

Collectivité Territoriale de Mayotte



**DOCUMENT PUBLIC**  
**RP-50873-FR**

# Elaboration du Schéma des Carrières de Mayotte

---

## Rapport d'avancement

Etude réalisée dans le cadre de l'action de Service public 00 RES 115

R. Mouron

avril 2001  
Rapport BRGM/RP-50873-FR  
2001 MAY 03



**Mots clés :** Besoins, Contraintes, Commission des Carrières, Environnement, Ile de Mayotte, Législation, Matériaux, Ressources, Schéma des Carrières.

En bibliographie, ce rapport sera cité de la façon suivante :

**Mouron R. (2001)** – Elaboration du Schéma des Carrières de Mayotte – Rapport d'avancement. Rapport BRGM/RP-50873-FR - 2001 MAY 03, 16 p.

© BRGM, 2001, ce document ne peut être reproduit en totalité ou en partie sans l'autorisation expresse du BRGM.

## SYNTHESE

A Mayotte, en l'absence de DRIRE et de la non applicabilité de la loi n° 93-3 du 4 janvier 1993 sur les carrières, la Délégation à l'Environnement placée sous l'autorité du Préfet, a émis le souhait de voir élaborer un Schéma des Carrières, prenant en compte les enjeux paysagers et écologiques, les ressources minérales disponibles, les perspectives d'évolution du marché des matériaux, les principes d'exploitation et de remise en état des carrières, etc., afin de constituer, en cohérence avec d'autres instruments de planification (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, Schéma d'élimination des remblais, Schéma des ordures ménagères, etc.) un document de référence permettant une gestion durable et raisonnée de l'exploitation des ressources minérales de l'île, dans le respect de l'environnement.

Dans le cadre de sa mission de Service public, le Service géologique régional océan Indien du BRGM a été chargé de réaliser sur une période de deux années, le Schéma des Carrières de Mayotte. Les travaux effectués en 2000 ont consisté en :

- la mise en place d'un comité de pilotage (objet d'une première réunion en date du 25 mai 2000) et constitué d'un représentant de la Préfecture (DIRAD), de la Délégation à l'Environnement, de la DE, de la DAF, de la DTAC, de l'IEOM, de Monsieur le Conseiller Général de Koungou, d'une association de protection de l'Environnement et du BRGM. Les carrières n'ont été intégrés à ce Comité que lors de la 3<sup>ème</sup> réunion ;
- la tenue de 3 réunions de ce comité de pilotage (25 mai, 26 juillet et 19 octobre). Sur proposition du BRGM et compte-tenu des spécificités propres à l'île (roches volcaniques très altérées, non applicabilité de nombreuses lois métropolitaines, absence de contraintes environnementales juridiquement opposables, etc) un sommaire du rapport a été adopté (celui-ci pourra être modifié en fonction de la disponibilité des informations) ;
- la rédaction d'un certain nombre de chapitres du rapport accompagnant le Schéma (réglementation, besoins, ressources, problèmes liés à la remise en état) a été commencée à partir des seules données en possession du BRGM. Fin 2000, malgré les demandes réitérées de la Délégation à l'Environnement et du BRGM, aucune information relative aux productions de granulats et aux contraintes existantes dans l'île, ne nous a été communiquée.

Le présent rapport rend compte de l'avancement du Schéma des Carrières de Mayotte à la fin 2000.

En 2001, le premier travail consistera à récupérer auprès des différents partenaires les informations dont ils disposent. Ensuite, les données cartographiques seront informatisées (mise en place d'un SIG) et la rédaction du rapport et de sa notice seront achevées.

## SOMMAIRE

SYNTHÈSE .....	4
1. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE .....	5
2. TRAVAUX RÉALISÉS EN 2000 .....	6
3. PRÉVISIONS POUR 2001 .....	7
4. COMPTE-RENDUS DES RÉUNIONS .....	8
4.1 COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 25 MAI 2000 (RÉDACTION BRGM).....	8
4.2 COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 26 JUILLET 2000 (RÉDACTION DÉLÉGATION À L'ENVIRONNEMENT).....	11
4.3 COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 19 OCTOBRE 2000 (RÉDACTION BRGM).....	14

## **1. Objectifs de l'étude**

A Mayotte, en l'absence de DRIRE et de la non applicabilité de la loi n° 93-3 du 4 janvier 1993 sur les carrières, la Délégation à l'Environnement placée sous l'autorité du Préfet, a émis le souhait de voir élaborer un Schéma des Carrières, prenant en compte les enjeux paysagers et écologiques, les ressources minérales disponibles, les perspectives d'évolution du marché des matériaux, les principes d'exploitation et de remise en état des carrières, etc., afin de constituer, en cohérence avec d'autres instruments de planification (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, Schéma d'élimination des remblais, des ordures ménagères, etc.) un document de référence permettant une gestion durable et raisonnée de l'exploitation des ressources minérales de l'île, dans le respect de l'environnement.

Dans le cadre de sa mission de Service public, le Service géologique régional océan Indien du BRGM a été chargé de réaliser en deux années (2000 et 2001) le Schéma des Carrières de Mayotte. En 2000, le financement de cette étude a été assuré, à parts égales, par la dotation de Service public du BRGM (fiche 00 RES 115) et par la Collectivité Territoriale de Mayotte (convention du 14 décembre 2000).

L'état d'avancement du Schéma à la fin 2000, est présenté dans ce rapport.

## **2. Travaux réalisés en 2000**

La législation française sur les carrières (loi du 4 janvier 1993) instituant l'obligation de réaliser un Schéma Départemental des Carrières (SDC) ne s'applique pas à Mayotte. Toutefois, au niveau de l'île, la prise en compte des impératifs économiques (nécessité de pouvoir disposer de granulats) et de la sauvegarde de l'environnement, rend nécessaire la mise en place d'un document de synthèse établissant un consensus sur ces 2 thèmes. C'est pourquoi sans attendre la modification de la réglementation "carrières" actuellement en vigueur à Mayotte, les services de la Préfecture ont décidé la réalisation d'un Schéma des carrières.

Une première réunion de lancement a eu lieu le 25 mai 2000. Elle a été animée par un ingénieur géologue du Service géologique régional océan Indien du BRGM, M. Cruchet, qui a réalisé le Schéma Départemental des Carrières de La Réunion et a eu pour objet de rappeler un certain nombre de définitions et de replacer la notion de Schéma des carrières dans le contexte mahorais. A cette réunion préliminaire, les carriers n'ont pas été invités. Une ébauche de plan a été proposée, calquée sur le schéma du SDC réunionnais, aujourd'hui achevé. La création de 2 groupes de travail a été proposée ("Ressources" et "Contraintes").

Une deuxième réunion s'est tenue le 26 juillet 2000 avant la diffusion du procès-verbal de la première réunion. Elle a également été animée par le BRGM (R. Mouron, responsable de l'élaboration du Schéma des carrières, adapté à Mayotte et J. Ph. Rançon, Directeur du BRGM océan Indien), sans la présence des carriers, non invités. Au cours de cette réunion, une adaptation du plan ébauché précédemment a été proposée. Les principales décisions ont été les suivantes :

- les prévisions seront arrêtées en 2010 afin d'être en cohérence avec le SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire) ;
- la qualité des ressources sera traitée au sein du Schéma ;
- le chapitre "transport" semblant peu pertinent dans le cas particulier de Mayotte, il a été décidé, dans un premier temps, de ne pas le traiter ;
- un appel a été fait auprès de tous les Services présents pour qu'ils portent à la connaissance de la Délégation à l'Environnement les différentes contraintes dont leur service ont ils ont la gestion ;
- la prise en compte du coût des matériaux dans le Schéma n'a pas été retenue par le Groupe de travail ;
- il a été décidé de revenir à la constitution d'un groupe unique (traitant des ressources, des besoins, des contraintes et des problèmes liés à la remise en état) et d'associer les carriers aux réunions futures.

Une troisième réunion s'est tenue le 19 octobre 2001 en présence des carriers. Depuis la réunion du 26 juillet aucune information n'est parvenue en provenance des différents services. Le BRGM a donc procédé à l'écriture de certains chapitres à partir de ses propres données et de son expérience dans le domaine des Schémas Départementaux des Carrières. A partir de transparents, le BRGM a dressé l'état d'avancement du Schéma en insistant plus particulièrement sur les données manquantes ainsi que sur un certain nombre de questions posées et restées sans réponse. Le représentant du professionnel présent (ETPC), s'est engagé à fournir ses statistiques de production sur les dernières années, avec ventilation par granulométrie. Ces données permettront d'actualiser le chapitre "Besoins" et d'estimer la production clandestine de granulats. L'accent a été mis sur l'absence de données relatives aux contraintes environnementales ; un nouvel appel a été lancé auprès des différents services susceptibles de détenir des informations.

### **3. Prévisions pour 2001**

En 2000, le travail a essentiellement consisté en un recueil de données et le début de rédaction du rapport qui accompagnera le Schéma, concernant, en particulier, les chapitres "Réglementation", "Besoins" et "Ressources".

En 2001, il est prévu de :

- poursuivre le recueil des données relatives aux besoins, en particulier les productions des 2 carriers (ETPC et IBS) présents dans l'île, ainsi que les statistiques douanières actualisées (en particulier celles relatives au ciment, au bitume, ainsi qu'aux produits issus de la transformation de roches et minéraux industriels : laine de verre ou de roche, produits de terre cuite, etc.) ;
- adapter le chapitre "Réglementation" au nouveau Code de l'Environnement qui s'applique à Mayotte ;
- achever la rédaction du chapitre "Ressources" en l'étendant aux productions autres que les granulats (pouzzolanes, ponces, briques en terre comprimée, etc) et en y intégrant les notions de qualité disponibles ;
- rédiger un court chapitre "Transport" en envisageant la possibilité du cabotage ainsi que l'éventuelle ouverture d'une carrière sur la côte ouest (région de Sada, par exemple) ;
- dans le domaine de la protection de l'environnement, les demandes infructueuses faites en 2000 laissent planer le doute quant à l'existence, au niveau de l'île, de contraintes juridiquement opposables. La recherche sera toutefois poursuivie et le chapitre sera conçu en fonction des données disponibles. Dès à présent, on peut penser que le chapitre Environnement du Schéma fera référence à des sensibilités paysagères plutôt qu'à des contraintes proprement dites. Ce chapitre, pour lequel aucune donnée n'a pu être recueillie en 2000, représente la plus grande partie du travail restant à faire en 2001 ;
- poursuivre la rédaction des recommandations relative à la réduction des nuisances ;
- rédiger les chapitres concernant les objectifs et orientations prioritaires découlant du Schéma ;
- rédiger la notice prévue dans la législation ;
- réaliser les cartes relatives aux ressources et aux éventuelles contraintes environnementales.

## 4. Compte-rendus des réunions

### 4.1 Compte rendu de la réunion du 25 mai 2000 (rédaction BRGM)

- **Présents :**

Madame la Déléguée à l'Environnement  
M. THINARD (Délégation à l'Environnement)  
M. COUSIN (DAF/SEF)  
M. ERNST (IEOM)  
Monsieur le Maire de Koungou  
M. GERARD (BRGM Mayotte)  
M. CRUCHET (BRGM Réunion)

- **Objet de la réunion**

Au cours de cette séance de travail, initiée par la Délégation à l'Environnement, le BRGM a présenté les travaux de préparation d'un Schéma des carrières à Mayotte, travaux conduits dans le cadre de son programme d'actions de Service Public.

- **Exposé du BRGM**

Plusieurs thèmes ont été abordés :

#### A) Définitions

En préambule, le BRGM a souhaité préciser quelques notions :

- ❖ **Notion de carrière**

Il s'agit d'une notion juridique définie par le code minier : "Sont considérés comme carrières les gîtes non mentionnés aux articles 2 et 3 du code".

Les carrières concernent plusieurs types de substances et pas uniquement les roches massives. Parmi ces substances, on trouve les basaltes, les calcaires, les sables, les argiles, les tourbes, etc. Les extractions d'argiles, de scories, de terre, sont des carrières au sens du code minier métropolitain.

- ❖ **Notion de granulats (norme XP-P 18-540 d'octobre 1997)**

On appelle granulats un ensemble de grains de dimension comprise entre 0 et 125 mm. Les granulats sont classés en fonction de la grosseur de leurs grains, mesurée au moyen de tamis de contrôle à mailles carrées.

— Fillers 0/D	où $D < 2$ mm avec au moins 70 % de passant à 0,0063 mm
— Sablons 0/D	où $D \leq 1$ mm avec au moins 70 % de passant à 0,0063 mm
— Sables 0/D	où $1 < D \leq 6,3$ mm
— Graves 0/D	où $D > 6,3$ mm
— Gravillons d/D	où $d \geq 1$ et $D \leq 125$ mm
— Ballasts d/D	où $d \geq 25$ mm et $D \leq 50$ mm



d et D représentent, respectivement, la plus petite et la plus grande des dimensions. L'intervalle d/D, ainsi défini, est appelé classe granulaire.

### ❖ **Caractéristiques des carrières**

Une carrière se définit par sa surface, ses volumes exploitables, la nature des matériaux exploités. La taille d'une carrière est très variable : quelques centaines de m<sup>2</sup> à plusieurs hectares.

Une carrière correspond à une activité " temporaire " dès lors que la ressource est non renouvelable (ce qui est le cas à Mayotte) : l'activité d'une carrière se caractérise par une phase d'ouverture (qui doit commencer au plus tard 3 ans après l'autorisation), une phase d'exploitation, une fermeture à l'échéance de l'autorisation.

Au bout de 2 ans d'inactivité, les droits cessent.

Une carrière comprend :

- une zone d'extraction ;
- des installations de premiers traitements (concassage & criblage) alimentant les unités de transformation (préfabrication, centrale à béton, centrale à bitume,...).

### **B) La législation des carrières en métropole**

En France Métropolitaine, la réglementation concernant les carrières a été la suivante :

- avant 1970 : régime de la déclaration (prise en compte de la sécurité )
- de 1970 à 1993 : les carrières sont soumises au régime de l'autorisation (code minier) ;
- à partir de 1993, les carrières sont soumises au régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Depuis la loi n° 93-3 du 4 janvier 1993, et ses décrets d'application, les carrières de Métropole et des Départements d'Outre-Mer sont soumises au régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Elles sont, de ce fait, soumises à autorisation préfectorale avec enquête publique.

L'autorisation est attribuée au propriétaire des ressources (soit le propriétaire du terrain, soit une personne ou entreprise disposant de droit de forage).

### **C) Projet de Schéma des carrières à Mayotte**

#### • **Projet de définition :**

" Le schéma des carrières de Mayotte définit les conditions générales d'implantation des carrières sur le territoire mahorais. Il prend en compte l'intérêt économique du territoire, les ressources et les besoins en matériaux, la protection des paysages, des sites et des espaces sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites ".

Le STC comprendra :

- un document de synthèse ;
- une notice ;
- des cartes ;
- des annexes.

Le Schéma des Carrières de Mayotte sera un outil de planification de l'espace et devra être cohérent avec les autres schémas d'aménagement (SRADT,...).

• **Contenu du STC (propositions)**

**a) Le marché des matériaux à Mayotte**

- Les besoins
- La consommation
- Les besoins à venir (15 ans)

**b) Les ressources de Mayotte**

- Localisation des ressources
- Qualité des gisements

**c) Les facteurs pouvant limiter l'extraction**

- Les zones naturelles
- Les espaces de forêt
- Les milieux aquatiques
- Le littoral
- Les paysages
- Les espaces agricoles, etc.

**d) Les transports et les modes d'approvisionnement**

- Le coût des transports et des matériaux
- Les nuisances des carrières
- Les nuisances des transports
- Les filières

**e) Le réaménagement des carrières**

- Les carrières en activité
- Les nouvelles carrières
- Les carrières fermées ou abandonnées

**f) Définition d'une politique des matériaux**

- Préservation de sites stratégiques
- Rationalisation des extractions
- Intégration des carrières, etc.

## **D) Discussions**

Au cours de la séance, il a été proposé de mettre en place 2 groupes de travail

- 1 groupe de réflexion sur l'économie des carrières : GROUPE I
- 1 groupe de réflexion sur l'intégration des carrières dans l'environnement : GROUPE II

Au cours de la première année, le BRGM s'attachera à rassembler le maximum de données nécessaires à l'élaboration d'un Schéma des carrières. L'objectif sera de dresser un bilan de la situation actuelle tant sur le plan économique que sur le plan environnemental, afin de pouvoir définir des objectifs communs (concertation des deux groupes).

### **4.2 Compte-rendu de la réunion du 26 juillet 2000 (rédaction Délégation à l'Environnement)**

- *Etaient présents :*

*Mme La Déléguée à l'Environnement*  
*DIRAD/Préfecture : F. LALANNE*  
*DAF/SER : A. BOULOMIE*  
*DE : J.P. DEBIEN*  
*Conseil Général : M. DACHERY*  
*IEOM : G. ERNST*  
*DTAC : A. S ATTOUMANI*  
*BRGM : R. MOURON et J.Ph. RANÇON*

Monsieur LALANNE (DIRAD) ouvre la séance en remerciant les participants de leur présence

Monsieur RANÇON, Directeur du BRGM océan Indien présente son service et Monsieur MOURON explique l'objectif du Schéma Territorial des Carrières.

La Loi n°93-3 du 4 janvier 1993 dite loi « SAUMADE » instaure la création dans chaque département d'un Schéma Départemental des Carrières ; elle classe la notion de carrière dans la loi sur les installations classées et oblige à un cautionnement bancaire pour la profession.

Le préfet choisit un maître d'œuvre qui propose un comité de pilotage.

La loi ne s'applique pas *sensu stricto* à Mayotte ; il est donc obligatoire de travailler les besoins et les adaptations du territoire.

Le schéma se compose de trois documents :

- un rapport ;
- une ou plusieurs cartes ;
- une notice qui correspond au résumé du rapport.

Le projet de sommaire doit s'adapter en fonction de la situation mahoraise.

Le Schéma doit s'achever en janvier 2002.

Les arrêtés qui sortiront devront donc noter l'approbation du STC. Afin de permettre une prise en compte de ce domaine législatif des carrières, il sera proposé au Préfet et au Président du Conseil Général une rédaction simplifiée de la loi. Il sera possible de transposer la police des carrières dans le règlement de Mayotte.

En métropole, la police des carrières et le contrôle des Installations Classées sont assurés par la DRIRE (service des Mines) .

Ici , la police peut être assurée par la police municipale.

Monsieur LALANNE demande à ce qu'il soit prévu d'inclure dans la loi statutaire de Mayotte la déclaration annuelle des quantités de matériaux exploitées pour chaque carrier.

Monsieur DEBIEN (Direction de l'Équipement) s'interroge sur l'opportunité de la prévision jusqu'en 2015 dans la mesure où le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire a un objectif qui s'arrête en 2010.

On peut donc prévoir d'arrêter le STC en 2010 également. Avis favorable à l'unanimité.

Monsieur MOURON (BRGM) présente le sommaire du STC (ci-après).

Paragraphe « qualité des ressources ». Le législateur laisse toute liberté de traiter tout ou partie des ressources. Il existe une information sur la qualité des ressources actuelles et la possibilité de l'améliorer. Elle sera donc intégrée dans ce paragraphe.

Possibilité de substitution : la commission demande de ne pas conserver le chapitre « valorisation d'autres ressources » car il n'en existe pas *a priori* sur l'île.

Chapitre 4 sur les transports : il s'agit du chapitre le moins pertinent car pas signifiant à Mayotte.

4/2 ; « notion de filière » : parler plutôt de l'usage

L'inventaire patrimonial et géologique de l'île sera intégré dans le dossier.

Il sera demandé à chacun des services l'ensemble des éléments de « contraintes » pour la préservation de l'environnement au titre du chapitre 5. Il sera demandé le nom de la contrainte, le lieu de détention où l'on peut le trouver, le nom du service voire de la personne qui peut renseigner sur cette information, les possibilités d'actualisation éventuelle.

L'ensemble des éléments sera hiérarchisé lors de la prochaine commission.

La Délégation à l'Environnement prendra contact avec les services afin d'obtenir ces informations.

Chapitre 6 : Différence entre remise en état, réhabilitation, réaménagement. Le législateur oblige une remise en état ; la sécurité incombant au carrier. Le réaménagement peut incomber au propriétaire pour permettre de réaliser autre chose sur le site.

Monsieur Ali Said ATTOUMANI (Direction des Affaires Culturelles) propose d'intégrer dans le STC les coûts des matériaux payés par les consommateurs.

Monsieur MOURON réplique qu'il est dangereux de l'insérer dans ce document mais cela peut être présenté au Conseil Général.

Monsieur DEBIEN pose la question de la définition d'une carrière.

1 / Les matières exploitées doivent être dans la classe des matériaux du code minier

2/ L'exploitation doit être faite dans un but mercantile.

Chapitre : « Les sites d'emprunt » : Monsieur MOURON explique que la ressource en roches massives n'est pas inépuisable à Mayotte . Le STC peut aboutir à la conclusion que la richesse des matériaux à extraire est si faible qu'elle est privilégiée au détriment d'une préservation de l'environnement.

Au vu de ces différentes remarques, la commission valide le sommaire du STC.

Monsieur Mouron expose ensuite la démarche de travail. En métropole, plusieurs groupes de travail, en fonction des thèmes et des sujets à aborder sont mis en place. Il est proposé qu'un seul groupe à Mayotte soit constitué, au vu de l'étroitesse de l'île. La commission valide cette proposition.

Le BRGM attendra de recevoir la constitution du groupe, adaptable en fonction du thème à travailler.

**La prochaine réunion est prévue en octobre .**

La séance est levée à 17heures.

## SOMMAIRE RAPPORT SCHEMA TERRITORIAL DES CARRIERES

(proposition)

### 1/ réglementation applicable à Mayotte

- 1.1 Cadre législatif existant et préconisé
- 1.2 Le schéma Territorial des carrières à Mayotte

### 2/ le marché des matériaux à Mayotte

- 2.1 Satisfaction des besoins actuels
  - 2.1.1 Population
  - 2.1.2 Production/consommation
- 2.2 Estimations des besoins futurs (horizon 2010)
  - 2.2.1 Poids de la population
  - 2.2.2 Poids des grands travaux

### 2.3 Conclusion

### 3/ Les ressources

- 3.1 Inventaire et localisation des ressources naturelles(basaltes, phonolites, pouzzolanes, ponces, argiles 'pour terre cuite et kaolin), « terres » (pour BTC)
- 3.2 Carrières actuelles
- 3.3 Qualité des ressources
- 3.4 Conclusion

**4/ La préservation de l'environnement**

- 4.1 Situation actuelle : lieu de production / consommation, réseaux, nuisances induites
- 4.2 Perspective 2010 ; réserves, lieux de consommation...
- 4.3 Conclusion

**5/ Les problèmes liés à la remise en état**

5.1 Impact des carrières existantes sur l'environnement

- 5.1.1 Impact sur l'atmosphère : bruits, vibrations , poussières, projections
- 5.1.2 Impact sur le paysage et le patrimoine culturel, culturel
- 5.1.3 Impact sur les milieux aquatiques
- 5.1.4 Impact sur les milieux naturels

5.2 Orientations à privilégier pour la remise en état

- 5.2.1 Remise en état - réaménagement - réhabilitation
- 5.2.2 Choix du type de remise en état (revégétalisation)
- 5.2.3 Principes généraux de remise en état
- 5.2.4 Orientation pour le territoire

5.3 Conclusion

**6/ Définition d'une politique des matériaux (orientations prioritaires et objectifs à atteindre)**

- 6.1 Préservation des sites stratégiques
- 6.2 Rationalisation des extractions
- 6.3 Intégration des carrières

**4.3 Compte-rendu de la réunion du 19 octobre 2000 (rédaction BRGM)**

***Présents :***

<b><i>DIRAD/Préfecture :</i></b>	<b><i>F. LALANNE</i></b>
<b><i>DAF/SER :</i></b>	<b><i>A.. BOULOUMIE</i></b>
<b><i>DE :</i></b>	<b><i>E. LE LOSTEC</i></b>
<b><i>DTAC :</i></b>	<b><i>A .S. ATTOUMANI</i></b>
<b><i>Délégation à l'Environnement :</i></b>	<b><i>M.A. MALNOURY</i></b>
<b><i>Entreprise COLAS :</i></b>	<b><i>C. DA POLAN</i></b>
<b><i>Entreprise ETPC :</i></b>	<b><i>F. DELLIS</i></b>
<b><i>Entreprise IBS :</i></b>	<b><i>Excusé</i></b>
<b><i>BRGM :</i></b>	<b><i>R. MOURON</i></b>

Monsieur LALANNE ouvre la séance en remerciant les participants de leur présence et en regrettant que le représentant de la société IBS ait du partir avant le début de la réunion.

Monsieur MOURON présente l'état d'avancement du Schéma depuis la réunion du 26 juillet 2000. En l'absence de données en provenance des différents services, le rapport n'a pris en compte que les informations en possession du BRGM.

Sur la base du plan du Schéma présenté lors de la première réunion, les chapitres suivants sont abordés :

- **Réglementation**

Ce chapitre peut être considéré comme rédigé. Cependant le Comité de Pilotage doit se prononcer sur les 2 points suivants :

- validation ou modification des propositions pour une réglementation mahoraise des carrières ;
- fixation d'un seuil au-delà duquel cette législation carrière s'appliquera (problème des "carrières" de terre pour Briques en Terre Comprimée = BTC).

- **Marché des matériaux à Mayotte**

Ce chapitre a été rédigé à partir des conclusions d'une étude BRGM réalisée en 1999. Afin d'en préciser les chiffres, il est demandé aux carriers de communiquer leurs productions en granulats, si possible selon la granulométrie et l'utilisation. Les carriers donnent leur accord.

A une demande de M. Lalanne, il est précisé que le recoupement de ces productions déclarées de granulats avec les volumes de ciment importé et les travaux routiers réalisés, devrait permettre d'estimer la production clandestine de granulats.

Pour compléter ce chapitre il manque :

- statistiques d'importations de ciment, bitume, céramiques, faïences, etc. ;
- grands travaux prévus d'ici 2010.

D'après les hypothèses du BRGM, la consommation annuelle, par habitant, de granulats, à Mayotte, serait de 4,3 tonnes. M. MOURON propose, pour l'estimation des besoins à l'horizon 2010, de porter ce ratio à 5 t/an/hab (c'est le ratio estimé, en 1997, pour La Réunion). Le Comité donne son accord

- **Ressources**

Tous les indices de roches "saines" connus du BRGM ont été synthétisés dans un tableau et seront reportés sur la carte des ressources, jointe au Schéma. Le Comité de pilotage devra en définir l'échelle.

Ces indices seront complétés à partir des informations que la profession voudra bien communiquer.

Ce chapitre traite également de la qualité des ressources. Bien que dans une étude de 1999, ce thème ait été abordé par le BRGM, il est demandé aux carriers de transmettre les données "qualité" qu'ils pourraient posséder.

- **Transports**

Mayotte étant une île de petite taille, ce chapitre ne présente qu'un intérêt relatif. Toutefois, le Comité de Pilotage devra réfléchir à 2 possibilités : le cabotage et la nécessité d'ouvrir une carrière sur la cote ouest (région de Sada, par exemple), afin de diminuer les transports routiers.

- **Préservation de l'environnement**

La rédaction de ce chapitre (et du suivant) a été faite à partir d'extraits de schémas métropolitains. Un exemple, listant et classant en 3 catégories, un certain nombre de contraintes a été donné :

- 1<sup>ère</sup> catégorie : protection juridique forte avec interdiction d'ouverture de carrières ;
- 2<sup>ème</sup> catégorie : protection non juridique forte, mais sensibilité très forte. Les carrières peuvent y être autorisées sous réserve que l'étude d'impact démontre que le projet n'obère en rien l'intérêt du site. Des prescriptions très strictes peuvent y être imposées ;
- 3<sup>ème</sup> catégorie : zones particulières à grande sensibilité environnementale.

Ce classement doit être adapté à la situation mahoraise (définition de 2 catégories de contraintes par exemple). De plus, pour pouvoir être valablement intégrées au STC, les contraintes retenues devront faire l'objet d'une cartographie.

Il est donc nécessaire :

- de faire l'inventaire des contraintes d'environnement existantes à Mayotte ;
- pour chacune d'entre elles, de définir le Service gestionnaire ;
- de définir sous quelle forme elles sont accessibles (cartes, règlements, etc) ;
- de définir celles pour les quelles des études complémentaires s'avèreraient nécessaires.

- **Problèmes liés à la remise en état**

Ce chapitre traite de l'impact des carrières sur l'environnement ainsi que des orientations à privilégier lors de la remise en état. La différence entre remise en état et réaménagement a été précisée. Seule la remise en état du site est imposée au carrier, le réaménagement sera pensé en fonction de l'utilisation future du site. Il appartiendra à l'étude d'impact de prévoir une remise en état au fur et à mesure de l'avancement de l'exploitation.

Les principes généraux ont été présentés (stabilité des fronts de taille, revégétalisation des banquettes et du carreau, etc). Ceux-ci devront être adaptés au cas de Mayotte.

- **Définition d'une politique des matériaux**

Ce chapitre reprendra les orientations souhaitables pour l'île définies par le Comité de Pilotage

Avant de lever la séance, la Délégation à l'Environnement rappelle qu'il a été demandé aux différents intervenants de fournir le détail des documents relatifs aux contraintes dont ils ont la responsabilité. Aucune réponse n'était parvenu avant cette réunion. La demande est reformulée, en insistant sur le fait que la qualité du Schéma sera fonction des données qui auront été communiquées.

Le BRGM finira la rédaction des chapitres pour lesquels il a l'information.

**La prochaine réunion est prévue dans le courant du premier trimestre 2001**

**La séance est levée à 18 heures.**

Des transparents illustrant les différents thèmes abordés ont été projetés au cours de cette réunion.



BRGM  
Antenne de Mayotte  
9, centre Amatoula – Z.I. de Kaweni  
B.P. 1398  
97600 Mamoudzou  
Tél : 02 69 61 28 13 ; Fax : 02 69 61 28 15