

La mer, menace ou seul espoir de développement pour Mayotte ? (première partie)

Olivier Busson

Administrateur des affaires maritimes

Mayotte, la plus australe des îles de l'archipel des Comores, au cœur du canal du Mozambique, fait parler d'elle en général au sujet de l'immigration clandestine en provenance d'Anjouan qu'elle suscite. Ainsi, François Baroin, alors Secrétaire d'État à l'outre-mer, lance-t-il l'idée, pour y remédier, de remettre en cause partiellement le droit du sol.¹ En effet, la maternité de Mamoudzou, chef lieu de l'île « hippocampe », avec parfois jusqu'à 20 naissances par jour, est la plus grande maternité d'Europe. La proposition fit un tollé général. Pourtant, Mayotte vit au quotidien avec cette immigration : des hommes, des femmes, des enfants voire des nourrissons s'entassent jusqu'à quarante dans des embarcations de fortune de dix mètres en polyester appelées *kwassa-kwassa*. Plusieurs de ces *kwassas* peuvent débarquer illégalement à Mayotte par jour... ou chavirer en pleine mer ou s'échouer sur la barrière récifale entourant Mayotte. Les rescapés sont en général peu nombreux².

La mer est alors perçue comme une menace multiforme, celle qui prélève son lot de vies humaines, mais aussi celle qui, potentiellement, ferait que Mayotte, majoritairement peuplée d'Anjouanais en situation irrégulière, ne serait plus mahoraise.

Cette angoisse diffuse renvoie, dans la culture mahoraise, à une vieille croyance selon laquelle la mer est peuplée de djinns, dont l'origine remonte à des croyances préislamiques. Peu de Mahorais savent d'ailleurs nager, y compris parmi ceux dont le métier est la mer. Il est ainsi arrivé récemment qu'un pêcheur, embarqué avec deux collègues sur une pirogue en bois à balanciers, tombe à l'eau et se noie sous le regard impuissant de ses amis. De même, est-il étonnant de constater que de nombreuses cases qui bordent les plages tournent le dos à la mer.

Ainsi Mayotte paraît ne jamais avoir pleinement investi la totalité de son « territoire », terme d'ailleurs peu approprié lorsque cet espace inclut les approches maritimes,

¹ *Le Figaro* du 19 septembre 2005.

² Affaires maritimes de Mayotte. Bilan 2008 du secours en mer. Dzaoudzi, affaires maritimes, 17 p.

La mer, menace ou espoir de développement pour Mayotte ?



signe également que la France n'a jamais véritablement pris en compte la géographie du point de vue de la mer.

L'économie mahoraise est donc largement tournée sur elle-même, dépendante des flux financiers publics qui constituent près de 45 % du produit intérieur brut local³.

Aujourd'hui la menace maritime s'est enrichie de nouvelles dimensions. La piraterie produit ses effets jusqu'à Mayotte : les thoniers industriels désertent le nord-ouest de l'Océan Indien, des côtes de la Somalie jusqu'aux Seychelles pour renforcer leur effort de pêche autour de l'archipel des Comores, ponctionnant de fait une ressource située à proximité de Mayotte.

De même, Mayotte est située sur une route maritime très fréquentée par des supertankers.

Comment ne pas envisager la menace d'une pollution majeure ?

Malgré tout, le peuplement originel de Mayotte s'est fait par voie maritime et la culture mahoraise s'est constituée au gré des apports extérieurs : peuplement d'origine bantoue, culture swahilie, religion musulmane venue avec les Chiraziens, croyances malgaches...

Dans ce contexte, et compte tenu en outre de l'extrême richesse maritime de cette île entourée d'un lagon de 1 100 km², il apparaît en seconde analyse que sa seule chance de développement autonome réside dans une ouverture à la mer et dans le développement de ses activités maritimes.

Mayotte, ancienne formation volcanique, est entourée d'une importante barrière récifale de 160 km de long, où la pêche nourrit des milliers de familles. Le lagon est aussi une promesse de développement pour l'aquaculture.

Au cœur du Canal du Mozambique, au carrefour des routes maritimes

³ Institut d'émission des départements d'outre-mer (IEDOM). Rapport 2008. Mayotte, IEDOM, juin 2009, 178p.

Nord-Sud (Europe-Afrique) et Est-Ouest (Afrique-Asie), Mayotte pourrait constituer une plateforme régionale du commerce maritime (*hub*).

Enfin, la richesse de l'environnement marin mahorais, site exceptionnel de reproduction des tortues, des baleines à bosses et autres mammifères marins, est un levier puissant pour développer raisonnablement un tourisme durable.

À l'heure où Mayotte s'apprête à devenir le 101^e département français⁴, au moment où, après le Grenelle de la mer, un parc marin d'une superficie inédite⁵ de près de 70 000 km² va y être créé, il est important de voir à quel point la mer entourant cette île peut être à la fois une menace potentielle et son seul espoir de développement.

Souvent perçue comme une source de menace multiforme, la mer est d'abord une frontière physique et politique à protéger ; mais c'est aussi un espace nodal de communication, de transit et d'échanges et une mer nourricière aux richesses environnementales exceptionnelles.

La mer, frontière à protéger et espace nodal de communication

L'immigration clandestine est sans doute la question majeure à laquelle est confrontée l'île au quotidien. La mer est donc une frontière à protéger ; c'est aussi un espace de communication et d'échanges commerciaux indispensable.

La mer : une frontière à protéger

L'immigration clandestine par voie maritime peut déstabiliser l'île, comme ce fut le cas violemment lors des émeutes du 27 mars 2008. C'est là sans doute la principale menace pour Mayotte. Mais le risque de pollution maritime, la piraterie, et les tsunamis peuvent aussi mettre en danger Mayotte.



Sauvetage d'immigrants en mer

L'immigration clandestine par voie maritime est un phénomène massif qui recèle un fort potentiel de déstabilisation de l'île ; elle trouve son origine principalement dans l'important différentiel de niveau de vie entre les Comores et Mayotte qui apparaît comme un îlot de paix et de prospérité à portée de rames.

Une immigration massive qui peut déstabiliser l'île. Sur les 200 000 habitants recensés de l'île⁶, plus d'un tiers est

⁴ Pour comprendre le long processus de départementalisation, voir Busson, Olivier. Mayotte, 101^e département français : un modèle pour une république renouvelée ? *La Revue de droit public* (n°2-2010).

⁵ En comparaison, le seul parc marin existant actuellement, le parc marin d'Iroise, fait 3 500 km².

⁶ Institut national de la statistique économique et des analyses économiques (INSEE). Tableau économique de Mayotte 2006-2007.

en situation irrégulière ; cette proportion s'établissait à 14 % en 1991. Cela conduit à penser que si cette tendance devait se prolonger, la population clandestine pourrait représenter en 2012 60 % de la population totale⁷.

Cette immigration se fait quasi exclusivement par voie maritime à partir de l'île comorienne d'Anjouan, distante d'à peine 70 km.

Les candidats à l'immigration s'entassent pour 300 euros dans des embarcations de fortune appelées *kwassa-kwassa*, du nom d'une danse d'Afrique de l'Est, indiquant par là qu'au moindre clapot, l'esquif tangué, se remplit d'eau et finit par chavirer.

Il est impossible par définition de connaître le nombre de morts de ces expéditions maritimes, perdus dans le bras de mer qui sépare les deux îles. Une fourchette de 100 à 200 morts par an est avancée par le Ministère français des Affaires étrangères. En plus des chavirements liés aux conditions météorologiques associées à la fragilité des embarcations, il convient d'ajouter les chavirements volontaires. En effet, l'une des techniques utilisées par les passeurs pour échapper à leur sort, c'est-à-dire la prison de Majicavo, consiste parfois à chavirer volontairement à l'approche des patrouilles maritimes pour que, dans la confusion, ils ne puissent être identifiés comme étant pilotes. La démarche est souvent dérisoire car, quand l'opération conduit à noyer des femmes et des enfants, les rescapés finissent en général par désigner leur bourreau.

Mais ni la mort, ni la prison ne paraissent enrayer l'immigration clandestine. Elle est devenue une véritable filière économique à Anjouan, où l'on trouve des usines à *kwassas* protégées par des enceintes et des barbelés, et où les passeurs sont les pions d'un jeu tragique dans lequel les vrais bénéficiaires ne sont pas toujours inquiétés.

Le « voyage » d'un *kwassa* est souvent également amorti au retour vers Anjouan : le passeur, après avoir déposé ses passagers sur une plage, récupère des marchandises diverses (de l'électroménager, de la nourriture, de la hi-fi) volées ou non, à destination des Comores.

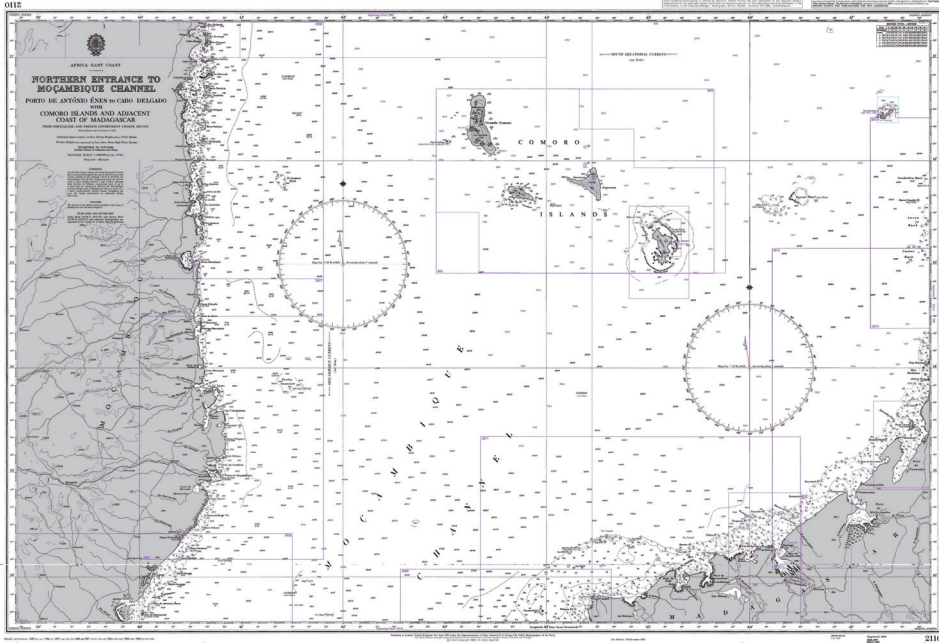
La menace de déstabilisation de l'île existe à deux niveaux. Tout d'abord, avec près de 8 000 naissances annuelles, dont 70 % sont attribuables à des femmes en situation irrégulière, la maternité de Mamoudzou est la plus grande d'Europe. Les populations clandestines, démunies, habitent dans des *bangas*, habitations précaires de tôles ; elles s'entassent pour l'essentiel dans des bidonvilles qui s'étendent aux alentours de Mamoudzou ou de Koungou.

Cette situation est potentiellement explosive, comme ce fut le cas le 27 mars 2008, lorsque des clandestins ont manifesté contre la présence du colonel Bacar (ancien président de l'île d'Anjouan) sur le territoire français, où il a très provisoirement trouvé refuge après sa destitution. Un véritable déchaînement de violence contre les *mzungus*, les Européens s'est alors produit. Des passants, hommes, femmes, se trouvant à Mamoudzou ce jour-là sont violemment molestés et certains pris en otages.

Au-delà de ces moments critiques, il est établi que 70 % de la délinquance est le fait de clandestins ; ce qui correspond aussi à la proportion de personnes incarcérées à la maison d'arrêt de Majicavo.

⁷ Dosière, René, Quentin, Didier. Rapport d'information sur la situation de l'immigration à Mayotte. Paris, Assemblée nationale, rapport n° 2932, déposé le 8 mars 2006.

Ensuite, en réaction à cette forte présence d'étrangers en situation irrégulière, certains Mahorais peuvent aussi se révéler violents. Parfois, lors de la rentrée scolaire, lorsqu'il apparaît qu'il n'y a pas assez d'enseignants ou de classes pour accueillir tout le



monde, certaines mères mahoraises laissent éclater leur exaspération et stigmatisent la présence immigrée.

Plus violemment encore, il est arrivé que des clandestins soient véritablement pourchassés, molestés et leurs *bangas* détruits.

Malgré la très grande précarité des conditions de vie des clandestins à Mayotte, le risque d'y laisser la vie, malgré le renforcement des contrôles et les risques de représailles de la population, les candidats à l'immigration clandestine continuent à tenter leur chance tous les jours.

Mayotte, avec un produit intérieur brut par habitant dix fois supérieur à celui des Comores, où 60 % de la population vit en dessous du seuil de pauvreté, apparaît comme un îlot de richesse, qui dispose en outre d'infrastructures publiques (sanitaires, scolaires) modernes et accessibles et où il est aisé de trouver du travail.

Îlot de paix également quand on sait que les Comores ont connu un coup d'État tous les 18 mois en moyenne depuis son accession à l'indépendance en 1975.

Longtemps, les pouvoirs publics ont hésité à donner à Mayotte les moyens de se développer pour éviter justement un accroissement des écarts de niveaux de vie entre ces îles.

Mais cette position n'était pas en phase avec l'aspiration des Mahorais à ancrer pleinement leur île dans la République. Peu à peu les infrastructures ont donc été modernisées.

Parallèlement, les moyens de lutte contre l'immigration clandestine sont

longtemps restés dérisoires, voire « indignes de la République » pour ce qui concerne le centre de rétention administrative (CRA) selon le rapport de la commission nationale de la déontologie⁸ de la sécurité (CNDS).

Les forces de l'ordre en charge de la lutte contre l'immigration ont dû en effet remplir des objectifs pour lesquels ils n'étaient souvent ni formés, ni équipés.

À partir de 2006, la situation a considérablement évolué : des radars ont été mis en place permettant une couverture complète des approches maritimes ; les administrations ont été dotées d'unités nautiques rapides et opérationnelles et le nombre d'agents en charge de cette mission a quasiment doublé en quatre ans.

Aujourd'hui, avec 16 000 reconduites à la frontière en 2008, et sans doute plus de 17 000 en 2009, Mayotte représente 50 % des reconduites au niveau national.

La défense de la frontière maritime est indispensable à la préservation des équilibres locaux ; mais il est important aussi de lutter en amont contre la nouvelle forme d'esclavage moderne que constitue le travail illégal. En effet, si une partie de la population exprime parfois son ras-le-bol à l'égard de la présence immigrée clandestine, il reste qu'une partie en profite largement pour faire travailler illégalement des Anjouanais dans leurs champs ou sur leurs chantiers. Selon le rapport d'information parlementaire de Didier Quentin, l'économie mahoraise emploierait ainsi illégalement 15 000 clandestins dans le secteur de l'agriculture, de la pêche, du bâtiment et les travaux auxiliaires, payés environ 250 € par mois, alors que le SMIC (salaire minimal interprofessionnel de croissance) mahorais est de 800 €.

Enfin, la maîtrise des flux migratoires passe aussi naturellement par la coopération et l'aide aux Comores afin que cet archipel accède à un niveau d'infrastructures satisfaisant pour ses populations.

Mais Mayotte n'est pas à l'abri d'autres menaces de nature bien différente : la piraterie, le risque de pollution majeure et le risque de tsunami sont autant de menaces potentielles pour Mayotte.

Depuis 2005, la piraterie sévit dans les eaux somaliennes ; leur cible privilégiée fut d'abord les navires de commerce. Mais les thoniers industriels qui fréquentent la zone ne sont pas épargnés : la première victime fut l'équipage du thonier espagnol *Playa de Baquio* en avril 2008, puis du *Playa de Anzorras* en septembre de la même année. Et pour cause, beaucoup de pirates étaient auparavant de petits pêcheurs qui ont vu leurs ressources diminuer à cause, disent-ils, de la pêche industrielle. C'est ce que décrit avec finesse l'amiral Merer dans son ouvrage *Moi, Ousmane, pirate somalien*⁹. Plus récemment, ce fut le tour de *l'Alakrana* le 2 octobre 2009, puis des thoniers français *Drennec* et *Glénan* le 10 octobre 2009 et *Via Mistral* et *Via Avenir* le 13 octobre 2009. La différence est que, sur les thoniers français sont embarquées depuis juillet 2009 des équipes de protection constituées de fusiliers marins qui ont réussi à repousser les attaques des pirates.

Même si les pirates sévissent jusque dans les eaux seychelloises, et n'atteignent heureusement pas les approches mahoraises, il reste que les thoniers ne pêchent plus

8 CNDS. Rapport 2008. Paris, CNDS, 2009, 41 p. (p. 23 sq.).

9 Merer, Laurent. *Moi, Ousmane, pirate somalien*. Paris, éd. Nouveaux loisirs, 2009.

dans les eaux somaliennes ; de fait, ils reportent leur effort de pêche dans le Sud, et notamment aux abords de Mayotte. La piraterie produit donc ses effets jusqu'à Mayotte, victime collatérale de celle-ci.

Le risque de pollution majeure est un sujet de préoccupation également : Mayotte est sur la route des plus gros pétroliers qui passent par Bonne Espérance pour s'approvisionner au Moyen-Orient. En 2006, des boulettes d'un hydrocarbure très compact et ancien ont pollué la plage de Saziley ; compte tenu des faibles quantités, il s'agissait sans doute d'un déballastage sauvage dont les résidus ont dérivé et se sont échoués à Mayotte. Compte tenu du caractère très échanuré de la côte, une pollution majeure serait catastrophique ; il est donc important de pouvoir suivre le trafic maritime en temps réel dans cette zone.

Enfin, la multiplication des secousses telluriques et des tsunamis dans l'est de l'Océan Indien peut avoir un effet important, même si Mayotte est doublement protégée par Madagascar et par sa barrière récifale. Lors du séisme de 26 décembre 2004, un mouvement d'eau particulier a bien été observé. Un tsunami, même de faible ampleur ou une houle cyclonique auraient pour effet de submerger de nombreuses habitations précaires.

Frontière indispensable à protéger, la mer est aussi à Mayotte un espace d'échanges commerciaux.

La mer, espace d'échanges et de communications



Composée de deux îles principales Grande-Terre et Petite-Terre, la mer se fait ici naturellement espace de communication et d'échanges indispensables. Le transport de passagers interne et international est donc essentiel. Mais l'enjeu du transport de marchandises ne l'est pas moins pour que Mayotte devienne la plate-forme logistique de l'ouest de l'Océan Indien.

Avec plus de 4,5 millions de passagers transportés, la liaison Petite-Terre Grande-Terre est la 3^e ligne de passagers française (après Calais-Douvres et continent-Corse) et représente 15 % du transport de passagers en France.

Le Service des transports maritimes (STM) gère en régie pour le compte du conseil général la flotte, les marins et les darses servant à la liaison entre Petite-Terre et Grande-Terre.

Il dispose d'une flotte de 4 barges (les *Salama Djema*) pouvant transporter chacune environ 330 passagers et deux amphidromes plus spécifiquement dédiés au transport des véhicules (voitures, camions).

Le STM emploie près de 300 personnes, dont 86 marins et 47 agents de sécurité, qui assurent les rotations entre les deux îles dans la journée toutes les demi-heures.

Compte tenu des contraintes d'exploitation qui nécessitent d'effectuer des rotations y compris quand le nombre de passagers est inférieur au seuil de rentabilité pour assurer une certaine continuité territoriale entre les deux îles qui composent Mayotte, le STM est dépendant des subventions d'exploitation du Conseil général.

Le défi que doit relever ce service du STM est double : celui d'une plus grande efficacité tout d'abord, c'est-à-dire une plus grande efficacité au moindre coût. Régulièrement, des problèmes techniques sont avancés pour justifier des retards dans les rotations, qui exaspèrent les passagers. Une meilleure gestion technique et logistique devrait résoudre ce genre de problème, ainsi qu'une meilleure formation de la plupart des marins et agents techniques à terre. La chambre territoriale des comptes a notamment souligné dans un rapport récent l'absence de contrôle de gestion de cette structure ¹⁰.

Enfin, on s'aperçoit aujourd'hui que souvent le centre de Mamoudzou est saturé lors du débarquement des véhicules. Il serait sans doute pertinent, et c'est l'une des pistes évoquée lors des débats du Grenelle de la mer, de diversifier les lieux de débarquements pour désengorger Mamoudzou, par exemple en mettant en place une desserte au nord et une au sud. Ceci impliquerait des investissements nautiques car les barges ne sont pas conçues pour des navigations en dehors de la rade de Dzaoudzi-Mamoudzou et des investissements à terre pour construire les structures d'accueil de ces navires.



Ferry Mamoudzou - Dzaoudzi

Il existe par ailleurs des lignes internationales de transport de passagers. Il convient de distinguer deux types de lignes dont l'objet est sensiblement différent : le trafic de passagers lié à l'escale de paquebots de croisière et le passage de personnes en provenance ou à destination des îles voisines (Comores). Ces deux liaisons répondent en effet à des logiques assez différentes.

Depuis décembre 2005, le *Maria Galanta*, appartenant à la Société générale de transports maritimes (SGTM) effectue les liaisons de passagers entre Anjouan et Mayotte. Une partie des passagers sont en fait des Comoriens entrés illégalement sur le territoire national et reconduits par arrêté préfectoral.

Ce navire à grande vitesse effectue ainsi 3 rotations par semaine à destination de Mutsamudu. Un second navire effectue depuis peu également cette rotation : le *Tratinga III*.

Quant aux « croisiéristes » qui restent en général une journée à Mamoudzou, leur nombre est stable (entre 5 000 et 10 000) et se trouve en légère progression depuis 2 ans. Mayotte se trouve sur le parcours de ces paquebots qui effectuent des croisières

¹⁰ Cf Chambre territoriale des comptes de Mayotte. Rapport d'observations définitives sur la gestion de la collectivité départementale de Mayotte-exercices 2004 et suivants. Mars 2007, 30 p.

entre le Kenya, la Tanzanie, les Seychelles, Madagascar, notamment.

Mayotte, peut-elle être une plate-forme logistique de l'ouest de l'Océan Indien ? Même si le trafic de marchandises est assez faible, il a vocation à se développer si Mayotte réussit à capter le trafic transbordé de la région.

Mayotte connaît un trafic de marchandises relativement faible si on le compare aux autres ports ultra-marins ou métropolitains. Avec un trafic inférieur à 500 000 tonnes par an (0,12 % du trafic national), le port de Mayotte est comparable à des ports métropolitains comme Rochefort ou Honfleur. Ce trafic est faible également si on le compare aux autres territoires d'outre-mer : il représente 17 % du tonnage guadeloupéen, et 13,4 % du trafic réunionnais. Il est en fait à l'image des besoins de la population (200 000 habitants à Mayotte et 800 000 à La Réunion) : faibles mais en forte croissance.

Actuellement, 94 % du trafic concerne des marchandises importées, pour l'essentiel des produits alimentaires, des hydrocarbures et des produits manufacturés.



Port de Longoni

En même temps, Mayotte est le seul port national à connaître une moyenne de croissance de son trafic de marchandises de +19% en tonnage par an sur les dix dernières années.

Mayotte entre en effet rapidement dans la modernité. Un exemple : en 1990, on compte 2 000 véhicules immatriculés ; quinze ans plus tard : 35 000.

Le port lui-même est très récent : avant 1992, date de la création du port de Longoni, les marchandises étaient débarquées à Dzaoudzi : les cargos étaient au mouillage et des rotations de boutres assuraient le transfert des marchandises à quai.

Cependant, depuis 2002, on assiste à un tassement du trafic, dû à la baisse du trafic transbordé, qui échappe progressivement à Mayotte, concurrencé par d'autres places portuaires (Maurice, notamment). Voilà le défi que doit relever Mayotte pour devenir la plate-forme logistique régionale de l'Ouest de l'Océan Indien.

La rationalisation du transport maritime, l'exigence d'une desserte rapide des territoires avec des volumes croissants ont poussé les armateurs internationaux à investir dans des navires de plus en plus importants et puissants (appelés *liners*), n'escalant que dans un nombre restreint de ports.

Ces navires de fort tonnage desservent des ports dans lesquels les marchandises sont momentanément entreposées puis prises en charge par des navires plus petits (*feeders*) qui vont acheminer la cargaison au port de destination finale (par exemple Mutsamudu à Anjouan, Tamatave à Madagascar, etc).

Les places portuaires qui accueillent les *liners* servent alors de plates-formes d'éclatement : c'est le principe du transbordement. En 2002, à Mayotte le trafic transbordé représentait 40 % du trafic total ; il est tombé à 10 % en 2007.

Compte tenu de la stabilité politique de la place de Mayotte et de son emplacement géographique unique, au cœur du canal du Mozambique, à proximité de Madagascar, de la côte de l'Afrique de l'est, de l'Afrique du Sud, mais aussi non loin de la Péninsule arabique, le port de Mayotte a une carte à jouer pour capter ces trafics et devenir ainsi une plate-forme régionale de chargement et de déchargement. C'est l'objectif affiché du Ministre des transports en déplacement à Mayotte en septembre 2009.

Mais Mayotte est en concurrence directe avec d'autres ports de la zone (Mutsamudu, Tamatave, Port-Louis, notamment) où les coûts portuaires sont souvent moins élevés¹¹ avec une plus grande disponibilité des infrastructures, comme l'avait notamment souligné le rapport d'Arthur Andersen à la fin de l'année 2000.

Pour être compétitif, le port doit se moderniser. Des travaux importants ont été effectués pour augmenter sa capacité d'accueil et permettre d'accueillir des navires de plus fort tonnage.

Un quai de 223 m de long pouvant accueillir des navires de 4 500 EVP (équivalents vingt pieds) au tirant d'eau de 14 m a été livré en 2009 après 3 ans de travaux. Un terminal pétrolier et gazier a également été livré en 2008. Ces deux chantiers ont coûté près de 70 millions d'euros.

Au-delà, il est important d'assurer davantage d'efficacité et de sûreté aux grandes compagnies maritimes qui font escaler leurs navires dans la zone.

Cela consiste d'abord pour un armement à pouvoir être servi de jour comme de nuit au moindre coût ; ce qui implique l'ensemble de la filière. C'est la condition pour que Mayotte devienne un *hub* régional.

Aujourd'hui, les grands ports de la zone sont en outre certifiés dans le cadre de la sûreté portuaire : à Mayotte, la démarche reste embryonnaire ; or, les grandes compagnies sont toujours réticentes à fréquenter un port qui n'est pas certifié ISPS¹².

Le port de Mayotte a donc des atouts considérables pour devenir la place portuaire régionale de l'ouest de l'Océan Indien. Port-Louis, qui occupe cette place actuellement est fragilisé car il est menacé de saturation et, en période cyclonique reste très exposé à la houle.

Pour relever ce défi, il faut toutefois que le port de Mayotte gagne en efficacité et soit doté d'outils adaptés.

La mer est à Mayotte un défi permanent à relever : frontière à protéger et espace d'échanges commerciaux à développer. La mer est aussi nourricière, dont il faut préserver les ressources exceptionnelles.

11 Cf aussi IEDOM Paris. Compétitivité des ports ultra-marins dans leur environnement régional. Paris, décembre 2007, 37 p.

12 Le code ISPS (*international ship et port security*) constitue l'ensemble des mesures que doivent prendre les responsables d'infrastructures portuaires pour parer d'éventuelles atteintes (attaques terroristes par exemple). La démarche consiste dans un premier temps à évaluer les menaces potentielles pour ensuite prendre les mesures adéquates pour y répondre.