



Avis du GEPOMAY sur le projet d'usine de dessalement d'Ironi Be

Le GEPOMAY est gestionnaire de la mangrove et de l'arrière-mangrove d'Ironi Be par conventionnement avec le conservatoire du littoral.

Le GEPOMAY, association mahoraise loi 1901 créée en 2010, a connu les différentes crises de l'eau sur le territoire depuis 14 ans et est conscient de l'importance de mettre en œuvre des solutions efficaces pour réduire sur le long terme le fossé entre production et consommation d'eau potable. Le GEPOMAY a participé à l'élaboration du Plan Eau Mayotte en 2023/2024, et a proposé différentes alternatives pour réduire la consommation en eau potable. L'association est consciente que l'augmentation de la production en eau potable par la construction d'une usine de dessalement est une nécessité pour le territoire. Cependant, ses buts statutaires sont l'étude et la protection de la biodiversité de Mayotte - notamment de son avifaune. C'est donc à ce titre et en tant que gestionnaire du site que le GEPOMAY a étudié le dossier d'incidences environnementales d'une usine de dessalement qui serait située à Ironi Be.



Globalement, les documents ne sont pas d'une lecture aisée. Ponctués de fautes d'orthographe et de grammaire basiques qui les rendent indigestes, ils présentent en outre de nombreux tableaux et figures sans titres ni légendes corrects, qui perdent ainsi toute valeur informative.

Le GEPOMAY cependant apprécie l'évolution de la proposition initiale après l'avis négatif du Conservatoire du Littoral, avis qui a permis l'émergence d'une solution de moindre impact.

1. Sur les études de l'état initial

- Faune et flore

Le GEPOMAY aurait apprécié que le dossier ait été adapté au territoire de Mayotte. Si l'invasion par des espèces exotiques envahissantes est la principale menace pour la majorité des milieux tropicaux insulaires, ce n'est pas le cas à Mayotte où la principale menace est la destruction des milieux et des habitats. Par ailleurs, il serait judicieux, si des noms vernaculaires sont utilisés, de faire le choix des noms mahorais et non réunionnais.

Sur l'aspect faune flore, l'étude de l'état initial semble complète. Des interrogations surviennent en revanche à la lecture de la proposition alternative :

- Une bande de 10 mètres de large le long de la RN dépourvue de palétuviers est évoquée, mais il n'est pas précisé si c'est une zone de type friche anthropisée présentant des espèces exotiques envahissantes ou des tannes. Leurs valeurs écologiques et patrimoniales étant très différentes, il est nécessaire de le préciser.
- Aucun inventaire complémentaire des *Bruguiera gymnorhiza* sur la nouvelle zone de passage dans la mangrove n'est fourni.

Une cartographie des espèces végétales protégées dans la zone de mangrove nouvellement impactée et une étude de la portion en bordure de mangrove d'où va démarrer le chantier de passerelle sont requises.



- Crabier Blanc
 - Grâce au PNA, la liste de habitats d'alimentation préférentiels s'est largement étoffée et comprend les ripisylves et la majorité des zones humides.
 - **Il faut définir et fournir les résultats de l'étude démontrant que le niveau de bruit induit par la route au sein du site de nidification du crabier blanc dans la mangrove d'Ironi Be est comparable en termes de décibels à celui des travaux prévus. Il est également indispensable de donner une estimation des décibels provoqués par les travaux de maintenance des canalisations et par l'usine en phase exploitation.**
 - **Une cartographie montrant la position géographique de la colonie nicheuse sur les 5 dernières années relativement au projet de passerelle semble également indispensable pour évaluer l'impact au plus juste.**

- Écosystèmes terrestres
 - Il faut bien rappeler que les arrière-mangroves de Mayotte sont en danger critique d'extinction (Liste rouge UICN 2016) et représentent donc un enjeu au moins aussi important que les mangroves, puisque leur bon état écologique est une des conditions pour une bonne santé des mangroves en aval.
 - La solution alternative avec une passerelle permettant le passage des conduites au-dessus de la mangrove et située au niveau du chenal semble bien moins impactante sur la mangrove, cependant :
 - **les études préalables de faisabilité ont-elles été réalisées ?**
 - **les engins nécessaires, et les moyens humains et techniques de leur usage, sont-ils mobilisables sur Mayotte ?**
 - **Un système de détection des fuites est-il prévu sur les conduites ?**



2. Sur l'estimation des impacts

- Faune et flore
 - Les impacts de la modification du régime hydrique liée à l'imperméabilisation des sols et la création de remblais sur les communautés de crabes de mangrove ne sont pas évoqués, alors même que ce phénomène est étudié à Mayotte depuis de nombreuses années.
- Crabier Blanc
 - Le dérangement et la possible augmentation des déchets et donc de rats à proximité de la colonie de crabiers n'est pas évoquée.

Une cartographie illustrant cette proximité entre le site et l'emplacement approximatif de la colonie aurait dû être produite, avec une estimation du dérangement et de la quantité de déchets produits sur le site.

- Écosystèmes terrestres
 - Phase travaux :

Le GEPOMAY aurait souhaité connaître le contenu du schéma d'intervention en cas de pollution pour vérifier que les enjeux environnementaux étaient bien pris en compte.

- Phase exploitation :
 - **Les impacts de l'imperméabilisation des sols en arrière-mangrove sur le régime hydrique et les communautés existantes ne sont pas évoqués.**
 - **Les impacts des risques industriels, et en particulier des fuites au niveau des canalisations, sur la biodiversité ne sont pas étudiés.**
 - **La réhausse de la route et le remblai nécessaire posent plusieurs questions qui restent sans réponse : quels sont le risque d'un effet digue et les impacts associés sur le milieu naturel ? L'emprise au sol de la route sera-t-elle élargie avec donc une perte d'espace naturel ?**



- Écosystèmes marins
 - **La modélisation des rejets omet régulièrement de définir les tests statistiques utilisés et les résultats de sortie des tests. Il faudrait fournir le rapport du MIO en complément pour pouvoir estimer la pertinence du modèle choisi et la cohérence des impacts envisagés.**
 - **Les impacts à long terme sur les récifs coralliens et les éponges, en lien avec un impact potentiel sur leur reproduction, ne sont pas évoqués.**
 - **Les impacts potentiels en cas de fuite des conduites sur le parcours et en particulier sur le récif frangeant ne sont pas décrits.**

- Autres

L'aléa submersion marine, moyen à fort sur le site, n'est pas clairement défini. Il est indiqué que les deux lagunes, situées en zone d'aléa fort, seront rehaussées de 4.5 mètres. La destruction de la zone humide située à cet emplacement et la création de cette surélévation peuvent augmenter le risque de submersion, ainsi que les pertes d'eaux et de produits et des dégradations matérielles.

Le GEPOMAY souhaite que le risque de submersion des lagunes, des conduites et des différentes zones soit mesuré, et que les impacts sur le milieu naturel soient qualifiés. La proposition modifiée devrait également préciser si les canalisations surélevées le long de la route sont elles aussi exposées au risque de submersion marine.

3. Sur les mesures ERC

La seule mesure d'évitement évoquée est l'adaptation temporelle du chantier à la période de reproduction du crabier blanc.

Le GEPOMAY demande que le sycomore (*Ficus sycomorus*) situé en bordure du projet soit conservé.

Le GEPOMAY souhaite également faire une remarque générale sur la qualification des mesures de suivi. **Les mesures de suivi ne sont pas des mesures d'accompagnement, elles font partie**



intégrante de l'obligation de résultats du maître d'ouvrage quant à ses mesures de réduction (article R122-13 CE).

Par ailleurs, dans ces mesures de suivi, il est parfois indiqué que l'état initial sera réalisé avant la mise en service de l'unité de dessalement. **Le GEPOMAY insiste sur l'obligation d'effectuer cet état initial avant tout commencement des travaux.**

Le GEPOMAY demande que le personnel de l'usine en phase exploitation soit régulièrement formé et sensibilisé à la protection de la biodiversité sur et autour du site.

<p>MR02 : translocation des espèces à capacité de mobilité réduite</p>	<p>L'étude mentionne une autorisation de capture préfectorale individuelle. Pour rappel, les seules autorisations individuelles de capture ou de prélèvements d'animaux ou de végétaux protégés le sont à des fins scientifiques, ce qui n'est pas le cas ici (Articles R411-6 à R411-14 CE). Dans le cadre des dérogations pour travaux, ces autorisations sont délivrées au responsable du projet.</p>
<p>MR10 : Augmentation progressive du niveau sonore des travaux (soft-start)</p>	<p>Cette mesure permet de diminuer le risque de dérangement des espèces marines en les faisant fuir, ce qui est déjà un dérangement en soi. Le coordinateur environnemental sera-t-il présent tous les matins de la phase travaux en mer pour contrôler le procédé de soft-start ?</p>
<p>MA3 : Suivi de l'état de santé des mangroves</p>	<p>La méthodologie de suivi a été développée au Sénégal et n'a pas encore été déployée à Mayotte. Le protocole va entrer en phase de test pour Mayotte en 2025 et ne peut donc pas être considéré comme fiable à ce stade. Le GEPOMAY demande qu'un protocole de suivi des mangroves de Mayotte éprouvé soit mis en place.</p>
<p>MA8 : Surveillance du front de la mangrove</p>	<p>Le suivi LIDAR ne semble prévu que sur une année. Le GEPOMAY demande que ce suivi soit assuré a minima sur la durée d'exploitation de l'unité de dessalement.</p>
<p>MC01 : Acquisition, restauration et gestion de zone humide et de forêt mésophile</p>	<p>La palette végétale proposée contient des espèces protégées. Le GEPOMAY demande expressément que les espèces protégées soient retirées de ces palettes pour éviter d'augmenter encore les pressions sur les milieux naturels.</p>



Le GEPOMAY souhaite insister sur l'importance d'une compensation écologiquement efficace. Il faut ainsi assurer :

- la sécurité foncière indispensable à la mise en œuvre d'un projet pérenne
- la qualité de la restauration sur les cinq premières années au moins, permettant d'assurer une diversité d'espèces végétales adaptées, y compris à croissance lente, en prenant en compte une capacité de production limitée à l'échelle de l'île, et le suivi très régulier des individus plantés, pour créer un habitat rapidement favorable à une restauration des fonctionnalités écologiques
- la gestion sur le long terme pour contribuer au maintien d'une diversité d'écosystèmes patrimoniaux sur le territoire.

Après une étude attentive du dossier, et tout en réaffirmant son soutien à la construction d'une usine de dessalement sur Grande Terre, le GEPOMAY émet donc un avis défavorable à la proposition actuelle et demande que l'ensemble de ses remarques et demandes de compléments soient prises en compte. Le GEPOMAY rappelle par ailleurs qu'il a à plusieurs reprises averti sur la nécessité d'émettre les saumures en dehors du lagon afin de respecter le principe de précaution, pierre angulaire de notre code de l'environnement.