



LE BILLET DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Aujourd'hui, les travaux préparatoires sur l'environnement

L'aéroport de Mayotte se situe au sein d'un milieu naturel d'exception à protéger, à la faune et à la flore riches, en particulier le lagon. Des habitations et une activité humaine sont également présentes à proximité de l'aéroport.

L'environnement fait partie, avec l'approvisionnement en matériaux et les risques naturels, des grands enjeux à prendre en compte dans les travaux préparatoires sur le projet de piste longue.

Pour bien orienter ces travaux, la direction générale de l'Aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage, avait demandé en novembre 2020 un cadrage préalable à l'Autorité environnementale et à l'Agence Régionale de Santé (ARS). Toutes les préconisations qui lui ont été adressées par ces deux entités ont été intégrées et font l'objet d'un suivi spécifique afin que toutes les réponses leur soient apportées. L'étude d'impact qui résultera de ces travaux sera présentée pour avis à ces deux organismes, ainsi qu'au parc naturel marin de Mayotte.

Les résultats disponibles aujourd'hui sur l'environnement sont détaillés dans un nouveau dossier et un nouveau film de



présentation. Ils concernent le site de l'aéroport de Mayotte - Marcel Henry où sera implantée la future piste longue. Les enjeux environnementaux liés à l'extraction de matériaux nécessaires à la construction de la piste et leur transport jusqu'à l'aéroport, ainsi que les enjeux liés aux émissions de gaz à effet de serre, seront traités dans de prochains dossiers.

Les résultats apportent des éléments permettant de comparer entre eux les deux scénarios d'implantation de la piste longue. À l'issue de cette comparaison, le scénario 2** optimisé apparaît de moindre impact, en particulier parce qu'il préserve mieux le milieu marin que le scénario 1*.

Les points clés de la comparaison sont présentés en page 3 de cette

lettre. Ils sont nécessairement synthétiques ; pour en savoir plus, je vous invite à consulter sur le site www.pistelongue-mayotte.fr, le dossier et le film de présentation qui contiennent l'ensemble des informations.

Le site vous propose également une nouveauté : une vidéo que nous avons conçue pour vous permettre de visualiser la future piste longue et son intégration paysagère.

N'hésitez pas à faire part de vos réactions, avis et points d'attention sur tous ces éléments, à l'aide du formulaire sur la page d'accueil du site. Nous vous apporterons des réponses.

Christophe MASSON,

Délégué à la piste longue
de l'aéroport de Mayotte
Direction du transport aérien de la DGAC

* En deux étapes : allongement de la piste actuelle dans le lagon au sud puis réalisation d'une piste convergente.

** Réalisation directe d'une piste convergente s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle

**Je vous invite à continuer
de suivre nos actualités sur
www.pistelongue-mayotte.fr
et sur la page Facebook
" Piste longue de l'aéroport
de Mayotte ".**

LA PAROLE À...

Deux experts nous présentent leurs missions



Mathieu PINAULT,
*du bureau d'études Marex,
pour le milieu naturel marin.*



Olivier SOUMILLE,
*du bureau d'études Espaces,
pour le milieu naturel terrestre.*

Quel est votre rôle dans les études ?

Mathieu PINAULT (Marex) : nous sommes spécialisés en écologie marine récifale. Notre rôle est de réaliser l'évaluation environnementale et d'identifier les mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts de la partie maritime du projet sur l'environnement. Cela concerne une trentaine d'habitats dans l'aire d'étude, au large de l'aéroport, comme la pente externe et le platier récifal, mais également les mangroves et les herbiers. Les espèces de poissons, de macroinvertébrés (crustacés, mollusques, etc.) et de coraux présentes sur le site sont recensées. Les impacts attendus du projet sur les mammifères marins et les tortues sont également étudiés.

Olivier SOUMILLE (Espaces) : nous sommes en charge des inventaires, de l'analyse des enjeux et des mesures pour la flore et la faune vertébrée (mammifères, oiseaux, reptiles) terrestres présentes dans la partie sud de Petite-Terre. Cette zone est fortement anthropisée. Les milieux naturels sont présents plutôt sous forme de lambeaux, principalement sur le littoral.

Comment avez-vous travaillé ?

Olivier SOUMILLE (Espaces) : nous avons engagé à partir de 2020 des inventaires, en saison sèche et en saison des pluies. Pour l'inventaire de la flore, nous avons réalisé des transects, c'est-à-dire des quadrillages à pied de la zone d'études qui permettent d'identifier les habitats et les espèces et de les repérer au GPS.

Pour l'inventaire de la faune, les méthodes sont diverses. Par exemple, les espèces d'oiseaux sont repérées avec des points de comptage tous les 200 mètres environ, sur lesquels, par séquences de 10 minutes, nous comptons tous les oiseaux en vol, posés ou dont nous entendons le chant. Les reptiles ont fait l'objet de comptages de jour et de nuit. Pour les chauve-souris, nous avons réalisé deux transects : un premier passage avec un détecteur à ultra-sons pour noter les sites de vol et de chasse, un deuxième passage avec un détecteur-enregistreur des signaux acoustiques, c'est-à-dire des cris, qui permettent d'identifier les espèces.

Nous avons ensuite cartographié toutes les espèces présentes et leur avons attribué un niveau d'enjeu en

fonction de leur rareté, leur statut (si l'espèce est endémique – c'est-à-dire localisée sur une aire restreinte – ou pas) ou leur cycle de vie : par exemple, si l'espèce se reproduit sur le site, cela augmente le niveau d'enjeu.

Mathieu PINAULT (Marex) : nous utilisons pour la première fois pour le projet de piste longue, en " grandeur nature ", la méthode MERCI-Cor, que nous développons depuis 2014 avec une équipe de projet pour le compte de l'Ifreco (Initiative Française pour les Récifs Coralliens). Cette méthode permet de dimensionner de manière rigoureuse et standardisée les pertes et les gains écologiques d'un projet. Grâce à elle, nous avons pu réaliser des états initiaux fiables et précis de vastes surfaces de récif et des écosystèmes associés (herbiers, mangroves) autour de l'aéroport. Concrètement, nous avons plongé une cinquantaine de fois. Chaque plongée était dédiée à un habitat et a permis, sur la base des indicateurs de la méthode, d'en évaluer l'état écologique. Ces indicateurs prennent en compte notamment le recouvrement corallien, l'abondance de poissons ou encore la diversité des poissons, coraux et macroinvertébrés. Nous avons ensuite cartographié l'ensemble de l'aire d'étude dans un SIG (système d'information géographique) qui met en relation, pour chaque habitat, sa " note " d'état écologique et toutes les informations chiffrées nécessaires, et les surfaces concernées.

Quels sont les grands enjeux pour vous ?

Mathieu PINAULT (Marex) : le milieu marin autour de l'aéroport se caractérise par une grande diversité d'habitats et une très grande richesse écologique. On retient en particulier la présence de tortues et du dugong, qui s'alimentent dans la zone d'herbier. Dans la prochaine étape, nous préciserons les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts : elles pourront concerner notamment des aménagements du calendrier de travaux ou des moyens de chantier pour préserver le cycle de vie des espèces.

Olivier SOUMILLE (Espaces) : pour la flore, deux espèces sont classées : le palétuvier *Xylocarpus granatum* (ou manglier pomme) et la liane *Pleurostelma cernuum*. La carapace de la piste actuelle est aussi l'habitat unique à Mayotte de l'arbuste *Sophora tomentosa*. Le projet pourrait avoir des impacts sur les oiseaux marins limicoles, qui se nourrissent à marée basse en suivant la côte, et sur la sterne voyageuse, oiseau migrateur qui se repose au sud de Petite-Terre. Dans la suite de notre travail nous proposerons des mesures adaptées au regard de l'évaluation affinée des risques sur les espèces.

¹Prairies sous-marines.

²Soumise à l'influence des activités humaines.

³<https://ifreco.fr/2020/11/18/merci-cor-premiere-application-grandeur-nature-dans-le-cadre-de-l'extension-de-l'aeroport-de-mayotte/>

LES 4 GRANDS THÈMES DE L'ENVIRONNEMENT

Les travaux préparatoires sur l'environnement ont mobilisé de nombreux spécialistes de bureaux d'études mandatés par la DGAC. Ils ont travaillé dans les domaines suivants :

Milieu physique

Climat et géologie, questions liées à la ressource en eau, prise en compte des risques naturels

Milieu naturel marin

Ecosystèmes marins, habitats et fonctionnement écologique, espèces protégées (faune et flore) en mer

Milieu naturel terrestre

Ecosystèmes terrestres, habitats et fonctionnement écologique, espèces protégées (faune et flore) à terre

Milieu humain

Activités humaines, cadre de vie des habitants (qualité de l'air, bruit)*, paysage, patrimoine

* Les enjeux liés aux émissions de gaz à effet de serre seront traités dans un prochain dossier.

QUELS PRINCIPAUX RÉSULTATS ?

Les travaux préparatoires sur l'environnement apportent des éléments pour comparer les scénarios d'implantation de la piste longue. La comparaison est établie pour les deux scénarios issus du débat public de 2011.

SCÉNARIO 1



Le scénario 1 issu du débat public prévoit :

- Un allongement de la piste actuelle au sud d'environ 400 m
- Puis la création d'une piste convergente d'une longueur de 2600 m
- Un remblai-digue, supportant la piste, de longueur 2900 m et de largeur 210 m

SCÉNARIO 2 OPTIMISÉ



Le scénario 2 issu du débat public est optimisé avec :

- La création d'une piste convergente d'une longueur d'au moins 2510 m, sans allongement préalable de la piste actuelle
- Un remblai-digue, supportant la piste, de longueur d'au moins 2690 m et de largeur 150 m

► Les comparaisons réalisées thème par thème (milieu physique, milieu naturel, milieu humain) montrent que le **scénario 2 présente un moindre impact**. En particulier, l'extension de la piste actuelle au sud prévue dans le scénario 1 apparaît **difficilement acceptable du point de vue écologique** : elle recouvre des surfaces très importantes d'herbiers sous-marins, qui sont eux-mêmes nécessaires à de nombreuses espèces sous-marines, réduit des surfaces d'habitats pour les faune et flore terrestres et portera atteinte à des coraux du récif barrière.

► Au sein du scénario 2, la **solution d'une piste optimisée de 2 510 mètres apparaît plus favorable qu'une piste de 2 600 mètres** : elle constitue un obstacle un peu moins important pour les déplacements d'animaux (les oiseaux et chauve-souris en particulier) et son impact visuel sur le littoral de Pamandzi est moindre.

► Tous les scénarios apportent, avec la piste convergente plus éloignée des zones urbanisées que la piste actuelle, **des améliorations en termes de nuisances sonores et de qualité de l'air pour les habitants de Pamandzi** (moins d'exposition au bruit et aux émissions de poussières lors des décollages des avions).

► Le **scénario 2 contribue à protéger le littoral de Pamandzi des risques de submersion**.

► Une attention particulière devra être apportée au traitement de la "rade de Sandravangue", l'espace maritime resserré que le projet créera entre la nouvelle et l'ancienne piste au niveau de Pamandzi, pour concilier les différents enjeux : faune et flore, activités humaines, impact visuel de la piste, qualité sanitaire de l'eau, etc.



D'un point de vue environnemental, le scénario 2 apparaît ainsi globalement plus favorable.

Les mesures précises, pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet seront définies dans les mois qui viennent.



à découvrir

sur le site internet
et à la Maison du projet

La présente

Lettre d'information

n°6

Pour vous
informer
sur l'actualité
des travaux
préparatoires

A paraître
tous les 2 mois

Diffusée
dans les lieux publics

Téléchargeable
www.pistelongue-mayotte.fr

À DÉCOUVRIR SUR LE SITE INTERNET

Les derniers documents
proposés en téléchargement :

• la présente lettre
d'information

• Le dossier de
présentation
sur
l'environnement
et le cadre de vie

• Les vidéos
en français,
en shimaoré et
en kibushi sur
l'environnement et
le cadre de vie

• La vidéo sur
l'intégration
paysagère de la piste
longue



POUR S'INFORMER ET PARTICIPER

LES RENDEZ-VOUS DE MAI ET JUIN 2022

@ Le site

www.pistelongue-mayotte.fr

La **présentation complète** du projet, **les actualités, les vidéos et tous les documents d'information.**

Vous pouvez **participer** à la démarche en déposant une **question** ou un avis et la DGAC y apportera une **réponse.**

À venir...

Les résultats des travaux préparatoires sur l'organisation du chantier

Les **modalités** d'acheminement des matériaux **extraits** des collines de **Petite-Terre** et de **Grande-Terre** jusqu'au chantier de **la piste longue**, les **enjeux environnementaux** présents sur **les sites** d'extraction et **ceux** liés au **transport** feront l'objet d'un **nouveau dossier de présentation** à venir dans **quelques semaines.**

La Maison du projet

Le lieu d'information et d'échanges sur la piste longue, **ouvert tous les jours de la semaine à Pamandzi, rue des Jardins**

Lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h à 12h, mercredi de 13h à 17h
Permanences du maître d'ouvrage le mercredi de 13h à 17h.



La page
Facebook :

" Piste longue de
l'aéroport de Mayotte "

Pour relayer les actualités
sur le projet



EN QUELQUES MOTS LE POINT SUR LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Depuis le lancement du dispositif d'information et d'échanges sur le projet de la piste longue en juillet 2021 :

- + de **380** visiteurs à la Maison du projet et sur les stands itinérants
- + de **131 000** consultations de la page Facebook " Piste longue de l'aéroport de Mayotte " et + de **940** abonnements
- + de **38 000** visionnages des vidéos sur la piste longue
- + de **3 700** téléchargements des documents d'information (dossiers de présentation, lettres d'information et autres documents ressources) en ligne sur www.pistelongue-mayotte.fr et + de **40** questions écrites via le formulaire d'expression, auxquelles le maître d'ouvrage a répondu.