



Mission régionale d'autorité environnementale

Mayotte

**Décision de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale de Mayotte
après examen au cas par cas du projet de
modification du PO FEDER-FSE 2014-2020 de Mayotte**

n° MRAe 2017DKMAY1

Vu la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, notamment son annexe II;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-4, R.122-17 et R.122-18;

Vu le décret n° 2017-675 du 28 avril 2017 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage;

Vu l'arrêté n° 217-166-DEAL-DIR-AE du 4 mai 2017, relatif aux dispositions particulières pour Mayotte concernant l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement et les procédures associées de mise à disposition et d'information du public;

Vu la demande d'examen au cas par cas reçue le 16 juin 2017, y compris les informations complémentaires relatives à la modification du PO FEDER-FSE 2014-2020 de Mayotte transmises par le préfet de Mayotte (SGAR);

Vu l'avis de l'autorité environnementale du 30 juillet 2014 portant sur le programme opérationnel FEDER-FSE de Mayotte et son évaluation stratégique environnementale;

Vu l'avis délibéré émis le 15 mars 2017 par la MRAe sur l'évaluation environnementale du projet de Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Dangereux (PPGDD) de Mayotte;

Vu la consultation des membres de la MRAe en date du 4 juillet 2017 sur le projet de la présente décision;

Considérant les caractéristiques du projet qui portent sur une modification sur plusieurs points du PO FEDER FSE 2014-2020, dont trois sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement :

- une modification de la répartition par axe sans modification de la maquette globale (approchant 138 millions d'euros) par la création du nouvel objectif spécifique OS 5.2 sur la desserte aéroportuaire, doté de 3 M€ via les deux transferts ci-dessous :
 - modification de l'axe 1, OS 1.4 « développer le tourisme durable à Mayotte » dont seulement 196 800 € sont programmés en mai 2017 sur un total de 1,8 M€, avec transfert des 1,603 M€ restant vers le nouvel OS 5.2,
 - transfert de 1,397 M€ de l'axe 3, OS 3.2 « augmenter le nombre de nouveaux services créés ou améliorés sur le territoire » (soit moins 21,5%) vers l'OS 5.2,
- des propositions de modifications déclinées par axe, avec notamment pour l'axe 1, la suppression des termes "ménagers et assimilés" après le mot "déchets" au titre de l'OS 1.1 devenant: « accroître les capacités de collecte, de traitement et de stockage des déchets suivant les normes en vigueur »
- une modification du taux d'aide de l'axe 1, OS 1.2 « accroître le nombre de ménages ayant accès à l'eau potable » passant de 32,80 à 55%, pour pouvoir engager plus rapidement et dans les meilleurs délais des projets du plan d'urgence face à la « crise de l'eau » à un taux de cofinancement de 75%;

Considérant que l'avis de l'autorité environnementale du 30 juillet 2014 sur le PO FEDER-FSE met l'accent notamment sur l'intérêt d'une localisation des projets d'ampleur importante (projets structurants), d'intégrer leurs incidences environnementales et surtout toutes les alternatives et mesures envisageables pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives sur l'environnement;

Considérant que sur les incidences notables potentielles de la création du nouvel OS 5.2 « maintenir en place les capacités d'exploitation aéroportuaires de Mayotte pour éviter l'accroissement des nuisances sur l'environnement », l'objectif est de limiter le nombre de rotations d'avions afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES);

Considérant que l'aéroport de Mayotte comprend une piste courte (1930 m) pour l'accueil de gros porteurs de type Boeing 787, que cette ligne réalise l'unique continuité territoriale avec la France métropolitaine;

Considérant qu'en application du Règlement (UE) 139/2014, un espace de sécurité de 90 m à chaque extrémité de la piste est obligatoire (Runway End Safety Area – RESA), que la mise en place de ce dispositif sans allongement de piste ne permettrait plus la fréquentation des avions gros porteurs assurant seuls les vols directs vers l'Europe;

Considérant que parmi les 3 solutions alternatives pour maintenir les gros porteurs, l'extension de la piste actuelle vers le lagon (sinon vers une mosquée) et la solution de création d'une nouvelle piste convergente ont été écartées en raison du coût économique et environnemental de ces choix, et donc qu'une troisième solution spécifique pour la piste actuelle (Engineered Material Arresting System – EMAS) a été adoptée;

Considérant que la solution EMAS, procédé de freinage actif par la destruction contrôlée d'un dispositif hors sol, apportant une sécurité supplémentaire et validée par la Direction Générale de l'Aviation Civile, ne nécessite qu'une longueur supplémentaire de 40 m à chaque extrémité de piste, sans nouvelle emprise sur le lagon pour l'une des extrémités et avec un échange de terrains concernant le parking d'une mosquée pour l'autre;

Considérant que la réalisation des EMAS permettant aux gros porteurs d'éviter une escale à la Réunion, plus de 500 000 tonnes de CO2 seraient ainsi économisées en dix ans, réduisant ainsi de 30% l'empreinte carbone des vols longs-courriers directs;

Considérant que la création du nouvel OS 5.2 doit respecter, pour être éligible, les prescriptions imposées par l'article 3, paragraphe 3 point e) du Règlement (UE) 1301/2013 : « *Le FEDER ne soutient pas les investissements dans les infrastructures aéroportuaires, à moins qu'ils ne soient liés à la protection de l'environnement ou qu'ils ne s'accompagnent d'investissements nécessaires à l'atténuation ou à la réduction de leur incidence négative sur l'environnement* »;

Considérant que la modification du PO FEDER-FSE contribuera à rattraper le retard structurel en matière de gestion des déchets, notamment des déchets dangereux, mais aussi les déchets du BTP qui représentent en volume la moitié de la production totale de déchets à Mayotte;

Considérant que la modification du PO FEDER-FSE contribuera à accompagner à Mayotte le déploiement des filières REP (Responsabilité Élargie du Producteur) dont les niveaux de performance en Outre-Mer sont insuffisants en comparaison avec la métropole ;

Considérant que l'avis de l'autorité environnementale du 30 juillet 2014 sur le PO FEDER-FSE met également en avant le rôle des documents de planification locaux mono-thématiques (pas tous finalisés) afin de préciser le contenu de certains projets, voire apporter des éléments d'analyse en matière d'incidences environnementales;

Considérant que la modification du PO FEDER-FSE contribuera à la mise en oeuvre des 95 actions préconisées par le Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Dangereux de Mayotte (PPGDDM), qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 15 mars 2017, pour structurer les 17 filières de déchets dangereux identifiées par le PPGDDM et limiter leur impact environnemental ;

Considérant que, parmi les 17 filières de déchets dangereux listés dans le Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Dangereux de Mayotte (PPGDDM), 9 (VHU, DEEE, batteries usagées, fluides frigorigènes, huiles usagées, déchets issus des produits phytosanitaires, DDS, explosifs, déchets de crise) sont identifiés comme ayant un impact environnemental et/ou sanitaire fort, et nécessitent par conséquent un plan d'actions volontariste en terme financier, humain et matériel ;

Considérant que la réhabilitation des 16 sites communaux de dépôt actuels de déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), qui ont reçu au total environ 10 000 m3 de tous types de déchets, entrera dans la procédure « Installations classées pour la protection de l'environnement » de cessation d'activités;

Considérant que les projets localisés des 3 futurs sites de stockage de DEEE, qui ont également vocation *in fine* à être remplacés par des déchetteries, seront soumis à un examen au cas par cas pour définir s'ils seront soumis à étude d'impact;

Considérant que la majorité des acteurs des déchets partagent la nécessité d'une opération globale au-delà des D3E, accompagnée de mesures physiques et d'une forte communication impliquant les municipalités;

Considérant que le développement de la filière des véhicules hors d'usage (VHU) est l'un des enjeux inhérents à la mise en place du plan d'actions VHU DROM-COM ayant pour objet le développement de l'économie circulaire automobile en outre-mer (rapport Letchimy 2015, décret n° 2017-675 du 28 avril 2017 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage);

Considérant que l'axe 1 – OS 1.2 « accroître le nombre de ménages ayant accès à l'eau potable » existait dans la version non modifiée du PO FEDER-FSE et que les projets associés seront examinés au regard de la réglementation relevant de la police de l'eau et de l'environnement;

Considérant que les indicateurs environnementaux de suivi seront revus en conséquence de l'évolution présentée;

Considérant qu'il ne ressort, ni des éléments fournis par le pétitionnaire, ni de l'état des connaissances actuelles, que le projet de modification du PO FEDER-FSE 2014-2010 de Mayotte soit susceptible d'avoir des incidences significatives sur la santé et l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

DECIDE

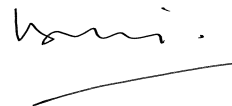
Article 1 : Le projet de modification du PO FEDER-FSE 2014-2020 de Mayotte n'est pas soumis à évaluation environnementale.

Article 2 : La présente décision, délivrée en application de l'article R.122-18 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives et/ou des procédures de consultation auxquels les projets cofinancés par le programme opérationnel peuvent être soumis.

Article 3 : La présente décision sera mise en ligne sur le site internet dédié aux Missions régionales d'autorité environnementales.

Fait à Mamoudzou, le 04 juillet 2017

Le président de la MRAe de Mayotte



Bernard BUISSON

Voies et délais de recours

1. Vous pouvez déposer un **recours administratif** avant le recours contentieux. Il doit être formé dans un délai de deux mois suivant la réception de la décision. L'absence de réponse au recours administratif à l'issue d'un délai de deux mois vaut décision implicite de rejet du recours. **Le recours administratif** peut être un recours gracieux adressé à l'auteur de la décision : Monsieur le président de la Mission régionale d'autorité environnementale - DEAL de Mayotte - BP 109 - 97600 MAMOUDZOU Cedex.

2. Le **recours contentieux** doit être formé dans un délai de deux mois à compter de la réception de la décision de rejet du recours administratif ou dans un délai de deux mois à compter de la décision implicite de rejet du recours administratif. Il peut aussi être formé dans un délai de deux mois suivant la réception de la présente décision.

Le recours contentieux doit être adressé au tribunal administratif de Mamoudzou Les Hauts du jardin du Collège 97600 MAMOUDZOU.