

# AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2023-04-13c-00494 Référence de la demande : n°2023-00494-031-001

Dénomination du projet : Réhabilitation de la gare maritime de Dzaoudzi

Lieu des opérations : -Département : Mayotte -Commune(s) : 97610 - Dzaoudzi

Bénéficiaire : Conseil départemental de Mayotte

## MOTIVATION ou CONDITIONS

### Contexte

La demande de dérogation émane du département de Mayotte, autorité organisatrice du transport maritime, gestionnaire du site et maître d'ouvrage de l'opération.

La collectivité est gestionnaire des ouvrages d'infrastructures et équipements compris dans les limites administratives du port de Mayotte.

Le projet concerne la rénovation de la gare maritime de la commune de Dzaoudzi, site important dans l'organisation des transports maritimes de Mayotte, implantée sur le lieu-dit « Le Rocher » à Petite-Terre. Construite en 1987, la gare maritime présente aujourd'hui des infrastructures vieillissantes et dégradées.

### Le projet

La gare maritime de Dzaoudzi est un outil indispensable pour : les rotations quotidiennes des croisières à l'arrivée et au départ de l'archipel vers des destinations extérieures (Comores, Madagascar, ...), pour les évacuations sanitaires (EVASAN), et les transports de marchandises et transports de fonds.

Le projet consiste à sécuriser l'installation portuaire et le quai de la gare maritime.

Il s'agit donc de réhabiliter le quai d'accostage avec sa sécurisation et sa mise en conformité et de remplacer le ponton flottant "Ballou" actuel (32m sur 5 m), ancré au fond par des corps morts de 3,50m x 3,50m.

Les travaux nécessaires à la reprise du quai sont les suivants : protection du pied de quai contre les affouillements ; renouvellement des dispositifs d'amarrage ; ajout de deux échelles de quai.

Le remplacement du ponton nécessitera : la dépose du ponton et de la passerelle actuels ; l'ajout de nouveaux corps morts ; la pose du nouveau ponton de 50m x10 m et de la passerelle.

Les travaux de modification du ponton auront lieu par voie maritime et terrestre.

Le projet ne nécessite pas d'opération de dragage : l'éloignement du ponton permet d'atteindre le tirant d'eau suffisant. Des terrassements sous-marins pour l'enfouissement des corps morts, avec remise en place du matériau au-dessus du corps mort, seront réalisés.

### Conditions d'octroi d'une dérogation « espèces protégées»

#### L'absence de solutions alternatives satisfaisantes

Il a été envisagé initialement un ponton d'accostage fixé par un minimum de six pieux métalliques, permettant d'avoir un ouvrage fixe non soumis aux déplacements liés aux variations du niveau de la mer (marnage d'environ 4m).

Cette solution n'a pas été retenue, car jugée trop impactante sur l'environnement en raison des nuisances sonores que les travaux de battage des pieux auraient engendré.

La solution retenue est donc celle du lestage du quai par des corps-morts, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

Les corps-morts existants devaient être évacués, mais ils seront laissés sur place en raison de leur colonisation par des coraux.

Les auteurs de la demande de dérogation précisent que les alternatives possibles -comme la création d'une nouvelle gare maritime dans une zone de moindres enjeux ou la ré-orientation des flux de passager vers d'autres infrastructures maritimes-, n'ont pas été envisagées, car les travaux nécessaires auraient eu plus d'impacts sur l'environnement que ceux retenus pour la réhabilitation de l'ouvrage existant.

#### La raison impérative d'intérêt public majeur

Comme le souligne la DEAL Mayotte, la réhabilitation des infrastructures est indispensable au maintien du service public de transport maritime international et aux activités économiques. Les installations actuelles du quai ne permettent pas un usage conforme aux normes de sécurité (pas d'accès PMR par exemple, et présence d'une zone de dépotage en zone publique non clôturée), la réalisation du projet permettra cette mise aux normes.

#### Maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées

Au vu des faibles impacts résiduels après mise en œuvre des mesures ERC (dont les choix d'immersion des corps-morts au lieu d'installation de pieux, ainsi que les choix d'éclairage du site après travaux), la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Les conditions d'octroi d'une dérogation sont remplies.

#### **L'inventaire des espèces dans la zone projet a-t-il été fait ?**

Le document présente un état de la connaissance des espèces marines protégées pour l'ensemble de la collectivité de Mayotte. Le CNPN regrette l'approche très bibliographique de cette étude qui aurait dû être complétée par davantage de relevés ciblés et récents.

L'étranglement lagunaire situé entre l'îlot Dzaoudzi et Mamoudzou semble être peu fréquenté par les espèces en raison de la faible profondeur et de l'intensité actuel du trafic maritime.

Le fond sablo-vaseux de la zone présente « de petits récifs coralliens de pente externe de récif frangeant d'intérêt remarquable » sans toutefois que l'inventaire, ni la superficie ne soient précisés.

Des scléactiniaires colonisent les corps morts actuels, cependant les genres de coraux ne sont pas précisés même si l'on aperçoit sur les photos quelques coraux massifs, certainement des Poritidae.

L'inventaire de la biodiversité des invertébrés tous phylums confondus n'a en effet pas été fait sur le site. La demande mentionne néanmoins que l'intégration des espèces de coraux scléactiniaires et phanérogames marines est prévue au projet d'arrêté préfectoral « fixant la liste des espèces animales et végétales marines protégées et les mesures de protection des ces espèces représentées dans le département de Mayotte et complétant la liste nationale ».

Dans ce contexte, il est donc demandé de faire cet inventaire avant le début des travaux. La collectivité peut se rapprocher du Parc marin de Mayotte, de l'OFB, de l'IRD et du MNHN pour organiser un inventaire de cette biodiversité dite « négligée » qui peut se révéler scientifiquement intéressante.

Les principales **espèces protégées**, répertoriées à Mayotte faisant l'objet de la demande de dérogation (mammifères marins et tortues marines) pour laquelle le CNPN est saisi, sont les suivantes :

- ✓ Le dugong *Dugong dugon*
- ✓ la baleine à bosse *Megaptera novaeangliae*,
- ✓ le grand dauphin de l'Indo-Pacifique *Tursiops aduncus*,
- ✓ le dauphin long-bec *Stenella longirostris*

- ✓ le dauphin tacheté pantropical *Stenella attenuata*
- ✓ le dauphin d'Électre *Peponocephala electra*
- ✓ dans une moindre mesure, du fait de leur occurrence plus faible : le *Peponocephala electra*, *Sousa plumbea*, le dauphin à bosse *Sousa plumbea* et le grand dauphin commun *T. truncatus*.
- ✓ la tortue verte *Chelonia mydas*
- ✓ la tortue imbriquée *Eretmochelys imbricata*
- ✓ la tortue caouanne *Caretta caretta*
- ✓ la tortue luth *Dermochelys coriacea*
- ✓ la tortue olivâtre *Lepidochelis olivacea*,

### **Présence de ces espèces dans la zone**

Depuis juillet 2018, aucune observation de baleine à bosse n'a été rapportée à moins de 10 km de l'aire d'étude.

Il est en revanche noté une fréquentation régulière de l'aire d'étude par le *Tursiops aduncus*.

Il semblerait que les dugongs puissent aussi fréquenter la zone du projet, à environ 80m du futur quai flottant et à moins de 5 m du mur de protection des ouvrages terrestres.

La présence de *Chelonia mydas* à moins de 50 m des nouvelles infrastructures maritimes est notée.

### **Quels sont les impacts estimés du projet?**

Selon le diagnostic environnemental les habitats présents sur la zone du projet sont de « sensibilité écologique variable, mais globalement moyenne à très faible ».

Les espèces potentiellement impactées par les travaux sont essentiellement :

- ✓ les scléroractiniaux et autres invertébrés fixés dans la zone projet ;
- ✓ *Chelonia mydas*, tortue verte ;
- ✓ probablement *Dugong dugon*, dugong.

Les travaux provoqueront des nuisances sonores, l'augmentation de la turbidité, la présence de matières en suspension (MES), une éventuelle pollution par les hydrocarbures, d'éventuelles collisions.

En phase d'exploitation une pollution lumineuse, une éventuelle pollution par les hydrocarbures, et d'éventuelles collisions sont à prévoir. Les rapporteurs remarquent qu'il n'y a aucune information relative à l'augmentation de la fréquentation des navires de croisières et de son impact.

### **Pollution sonore**

La partie relative à la pollution sonore concerne essentiellement le battage de pieux. Or, le projet mentionne- notamment page 17et page 37- que les pieux ont été abandonnés au profit de la mise en place de 24 corps-morts d'une masse de 16T chacun, afin de réduire l'impact environnemental de la réhabilitation de la gare maritime. Cette partie relative à la pollution sonore porte à confusion et ne correspond pas au choix final du type de travaux. Cette partie devra être mise à jour.

Du fait de la fréquentation actuelle des transports maritimes, la pollution sonore est déjà permanente. Elle sera augmentée temporairement lors de la phase travaux (navires de charges, barges).

### **Pollution lumineuse**

Il n'est pas précisé s'il est prévu des travaux nécessitant un éclairage de nuit.

Cependant, en phase exploitation, pour des raisons de sécurité, il est prévu un éclairage de nuit des infrastructures terrestres notamment côté mer.

L'impact des pollutions lumineuses potentiellement produites par le présent projet sur les mammifères marins et les tortues peut être considéré comme INCONNU et sera PERMANENT.

### **Matière en suspension et turbidité des eaux**

Du fait de la nature du fond sablo-vaseux, la moindre agitation soulève un panache turbide « troublant les eaux pour plusieurs heures. ». Le risque est que le panache de matière en suspension se dépose sur l'herbier et sur les coraux.

Il est précisé « qu'au regard de la très faible surface du panache turbide et de sa localisation très littorale et sans emprise sur la zone d'herbier potentiellement fréquentée par le dugong et les

tortues marines, son impact peut être estimé comme FAIBLE et PERMANENT sur les tortues et mammifères marins ».

Cependant, aucune carte de situation ne présente l'emplacement de l'herbier, ni celui des coraux évoqués dans la description du site. Il est donc difficile de savoir quel sera l'impact réel du panache de turbidité engendré par la pose des corps morts.

Il est donc demandé de réaliser la pose des corps morts par temps calme, sans courant et en tenant compte du marnage effectif lors de la pose.

#### Le risque d'accident

Dans le cadre du présent projet, le risque de collisions et de blessures corporelles infligées par la navigation concerne à la fois les navires de charges durant la phase de travaux et les navires de transport de passagers durant la phase d'exploitation.

Compte tenu de la faible fréquentation du site par les tortues et dugongs le risque de collision est considéré comme MOYEN et TEMPORAIRE

Les **déchets de chantier** sont pris en compte dans le plan de prévention et de gestion des déchets. La pollution serait donc accidentelle et est ce risque peut être estimé comme FAIBLE et TEMPORAIRE.

**Le risque de pollution aux hydrocarbures** concerne à la fois les navires de charge durant la phase de travaux et les navires de transport de passagers durant la phase d'exploitation. « Ce risque peut être considéré comme FAIBLE et PERMANENT, mais potentiellement très impactant pour les écosystèmes ».

« L'impact synergique de ces différentes pressions sur les organismes de l'aire d'étude peut être considéré comme MOYEN et PERMANENT. »

### **Quelles sont les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées (Séquence ERC) ?**

#### Mesures d'évitement

L'abandon du battage de pieux au profit de l'installation de corps-morts est la seule mesure d'évitement des nuisances sonores.

#### Mesures de réduction

Des recommandations ont été faites pour réduire les nuisances lumineuses en mer. Ces préconisations sont à prendre en compte dès à présent et à intégrer dans le processus décisionnel lié à l'aménagement du site.

Il s'agira de :

- ✓ positionner les éclairages pour réduire l'impact de la lumière artificielle sur la faune sauvage, notamment en occultant la lumière côté plage au-delà des limites de la concession à sécuriser ;
- ✓ choisir des lampes à lumière jaune, ambrée à rouge (vapeur de sodium, LED jaunes) auxquelles les tortues sont moins sensibles.

Pour réduire le risque d'impacts accidentels avec les tortues et mammifères marins, il est préconisé :

- ✓ une navigation lente et le respect des routes maritimes lors des déplacements ;
- ✓ d'équiper les navires de charge de Mayotte de protections d'hélices ;
- ✓ La mise en place à bord des navires de charges de personnel qualifié, (sans aucune précision de la qualification, ni du nombre de personnes) en charge de signaler la présence ou pas tortue et de mammifère marin dans un périmètre de 50 m autour de la zone d'emprise du projet.

#### Mesures compensatoires

Aucune mesure compensatoire n'est proposée à ce stade du projet.

#### Mesures de suivi environnemental

Pendant et après la fin des travaux (pendant combien de temps ou avec quelle régularité ?) il est proposé qu'une « station sentinelle » soit installée pour évaluer l'efficacité et le bon respect des

mesures d'évitement et de réduction des impacts. Un inventaire local de la présence des tortues, cétacés pourrait être ainsi réalisé, permettant de consolider l'état de la connaissance au niveau local.

### Conclusion

La zone du projet étant déjà une zone bien impactée par les activités actuelles et la mise aux normes de sécurité étant indispensable, **le CNPN émet un avis favorable à cette demande de dérogation sous les conditions suivantes :**

- ✓ réaliser l'inventaire de la biodiversité dite négligée avant le début des travaux, en accord avec le futur projet d'arrêté préfectoral ;
- ✓ présenter la carte de situation de l'herbier et des récifs se trouvant à proximité de la zone des travaux afin de pouvoir évaluer l'impact d'une augmentation de la turbidité en phase travaux ;
- ✓ définir clairement le protocole de veille de la présence ou absence des tortues et mammifères marins lors des travaux et en phase post-travaux, et réaliser les travaux à la période qui minimise les effarouchements et les désorientations des dugongs et des tortues, compte tenu des périodes de présence établie de ces espèces à proximité du site
- ✓ de réaliser la pose des corps morts par temps calme, sans courant et en tenant compte du marnage effectif lors de la pose ;
- ✓ déplacer les colonies de coraux vivants qui pourraient être situées aux emplacements des futurs corps morts, ou à défaut de modifier l'emplacement de ces nouveaux corps-morts ;
- ✓ Les éléments précisés ci-dessus comme devant compléter les mesures de réduction.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 22 juin 2023

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA