

Des obstacles au développement de Mayotte

Mayotte, devenu département français le 31 mars 2011, est l'une des quatre îles composant l'archipel des Comores, petite guirlande posée à l'entrée du canal du Mozambique. Cette île est située à moins de 350 km des côtes malgaches. Sa population, qui compte 212 600 habitants en 2012 dont 40% d'étrangers, presque tous de nationalité comorienne, se répartit entre Grande-Terre (88,5%), l'île en forme d'hippocampe, et Petite-Terre (11,5%) ; les îlots ne sont pas habités. L'île aux parfums, par le biais des transferts publics (dotations budgétaires, relèvement des critères sociaux), mène une politique de rattrapage se traduisant par une croissance économique rapide et en parallèle par un accroissement du niveau de vie moyen de la population.

Pour autant, le nouveau département français ne parvient pas à réduire les criantes inégalités de revenus, de pouvoir d'achat, de conditions de travail et de vie. En 2011, 84 % de la population mahoraise vit sous le seuil de pauvreté. Un habitant sur trois n'a jamais été scolarisé et 71 % des plus de 15 ans n'ont aucun diplôme qualifiant. Le taux de chômage qui s'élève à 36,6 % est le plus élevé des départements d'outre-mer. Dans les centres urbains, quatre logements sur dix sont en tôle. Il apparaît que la société mahoraise présente un double visage : à une économie agraire de subsistance fait face une économie de services, intimement liée au développement des emplois publics (majoritairement occupés par des métropolitains).

Pour rejoindre le DOM insulaire de l'océan Indien, il ne faut pas moins de 15 heures, avec au moins un transit. Si le développement des moyens de transport tant nautique qu'aérien a déjà amélioré l'accessibilité, isolement et enclavement demeurent parmi les contraintes majeures de Mayotte. Certes un port, situé à Longoni, permet de rompre partiellement l'enclavement mais son activité reste marginale (trafic annuel de 450 000 tonnes dont 95 % à l'importation). L'aéroport, situé à Petite-Terre, est une infrastructure clé : aujourd'hui, 91 % des voyageurs rejoignent Mayotte par avion. Quand s'ajoute l'ambition récente de mise en tourisme de l'île, l'amélioration de la desserte aérienne s'avère être une condition sine qua non de la réussite.

D'après Marie-Annick Lamy-Giner, « Mayotte, un DOM insulaire entre enclavement et ouverture », www.geoconfluences.ens-lyon.fr/, publié le 11 février 2015.

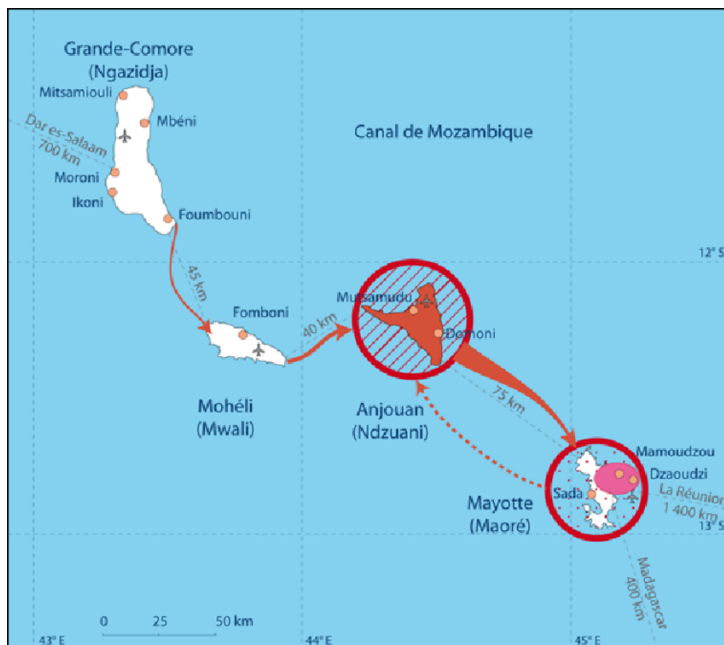
Des ressources inestimables qui échappent en partie aux Mahorais

La pêche est un secteur économique essentiel de l'île mais une partie de cette activité, à savoir la pêche industrielle, ne profite pas encore pleinement à Mayotte. La production totale des navires de pêche immatriculés à Mayotte situe l'île parmi les cinq premiers ports de pêche métropolitains en tonnage. Mais on ne trouve à Mayotte aucune infrastructure moderne pour accueillir cette production. Il existe à Mayotte deux pêcheries que, a priori, tout oppose : une pêcherie parmi les plus modernes au monde, la pêche industrielle des thonidés d'une part, et une pêche artisanale en grande partie vivrière et traditionnelle.

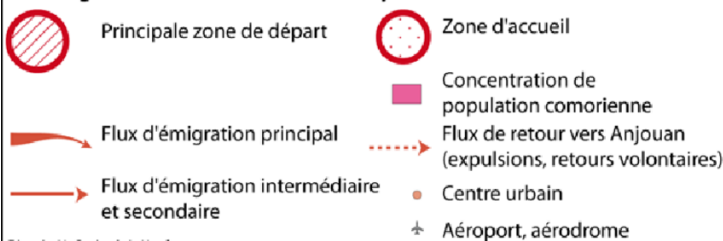
La zone économique exclusive (ZEE) de Mayotte est fréquentée tous les ans par une importante flottille de 50 thoniers senneurs industriels détenus par des capitaux français ou espagnols et battant pavillons français, seychellois, italiens ou espagnols. Ils sont dotés de la plus haute technologie pour traquer les bancs de thonidés : radars à oiseaux, sonars, etc... C'est dans le canal du Mozambique que les pêcheurs font souvent leurs meilleures prises. Mais de nombreux élus ont toujours dénoncé le fait que les recettes de cette activité économique échappent totalement à Mayotte. Tout d'abord, les techniques de pêche du poisson laissent peu de chance à la ressource. L'utilisation de dispositifs de concentration des poissons (DCP) dérivants a pour effet d'obtenir un taux de captures non ciblées très important. Ensuite, aucun marin mahorais ne travaille sur ces navires. Les états-majors de ces navires sont espagnols ou français et les matelots en général d'origine africaine (Sénégalais, Béninois, Ghanéens, Ivoiriens). En outre, la pêcherie reste peu encadrée : il existe bien une organisation régionale de pêche dédiée à la gestion des stocks de thonidés de l'océan Indien, à savoir la Commission thonière de l'océan Indien (CTOI), émanation de la Food and Agriculture Organization (FAO). Il reste que la force de ses résolutions ne repose que sur la bonne volonté des États de les appliquer, ou non. Enfin, les thoniers senneurs débarquent leurs prises à Port-Louis (Maurice) ou à Port Victoria (Seychelles), où ils trouvent des plates-formes logistiques dédiées aux produits de la mer (sea food hubs). Le poisson y est débarqué congelé, puis transformé sur place, mis en boîte puis exporté. Mayotte ne dispose aujourd'hui d'aucune structure d'accueil pour ces navires.

D'après Olivier Bensoussan, « La mer, menace ou espoir de développement pour Mayotte ? », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°248, octobre-novembre 2009.

L'immigration comorienne vers Mayotte



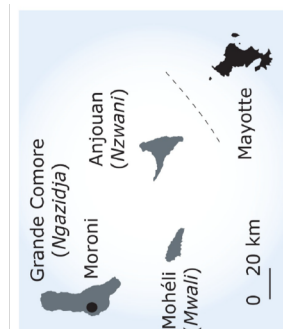
L'immigration comorienne vers Mayotte



D'après H. Godard, A. Kaufmant, « La vague déferlante de l'immigration », Mappemonde, n°64 (2001-4)

Les inégalités de développement à l'échelle régionale

Source : Insee



PIB par habitant (en dollars)

- plus de 5 000
- 500 - 1 500
- moins de 500



Parcours 1 (au choix)

Consigne : A l'aide des documents, montre que le développement de Mayotte souffre d'importants obstacles. Tu ordonneras ta réponse et tu l'illustreras par des exemples précis.

Parcours 2 (au choix)

Questions :

1. Quels sont les obstacles au développement qui sont d'ordre démographique ?
2. Quels aménagements manquent alors qu'ils seraient propices au développement de Mayotte ?
3. Quels sont les obstacles d'ordre économique au développement de Mayotte ?
4. Quels sont les obstacles au développement qui existent à l'échelle internationale ?