

Maitre d'Ouvrage : SASU Mayotte Plaisance



 CCI MAYOTTE

Assistant Maitre d'Ouvrage

 CCI NICE CÔTE D'AZUR



Réaménagement du port de Dzaoudzi, de l'aire de carénage, la création d'une zone de mouillage et d'une aire de carénage

Réponses à l'avis de la MRAE du 27 mai 2023 reçu le ...02 mai 2024 Avis délibéré n°2023APMAY2

Mai 2024



3 Voie du Mas del Sol
06340 Laghet
contact.pierrelouis@gmail.com

1 INTRODUCTION

L'avis de la MRAE est un avis simple qui ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur 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'Autorité Environnementale ne constitue par une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à sa réalisation, et n'est donc ni favorable ni défavorable.

Le 13 mars 2023, un dossier de réponse à la demande de compléments au dossier d'autorisation émise par la DEAL le 13 décembre 2022, a été déposé auprès du guichet unique. Faisant suite à ces dossiers, ces compléments ont été intégrés au dossier d'autorisation version 2, en l'absence de retour de la MRAe.

Nous avons été destinataire de l'avis de la MRAe du 17/05/2023 le 2 mai 2024. En conséquence, il doit être intégré au dossier porté à la connaissance du public.

Des recommandations ont été formulées, et donnent lieu à des réponses de la part du Maître d'Ouvrage, la SASU Mayotte Plaisance.

2 NOTE TECHNIQUE DE REPONSE

Le présent document est une réponse aux remarques et recommandations réceptionnées le 02/05/2024. Les extraits de l'avis de la MRAe sont retranscrits en noir, tandis que les réponses sont signalées en bleu.

A la lecture des recommandations, il semble que l'avis de la MRAe a été fait sur la version 1 de l'étude d'impact, avant intégration des demandes de compléments des services de la DEAL puisque certains points ont déjà été traités.

En effet, le dossier de réponse aux demandes de complément de la DEAL (diffusé le 13/03/2023) ainsi que l'étude d'impact mise à jour et diffusée en version 2 (après accord de la DEAL sur la nature et le contenu des réponses apportées) comportaient la majorité des réponses à l'avis de la MRAe reçu postérieurement.

RESUME DE L'AVIS page 3/13

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- la réalisation d'une étude globale sur les deux ports avec la description des incidences que le projet est susceptible d'engendrer avec d'autres projets existant sur la même zone, et l'analyse des effets cumulés.*
- de procéder à des simulations des conséquences des conditions cycloniques sur les installations portuaires et de l'accroissement du niveau de la mer sur les parties terrestres du projet, et de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation du risque,*
- de procéder à d'autres prélèvements d'eau et sédiments pour avoir une idée plus précise de leur qualité au titre de l'état des lieux et de mettre en place un suivi régulier de leur contamination dans la zone d'étude.*
- d'évaluer les besoins en eau en phase exploitation et en phase chantier,*
- des mesures de réduction de consommation d'eau doivent être mises en place vue la problématique de l'eau sur territoire (notamment pour les sanitaires et le nettoyage), A cet effet, une étude sur le recyclage des eaux pluviales et le nettoyage des bateaux pourrait être lancée,*
- de veiller au raccordement des sorties des dispositifs DSH au réseau de collecte des eaux usées.*
- à bien veiller à ce que tous les déchets soient gérés de façon optimale,*
- de garantir la continuité écologique du milieu entre la zone terrestre et la zone maritime,*
- d'éviter toute destruction ou perturbation des espèces marines protégées et, plus généralement, de la biodiversité présente,*
- la réalisation d'un complément d'évaluation des incidences sonores du projet lors de la mise en place des pieux,*
- de procéder à un inventaire des types de coraux qui seront impactés durant les travaux, les quantifier et prévoir des mesures adéquates,*
- de justifier l'adéquation du projet avec le PPRN et PGRI, et les documents de gestion et d'orientation,*
- de préciser les conséquences de la consultation de l'architecte des bâtiments de France ainsi que les mesures prises ensuite.*

Ces différents points sont repris en détail dans l'avis.

2.1 Partie A présentation du projet et de son contexte

À la lecture du dossier l'Ae constate que le choix de l'implantation de l'école de voile n'est pas clairement justifié. L'étude mentionne qu'une séparation des activités avec l'aire de carénage permettra de ne pas mélanger les flux piétonniers et de sécuriser les usages de l'école de voile.

Le choix de l'implantation de l'école de voile est justifié par :

- La présence du siège de l'association à coté
- La volonté de profiter de l'existence de la cale de mise à l'eau
- Le souhait de différencier les flux afin d'améliorer la sécurité générale du site

Des explications complémentaires sont disponibles dans l'étude d'impact : §4.4 p42 et §7.3.7.3 p 234.

2.2 Partie B : analyse de la qualité du dossier de l'étude d'impact

2.2.1 - Recommandation 1 (page 6/13) :

– la réalisation d'une étude globale sur les deux ports avec la description des incidences que le projet est susceptible d'engendrer avec d'autres projets existant sur la même zone, et l'analyse des effets cumulés.

La réalisation de 2 études distinctes a été faite à la demande des services de l'état. Ce point avait été discuté en amont avec les services de l'état, qui avaient demandé la réalisation de deux études d'impact distinctes pour Mamoudzou d'une part et pour Dzaoudzi d'autre part. Les services instructeurs ont par ailleurs confirmé, dans un courriel récent, la volonté de conserver 2 études distinctes, compte-tenu des contraintes et calendriers différents sur ces 2 sites. Néanmoins, les études ont été menées en parallèle afin d'envisager les impacts de manière globale lorsque nécessaires.

La recommandation concernant l'analyse des effets cumulés a déjà été prise en compte dans la réponse à la demande de compléments de mars 2023 (question 2), et les éléments ont été repris dans le § 7.4 pages 236 et 234 de l'étude d'impact.

2.3 Partie C : Analyse de l'état initial de l'environnement et ses perspectives d'évolution si le projet n'est pas mis en œuvre, enjeux

2.3.1 Recommandation 2 (page 7/13) :

– de procéder à des simulations des conséquences des conditions cycloniques sur les installations portuaires et de l'accroissement du niveau de la mer sur les parties terrestres du projet, et de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation du risque,

Partie maritime :

Pour la station d'avitaillement : recommandation prise en compte dans la réponse à la question 15 (mars 2023) et dans les § 4.5.1 de l'étude d'impact : capacité de résistance aux cyclones et §5.4.2.3 : risque cyclonique

L'étude de l'accroissement du niveau de la mer : traitée dans la réponse à la question 1 (étude de la hausse de la mer, mise en œuvre de DSH), ainsi que dans l'annexe 9 de l'étude d'impact (étude de dimensionnement prenant en compte ce critère).

2.3.2 Recommandation 3 (page 8/13) :

– de procéder à d'autres prélèvements d'eau et sédiments pour avoir une idée plus précise de leur qualité au titre de l'état des lieux et de mettre en place un suivi régulier de leur contamination dans la zone d'étude.

La recommandation a bien été notée par le MOA, comme dans la réponse à la question 3 et au § 8.2.1.1 (état des lieux préalable à la mise en œuvre des mesures ERC). Le suivi en phase travaux est détaillé dans le §8.2.5 de l'étude d'impact.

Une mise à jour de ces données pourra être réalisée avant la mise en exploitation, permettant d'avoir d'un état 0 de la qualité des eaux et sédiments pour le protocole de suivi qui sera mis en place (efficacité du DSH...).

2.3.3 Recommandation 4 (page 8/13)

– d'évaluer les besoins en eau en phase exploitation et en phase chantier,

En phase chantier, les besoins sont estimés à 1m³/j (§7.2.5.4)

En phase d'exploitation, ils seront identiques à l'existant (§7.3.3.2).

2.3.4 Recommandation 5 (page 8/13)

– des mesures de réduction de consommation d'eau doivent être mises en place vue la problématique de l'eau sur territoire (notamment pour les sanitaires et le nettoyage), A cet effet, une étude sur le recyclage des eaux pluviales et le nettoyage des bateaux pourrait être lancée,

Ce point a été évoqué dans la réponse à la question 18, ainsi que dans les §7.3.3.2 p221.

2.3.5 Recommandation 6 (page 8/13) au sujet du traitement et transport des eaux usées

***– des précisions sont attendues quant à la gestion des eaux usées venant des navires,
– d'apporter des précisions sur le transport et le traitement des eaux usées,
– de veiller au raccordement des sorties des dispositifs DSH au réseau de collecte des eaux usées.***

Il n'existe pas de réseau de collecte des eaux usées dans le secteur, mais le projet prévoit l'installation de micro-stations de traitement des EU. Les plans ont été mis à jour dans l'étude d'impact, tout comme les § suivants, ainsi que l'annexe 9 :

§4.3.2.2 p40 : traitement des eaux pluviales et de ruissellement

§4.3.2.3 : traitement des EU

§6.6.3.1 : assainissement

§7.3.6.1 : impacts sur la qualité des eaux – implantation des DSH

2.3.6 Recommandation 7 (page 9/13)

– à bien veiller à ce que tous les déchets soient gérés de façon optimale,

En phase travaux : la gestion des déchets et les mesures prévues sont détaillées dans le §7.2.5.8. et §8.2.2.3.

En phase d'exploitation : la démarche port propre qui sera initiée après les travaux est évoquée dans la question 6 des réponses aux compléments, ainsi que dans le §7.3.6.2.

2.3.7 Recommandation 8 (page 10/13)

– de garantir la continuité écologique du milieu entre la zone terrestre et la zone maritime,
Il n'est pas prévu d'ouvrage provoquant une rupture de continuité écologique entre les zones terrestres et maritimes. Le § concernant l'avifaune a été complété (§6.5.2.3).

2.3.8 Recommandation 9 (page 10/13)

– d'éviter toute destruction ou perturbation des espèces marines protégées et, plus généralement, de la biodiversité présente,

Ce point a été évoqué dans les réponses aux questions 8 et 9 concernant les tortues, et les mesures spécifiques aux espèces protégées, reprises dans le § suivants de l'étude d'impact :

- §7.2.4.2 p207 détaillant les impacts directs des travaux, par rapport aux espèces protégés (coraux)
- §7.3.5 p225 concernant les impacts sur les espèces et habitats
- §8.2.3.1 concernant les adaptations des méthodes de travail en vue de limiter les impacts sur les espèces
- §8.2.3.3 pour la mesure spécifique au Scinque des Comores (MR3c)
- §8.24 concernant les mesures pour la préservation de la mégafaune marine
- Ainsi que l'annexe 11 : CERFA complété à la demande des services de l'état.

2.3.9 Recommandation 10 (page 10/13)

– la réalisation d'un complément d'évaluation des incidences sonores du projet lors de la mise en place des pieux,

Ce point a été abordé dans la réponse à la question 4 en fournissant un protocole de réduction des impacts du bruit sur les mammifères marins, repris dans l'étude d'impact et notamment dans les §7.2.4.3 p210, §8.2.4 mesures pour la mégafaune, (MR4) et §8.4.3 suivi de la mégafaune marine (MS3).

2.3.10 Recommandation 11 (page 11/13)

– de procéder à un inventaire des types de coraux qui seront impactés durant les travaux, les quantifier et prévoir des mesures adéquates,

Ce point a été évoqué dans la réponse à la question 17 concernant le devenir des coraux présents sur les pontons et les corps morts, et les §7.2.4 p207et §8.3.2 dans le cadre du retrait des corps morts inutilisés (MA2) de l'étude d'impact. Le repérage de l'ensemble des corps morts a été réalisé et la colonisation évaluée dans ce cadre.

Les coraux inscrits sur la liste rouge de l'UICN ne seront en aucun cas détruits lors des travaux.

2.4 Partie D : Compatibilité du projet avec les documents de planification et de gestion

2.4.1 Recommandation 12 (page 11/13)

– de justifier l'adéquation du projet avec le PPRN et PGRI, et les documents de gestion et d'orientation,

Le règlement du PLU est disponible en annexe 6, la partie sur le zonage UXLR en a été extraite. Chaque article a été analysé afin de conclure sur la compatibilité du projet vis-à-vis des prescriptions du PLU.

La réponse à la question 16 détaillait la conformité du projet par rapport au SDGEP. La compatibilité avec le PLU, PADD, PPRN, PPRL, PGRI, SDAGE et SDGEP a été décrite dans l'étude d'impact, respectivement dans les §5.4.1, §5.4.2, §5.5.2, §5.5.6.

2.4.2 Recommandation 13 (page 11/13)

– de préciser les conséquences de la consultation de l'architecte des bâtiments de France ainsi que les mesures prises ensuite.

Le permis de construire du bâtiment du port de Dzaoudzi a été accordé de manière tacite, après 5 mois d'instruction soit le 8 juillet 2022. Les conclusions de l'ABF ne nous ont pas été transmises.

L'intégration du projet dans l'environnement marin et terrestre a été particulièrement réfléchi (§7.3.3.1)

2.5 Partie F: Analyse des impacts et mesures ERA

2.5.1 Recommandation complémentaire (page 12/13)

Une analyse des impacts est présentée sous forme d'un tableau récapitulatif, sans aucune mention de la méthodologie permettant de classer l'intensité des impacts. *L'Ae recommande de présenter la méthodologie permettant de classer l'intensité des impacts.*

La méthode utilisée s'inspire du fascicule 2¹ rédigé par les DREAL PACA et Occitanie en juin 2018, de l'expérience du bureau d'étude en projets d'aménagement portuaire et dossiers d'étude d'impact, et de l'expérience de notre prestataire pour les expertises environnementales naturalistes Biotope.

La méthode générique DPSIR a été utilisée avec la définition des impacts potentiels du projet sur le site donné, puis la détermination des impacts prévisionnels après analyse plus fine.

- Détermination de la « situation » des espèces et habitats sur l'aire d'étude à partir de :
 - o la présence spatiale et temporelle des espèces et habitats marins

¹ Guide cadre Eval_Impact. Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandation des services instructeurs. Fascicule 2 – étapes clés de l'évaluation environnementale et analyse des impacts sur les espèces et habitats marins.

- l'état de conservation des espèces et habitats
 - la dynamique environnementale (progression ou régression)
- Détermination de la pression potentielle d'un projet sur les composantes du milieu à partir de :
- Son occurrence
 - Son amplitude
 - Son étendue spatiale
 - La durée pendant laquelle elle s'exerce
 - La période de l'année...
- Détermination de la sensibilité des espèces et habitats marins par rapport aux pressions générées par le projet = leur aptitude à réagir à une modification d'une composante environnementale faisant suite à une perturbation extérieure, cf. exemple de tableau

FIL ROUGE *Tableau n°21. Sensibilité des habitats et espèces par rapport aux pressions générées par le projet (fil rouge).*

Sensibilité des espèces et habitats par rapport à une modification des paramètres environnementaux	Espèces substrat meuble	Herbiers de posidonies	Habitats rocheux à algues photophiles	Juveniles de poissons	Grandes nacres
Modification de l'altération mécanique naturelle (chocs, frottements, écrasement et arrachage)	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte
Modification de la bathymétrie des fonds marins liée au projet	Faible	Forte	Faible	Inconnue	Pas de présence observée
Modification des stocks sédimentaires	Faible	Forte	Faible	Inconnue	
Modification de la turbidité / pénétration lumineuse / matières en suspension (MES) / sédimentation	Faible	Forte	Forte	Inconnue	
Modification du trait de côte	Faible	Forte	Forte	Inconnue	
Modification de la concentration en contaminants chimiques problématiques	Faible	Faible	Forte (eau) nulle (sédiments)	Inconnue	

4 niveaux d'indicateur sont définis : fort, moyen, faible, inconnu ou nul.

- Détermination des impacts potentiels du projet sur les espèces et habitats marins → impact potentiel pression par pression par croisement des informations précédentes, exemples de tableaux pouvant être mis en œuvre ci-dessous.

Tableau n°22. Matrice de croisement de la sensibilité et de l'indicateur « situation » pour déterminer l'enjeu environnemental de chaque habitat et espèce par rapport à la pression considérée.

Enjeu environnemental / pression (croisement de la sensibilité et de l'indicateur « situation »)	Sensibilité de l'habitat ou espèce / pression considérée			
	Forte	Moyenne - faible	Nulle	Inconnue
Indicateur « situation »	Forte	Forte - moyenne - faible selon les cas		
	Moyenne - faible	Fort - moyenne - faible selon les cas		
	Nulle			
	Inconnue			

Impact potentiel du projet sur les espèces et habitats en phase travaux des opérations de rechargement de plage	Espèces de substrat meuble	Herbiers posidonies	Habitat rocheux à algues photophiles
Altération mécanique	Fort	Fort	Fort
Modification de la bathymétrie des fonds marins	Faible	Fort	Faible
Modification des stocks sédimentaires	faible	Fort	Faible
Modification de la turbidité / pénétration lumineuse / matières en suspension (MES) / sédimentation	Faible	Fort	Fort
Modification du trait de côte de la plage	Inconnu	Fort	Faible
Modification de la concentration en contaminants chimiques problématiques	Inconnu	Faible	Faible

- Détermination des impacts prévisionnels du projet sur les espèces et habitats marins → analyse fine des impacts de la solution retenue via :
 - Une caractérisation précise des pressions générées par le projet
 - Une évaluation de la sensibilité des espèces et habitats par rapport aux pressions du projet
 - Une évaluation précise des enjeux environnementaux

2.5.2 Recommandation complémentaire (page 12/13)

À noter qu'une liste des mesures d'évitements et de réduction et d'accompagnement est prévue. Aucune mesure de compensation n'a été prévue. Des mesures de compensation seront proposées que si des impacts résiduels venaient à être identifiés. *L'Ae recommande de prévoir des mesures de compensation et/ou de démontrer que ces impacts sont négligeables.*

Après la mise en place des mesures d'évitement et de réduction, il ne subsiste par d'effets résiduels significatifs cf. §8.6 de l'étude d'impact, aussi, il n'est pas nécessaire de prévoir des mesures de compensation. En revanche des mesures d'accompagnement et de suivi seront mises en œuvre.

Mesure d'accompagnement MA
MA1 : Sensibilisation et communication
MA1-a : Sensibilisation de l'entreprise
MA1-b: information aux navigateurs
MA1-c : Sensibilisation des usagers
MA2: Retrait des corps morts inutilisés
Mesure de suivi MS
MS1 : Suivi du bon état des habitats et espèces post-chantier (par campagne)
MS2 : Contrôle périodiques
MS3 : Suivi de la mégafaune marine