



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
REPUBLIQUE FRANÇAISE

**PRÉFET DE MAYOTTE**

**Recueil**  
**des Actes Administratifs**  
**de la Préfecture de Mayotte (RAA)**

**Édition SPECIALE N° 91**

**Mois de : SEPTEMBRE 2016**

**DATE DE PARUTION : 28 SEPTEMBRE 2016**

**IMPORTANT**

**Le contenu intégral, des textes et/ou documents et plans annexés, peut être consulté auprès du service sous le timbre duquel la publication est réalisée**

**Conception & Diffusion : Bureau de la Coordination Interministérielle ([raa@mayotte.pref.gouv.fr](mailto:raa@mayotte.pref.gouv.fr))**

**DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AMENAGEMENT ET DU  
LOGEMENT**

**Avis de l'Autorité Environnementale sur le dossier d'étude d'impact  
concernant création d'une liaison 90 000 Volts entre Koungou/Longoni et  
Sada/Mtsagnougni et d'un poste 90 000/20 000 Volts**

**SIGNE LE**

**Pages**

**02/08/2016**

**14**



PREFET DE MAYOTTE

Direction de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
de Mayotte

Mamoudzou, le 02/08/2016

Direction  
Mission Autorité Environnementale

L'Autorité Environnementale

Nos réf. :  
AE/Avis EI création d'une liaison 90 000 Volts  
entre Longoni et Sada/Mtsagnougni/27/06/2016

à

Affaire suivie par :  
Gilles CHAPELIER  
gilles.chapelier@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. : 02 69 63 35 39 – Fax : 02 69 63 35 10

Unité Environnement Industriel et Energie  
(UEIE)

**Objet :** Avis de l'Autorité Environnementale sur le dossier d'étude d'impact concernant création d'une liaison 90 000 Volts entre Koungou / Longoni et Sada / Mtsagnougni et d'un poste 90 000 / 20 000 volts

**Réf. :** saisine de la DEAL/SEPR/UEIE du 06/06/2016 reçue le 07 /06/2016

*Selon l'article R122-7 du Code de l'environnement (repris dans l'art. 7 de l'arrêté cité ci-dessous), l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant la réception de la saisine. Selon l'article 6.III de l'arrêté n° 2014-60-DEAL-SEPR du 7 avril 2014, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de Mayotte ; pour préparer son avis, il s'appuie sur les services de la DEAL et de l'ARS.*

*Cet avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement (milieux, eau, paysages, énergie, risques) dans le projet. Il est transmis au pétitionnaire qui doit indiquer de quelle manière il a été tenu compte de cet avis dans son projet final. Cet avis est inséré dans le dossier mis à disposition du public.*

L'avis se présente de la manière suivante :

- Description sommaire du projet (et du contexte réglementaire),
- Enjeux identifiés par l'autorité environnementale,
- Avis de synthèse de l'autorité environnementale,
- Avis détaillé.

#### **Description sommaire du projet (et du contexte réglementaire)**

Dans le cadre du développement de la population et de la consommation à Mayotte, afin d'assurer la sécurité de son approvisionnement énergétique, le projet porté par la société Électricité de Mayotte (EDM) concerne la création d'une liaison électrique aérienne à haute-tension de 90 000 Volts entre Koungou / Longoni et Sada / Mtsagnougni, d'une longueur de 17,4 km et d'un nouveau poste-source de 90 000 / 20 000 V à Sada.

La liaison Longoni-Sada en technique aérienne 90 kV sera réalisée en double terne (deux fois trois fils) et en coupure d'une des liaisons Longoni – Kawéni (cf fig. 2 p.7 de l'étude d'impact -EI).

Le départ en attente pour la ligne Longoni-Sada se situe au niveau du pylône n° 3 (pylône spécial) de la ligne Koungou-Longoni / Mamoudzou-Kawéni à proximité de la parcelle EDM de la centrale de Longoni.

La ligne implique la mise en place de 62 pylônes, dont l'emplacement définitif n'est pas précisé. A ceux-ci seront associées des pistes d'accès, nécessaires pour les opérations de déroulage (transport d'équipements lourds aux pieds des pylônes). Leur description n'a toutefois pas été jointe au dossier.

Ce raccordement implique également la création d'un nouveau poste source 90/20kV à l'extrémité Sud de la ligne à Sada/Mtsagnougni. Ce troisième poste est prévu, comme ceux de Longoni et de Kawéni auxquels il fait suite, en technique Poste Sous Enveloppe Métallique (PSEM), c'est-à-dire installé à l'intérieur d'un bâtiment. Il présente de

multiples avantages du fait de son faible encombrement, de la facilité de son exploitation, de la protection qu'il assure contre les aléas climatiques, et de son intégration facile à l'environnement.

Concernant les aspects administratifs, une procédure de déclaration d'Utilité Publique Préalable (DUP) relative à l'opération est en cours. Elle sera prononcée par arrêté préfectoral dans un délai de 12 mois maximum après la fin de l'enquête publiée au recueil des actes administratifs.

La possible expropriation en raison des servitudes ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, justifient le recours à la déclaration d'utilité publique (DUP). Le pétitionnaire indique que le dossier d'enquête publique présente ainsi tous les éléments requis par l'article R122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier porté par EDM est instruit par la DEAL (SEPR/UEIE) au titre du code de l'énergie.

Par ailleurs, le projet est soumis à étude d'impact, conformément à l'article 2.I de l'arrêté n° 2014-60-DEAL-SEPR du 7 avril 2014 et de son annexe, rubrique 26° (construction d'une ligne aérienne supérieure à 63 000 V et à 15 km).

Il est indiqué dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, p. 9 (objet et conditions de l'enquête), que les travaux sont soumis à autorisation au titre des art. L. 214-1 et suivants du code de l'environnement ("loi sur l'eau") mais aucune autre précision n'est apportée sur cette autorisation.

Enfin, en raison des deux procédures citées ci-dessus, le projet fera l'objet d'une enquête publique au titre des articles L123-1 et suivants du code de l'environnement.

Concernant les démarches préalables, conformément à la circulaire du 9 septembre 2002, le projet a fait l'objet de plusieurs étapes préalables : justification technico-économique (JTE) du projet, dossier de contexte, dossier de présentation du projet et de concertation.

EDM a donc engagé une démarche de concertation avec l'ensemble des parties intéressées (services de l'État, collectivités locales, associations...).

A cet effet, plusieurs réunions de discussion et de concertation ont été menées par EDM et le bureau d'études EGIS entre 2014 et 2016 pour recueillir les avis des parties prenantes sur le projet; ont notamment été consultés le maire de la commune de Sada, le maire de la commune de Tsingoni, les services de la DEAL de Mayotte, notamment l'Autorité environnementale et l'Unité Biodiversité (UB), le Groupe d'Étude et de Protection des Oiseaux de Mayotte (GEPOMAY) et enfin, les Naturalistes de Mayotte.

Le dossier de concertation final a été présenté en séance plénière le 10 juin 2015 à la DEAL, qui a permis de valider le fuseau de moindre impact dans lequel est proposé le tracé de la liaison aérienne.

### **Enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

#### **Les principaux enjeux liés au projet sont :**

- la consommation d'espaces (naturels ou non) et les risques d'anthropisation (pistes, habitat informel),
- la préservation de la faune et de la flore le long de la ligne, en particulier dans certains secteurs particulièrement sensibles, et celle des milieux aquatiques de quelques secteurs, notamment pour les pistes d'accès,
- les impacts visuels (urbanisme et réseaux viaires),
- le risque de détérioration de zones humides et de cours d'eau traversés et ainsi que des habitats et espèces qui leur sont inféodés,
- la pollution des eaux et des sols : récupération des eaux souillées par les véhicules et engins de manutention, eaux de ruissellement; sont concernés notamment 8 captages d'eau potable en cours de protection ; la réalisation des travaux pourrait être à l'origine de déversements accidentels de polluants,
- l'intégration paysagère et la préservation des points de vue paysagers: grand paysage (lagon, Choungui, Baie de Bouéni) et paysage de proximité,
- éventuellement l'illumination nocturne,
- les risques naturels : glissement de terrain (au Sud de Sada), chutes de blocs, inondation, sismique, cyclonique, feu de forêt, littoraux (érosion et tsunami),
- le développement durable du territoire.

#### **Les principaux enjeux du territoire sont :**

- la faune et la flore : réservoirs de biodiversité et corridors écologiques (risque de destruction d'espèces protégées),
- les habitats naturels sensibles (espaces boisés dont les massifs forestiers patrimoniaux, littoral),

- les zones humides et cours d'eau dont le Mroni Mouala, situés à proximité du site qui devraient être franchies par les pistes,
- la retenue collinaire de Combani,
- la plage de Tahiti à Sada,
- les structures paysagères (sentiers de randonnées ou GR1, les padzas, zones forestières),
- les zones agricoles (répertoriées comme zones à fort potentiel de développement agricole (ZFPDA),
- le site remarquable de la cascade de Bouyouni (située sur la rivière Bouyouni),
- le tourisme et le patrimoine,
- le développement durable du territoire.

### Avis de synthèse de l'autorité environnementale

**Sur la qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de l'analyse**, l'étude d'impact répond sur la forme au contenu fixé par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Elle permet de définir les grands principes de l'aménagement proposé.

Son résumé pourrait être amélioré.

Le pétitionnaire a bien identifié et pris en compte qualitativement les enjeux environnementaux (biodiversité, paysage...) liés au projet par le biais des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser).

Les documents présentés ont fait globalement l'objet d'une mise en forme soignée, les illustrations, cartographies et légendes associées sont lisibles.

Néanmoins, ne sont pas présents au dossier les inventaires faunistiques ainsi que le coût estimatif global des mesures environnementales projetées, limitant les impacts.

**Le niveau de définition au stade de la DUP est celui d'un corridor de 200 à 300 m au sein duquel le tracé de la ligne, dont l'emprise au sol ne dépassera pas 20 à 40 m selon les courbures, sera ultérieurement précisé (étude d'impact, chap. 3.3.2 p. 121-122).**

Sur le fond, **son niveau de précision au stade DUP montre des incomplétudes qui ne nuisent pas à la qualité globale de l'étude d'impact mais en limitent la portée en l'état**, malgré les recommandations insistantes des services de l'Etat auprès du porteur de projet lors des réunions de concertation : **préciser l'implantation des pylônes et le tracé (même prévisionnel) des pistes d'accès.**

Ces précisions et l'intégration de cette partie inhérente au projet dans l'étude d'impact auraient permis une **prise en compte globale des enjeux environnementaux (notamment sur la biodiversité et l'eau).**

De même, la possible expropriation en raison des servitudes ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, justifient le recours à la déclaration d'utilité publique (DUP). Le pétitionnaire indique que le dossier d'enquête publique présente ainsi tous les éléments requis par l'article R122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Là encore, **les expropriations ne pourront s'effectuer que dans le fuseau comprenant également le poste, mais pas sur les pistes d'accès.**

Par ailleurs, le projet est soumis à étude d'impact, conformément à l'article 2.I de l'arrêté n° 2014-60-DEAL-SEPR du 7 avril 2014 et de son annexe, rubrique 26° (construction d'une ligne aérienne supérieure à 63 000 V et à 15 km). Or les pistes d'accès sont également soumises à étude d'impact si leur longueur totale excède 3 km (décision au cas par cas si longueur inférieure à 3 km, mais **dans tous les cas l'ensemble du projet est soumis systématiquement à étude d'impact**). Or des compléments apportés par EDM à l'AE le 1er août 2016 indiquent qu'il est prévu la création de 1300 m de pistes et le renforcement de 3 800 m de pistes, dont l'existence réglementaire n'est pas confirmée.

Il est indiqué dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, p. 9 (objet et conditions de l'enquête), que les travaux sont soumis à autorisation au titre des art. L. 214-1 et suivants du code de l'environnement ("loi sur l'eau") mais aucune autre précision n'est apportée sur cette autorisation.

L'étude d'impact en l'état ne peut donc être valable au titre de la loi sur l'eau, contrairement à ce qui est indiqué en p. 9 du dossier d'enquête préalable à la DUP.

Enfin, en raison de l'étude d'impact et de la DUP, le projet fera l'objet d'une enquête publique au titre des articles L123-1 et suivants du code de l'environnement.

**Il appartient donc au pétitionnaire d'apporter les compléments permettant d'intégrer l'ensemble du projet et des enjeux environnementaux, puis de saisir à nouveau l'AE si les modifications sont significatives. Le cas échéant, il pourra engager la DUP avec les limites des éléments inclus dans le dossier actuel, mais devra déposer une nouvelle étude d'impact au moment du dépôt du dossier "loi sur l'eau".**

Le projet fera donc ultérieurement l'objet de procédures spécifiques :

- enquêtes parcellaires,
- mise en conformité des plans locaux d'urbanisme,
- permis de construire (un par commune, à déposer dans chaque mairie), délivré par l'État,
- demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L. 214-1 et R. 214 1 et suivants du code de l'environnement), notamment pour les impacts du projet sur les eaux superficielles,
- demande de dérogation à la réglementation relative à la protection stricte des espèces protégées (s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante),
- demande d'autorisation de défrichement.

Ces trois dernières demandes entreront dans la procédure d'autorisation unique au titre du code de l'environnement, instruite par la police de l'eau, dans le cadre de la simplification des procédures environnementales.

Ces procédures ne sont pas couvertes par le présent dossier. En application de l'article R. 122-8 du code de l'environnement, elles nécessiteront, en cas de modification significative, l'actualisation de l'étude d'impact et une nouvelle saisine de l'Autorité Environnementale. Ceci n'empêche pas que l'ensemble des questions environnementales énumérées à l'article R. 122-5-II du code de l'environnement doivent être abordées dès la présente étude d'impact, avec un degré de détail proportionné à l'importance de chacune dans le projet, même quand une procédure spécifique leur sera consacrée ultérieurement.

### **Sur la prise en compte de l'environnement dans le projet**

Nonobstant la question des compléments sur la localisation des pylônes et l'emprise des pistes, existantes à renforcer, à créer, définitives ou temporaires, le projet prend en compte de manière globalement satisfaisante les enjeux environnementaux du territoire qu'il est susceptible d'impacter.

Il y a même une anticipation qualitative des enjeux liés aux pistes, les impacts restant alors qualifiés de "potentiels".

D'une manière générale, l'AE souligne l'importance du suivi environnemental par un écologue prévu par le pétitionnaire, ainsi que de l'entretien régulier de la zone concernée par le projet (état des sols, des végétaux environnants, cours d'eau, zones humides...), et les mesures adaptées à la préservation de ce milieu.

De plus, une attention particulière doit être portée sur l'état général de l'ouvrage tout au long du tracé par une maintenance régulière (emprises de pylônes et ligne), de l'impact environnemental notamment d'un point de vue paysager et des aléas (glissement de terrain).

Concernant les risques inondation liés à l'activité, le demandeur précise qu'aucun pylône, poste et bâtis associés ne seront situés en zones humides ou dans un cours d'eau.

Les études géotechniques seront prises en compte pour ce qui concerne la définition et le dimensionnement des fondations.

Par rapport au risque incendie de forêt, le porteur de projet veillera à mettre en place les dispositions réglementaires de débroussaillage, et respecter les distances réglementaires obligatoires en vigueur.

En outre, l'étude de dangers relative au risque sismique met en avant les meilleures technologies disponibles en terme de matériaux et de dispositions de construction, nécessaires au maintien des pylônes et de la ligne lors d'un événement sismique ou cyclonique.

L'étude d'impact comporte une description de l'ensemble des phénomènes dangereux susceptibles de se produire et donne une évaluation des zones risquant d'être affectées en cas d'accident ainsi que la probabilité d'occurrence et la gravité liées aux phénomènes dangereux identifiés, malgré les moyens de prévention mis en place, même si leur probabilité est très faible.

Concernant l'enjeu "eaux", le pétitionnaire souligne qu'une attention particulière sera portée lors de la traversée des cours d'eau et sur les risques potentiels de pollution en phase de travaux. De même, la proximité du milieu marin nécessitera une attention particulière sur les phénomènes érosifs / émissions de particules terrigènes. Aussi, les plans d'eau et en particulier la retenue de Combani seront contournés par la liaison.

L'AE met en avant l'importance d'une surveillance et des mesures particulières, afin ne pas porter atteinte ou dégrader la qualité des eaux des zones concernées par le projet.

Concernant les aspects paysagers, une étude d'impact spécifique a été réalisée et intégrée ; plusieurs enjeux ont été mis en avant et présentés suivant leur importance :

- le dernier tronçon de la ligne, situé sur un versant au sud de Sada est considéré comme étant très sensible d'un point de vue paysager et aléas (glissement de terrain).
- des vues majeures s'ouvrent depuis des sommets emblématiques, touristiques et accessibles via des sentiers de randonnées ou le GR1, mais aussi depuis le lagon.
- des milieux spécifiques à Mayotte présents au nord du tracé de la ligne : les padzas, situés en ligne de crête et sur le passage du GR1 et également sous le passage de la ligne électrique. Ces milieux, résultants le plus souvent d'une dégradation des sols, présentent toutefois un intérêt car ils créent certaines ambiances paysagères.
- sur le reste des tronçons, la ligne passe dans des zones forestières où la végétation y est luxuriante et dense.
- dans ces paysages de plaines, de nombreuses zones agricoles existent sous le passage de la ligne à haute tension. De vastes zones sont également répertoriées comme zones à fort potentiel de développement agricole (ZFPDA).
- un site remarquable se trouve à environ 2 km de la ligne. Il s'agit de la cascade de Bouyouni, située sur la rivière Bouyouni, bien fréquentée par les lavandières pour laver le linge, par les enfants et les familles. Le site est légèrement enclavé et surtout entouré d'une végétation dense et épaisse qui ne permet aucune vue possible en direction de la ligne électrique.

L'ensemble des mesures sur le paysage sont développées sur trois thématiques visant à réduire les impacts de l'opération : l'intégration des pistes, des pylônes et de la ligne.

Par ailleurs des mesures de compensation seront prises, telles la valorisation des pylônes en tant qu'élément moteur au développement de Mayotte et la création de points belvédères depuis le GR.

S'agissant du milieu humain et des populations situées à proximité du fuseau et de la ligne, des mesures d'évitement maximum seront prises dès la conception du projet, dans la définition du fuseau accueillant le tracé de la ligne (distances réglementaires de la ligne avec les bâtiments, mesures prises pour limiter les effets liés aux déplacements lors de la phase de chantier (signalisation, plan de circulation).

Concernant la biodiversité (flore, faune ou habitats), les mesures prises par le pétitionnaire permettent d'améliorer la gestion paysagère du site, et de renforcer la biodiversité locale (évitement de l'éêtage en ripisylve, intervention hors période de nidification des oiseaux, déplacement des espèces protégées, limitation de l'abattage des arbres, re-végétalisation des emprises de pylônes les plus sensibles, création de gîtes artificiels à microchiroptères...).

De plus, le nomination d'un coordinateur environnemental permet ainsi une attention et un suivi particulier, exercé par un professionnel compétent dans ce domaine.

Enfin dans l'hypothèse de l'arrêt de l'exploitation de l'établissement, toutes les mesures seront prises par le pétitionnaire pour remettre le site dans un état qui ne générera aucun danger ou inconvénient pour l'environnement, conformément à la réglementation en vigueur.

### Avis détaillé

#### **I. Présentation générale**

##### **I.1. Présentation du projet et de son contexte (état initial) :**

Le 09/05/2016, la société EDM a déposé au guichet unique de la DEAL / SEPR un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative à la création d'une liaison 90 000 Volts entre Koungou et Sada (villages de Longoni et de Mstsagnougni) et d'un poste 90 000 / 20 000 V. Ce dossier, instruit par la DEAL au titre du code de l'énergie, inclut une étude d'impact, conformément au 26° de l'annexe à l'arrêté n° 2014-60-DEAL-SEPR du 7 avril 2014 relatif aux études d'impact des projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements et aux procédures de mise à disposition et d'information du public.

Par courrier reçu le 7 juin 2016, la DEAL a alors saisi ses services représentant l'Autorité Environnementale qui est le Préfet de Mayotte (AE locale car projet non soumis à autorisation ministérielle, ne relevant pas de la Commission nationale de débat public et programme de travaux situé sur une seule région).

La liaison électrique aérienne à haute-tension Longoni-Sada/Mtsagnougni aérienne 90 kV, réalisée en double terne (deux fois trois fils) aura une longueur de l'ordre de 17,4 km.

Le fuseau ou le tracé de la ligne débutera au Nord de l'île sur la commune de Koungou, au Sud du bourg de Longoni en milieu naturel. Du Nord au Sud, il traversera successivement les communes de Koungou, Bandradoua, Tsingoni, Ouangani, Dembeni, de nouveau Ouangani puis Sada. Le fuseau passera en milieu naturel et agricole, à proximité de la retenue collinaire de Combani, à l'Est des villages de Combani (commune de Tsingoni), ainsi que de Kahani, Coconi et Ouangani (commune de Ouangani).

RESEAU PUBLIC DE TRANSPORT ELECTRICITE  
 DEPARTEMENT DE MAYOTTE

**2 x 90 000 Volts  
 LONGONI - SADA**

1/25 000

BOULANGER ENERGIE ET SERVICES  
 18 rue STERNEZACOV  
 98000 SAMAOUA  
 LE BRETIGNOLEUX

Plan n° : LONGONI-SADA\_25\_LA

Plan de l'Etat : 1:50000, 1:100000, 1:250000

Date	N°	Observations / Modifications	Mise à jour révisée par		
			Elaboré	Revisé	Approuvé
05/08/14	1	Création du plan	M. P. L.	J. P.	...
06/09/14	2	Mise à jour vers L3 - absence de LONGONI	M. P. L.	J. P.	...
07/09/14	3	Mise à jour n° 2 Support Déclaration d'impact	M. P. L.	J. P.	...
10/09/14	4	Fuselage définitif L3	M. P. L.	J. P.	...
04/11/2015	5	MAJ angle L 10	M. P. L.	J. P.	...
04/11/2015	6	MAJ angle de montage	M. P. L.	J. P.	...
11/02/2016	7	MAJ angle d'orientation	M. P. L.	J. P.	...

Les limites communales indiquées sur le document sont issues des plans cadastraux et diffèrent des limites dessainées sur le fond de carte IGN.

**LEGENDE**  
**LIAISON AERIENNE**  
 FUSEAU D'ETUDE DEFINITIF (A2)

**PROPOSITION AXE LIGNE**



Tracé prévisionnel de la ligne 90 000 Volts Longoni-Sada / Mtsagnougni et du poste 90 000 / 20 000 Volts

La ligne implique la mise en place de 62 pylônes, dont l'emplacement définitif n'est pas précisé. A ceux-ci seront associées des pistes d'accès, nécessaires pour les opérations de déroulage (transport d'équipements lourds aux pieds des pylônes). Leur description n'a toutefois pas été jointe au dossier.

Au nord, le départ en attente pour la ligne Longoni-Sada se situe au niveau du pylône n° 3 (pylône spécial à 9 consoles) de la ligne Longoni-Kawéni, au Sud de la parcelle EDM de la centrale de Longoni.

A l'extrémité Sud de la ligne, à Sada/Mtsagnougni sera créé un poste source 90/20kV. Il sera réalisé conformément à la réglementation et aux normes en vigueur. Les normes constructives de génie civil des bâtiments et massifs supports d'appareillages prendront en compte les caractéristiques climatiques, sismiques et environnementales locales.

Il aura pour vocation :

- de recevoir par deux liaisons 90 kV une partie de l'énergie produite sur le site de Longoni.
- d'alimenter les départs 20 kV qui seront réaffectés au poste de SADA/Mtsagnougni, correspondant à la cote Ouest de Mayotte (depuis Tsingoni au Nord jusqu'à Boueni- Moutsamoudou au Sud et le secteur de Dembeni).

Sa conception est prévue en technique Poste Sous Enveloppe Métallique (PSEM), c'est-à-dire installé à l'intérieur d'un bâtiment. Il présente de multiples avantages du fait de son faible encombrement, de la facilité de son exploitation, de la protection qu'il assure contre les aléas climatiques, et de son intégration facile à l'environnement.

La parcelle prévue pour le poste électrique est cadastrée AP 383 (ex AP 37), un accès à la route CCD5 (la plus proche) devra être prévu. L'habitation la plus proche est située à environ 300 mètres à l'ouest du futur emplacement du poste électrique.

Concernant le contexte réglementaire, une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relative à l'opération est en cours. Elle sera prononcée par arrêté préfectoral dans un délai de 12 mois maximum après la fin de l'enquête publiée au recueil des actes administratifs.

La possible expropriation en raison des servitudes ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, justifient le recours à la DUP. Le pétitionnaire indique que le dossier d'enquête publique présente ainsi tous les éléments requis par l'article R122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier porté par EDM est instruit par la DEAL (SEPR/UEIE) au titre du code de l'énergie.

Par ailleurs, le projet est soumis à étude d'impact, conformément à l'article 2.I de l'arrêté n° 2014-60-DEAL-SEPR du 7 avril 2014 et de son annexe, rubrique 26° (construction d'une ligne aérienne supérieure à 63 000 V et à 15 km). Il est indiqué dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, p.9 (objet et conditions de l'enquête), que les travaux sont soumis à autorisation au titre des art. L. 214-1 et suivants du code de l'environnement ("loi sur l'eau") mais aucune autre précision n'est apportée sur cette autorisation.

Enfin, en raison des deux procédures citées ci-dessus, le projet fera l'objet d'une enquête publique au titre des articles L123-1 et suivants du code de l'environnement.

## **12. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale (cf. partie encadrée ci-dessus)**

### **2- Qualité de la démarche d'évaluation environnementale :**

#### *Contenu général :*

L'étude d'impact comprend l'ensemble des parties exigées par l'article R 122-5 du code de l'environnement (repris dans l'art. 5 de l'arrêté n° 2014-60-DEAL-SEPR du 7 avril 2014) qui définit le contenu de l'étude d'impact comprenant un résumé non-technique. Elle couvre d'une manière générale l'ensemble des thèmes requis.

Le résumé non technique aurait mérité une meilleure relecture et pourrait être amélioré pour faciliter sa compréhension:

- p. 1: expliciter "double terne"; schéma ci-dessous : pas de schéma,
- fig. 2 p. 4: tracé prévisionnel et fuseau : manque échelle et légende,
- phrases en gras peu explicites (p. 9: *La concordance...*) ou répétitives (p. 18 : *L'ensemble des communes...*),
- cartes synthétiques des enjeux (fig. 3 à 6 p. 10 à 13) : elles ont le mérite de mettre en évidence les 2 secteurs à enjeux forts et les 7 secteurs à enjeux modérés. Par contre, le secteur de Tréléni, pourtant mis en avant dans le §2.4 p.6 *Milieux naturels* n'est pas aisément identifiable.

Le pétitionnaire a bien identifié et pris en compte qualitativement les enjeux environnementaux (biodiversité, paysage...) liés au projet par le biais des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser).

Les documents présentés ont fait globalement l'objet d'une mise en forme soignée, les illustrations, cartographies et légendes associées sont lisibles.

Néanmoins, ne sont pas présents au dossier les inventaires faunistiques ainsi que le coût estimatif global des mesures environnementales projetées, limitant les impacts.

## 2.1. Qualité du dossier

L'étude d'impact, si elle comprend bien sur la forme les parties prévues par la réglementation, n'est pas complète sur le fond, malgré les recommandations insistantes émises par les services de l'Etat émises au porteur de projet avec insistance lors des réunions de concertation : préciser l'implantation des pylônes et le tracé (même prévisionnel) des pistes d'accès.

En effet, il est indiqué dans le dossier d'enquête préalable à la DUP (p. 9) que les travaux concernés font l'objet d'une enquête publique car ils sont soumis à autorisation au titre des art. L. 214-1 et suivants du code de l'environnement ("loi sur l'eau").

Sur le fond, l'art. R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que *l'étude d'impact présente une description du projet comportant les informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement...*

Or l'incertitude sur le tracé n'apporte pas le niveau de précision du dossier qui permettrait de répondre au contenu attendu d'un dossier "loi sur l'eau".

Ainsi, le contenu du dossier ne comprend pas d'analyse précise sur les enjeux concernant cette autorisation puisque ce sont bien *les pistes qui peuvent engendrer des perturbations sur les écoulements* (cf p. 21 du résumé non technique), *dans le cas où il est nécessaire d'en créer et de les maintenir pour l'exploitation*. Il est aussi indiqué que *les incidences prévisibles d'une piste sont l'interception des eaux de pluie d'un bassin versant et la concentration des écoulements*.

A ce sujet, suite à la demande de l'AE, EDM lui a transmis à l'AE le 1er août 2016 :

- l'étude du Bureau de Recherches en Géologie Minière (BRGM) fournissant plus d'indications sur leur localisation et leur déplacement, en fonction des contraintes géotechniques,
- une cartographie de la ligne avec les pistes accompagnée d'un tableau : environ 1300 m de pistes à créer et 3800 m existante à renforcer (ou à créer si elles n'ont actuellement pas de statut).

Toutefois, ces éléments ne sont pas intégrés à l'étude d'impact alors qu'ils mériteraient d'être pleinement pris en considération.

*Le niveau de définition au stade de la DUP est celui d'un corridor de 200 à 300 m au sein duquel le tracé de la ligne, dont l'emprise au sol ne dépassera pas 20 à 40 m selon les courbures, sera ultérieurement précisé (étude d'impact, chap. 3.3.2 p. 121-122).*

De même, l'intérêt de la DUP est de permettre la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (création de servitudes) et aussi l'expropriation (sous réserve d'enquête parcellaire).

Là encore, plus le pétitionnaire apportera de précisions sur les tracés et emprises, mieux il pourra mener ces procédures.

Le projet fera ultérieurement l'objet de procédures spécifiques :

- enquêtes parcellaires,
- mise en conformité des plans locaux d'urbanisme,
- permis de construire (un par commune, à déposer dans chaque mairie), délivré par l'Etat,
- demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L. 214-1 et R. 214 1 et suivants du code de l'environnement), notamment pour les impacts du projet sur les eaux superficielles,
- demande de dérogation à la réglementation relative à la protection stricte des espèces protégées (s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante),
- demande de d'autorisation de défrichement.

Ces trois dernières demandes entreront dans la procédure d'autorisation unique au titre du code de l'environnement, instruite par la police de l'eau, dans le cadre de la simplification des procédures environnementales.

Ces procédures ne sont pas couvertes par le présent dossier. En application de l'article R. 122-8 du code de l'environnement, elles nécessiteront, en cas de modification significative, l'actualisation de l'étude d'impact et une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale. Ceci n'empêche pas que l'ensemble des questions environnementales énumérées à l'article R. 122-5-II du code de l'environnement doivent être abordées dès la présente étude d'impact, avec un degré de détail proportionné à l'importance de chacune dans le projet, même quand une procédure spécifique leur sera consacrée ultérieurement.

## 2.2. Qualité de l'analyse

Nonobstant les remarques ci-dessus concernant le niveau de précision de l'étude d'impact et ses conséquences, l'analyse de l'état initial du fuseau étudié est complète et les données communiquées sont aisément exploitables ; en effet, le pétitionnaire a étudié de façon complète le positionnement et l'emprise de la liaison électrique aérienne Longoni-Sada/Mtsagnougni dans ses différentes composantes environnementales (eau et milieux aquatiques, milieux naturels, paysage et patrimoine, risques naturels et technologiques, contexte socio-économique et cadre de vie).

Les informations ont été recueillies auprès de partenaires, d'experts, d'organismes, notamment les « Naturalistes de Mayotte, Environnement et Patrimoine » pour le milieu naturel, « Univertdurable » pour ce qui concerne les aspects paysagers, via la reconnaissance et les enquêtes de terrain (reconnaisances floristique et faunistique, enquêtes sur le bâti environnant...) réalisées avec l'accompagnement d'un guide local et l'utilisation de systèmes de géolocalisation (GPS, application Géoportail IGN).

Il en ressort que cinq thématiques environnementales étudiées relèvent d'un enjeu modéré quant à leur préservation dans le cadre du projet : les zonages environnementaux, le fonctionnement écologique, les populations de reptiles et de batraciens, d'oiseaux, de poissons et de crustacés d'eau douce.

La conservation dans le cadre du projet des habitats, de la flore, des mammifères, des insectes, des araignées et des mollusques est considérée comme relevant d'un niveau d'enjeu général faible.

Selon le pétitionnaire, la compilation des cartographies des enjeux de l'ensemble du dossier, permet de définir des secteurs à enjeu écologiques multi-thématiques, permettant ainsi d'identifier plus facilement les secteurs délimités correspondants aux secteurs à enjeu identifiés sous le fuseau quant à la conservation de la biodiversité :

- enjeu fort, 2 secteurs : pylônes 43 à 45 et 51 à 55 ;
- enjeu modéré, 7 secteurs : pylônes 4 à 7, 10 à 13, 17-18, 26 à 28, 30-31, 35-36 et 57 à 59.

Ils sont illustrés au moyen de 4 cartes synthétiques explicites (fig. 31 à 34 p. 80 à 83). Le pétitionnaire précise que les secteurs identifiés comme étant à enjeu écologique fort et modéré seront à considérer tout particulièrement lors des avancées du projet. De même, les impacts identifiés et les mesures d'évitement-réduction-compensation proposées sont étudiés de manière plus précises pour ces secteurs à enjeu.

Le milieu naturel a été étudié sous trois composantes écologiques macro-paysagères différentes, analysées dans le cadre de la caractérisation globale du fuseau :

- le patrimoine naturel du secteur d'étude (pré-zonages réglementaires, massifs forestiers patrimoniaux et zones humides),
- les habitats présents sous le tracé de la ligne (urbains, agricoles et semi-naturels),
- le fonctionnement écologique de la zone d'étude (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques).

L'analyse du projet au regard de la conservation de ces trois composantes a permis de mettre en avant plusieurs enjeux écologiques forts sur des secteurs localisés, mais également de mettre en évidence une sensibilité globale du projet au regard de ces trois composantes.

Deux secteurs à enjeux écologiques forts ont été localisés sous emprise du fuseau de la ligne. La délimitation de ces secteurs correspond au cumul des niveaux de sensibilité élevés décelés pour chacune des composantes écologiques analysées dans le cadre de cette étude. Ces deux secteurs sont :

- La retenue collinaire de Combani et la zone humide rivulaire associée : Le secteur est localisé en Pré-ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), Pré-ZICO (zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux) et en zone humide.

De plus il s'agit d'un secteur réservoir de biodiversité et abritant un des rares corridors effectifs présents sur ce secteur du fuseau (ripisylve indigène conservée).

- Le secteur dit de « Tréléni », secteur situé en limite de réserve forestière, abritant des corridors écologiques effectifs majeurs sur ce secteur de la ligne et sur lequel les habitats présents (forêts secondarisées et ripisylves indigènes) comptent parmi les mieux conservés du fuseau.

L'analyse du projet au regard de la conservation des trois composantes écologiques énumérées précédemment a donc été réalisée au cours de cette étude ; un tableau récapitule les niveaux d'enjeu globaux relevés pour chacune des composantes étudiées, dont le niveau de sensibilité a été évalué de faible à modéré (résumé non technique, § Milieux naturels p. 6).

Par ailleurs, l'AE considère l'analyse des enjeux environnementaux pertinente.

En effet, elle met en avant les mesures d'ordre général d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) sans distinguer la phase chantier de la phase exploitation (résumé non technique p. 46 à 51 ou étude d'impact p. 268 à 273) en prenant en compte les différentes thématiques environnementales. Elle anticipe la question de l'implantation des pylônes et du tracé des pistes, même si comme il a été signalé plus haut, elle est *de fait* incomplète puisque ces données ne sont pas connues.

### **3. Prise en compte de l'environnement**

#### **3.1. Prévention des risques**

En effet, contre les risques d'inondation, la première mesure intégrée au projet consiste à ne localiser aucun pylône dans les cours d'eau. Poste et bâtis associés seront également situés hors zone inondable. De plus, il est prévu que les emprises de chantiers soient au maximum situées hors zones inondables.

S'agissant du risque de mouvement de terrain, une prise en compte des études géotechniques est prévue pour la définition et le dimensionnement des fondations.

Les risques incendie de forêt ont été estimés comme ayant un effet potentiel modéré à fort du projet en phase d'exploitation. A ce titre des dispositions de débroussaillage et de distances réglementaires obligatoires seront respectées.

En ce qui concerne le risque sismique et cyclonique, afin d'en réduire les potentiels impacts, le pétitionnaire précise que le projet sera réalisé en respect de la réglementation, intégrant les dispositions de construction nécessaires au maintien des pylônes et de la ligne lors d'un événement sismique ou cyclonique.

Les effets sur les risques technologiques sont qualifiés de non significatifs, par le pétitionnaire.

En effet, il précise que parmi les 6 communes concernées directement par le tracé du projet, 12 ICPE sont présentes : 1 à Bandradoua et 11 à Koungou.

Cependant, sur ces 12 ICPE, 2 à Koungou sont classées Seveso, l'une seuil haut, l'autre seuil bas. Tous ces établissements classés ICPE, Seveso ou non, ne sont pas situés au droit du tracé de la ligne (et ce, au regard de la situation de l'ensemble de la ligne et du poste d'arrivée).

De plus, le risque de rupture de barrage sur l'aire d'étude est dû à la retenue de Combani. Ce barrage en remblais construit en 1997 avec démarrage de la mise en eau en 1998, possède un volume maximal de 1.5 millions de m<sup>3</sup>. Les villages concernés en cas de rupture de barrage sont Combani et Miréréni (commune de Tsingoni).

Le projet de tracé de la ligne est situé hors de l'onde de rupture du barrage de la retenue de Combani.

Par conséquent, le projet d'installation de la ligne électrique aérienne Longoni-Sada, n'est pas impacté pas ces risques, (et ne risque pas d'accentuer lui-même ces risques).

#### **3.2. Impacts sur le milieu aquatique**

Concernant les milieux aquatiques (eaux superficielles et eaux souterraines) des mesures vont être prises dans la gestion globale du chantier, afin de réduire les risques de pollution accidentelle. De plus, le pétitionnaire prévoit la remise en état du site. Il reste la question fondamentale de savoir quelles pistes seront maintenues et lesquelles seront remises en état, sachant que lors de la phase d'exploitation, le personnel EDM peut parcourir à pied environ 1 km avec le matériel nécessaire à une intervention sur un pylône.

S'agissant du départ des matériaux sédimentables, les phénomènes pluvieux de forte intensité seront évités au maximum et des dispositifs de pompage mobiles seront mis en place

Afin d'éviter de perturber les écoulements pluviaux, aucun pylône ne sera situé dans le lit d'un cours d'eau, pendant la durée des travaux, ainsi qu'aucun obstacle nuisant à l'écoulement des eaux.

Au cours de la période de chantier, un plan de prévention « risque inondation » sera en vigueur (modalités de mise en sécurité du personnel et du matériel de chantier en cas d'annonce de crue, stationnement des engins à l'extérieur des zones inondables lors des périodes d'inactivités).

En effet, les pistes sont soumises au risque inondation puisqu'elles comprendront le franchissement de cours d'eau.

S'agissant de la protection de la ressource en eau, les 8 bassins d'alimentation de captages se situant dans l'aire d'étude retenue sont bien identifiés dans l'étude d'impact (p. 12) et dans le dossier d'enquête préalable à la DUP (p. 22).

La démarche de protection de ces captages est en cours et les projets de tracés de périmètres et de prescriptions figurant dans les futurs arrêtés de DUP au titre de la protection sont disponibles à l'ARS. Celle-ci propose à EDM de se rapprocher de ses services afin d'intégrer les contraintes actuelles ou futures qui seraient à prendre en compte dans le cadre de ce projet.

### 3.3. Impact paysager et milieu naturel

L'enjeu paysager est également intégré à l'analyse. Ainsi les mesures portant sur le paysage sont présentées en trois grandes thématiques, visant à réduire les impacts de l'opération par l'intégration des pistes, des pylônes et de la ligne.

Mesures de réduction et d'évitement :

- Pistes et plate-formes : repérer et adapter les accès existants et projetés, optimiser la création de nouvelles pistes, remettre respectueusement le site en état.
- Pylônes et câbles : implanter judicieusement les ouvrages, déplacer des pylônes (impact sur le GR), créer des masques visuels depuis les points de vue, éviter les points de vue impactés (détourner le sentier sur un faible linéaire), structurer un couvert végétal sécurisé, préserver les composantes au sol en l'état, maintenir un couvert végétal sous les lignes (tranchées de déboisement), diminuer les nuisances, élaborer un contrat de culture en prévision des plantations orientées sur des espèces majoritairement endémiques).

L'AE met en avant la nécessité quelles voies d'accès praticables seront entretenues et comment, dans la perspective des potentielles interventions de suivi et de maintenance des ouvrages.

En outre, un suivi paysager par un paysagiste sera réalisé durant toute la durée des travaux.

Des mesures de compensation seront donc prises, comme la valorisation des pylônes en tant qu'élément moteur au développement de Mayotte et la création de points belvédères depuis le GR.

En ce qui concerne les milieux naturels, des mesures d'évitement sont prises dont les trois premières ont été prises en compte dans la conception du projet (par adaptation d'une première version du projet) :

- déplacement de pylônes,
- évitement des franchissements de cours d'eau,
- limitation des créations de pistes d'accès (limitation en zonages environnementaux, évitement des emprises sur les habitats patrimoniaux) ; utilisation des voies d'accès existantes privilégiées,
- adaptation du matériel de chantier pour réduire les nuisances,
- mesures adaptées aux travaux en zones humides : limitation de l'utilisation d'engins et d'ouvrages drainants en zone humide.
- suivi environnemental par un écologue réalisé durant toute la durée des travaux (mission complémentaire à celle du coordinateur SPS),

### 3.4. Impacts sur la biodiversité

Compte-tenu des faibles surfaces impactées par l'ouvrage lui-même (ligne électrique), les pistes d'accès sont en mesure de générer d'avantage d'impacts environnementaux. Il est donc impératif que cet aspect du projet soit traité avec la plus grande attention. Ainsi, l'analyse des impacts (p.118 de l'étude d'impact) n'est pas satisfaisante puisque les impacts du projet concernant les pistes d'accès sont qualifiés de « potentiels » en l'absence de connaissance des tracés de piste.

Hormis sur la question des pistes, la biodiversité a fait l'objet d'une étude approfondie et bien structurée, de la définition des enjeux potentiels à celle des mesures « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC) répondant aux impacts.

L'enjeu biodiversité (faune, flore, habitats) est ainsi intégré à l'analyse par :

- des mesures d'évitement :
  - évitement de l'étêtage en ripisylves au maximum,
  - déplacement de pylônes pour éviter les effets directs sur les milieux naturels,
  - délimitation précise des emprises de chantier,
  - intervention hors période de nidification des oiseaux (saison des pluies mi-octobre à mi-mars),
  - maintien des gîtes à microchiroptères : marquage des gîtes ou à défaut moyens d'effarouchement,
  - évitement des franchissements de cours d'eau dès que possible.
- des mesures de réduction :
  - limitation des risques de pollutions accidentelles et coordination environnementale (cf. mesures sur les milieux aquatiques),
  - création d'embâcles antiérosifs : maintien des sols jusqu'à leur revégétalisation et leur stabilisation,
  - déplacement des espèces protégées,
  - limitation de l'abattage des arbres : étêtage préféré à chaque fois à l'abattage,
  - abattage et le débroussaillage manuel : si possible, afin de générer un effet d'effarouchement auprès de la faune.

- des mesures de compensation :
  - revégétalisation active des emprises de pylônes les plus sensibles,
  - création de gîtes artificiels à microchiroptères,
  - replantation d'arbres de moyenne taille à faible croissance,

Par contre, les impacts directs et indirects de la création des pistes nécessaires au projet doivent être évalués de manière similaire à l'ouvrage électrique lui-même puisque faisant partie intégrante du projet et étant destinées à être pérennisées pour partie.

Les impacts suivants doivent notamment être évalués :

- emprise sur les zonages environnementaux,
- emprise sur les habitats naturels et semi-naturels,
- emprise sur les cours d'eau,
- emprise sur les zones humides,
- emprise sur les corridors écologiques et effet sur leur fonctionnalité,
- effet sur la faune (terrestre et aquatique) et la flore présente sous emprise des tracés et à proximité direct,
- effets indirects de l'ouverture d'accès en zones agricoles et semi-naturelles.

L'étude d'impact ne fournit pas les données brutes d'inventaire. Seul un renvoi vers une source numérique (CD-ROM fourni en annexe du document) fait mention de ces résultats (p.68). Dans l'objectif de permettre une enquête publique intelligible et transparente, il est nécessaire que ce volet du dossier soit incorporé au corps du texte. Les seules estimations des impacts en termes qualitatifs dans le cadre de tableaux récapitulatifs ne permet pas une appréhension précise des enjeux faune/flore relevés dans le cadre du projet.

### 3.5. Impacts sur le cadre de vie

Concernant le chantier:

- en ce qui concerne la préservation de la qualité de l'air, le pétitionnaire prévoit de bâcher les bennes des camions. De plus, l'envol des poussières vers les zones habitées riveraines sera limité par le compactage rapide des terres et l'arrosage des pistes,

- les niveaux sonores seront respectés conformément à la réglementation et les horaires des travaux seront compatibles avec le cadre de vie des riverains.

- s'agissant de la pollution des sols, des mesures similaires à celles visant à réduire les effets sur les eaux superficielles sont prévues par le pétitionnaire.

Concernant la phase d'exploitation de la ligne, le porteur de projet fait état d'un effet très faible à nul des champs électromagnétiques sur la santé.

Toutefois, l'ARS indique que les valeurs des champs électro-magnétiques ne sont pas en adéquation avec celles figurant dans l'annexe de l'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité.

Celle-ci rappelle la recommandation d'éviter, dans la mesure du possible, l'implantation de nouveaux établissements sensibles (hôpitaux, maternités, établissements accueillant des enfants tels que crèches, écoles maternelles, primaires, etc...) dans les zones qui, situées à proximité de lignes aériennes, sont exposées à un champ magnétique supérieur à 1 micro-Tesla.

Le champ magnétique maximal sous la ligne étant de 2,1 micro-Teslas (p. 194), il conviendrait de préciser si des bâtiments sensibles seraient concernés par le projet.

### 3.5. Impacts sur le contexte socio-économique

Des mesures d'évitement concernant le milieu humain et les populations situées à proximité du fuseau et de la ligne seront prises dès la conception du projet, dans la définition du fuseau accueillant le tracé de la ligne.

Selon le pétitionnaire, les distances réglementaires de la ligne avec les bâtiments seront à minima respectées pour limiter l'effet sur le milieu humain et notamment les effets sur la santé des quelques bâtiments et habitations survolés.

Toutefois, il est indiqué p. 180 que la ligne survole des habitations où se trouve parfois à 200 m des plus proches habitations du centre (Combani, Longoni).

Il n'y a pas d'estimation de la population concernée (nombre d'habitants ou d'habitations à moins de 100m, de 200m...même si cela semble ne pas représenter une grande proportion des secteurs concernés.

De plus, des mesures seront prises afin de limiter les effets liés aux déplacements lors de la phase de chantier (signalisation, plan de circulation).

Concernant les activités économiques locales, il est prévu d'organiser le chantier de façon à limiter la gêne aux professionnels riverains, et plus particulièrement aux agriculteurs (limitation de l'émission de poussières).

Enfin sur le volet tourisme, les effets sur l'activité touristique seront liés à la modification de certaines vues sur le paysage.

Les mesures paysagères mentionnées précédemment s'appliquent aux effets qualifiés comme étant faibles sur l'activité touristique.

#### **4. Justification du projet**

Cette partie a correctement été appréhendée. Le projet de liaison électrique aérienne se justifie en terme de développement pour Mayotte et de besoin impératif dans un contexte de démographie à forte croissance, mais également en terme d'impact environnemental et de coût.

Concernant le principe d'une nouvelle ligne transversale : le 18 février 2011, le dossier de justification technico-économique (JTE) présenté par EDM relatif à la création d'un réseau de transport d'électricité à Mayotte en deux étapes a été jugé recevable par le Préfet de Mayotte :

- Étape 1 : création en 2013 d'une liaison électrique à 90.000 Volts à 2 circuits entre la centrale thermique de Longoni et le poste source de Kawéni, ainsi que 2 postes 90.000/20.000 Volts situés aux 2 extrémités de la ligne.

- Étape 2 : création à l'horizon 2015-2020 d'une liaison électrique à 90.000 Volts à 2 circuits avec un départ situé sur la ligne Longoni-Kawéni et un poste source 90.000/20.000 Volts à construire au « centre-sud » de Grande Terre.

La question d'une centrale de production d'électricité dans le secteur de Sada avait même été étudiée en alternative à la ligne, mais l'impact du transport de combustibles fossiles dans le lagon serait trop important.

Depuis l'approbation début 2011, de la JTE du réseau de transport, EDM a affiné la période cible de construction de l'étape 2. Dans son business plan 2013-2025 des investissements à long terme approuvé par son Conseil de Surveillance le 26 juin 2013, EDM a positionné la mise en service cible de l'étape 2 en 2018, permettant de lisser ses gros investissements sur la période.

Sur les diverses options concernant la ligne Longoni-Sada, le montant prévisionnel d'investissement estimé par EDM pour réaliser les ouvrages révèle un coût financier moins important sur le choix de l'option aérienne, plutôt que souterraine ou sous-marine.

Ces économies se jouent à la fois sur le linéaire (liaison souterraine deux fois plus longue, sous-marine 3 fois plus longue) et sur le coût de la liaison 90 000 volts (respectivement 4 fois et 9 fois plus onéreuse) - cf. chap. 4 de l'étude d'impact, p. 204 à 208.

L'impact d'une grande liaison sous-marine dans le lagon, avec ses contraintes techniques inhérentes, n'est pas non-plus sans conséquence.

De même, une ligne souterraine qui ne peut pas être adossée à des infrastructures routières insuffisamment dimensionnées, et dans un relief tourmenté, impliquerait une plus grande consommation d'espace terrestre à forts enjeux que la ligne aérienne.

La possibilité d'une ligne aéro-souterraine a été étudiée jusqu'à la dernière réunion de concertation, mais non retenue pour les mêmes raisons.

L'aire d'étude du projet a bien été appréhendée. C'est le périmètre géographique de la concertation dans lequel sont examinés les sensibilités, contraintes environnementales et les effets principaux du projet. Elle s'appuie ainsi sur les caractéristiques géographiques, humaines ou environnementales du territoire.

L'objectif est d'écarter du périmètre d'étude les zones les plus sensibles (urbaines denses, espaces naturels protégés...), ainsi que les secteurs présentant des contraintes techniques trop importantes (relief, risques naturels...).

L'aire d'étude ainsi proposée évite l'ensemble des zones urbaines denses, des réserves forestières et sites du conservatoire du littoral ainsi que les espaces jugés à forte valeur patrimoniale.

Ces choix ont été validés en séance plénière du 22 janvier 2015.

Le dossier déposé pour avis par le pétitionnaire n'est pas la version définitive du projet ; en effet, des informations relatives à l'occupation et la destination des sols est en cours (expropriations).

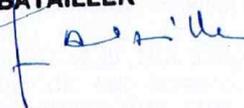
L'avis AE ainsi rendu concerne un dossier non encore définitivement accompli et précis, en attente des renseignements utiles d'un point de vu urbanisme.

Enfin, dans le cas de l'arrêt de l'exploitation de l'installation, toutes les mesures seront prises pour remettre le site dans un état qui ne générera aucun danger ou inconvénient pour l'environnement, conformément à la réglementation en vigueur.

#### **5. Synthèse globale (cf. partie encadrée ci-dessus)**

Pour le Préfet et par délégation,

**P/le Directeur et par délégation  
Le Directeur Adjoint de  
l'Environnement et du Logement  
Eric BATAILLER**



Horaires d'ouverture : 8h00-12h00 / 14h00-17h00  
Tél. : 02 69 61 12 54 – fax : 02 69 61 07 11  
BP 109 Terre Plein de M'tsapéré