



CONTRIBUTION

M. Youssouf Dahalani (Biologiste des populations et des écosystèmes, spécialisé en management public dans les métiers de l'environnement, ancien Chargé d'Etude en Environnement Marin au Service des Pêches et de l'Environnement Marin de la DAF. Actuellement Chef de Projet du centre territorial de stockage des déchets non dangereux de Dzoumogné)

Contribution reçue le 2 décembre 2011

Alors que le projet de la piste longue semble faire l'unanimité, le débat public en cours fait ressortir de nombreuses réactions et parfois de vives tensions quant aux impacts environnementaux du projet sur le lagon. Ces inquiétudes sont-elles justifiées au stade actuelles des connaissances scientifiques ? Tel est l'objet de cette contribution qui s'appuie sur une relecture des documents mis à la disposition du comité technique.

Les impacts écologiques

La protection de l'environnement est une préoccupation qui fédère à Mayotte. Etant moi-même au service de cette thématique, de par ma formation et mes différents postes occupés, je note avec raison que la sauvegarde des écosystèmes doit être au centre des décisions de tout un chacun. L'érosion des ressources constatée, l'accroissement des pollutions et l'amplification des prélèvements le justifient. Ce souci de protection, aussi noble soit-il, ne doit pas limiter le débat sur le développement de notre île, essentiel à notre épanouissement. Aussi, convient-il de nous interroger sur les infrastructures indispensables pour notre territoire, leur emplacement et la façon de les réaliser en vue de limiter les impacts sur le milieu. Pour la piste à Pamandzi, le choix initialement politique (maintien d'une activité en Petite Terre) se révèle économique aujourd'hui (besoin de bénéficier des infrastructures d'origine). L'heure est donc à l'analyse de l'état de santé du milieu concerné et à l'évaluation des conséquences futures du projet. Pour une matière aussi pointue que le fonctionnement des écosystèmes du lagon, difficile de s'y aventurer. Aussi, avons-nous pris le parti de revisiter l'étude portant sur le milieu marin de la zone concernée, réalisée par la société réunionnaise PARETO en novembre 2009.

L'analyse du document permet de discriminer schématiquement trois zones suivant un critère de vitalité du milieu :

- 1) Le lagon entre Mamoudzou et Pamandzi, fortement envasé en raison des rejets issus des bassins versant fortement urbanisés.
- 2) Le récif frangeant qui longe la ville de Pamandzi au nord ouest et contourne l'aéroport vers l'Est. Cette zone très accessible en basse mer est le siège de la pêche à pieds. La vitalité biologique est très faible à proximité des habitations et le substrat est composé de débris

coralliens pour l'essentiel. Seul le front du récif et le tombant présentent quelques colonies isolées de massifs de coraux autour desquels des petits poissons gravitent. Autour de l'aéroport, on note une légère amélioration de la vitalité, marquée par la présence de colonies d'herbiers (prairies marines) qui s'étendent vers le Sud. La vitalité corallienne semble plus se manifester sur le front du tombant récifal avec une couverture corallienne qui occupe environ 20% de la surface.

- 3) Le récif barrière qui s'élanche vers le Sud, présente, quant à lui, un platier fortement dominé par des débris de coraux et des taches d'herbiers mixtes. Sur le tombant aussi bien interne qu'externe on note une vitalité corallienne moyenne à forte (plus de 50% de couverture corallienne) et une abondance en poissons dont ni la diversité des espèces ni la densité n'a été évaluée.

Il en ressort donc que le site présente une sensibilité écologique d'autant plus marquée que l'on s'éloigne de la pointe de la piste actuelle vers le Sud. Elle est liée à la présence de prairies marines (herbiers) qui constituent des aires d'alimentation pour les tortues et les dugongs. Cette vitalité peut sembler surprenante autour de cette zone, qui a connu par le passé de nombreux travaux entraînant d'énormes apports de particules fines. Ce fut le cas en 1995 lors de l'allongement de la piste actuelle. En plus des travaux, il convient de se rappeler des épisodes naturels liés au réchauffement des eaux océaniques comme celui de 1998, qui avait entraîné une mortalité corallienne affectant plus de 90% de la couverture sur la barrière.

L'explication du maintien de cette vitalité, malgré la pression des agressions peut être approchée de deux façons :

- La forte présence des courants océaniques, dont la vitesse est accrue en raison de l'obstacle que constitue le prolongement de la piste, selon le professeur THOMASSIN. En effet, le courant océanique lors de la marée descendante (jusant), entraîne les pollutions vers l'immensité océanique, ce qui permet leur dilution. Ce phénomène est d'autant plus efficace qu'il se produit deux fois par jour (marée diurne et nocturne).
- L'autre explication est liée à la robustesse des espèces coralliennes qui se sont maintenues dans la zone. Le peuplement est surtout dominé par des formes encroûtantes et massives.

Les tortues et les dugongs

Ces animaux constituent la clé de voute de l'argumentation des partisans du statu quo. Il s'agit en effet d'une des composantes du patrimoine du lagon. L'étude de ces populations n'est pas dénuée d'intérêt dans le contexte présent.

Pour ce qui est des tortues, il s'agit de populations qui se distinguent par leur abondance et par leur caractère migrateur au cours de leur cycle de vie. En ce qui concerne leur abondance, elle repose sur la faible pression des prédateurs qui permettraient de réguler leur nombre. Le braconnage a beaucoup reculé depuis une dizaine d'années grâce à la surveillance des plages et la répression des contrevenants. La menace la plus forte reste à ce jour les chiens et les oiseaux lors des remontées des plages pour la ponte et lors des retours. Les juvéniles, qui subissent le même sort lors des premiers pas vers la mer, bénéficient d'un atout de taille pour la survie des populations : leur grand

nombre minimise les pertes. A Mayotte, plus de 77 plages ont été recensées comme étant des lieux de ponte (Quillard, 1998). L'autre stratégie développée par les tortues est la capacité à migrer. Les études menées par l'IFREMER (Institut Français de Recherche en Mer), en collaboration avec le Service des Pêches et de l'Environnement de la DAF au début des années 2000, a montré que des tortues marquées par des bagues à Mayotte se déplaçaient jusque sur les côtes malgache et sud-est africaine. Les bagues des individus marqués et capturés dans ces contrées lointaines ont été renvoyées à Mayotte. Cette stratégie assure la survie des populations en cas d'émergence de stress de toute nature telle que la baisse de nourriture. Cette étude hautement enrichissante montre que, loin d'être inféodées à un lieu donné, les tortues marines évoluent dans les espaces ouverts. Ainsi, la question fondamentale qui se pose à nous à présent est la suivante : la réduction des espaces d'alimentation autour de l'aéroport entrainera-t-elle la disparition des populations de tortues qui visitent la zone ? La réponse se trouve en partie aux Seychelles qui se sont dotées d'une piste d'aéroport dans le lagon sans mettre à mal leur potentiel touristique, dont la mer constitue le berceau :



Localisation de l'aéroport des Seychelles

Quant au dugong, il est extrêmement difficile de bâtir une vraie étude scientifique sur cette population quasi inexistante ; même si une telle affirmation peut heurter la sensibilité de certains. Il faut comprendre que rares sont les pêcheurs qui ont été en contact dans leur vie avec cet animal. Les études les plus récentes, notamment celle de Kiszka (2008) ont dû se contenter de vagues estimations « moins d'une dizaine d'individus présents dans le lagon ». Cette estimation n'est pas anodine car elle montre que l'auteur ne souhaite pas prendre de risque faute d'éléments tangibles. En effet, selon Ali Hamada, enquêteur des pêcheries, ces vingt dernières années, seule une prise aux filets a été recensée au Sud de Mayotte en 2003, à la plage de Kani Bé. Aussi, est-il raisonnable d'envisager un jour le développement des safaris dans le lagon, intégrant l'observation des dugongs de l'aéroport ?

En réalité, ces animaux, comme d'autres, bénéficient ici d'une protection intégrale au travers des conventions internationales, notamment la convention de Bonn de 1979 sur la protection des espèces migratrices ratifiée par la France en 1983. Si la panoplie des textes en faveur de la protection de ces espèces participe de façon certaine à l'émergence d'une culture écologique, il n'en reste pas moins que la réalisation des grands projets indispensables au développement économique de notre île doivent être au centre de nos priorités. L'état de santé de la situation socio-économique de notre île est riche d'enseignements pour tout esprit qui s'y attarde.