentation du site par des espèces protégées.***

Le risque d'une augmentation de la fréquentation du site

L'îlot de Mtsamboro, fait partie des îlots les plus fréquentés de Mayotte. Afin de lutter contre les différentes pratiques (dégradation de la végétation en l'absence de cheminement clair, occupation illégale, braconnage, agriculture non encadrée, etc.), des mesures ont été prévues pour limiter cette fréquentation.

Le pétitionnaire a prévu notamment la mesure MC01 (page 166 de l'étude d'impact) « mise en place d'une formation des gestionnaires de l'îlot à la préservation et la surveillance des plages de ponte et participation au pacte de sauvegarde des tortues ». Il est mentionné d'ailleurs que les différents agents habilités à utiliser le ponton pourront ainsi exercer leurs missions de surveillance, d'aménagement des sentiers, de sensibilisation et d'accompagnement des activités traditionnelles pour une exemplarité écologique. La fréquentation du site par les agents dédiés est estimée à moins de 10 accostages par semaine.

La sécurisation du ponton prévoit l'installation de panneaux d'informations et la mise en place d'un portillon à serrure. L'Ae s'interroge sur les modalités et l'utilité des restrictions d'accès au ponton, en effet aucune mesure n'apparaît suffisante pour restreindre cet accès de façon stricte (cas d'un amarrage ponctuel de nuit par exemple) qui risque dans tous les cas de ne pas être respecté.

L'Ae recommande de compléter l'étude par :

- ***la justification de la garantie technique pour la limitation de l'accès au ponton,***
- ***la justification de l'utilité de la mise en place d'un accès limité.***

Au regard des aménagements prévus sur le site, il y a un risque d'augmentation de la fréquentation touristique du site. Ce qui représente un impact au regard du caractère naturel de la zone. À noter que l'un des axes prioritaires du pétitionnaire est de valoriser l'écotourisme en développant des aménagements pour permettre aux visiteurs de découvrir les richesses naturelles du site sans dégrader les milieux (sentiers balisés, aires de pique-nique, observatoire, etc). L'Ae constate qu'il y a un risque de retombées négatives sur le long terme, notamment sur l'intégrité de la biodiversité marine et terrestre, les espèces protégées et les milieux marin et terrestre du site.

Ces aménagements n'ayant pas été présentés ou étudiés dans le présent dossier, l'Ae alerte sur la nécessité de poser une réflexion à long terme sur les impacts mais surtout sur le devenir de cet îlot.

L'Ae recommande :

- ***d'intégrer l'analyse de ces aménagements à la présente étude, ou à défaut dans une mise à jour de celle-ci,***
- ***d'engager une réflexion cohérente sur le devenir de cet îlot, à savoir aménagement et développement ou préservation ?***

La prise en compte du dérèglement climatique

Le dérèglement climatique est classé en enjeu fort dans le dossier. Les phénomènes naturels susceptibles d'affecter l'îlot sont les cyclones, l'élévation du niveau de la mer et la pluviométrie en lien avec le réchauffement climatique. Ces deux derniers étant considérés comme l'enjeu météoro-océanique majeur.

Le niveau attendu des vagues pouvant atteindre le ponton est estimé à 5 m, la houle au niveau du platier est estimée à 3,5 m même en conditions cycloniques.

L'étude n'est pas conclusive sur la résistance du ponton aux conditions cycloniques ou de houle extrême. Elle mentionne simplement que la réalisation du ponton sur pieux n'est pas de nature à modifier les conditions hydrodynamiques de la zone.

Face à cette analyse l'Ae souligne qu'il aurait été nécessaire de démontrer que le ponton pourrait également résister aux conditions mécaniques les plus contraignantes bien qu'il soit prévu d'être un ponton fixe sur pieux.

De plus, l'étude d'impact ne mentionne pas et ne considère donc pas l'évolution de la subsidence de l'île et par voie de conséquence sur l'ouvrage prévu.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact de données concernant la résistance mécanique du ponton et sa résistance face au phénomène de corrosion, évaluée comme faible dans l'étude mais sans démonstration ni justification, ainsi que sur l'impact de l'évolution de la subsidence.

Le paysage

L'intégration paysagère est présentée comme prise en compte dans l'étude de faisabilité. De simples considérations de matériaux et de profil de ponton semblent avoir été analysées. Or au niveau paysager, et au regard du caractère exceptionnel de l'îlot Mtsamboro, le ponton aurait mérité un questionnement global au niveau de son intégration paysagère avec intervention de personnes qualifiées dans cette thématique.

4) COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE GESTION

Le projet est présenté compatible avec les documents stratégiques existants (PLU, PPRN, Plan de gestion du parc naturel marin de Mayotte, carte des vocations du Parc, plan de gestion du conservatoire du littoral).

En synthèse, les observations/remarques de l'Ae sont les suivantes :

- Compatibilité avec le SDAGE :
 - le ponton est indiqué comme n'étant pas une infrastructure portuaire, or sa soumission à Autorisation environnementale relève de la rubrique « travaux d'aménagements portuaires et ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence sur le milieu d'un montant supérieur à 1.9 millions d'euros » .
 - le projet est considéré comme compatible dans la mesure où celui-ci serait le seul à répondre à une demande qui n'a pas été présentée dans le dossier. A savoir, une demande des services destinés à utiliser ce ponton. Les mesures compensatoires présentées comme justifiant la compatibilité font l'objet de plusieurs demandes de compléments auxquelles le pétitionnaire n'a pas répondu à ce jour. En l'état, présenter le projet de ponton comme compatible avec le SDAGE repose sur des arguments bien fragiles.

L'Ae recommande de justifier la compatibilité du projet de Ponton avec les orientations du SDAGE sur la base d'éléments démontrés et justifiés.

- Compatibilité avec le DSMBSOI :
 - la compatibilité est présentée comme effective via la mise en place de mesures compensatoires
 - l'Ae s'interroge sur la présence actuelle des services de la DMSOI qui n'est pas indiquée dans l'étude,

- Il est noté que le projet n'a pas d'autres vocations que celle de permettre l'accès aux services publics et en même temps il est précisé que si d'autres aménagements sont prévus (tourisme, nautisme ou autres) ces derniers devront respecter le DSMBSOI.

L'Ae recommande une clarification sur les objectifs de ce ponton.

- Compatibilité avec le plan de gestion et la carte de vocation du Parc Naturel Marin de Mayotte :
 - La compatibilité est étudiée et finalement le projet est jugé compatible. Cependant, le projet a fait l'objet d'un avis conforme du Parc assorti d'un certain nombre de conditions auxquelles le pétitionnaire n'a pas répondu. La question de la compatibilité en l'absence des éléments demandés peut être remise en cause.
 - les concordances entre les finalités de gestion et le projet sont mal ou insuffisamment argumentées, comme :
 - p. 183 : « *La construction d'un ponton contribue à améliorer l'accès à la mer et aux pratiques liées pour les populations de Mayotte.* »
 - p.184 : « *La mise en place d'un ponton contribuant à un meilleur accès à l'îlot de Mtsamboro permet par voie de conséquence une meilleure connaissance de la zone et du milieu marin par l'ensemble de la population de Mayotte.* »
 - p.186 : « *La mise en place d'un ponton au niveau de l'îlot de Mtsamboro contribue à prévenir les conflits d'usage du milieu terrestre et marin de la zone de projet.* »

L'Ae recommande de compléter l'argumentaire de compatibilité.

- Compatibilité avec le plan de gestion du conservatoire du littoral :
 - les préconisations ne semblent pas toutes respectées au regard de l'usage prévu du ponton, ou bien mériteraient d'être mieux argumentées comme :
 - l'effet positif du ponton sur le développement écotouristique,
 - le soutien aux pratiques agricoles durables.

L'Ae recommande de justifier davantage la compatibilité du projet avec le plan de gestion du conservatoire du littoral au regard de l'usage prévu d'un ponton.

5) JUSTIFICATION DU PROJET

La justification du projet est expliquée par de nombreuses pressions d'origine anthropique telles que la dégradation de la végétation du fait de l'absence de cheminements clairs, l'occupation illégale, le braconnage des tortues marines ou l'érosion des sols liée à certaines techniques d'agriculture non adaptées (bananeraies). La commune souhaite donc valoriser et préserver le patrimoine naturel et culturel exceptionnel de l'îlot.

Pour ce faire, la commune souhaite une présence régulière des agents des services publics et estime que des moyens d'accessibilité adaptés et sécurisés sont nécessaires et impliquent la nécessité d'un ponton. La justification du projet se limite donc à celle de son implantation qui découle d'une étude entre plusieurs options alternatives.

L'Ae recommande de :

- ***justifier le projet de ponton également par ce qui a amené à conclure à la nécessité d'un ponton de la part des services utilisateurs projetés,***
- ***d'étudier et de présenter des solutions alternatives au ponton.***

L'Ae considère comme absolument nécessaire d'étudier et de présenter d'autres solutions que celle d'un ponton de 200 m et d'un coût de 2 millions d'euros pour un site présenté comme exceptionnel (ponton flottant, plateforme flottante, chenal etc).

En effet, des agents de l'État visitent déjà régulièrement le site. De plus, l'implantation d'un ponton, même sécurisé, n'est pas de nature à protéger ou valoriser le site dans la mesure où ce dernier suggérera un accès et constituera un premier aménagement sur un site sensé être préservé.

L'Ae s'interroge sur la mise en œuvre d'une concertation des services concernés pour envisager et étudier plusieurs solutions.

L'Ae recommande de présenter des éléments de concertation des services concernés et les différentes solutions envisagées pour accéder à l'îlot.