Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

248 | Octobre-Novembre 2009

Sud-Ouest de l'Océan Indien

La mer, menace ou espoir de développement pour Mayotte ?

Olivier Bensoussan

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/5779>

DOI : 10.4000/com.5779

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2009

Pagination : 489-512

ISBN : 978-2-86781-657-4

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Olivier Bensoussan, « La mer, menace ou espoir de développement pour Mayotte ? », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 248 | Octobre-Novembre 2009, mis en ligne le 01 octobre 2012, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/5779> ; DOI : 10.4000/com.5779

La mer, menace ou espoir de développement pour Mayotte ?

Olivier BENSOUSSAN¹

Mayotte, la plus australe des îles de l'archipel des Comores, au cœur du Canal du Mozambique (fig. 1), fait parler d'elle en général au sujet de l'immigration clandestine qu'elle suscite en provenance d'Anjouan. Ainsi, François Baroin, alors Secrétaire d'État à l'Outre-mer, a-t-il lancé l'idée, pour y remédier, de remettre en cause partiellement le droit du sol². En effet, la maternité de Mamoudzou, chef-lieu de l'île « hippocampe », avec parfois jusqu'à

Figure 1. – Mayotte au sein des Comores et du Sud-Ouest de l'océan Indien.

1. Administrateur des Affaires maritimes à Mayotte ; mël : o.busson@yahoo.fr

N.B. : La cartographie a été effectuée par Martine Courrèges-Blanc.

2. Entretien de François Baroin, Ministre français de l'Outre-mer, accordé le samedi 17 septembre 2005 au *Figaro Magazine*.

20 naissances par jour, est une très grande maternité. 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-kwassas*. 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 nombreux (Affaires maritimes de Mayotte, 2009). 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. De même, il est 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, 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 largement tournée sur elle-même, dépendante des flux financiers publics, qui constituent près de 45 % du produit intérieur brut local (IEDOM, 2009).

Aujourd'hui la menace maritime s'est enrichi 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 constitué au gré des apports extérieurs : peuplement d'origine bantoue, culture swahilie, religion musulmane venue avec les Chiraziens, croyances malgaches (fig. 2)... Dans ce contexte, et compte tenu en outre de l'extrême richesse maritime de cette île entourée d'un lagon de 1 100 km² (fig. 3), 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.

Figure 2. – Lieux d'origine des migrations arrivant aux Comores.

Figure 3. – Mayotte et son lagon.

Au cœur du Canal du Mozambique, au carrefour des routes maritimes 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 bosse 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 français, au moment où, après le Grenelle de la mer, un parc marin d'une superficie inédite de près de 70 000 km²³ 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 elle est aussi un espace nodal de communication, de transit et d'échanges, une mer nourricière aux richesses environnementales exceptionnelles.

I – 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 tout en étant aussi un espace de communication et d'échanges commerciaux indispensable.

A – 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.

1 – L'immigration clandestine par voie maritime

Elle est un phénomène massif qui recèle un fort potentiel de déstabilisation de l'île. Elle trouve son origine principalement dans l'important différentiel des niveaux de vie entre les Comores et Mayotte, qui apparaît comme un îlot de paix et de prospérité à portée de rames.

a - Une immigration clandestine massive qui peut déstabiliser l'île

Sur les 200 000 habitants recensés de l'île (INSEE, 2007), plus d'un tiers est en situation irrégulière alors que cette proportion s'établissait à 14 % en

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

1991. Si cette tendance devait se prolonger, la population clandestine pourrait représenter 60 % de la population totale en 2012 (Dosière et Quentin, 2006).

Cette immigration se fait quasi exclusivement par voie maritime à partir de l'île comorienne d'Anjouan, distante d'à peine 70 km de Mayotte. Les candidats à l'immigration s'entassent, pour 300 €, dans des embarcations de fortune, les *kwassa-kwassas*, 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 associés 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 pas être identifiés comme étant les pilotes. Cette démarche est souvent dérisoire car, quand l'opération conduit à noyer des femmes et des enfants, les rescapés finissent en général par désigner leur passeur.

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 ne sont que des pions d'un jeu tragique dans lequel les vrais bénéficiaires ne sont pas encore 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.

b - Une menace de déstabilisation de l'île

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 tôle ; 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 produit : des passants, hommes et femmes, se trouvant à Mamoudzou ce jour-là, ont été 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.

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.

2 – Mayotte, îlot de paix et de prospérité

Malgré la très grande précarité des conditions de vie des clandestins à Mayotte, les risques d'y laisser sa 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.

Mayotte apparaît comme un îlot de paix également quand on sait que les Comores ont connu un coup d'État tous les 18 mois en moyenne depuis leur 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 d'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 déontologie de la sécurité (CNDS, 2009, p. 23 et suivantes). Les forces de l'ordre en charge de la lutte contre l'immigration ont dû en effet remplir des objectifs pour lesquels elles n'étaient souvent ni formées, ni équipées. 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 les 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 les secteurs de l'agriculture, du bâtiment et des travaux ancillaires, payés environ 250 € par mois, alors que le SMIC 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.

B – Les autres menaces

Depuis 2005, la piraterie sévit dans les eaux somaliennes ; sa 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 Baquío* en avril 2008, puis du *Playa de Anzoras* 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* ». Plus récemment, ce fut le tour de l'*Alakrana* le 2 octobre 2009, puis des thoniers français *Drennec* et *Glénan* (le 10 octobre 2009), des *Via Mistral* et *Via Avenir* (le 13 octobre). 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 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 le cap de 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 échancré 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 aurait pour effet de submerger de nombreuses habitations précaires.

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

Photo 1. – Îlot de sable blanc de Saziley.
(cliché O. Bensoussan)

C – Mayotte, 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.

1 – Un trafic assez faible mais diversifié et en forte progression

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 t 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. 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 10 dernières années.

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

Le port lui-même est très récent : avant 1992, date de la création du port de Longoni (photo 2), 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.

2 – Mayotte, plate-forme logistique de l'océan Indien, ou le défi du développement

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*), ne faisant escale 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 Mayotte et de son emplacement géographique unique, au cœur du canal du Mozambique, à proximité de Madagascar, des côtes 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. 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 élevés (IEDOM, 2007), et avec une plus grande disponibilité des infrastructures, comme l'avait notamment souligné le rapport d'Arthur Andersen à la fin de l'année 2000.

Photo 2. – Port de Longoni vu du ciel.

(cliché O. Bensoussan)

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 à plus fort tonnage. Un quai de 223 m de long pouvant accueillir des navires de 4 500 EVP 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 €.

Au-delà, il est important d'assurer davantage d'efficacité et de sûreté aux grandes compagnies maritimes qui font faire escale à leurs navires dans la zone. Cela consiste d'abord pour un armement à pouvoir être servi de jour comme de nuit au moindre coût ; cela 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 classés « ISPS »⁴.

Le port de Mayotte a donc des atouts considérables pour devenir la place portuaire régionale de l'Ouest de l'océan Indien. Port-Louis (Maurice), qui

4. Le Code ISPS (*international ship and 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.

occupe cette place actuellement, est fragilisé car il est menacé de saturation et, en période cyclonique, reste très exposé. 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.

II – Mer nourricière aux richesses environnementales exceptionnelles

Les Mahorais ont l'habitude de dire que le lagon est « leur garde-manger » ; la pêche nourrit en effet plusieurs milliers de familles. La pêche thonière industrielle, bien présente à Mayotte également, fournit du thon au monde entier. L'aquaculture a vocation à son tour à se développer notablement. Cette richesse halieutique s'inscrit dans un écosystème d'une richesse environnementale exceptionnelle.

A – Les ressources inestimables de la mer : pêche et aquaculture

La pêche est un secteur économique essentiel de l'île, même si une partie de cette activité, à savoir la pêche industrielle, ne profite pas encore pleinement à Mayotte. L'aquaculture, quant à elle, est promise à un bel avenir.

1 – La pêche

Pour donner une image de la pêche mahoraise, il pourrait être tentant de faire des rapprochements avec des ports de pêche métropolitains. Ainsi, en termes de puissance motrice, la flottille de pêche de Mayotte se situe au niveau de celle de Concarneau, qui reste l'un des grands ports de pêche français. En même temps, le nombre de pêcheurs (plus de 2 000) ne peut être rapproché d'aucune réalité métropolitaine. De même, 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 est donc difficile de se faire une idée commune de la pêche à Mayotte, par essence bien spécifique. L'un des traits saillants de cette spécificité tient dans la coexistence de 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.

a - Une pêche ultramoderne : la pêche industrielle des thonidés

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 (photo 3), seychellois, italiens ou espagnols. Les trois thoniers français les plus récents, les *Drennec*, *Trévignon* et *Franche-Terre* sont immatriculés à Mayotte. Ils font environ 80 m de long, filent près de 20 nœuds (38 km/h), et coûtent plus de 20 millions € à l'unité. Ils sont dotés de la plus haute technologie pour traquer les bancs de thonidés : radars à oiseaux, sonars, etc...

Photo 3. – Thonier senneur français en rade de Dzaoudzi.

(cliché O. Bensoussan)

Cette flottille pêche dans tout le nord-ouest de l'océan Indien : de mars à juin, la pêche se fait aux alentours de Mayotte ; de septembre à novembre, le poisson est pêché dans les eaux somaliennes, puis, de décembre à février, dans les eaux seychelloises. Les armements sollicitent des licences de pêche payantes auprès de l'ensemble des pays ou territoires limitrophes : Comores, Mozambique, Madagascar, Seychelles, et Mayotte, pour ce qui concerne les navires espagnols, les navires français ayant naturellement un accès libre, s'agissant d'une zone sous juridiction française.

La ZEE de Mayotte est particulièrement attractive puisque c'est dans le canal du Mozambique que les pêcheurs font souvent leurs meilleures prises. Ainsi, en 2009, le total des captures des navires à capitaux espagnols s'est-il élevé à 6 000 t alors qu'en général leurs captures s'établissent entre 3 000 et 4 000 tonnes. Mais de nombreux élus, et Mansour Kamardine en tête⁵, ont toujours dénoncé le fait que cette pêcherie très rémunératrice ne profitait à aucun moment à Mayotte, pourtant concernée au premier chef. Les recettes de cette activité économique échappent totalement à Mayotte.

5. Ancien député de Mayotte, et actuel conseiller général, il est intervenu sur cette question fortement lors de la conférence sur la coopération régionale tenue à St Denis de la Réunion en mars 2006 : <http://www.reunion.pref.gouv.fr/intsgar/conf/crfinal230306.pdf>

Tout d'abord, les techniques de pêche du poisson laissent peu de chance à la ressource. Les scientifiques de l'Institut français pour la recherche et l'exploitation de la mer (Ifremer) et de l'Institut de recherche et de développement (IRD) réunis dans le programme européen FADIO⁶ ont notamment démontré que l'utilisation de dispositifs de concentration des poissons (DCP) dérivants, principalement utilisés par les navires à capitaux espagnols, avait pour effet d'obtenir un taux de captures accessoires (non ciblées) bien supérieur à celui récolté lors d'une pêche sur banc libre.

Ensuite, aucun marin mahorais ne travaille sur ces navires qui fréquentent pourtant de manière assidue les eaux mahoraises. 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 (ORP) dédiée à la gestion des stocks de thonidés de l'océan Indien, à savoir la Commission thonière de l'océan Indien⁷ (CTOI), émanation de la *Food and Agriculture Organization* (FAO). On ne peut que saluer l'excellence de ses travaux et notamment ceux de son comité scientifique, brillamment présidé par Francis Marsac, de l'IRD. Cette organisation est indispensable car elle part du principe qu'il convient de gérer au mieux cette ressource fragile. Elle compte aujourd'hui près d'une trentaine de membres, de l'Afrique du Sud à l'Australie, en passant par la Chine, l'Inde, le Japon, la France, Madagascar, notamment. En sont ainsi membres à la fois les États côtiers (*coastal states*) et les États qui n'ont pas forcément de frontière maritime dans l'océan Indien mais qui ont une activité de pêche dans la zone. Au sein de cette instance, l'Australie pousse d'ailleurs les États côtiers, qui sont pour la plupart des pays en voie de développement dont les ressources sont exploitées par des navires appartenant à des pays industrialisés, à constituer au sein de la CTOI, un groupe de pression.

Les travaux de la CTOI sont donc essentiels et de nombreuses résolutions, durement discutées pour certaines, permettent une meilleure gestion de la ressource⁸. Il reste que la force de ces résolutions ne repose que sur la bonne volonté des États de les appliquer, ou non.

Enfin, les thoniers sennieurs 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 est débarqué

6. Le programme FADIO (*fish aggregating devices as instrumented observatories*) est un programme européen d'observation des phénomènes agrégatifs sous DCP. Pour une information complète : www.ird.fadio.fr

7. L'accord international créant la CTOI / IOTC est entré en vigueur le 27 mars 1996. Un arrêté du 15 juin 2007 publie l'accord créant la CTOI.

8. Voir par exemple les résolutions adoptées à Bali lors de la 13^e session annuelle : www.iotc.org

congelé, puis transformé sur place, mis en boîte puis exporté avec des coûts salariaux défiant toute concurrence et une efficacité éprouvée. Mayotte ne dispose aujourd'hui d'aucune structure d'accueil pour ces navires.

Signe toutefois que les choses évoluent favorablement et progressivement pour Mayotte, une convention signée le 29 avril 2009 entre le préfet de Mayotte et le préfet des Terres australes en Antarctique françaises (TAAF) restitue désormais le produit des licences de pêche au bénéfice de l'économie mahoraise. En effet, depuis 5 ans, les recettes liées à l'attribution des licences de pêche par le préfet de Mayotte aux armements espagnols étaient perçues par l'administration des TAAF. Chaque année, Mayotte était ainsi privée d'une recette d'environ 300 K € annuels. Un important travail a été effectué pour modifier cette situation vécue comme inéquitable par les pêcheurs de Mayotte ; en même temps, ce fut l'occasion d'entamer un travail de collaboration étroit pour que l'ensemble des îles françaises du canal du Mozambique gère au mieux la ressource (Penchard, 2009).

On le voit, Mayotte tient une place importante et longtemps négligée dans la pêche thonière française : port d'attache de plusieurs unités parmi les plus modernes, Mayotte est aussi régulièrement la principale zone de pêche des flottilles européennes. Le défi des prochaines années devrait consister à œuvrer pour que Mayotte bénéficie encore davantage de cette activité, par exemple en incitant les armements à embaucher des marins de Mayotte. Les tensions qui peuvent exister parfois avec la pêche artisanale s'en trouveraient amoindries.

b - La pêche artisanale

Un gouffre sépare la pêche industrielle ultramoderne, véritable filière économique intégrée, mondialisée, tournée vers l'export et la transformation et la pêche artisanale mahoraise.

La technique de pêche la plus répandue est la palangrotte, simple ligne en nylon grée d'un hameçon droit et immergée, lestée d'un caillou fixé par un nœud largable et appâté par de petits poissons (maquereaux, calamars...). Cette pêche est pratiquée de jour et de nuit ; une lampe à pétrole (appelée *Petromax*) est utilisée pour attirer les poissons. Les poissons ainsi pêchés sont des poissons de fond ou des bonites.

Les embarcations sont très rudimentaires : simples pirogues en bois à balancier taillées d'un bloc (monoxyles) (photo 4) dans le tronc d'un manguier ou barques en polyester non pontée d'une dizaine de mètres équipées d'un ou de deux moteurs hors-bord (type barque « Yamaha ») pour une puissance dépassant rarement 120 CV.

Photo 4. – Pêcheurs artisanaux à la palangrotte.

(cliché O. Bensoussan)

La population augmentant fortement, les besoins alimentaires progressent au même rythme et la ressource, notamment en poissons de fond, pêchés à l'intérieur du lagon, autour de la barrière ou sur les zones de barrière effondrée comme le banc de l'Iris, au nord de Mayotte, s'épuise.

Les pêcheurs sont donc contraints d'aller de plus en plus loin : d'abord sur les bancs du Geyser et de la Zélée, situés à 70 milles (126 km) de Mayotte, puis jusque dans les eaux malgaches, sur les bancs éloignés du Castor ou du Leven à 130 milles (230 km), puis de la Grenouille (180 milles) (fig. 1) et aujourd'hui dans les eaux du Mozambique sur le Banc du Lazarus, situé à 230 milles (400 km) de Mayotte. Pour ces expéditions maritimes, les pêcheurs embarquent parfois jusqu'à 1 000 litres d'essence et tiennent ainsi pendant quatre jours en mer avec un peu d'eau et un peu de riz. De nombreuses opérations de sauvetage, déclenchées à partir du centre secondaire de secours et de sauvetage basé à Mayotte, sont d'ailleurs liées à la pêche.

La pêche artisanale ne dispose en outre d'aucune infrastructure d'accueil pour le débarquement du poisson ; il est débarqué souvent à même le sol dans des conditions sanitaires douteuses et le marché est par définition très segmenté ; il n'y a ainsi pas de véritable marché du poisson, même si une coopérative de pêche, la Copemay, commercialise une part importante de cette ressource.

La situation de la pêche artisanale est donc particulièrement fragile. Pourtant, elle n'est pas sans avenir. Pour accélérer la reprise démographique halieutique, un important parc de dispositifs de concentration des poissons (DCP), financés dans le cadre du contrat de projet, va être prochainement

installé à l'extérieur immédiat de la barrière récifale. Les pêcheurs pourront trouver là, à proximité, une ressource qu'on espère rapidement abondante, et travailler dans de meilleures conditions de sécurité.

Ensuite, la ressource en poissons pélagiques reste importante ; à ce jour, seuls deux petits palangriers⁹ de 12 m pratiquent cette pêche (le *Mtwaro* et le *Menakeli*). Les rendements de ces navires sont excellents, signe que la ressource est là. D'autres navires ont vocation à voir le jour ; il conviendra toutefois de prévoir leur accueil dans le port de Longoni par exemple, comme cela avait été évoqué par la Ministre de l'Intérieur et de l'Outre-mer lors de l'allocution du Gouvernement sur la départementalisation de Mayotte. Des marins mahorais, formés par la dynamique école maritime de Dzaoudzi, travaillent déjà à bord de ces navires. Ce « segment » de pêche est porteur d'un grand avenir pour la pêche mahoraise ; le marlin, l'espadon ainsi pêchés pourraient ensuite être fumés et exportés vers l'Europe.

Il n'y a donc pas lieu d'opposer ici le développement de la pêche et celui de l'aquaculture ; compte tenu de la très faible part que représentent encore ces productions locales dans l'ensemble de ce qui est importé et consommé, la marge de développement est grande.

2 – L'aquaculture

L'aquaculture¹⁰ mahoraise est exclusivement de la pisciculture marine. Avec une production relativement modeste, l'aquaculture mahoraise est l'une des premières productions piscicoles ultra-marines. Le développement de cette filière, pourtant souhaitable dans un contexte de raréfaction des ressources halieutiques, se heurte à des obstacles importants.

a - La production aquacole mahoraise se situe en tête des territoires d'outre-mer

La pisciculture mahoraise a commencé en 2001 ; elle est caractérisée par une quasi-monoproduction d'ombrine ocellée (*Scianops ocellatus*), poisson à la chair tendre et à croissance rapide, atteignant 3,5 kg en 1 an et demi ; ce poisson représente 90 % de la production.

Un début de diversification est en cours avec le cobia (*Rachycentron canadum*, ou *mafou*, selon la nomenclature de la FAO) le vivaneau de mangrove (*Lutjanus argentimaculatus*) et la daurade tropicale (*Rhabdosargus*

9. La pêche à la palangre est particulière : une ligne-mère de 10 à 20 km est mise à l'eau : c'est la *long-line* ; elle porte des avançons (petites lignes) terminés par des hameçons boîtés (appâtés) avec du calamar. Des flotteurs positionnés à intervalles réguliers assurent la sustentation de l'ensemble.

10. L'aquaculture est le terme générique qui signifie « élevage dans l'eau » (qu'elle soit douce ou salée ; qu'il s'agisse de poissons ou de coquillages). La pisciculture marine est l'élevage de poissons de mer.

sarba). Le cobia par exemple atteint 6 à 10 kg en 1 an seulement après sa sortie de l'écloserie. Il atteint une taille commerciale (4 kg) au bout de 6 mois.

Le secteur est dominé par une entreprise, « Mayotte Aquaculture », filiale de « Cannes Aquaculture », qui produit 80 % des espèces élevées. Sa production est exportée en Europe par voie aérienne et destinée à la restauration haut de gamme. Une excellente collaboration est à souligner entre cette structure et l'association Aquamay, chargée de promouvoir l'aquaculture mahoraise et d'assurer, grâce à son écloserie, l'amont de la filière. Toujours en pointe, Aquamay pilote, pour l'océan Indien, le programme Genodom (GENétique de l'Ombrine dans les DOM), dont le but est de diversifier la génétique des géniteurs et ainsi d'optimiser la production.

Avec 180 t de poisson produit par an, Mayotte est en fait le 1^{er} territoire ultra-marin producteur de poisson. En valeur, la production mahoraise vient en 2^e position avec un chiffre d'affaires dépassant les 700 000 € annuels. Cette production reste modeste et son impact environnemental est faible car la nourriture utilisée est dépourvue d'organismes génétiquement modifiés (OGM). Toutefois, la production, après une forte croissance de 2001 à 2003 (77 % de croissance en moyenne annuelle sur cette période), s'est stabilisée et connaît même une légère décline (- 8 % par an en moyenne annuelle sur la période 2003-2005).

La dépendance à l'export est en effet forte puisque près de 80 % de la production part en métropole ou à l'étranger. Le développement de la pisciculture marine mahoraise dépend donc fortement d'un facteur exogène : le coût du transport aérien.

C'est pourquoi, les efforts doivent aussi se concentrer sur la conquête du marché local ; la production aquacole ne représente que 2 % de la consommation des produits de la mer à Mayotte ; cela passe par la création d'un atelier de filetage, la mise en place d'un réseau de distribution, et de la communication pour que les Mahorais prennent l'habitude de manger le poisson d'élevage local. Toutes les conditions sont aujourd'hui réunies pour que ce défi soit relevé : la configuration géographique est idéale : le lagon permet une protection de la houle et assure donc le calme nécessaire à une bonne productivité des cheptels, la température assure une croissance rapide et la circulation de la mer dans le lagon garantit le renouvellement de l'eau. L'Ifremer va bientôt également être présent pour accompagner cette filière.

Hélène Tanguy¹¹ dans le rapport sur l'aquaculture en France remis au ministre de l'Agriculture et de la Pêche en novembre 2008, avait en effet affirmé :

11. Hélène Tanguy, ancienne députée du Guilvinec, a été missionnée pour réfléchir aux voies et moyens de développer l'aquaculture à Mayotte.

« La mission a noté l'importance du potentiel offert par Mayotte en matière d'aquaculture marine. »

Pour déterminer la disponibilité actuelle des espaces propices à ce développement, un schéma régional de développement de l'aquaculture est en cours d'élaboration.

La mer entourant Mayotte nourrit des dizaines de milliers de personnes partout dans le monde. Cette richesse est souvent méconnue et négligée, car une bonne partie de cette production est exportée. La grande richesse halieutique de Mayotte – plus 700 espèces de poissons ont été recensées – doit à tout prix être préservée car elle constitue une partie d'un écosystème plus global d'une richesse environnementale exceptionnelle.

B – Un patrimoine environnemental d'une richesse exceptionnelle

Il n'est pas question ici de faire un inventaire exhaustif des richesses de l'environnement marin et de ses particularités, mais simplement d'en citer quelques-unes afin de mettre en exergue à la fois leur grande rareté, leur fragilité mais également l'énorme potentiel de tourisme durable qu'elles peuvent générer.

1 – Une richesse exceptionnelle à préserver

Le corail, la mangrove, les herbiers de Mayotte sont des milieux d'une grande richesse, essentiels à la vie marine en général, et d'une grande fragilité. La mer abrite en outre à Mayotte des espèces marines remarquables comme des tortues, la baleine à bosse et d'autres mammifères marins.

a - Coraux, mangroves, herbiers : des écosystèmes remarquables mais fragiles

À Mayotte, la barrière récifale fait plus de 150 km de long ; elle est entrecoupée de nombreuses passes, dont la fameuse « Passe en S », qui est un site de plongée exceptionnel.

On y trouve des coraux en forte densité et d'une grande diversité : plus de 200 espèces ont été déjà recensées. Mais, le corail est fragile ; il est notamment très sensible au réchauffement climatique et lors du dernier épisode El Niño qui a touché Mayotte en 1998, certaines zones coralliennes ont blanchi. Depuis, les coraux ont bien repris le dessus. Pour suivre leur vitalité et mesurer la diversité corallienne, la France a lancé l'Initiative Française pour les Récifs Coralliens (Ifreco), qui est une action nationale en faveur des récifs coralliens des collectivités de l'Outre-mer, engagée en 1999 sur décision du Premier Ministre. Elle est portée par le ministère de l'Écologie et du Développement

durable et par celui en charge de l'Outre-mer. Son objet est d'œuvrer pour le suivi et la protection des coraux. Ainsi, tous les ans, une campagne de suivi de la vitalité corallienne (*reef check*) est organisée à Mayotte.

La mangrove, quant à elle, est un écosystème original constitué d'une végétation bien particulière, en l'occurrence en général des palétuviers vivant exclusivement en zone intertidale (estran). Le rôle de la mangrove, souvent mal connu, est essentiel ; zone d'échanges d'une grande richesse biologique, elle est souvent un lieu de nourrissage, de reproduction. Elle filtre également les effluents et retient une partie des sédiments, ce qui permet d'éviter l'envasement du lagon. Les 700 ha de mangrove de Mayotte constituent donc un écosystème essentiel qu'il convient de protéger et de prendre en compte notamment dans les projets d'aménagement du littoral.

Les herbiers à phanérogames marines sont d'une importance écologique considérable : ils jouent un rôle essentiel dans la fixation du carbone ; ils participent également à la stabilisation des sédiments au fond. Enfin, ils constituent l'alimentation essentielle d'espèces menacées comme la tortue verte (*Chelonia mydas*) et le dugong (*Dugong dugon*). Mayotte est la seule collectivité d'Outre-mer, avec la Nouvelle-Calédonie, où le dugong est présent. Or la préservation des habitats est un facteur déterminant dans la conservation des espèces. Onze espèces de phanérogames marines ont été recensées à Mayotte. On ne trouve une telle diversité en France qu'en Nouvelle-Calédonie.

b - Tortues, baleines, dauphins, dugongs, raies et requins

Les principales tortues observées à Mayotte sont les tortues vertes et les tortues imbriquées ; les tortues vertes sont nombreuses à venir brouter les herbiers des nombreuses plages de Mayotte. C'est l'un des rares endroits où l'on peut ainsi nager avec parfois une douzaine de tortues de plusieurs centaines de kilogrammes autour de soi.

Nombreuses sont celles aussi qui viennent pondre sur les plages mahoraises : chaque nuit, plusieurs tortues peuvent venir pondre après avoir creusé le nid qui permettra aux œufs de couvrir pendant un mois environ : ainsi on peut être surpris, sur une plage, en fin d'après-midi, par des bébés tortues qui sortent de leur trou par centaines (émergences) pour rejoindre la mer et parcourir parfois de grandes distances pour rejoindre le lieu de vie de leurs géniteurs, par exemple sur les côtes africaines (Afrique du Sud, Madagascar, Mozambique, etc) (photo 5).

La diversité des mammifères marins est exceptionnelle à Mayotte et ce site mérite une attention toute particulière pour la recherche scientifique. Le dugong est présent, mais est devenu très rare : on n'en compte plus à Mayotte que quelques individus (entre 4 et 6). C'est une sorte de lamantin de la famille des siréniens qui se nourrit sur les herbiers de phanérogames marines.

Photo 5. – Émergence de bébés tortues.

(cliché O. Bensoussan)

On trouve aussi et surtout une vingtaine d'espèces de cétacés, dont de nombreux dauphins (long bec, Fraser, péponocéphale, grand dauphin) et dont l'espèce emblématique reste la baleine à bosse. Chaque année, une vingtaine de baleines, qui vivent l'été dans l'Antarctique, remontent pour passer l'hiver austral (juin à octobre) dans les eaux clémentes du canal du Mozambique. Elles y viennent à la fois pour s'y reproduire et mettre bas. Les scènes d'accouplement sont spectaculaires car les mâles, en compétition pour féconder la femelle, sautent hors de l'eau pour montrer leur supériorité. La photo-identification des nageoires caudales permet de suivre certains individus. C'est ainsi que certaines femelles fécondées à Mayotte ont été repérées 11 mois plus tard pour mettre bas dans les eaux malgaches. Lorsqu'elles viennent à Mayotte, les baleines ne s'alimentent quasiment pas, compte tenu de la faiblesse des ressources planctoniques. Elles maigrissent donc considérablement pendant leur hivernage, notamment quand elles doivent en plus allaiter leur baleineau.

Enfin, parmi la faune exceptionnelle de Mayotte, on peut citer les nombreux requins: pointe noire, pointe blanche, bouledogue, requin marteau, mais aussi exceptionnellement requin-baleine. Vers mai-juin, on peut aussi voir des raies manta. Une association s'est même constituée pour les recenser (www.mayshark.org).

2 – Un énorme potentiel pour un tourisme durable

Actuellement, ce qu'on peut appeler le « tourisme bleu » reste très peu développé à Mayotte malgré l'extrême richesse de son environnement marin.

On ne compte qu'un millier d'embarcations de plaisance, ce qui est très modeste si l'on compare ce chiffre aux autres ports métropolitains ou d'Outre-mer. La flotte de plaisance mahoraise représente 0,12 % de la flotte de plaisance métropolitaine, 31 % de la flotte de plaisance réunionnaise et 10 % de la flotte guadeloupéenne. Il s'agit d'embarcations de très petite dimension.

En ce qui concerne la plaisance professionnelle, à Mayotte la plupart des activités nautiques habituelles existent : ski nautique, jet ski, pêche au gros, clubs de voile, croisières inter-îles, « safari baleines » (*whale watching*), et naturellement la plongée. Mais l'ensemble ne compte qu'une trentaine de structures qui emploient à peine cinquante personnes pour un chiffre d'affaires estimé à près de 4 Millions €.

Cette faible fréquentation garantit aujourd'hui d'ailleurs une bonne protection du patrimoine naturel. Le tourisme est en effet encore bridé par des tarifs aériens importants.

Toutefois, compte tenu d'une part de la faiblesse des ressources propres de l'économie mahoraise, le tourisme bleu gagnerait à être développé. Mais il est important de le faire correctement. Par exemple, récemment près d'une centaine de croisiéristes, qui faisaient escale pendant quelques heures à Mayotte, ont été dirigés sur l'une des plus belles plages de Mayotte (N'Gouja) : une telle affluence, si soudaine, pouvait déranger les tortues (piétinement des herbiers, stress) qui y sont souvent présentes.

Le tourisme de masse n'est pas non plus la solution ; le tourisme bleu devrait donc cibler une clientèle haut de gamme. C'est le choix qui a été fait par la Tanzanie par rapport au Kenya pour l'observation des fauves. Cela implique de connaître finement la fréquentation maximale soutenable pour l'environnement, très difficile à définir. Dans ce contexte, la création d'un parc naturel marin, début 2010, décidée lors du Grenelle de la mer va permettre une meilleure protection de l'environnement, qui est la condition première d'un tourisme durable. Cela est d'autant plus important qu'il est établi que la principale menace pesant sur le lagon vient de la terre. Par exemple, il n'existe aucun système performant d'assainissement des eaux usées.

Au-delà, pourquoi ne pas envisager, comme en Nouvelle-Calédonie, de proposer un classement du lagon de Mayotte au patrimoine de l'Unesco ?

*

L'actualité de Mayotte est souvent dominée par la question de l'immigration clandestine : si un fort consensus existe pour lutter contre ce phénomène qui peut être une source de déstabilisation de l'île, le phénomène reste complexe à résorber. Il dépend en partie des moyens qui sont affectés à cette lutte, de la volonté réelle de la population d'y mettre un terme et de la situation aux Comores.

La mer est donc une frontière politique à protéger. Mais c'est aussi un espace d'échanges commerciaux qui a vocation à se développer grâce à la modernisation des infrastructures portuaires de Mayotte, qui pourrait ainsi devenir la plate-forme logistique de l'Ouest de l'océan Indien. La mer est également source de vie : elle nourrit des dizaines de milliers de personnes partout dans le monde. Ses richesses sont réelles mais fragiles : il convient de les protéger tout en essayant de les développer en parallèle d'un tourisme raisonné et durable, qui n'existe pas encore à Mayotte.

Après des décennies de combat, Mayotte accède prochainement au statut de Département et Région d'Outre-mer ; le prochain combat consistera pour ce joyau de l'océan Indien à se donner les moyens d'un développement économique endogène et durable qui ne pourra s'appuyer que sur son atout principal : la mer.

Bibliographie

- Aboville Gérard d',** 2007 – *La pêche et l'aquaculture en Outre-mer*. Paris : Conseil économique et social, 168 p.
- Affaires Maritimes de Mayotte, Dzaoudzi,** 2009 – *Bilan 2008 du secours en mer*. Dzaoudzi : Affaires maritimes, 17 p.
- Commission Nationale de la Déontologie de la Sécurité (CNDS), Paris,** 2009 – *Rapport 2008*. Paris : CNDS, 41 p.
- Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer (IEDOM), Paris,** 2009 – *Rapport 2008*. Mayotte : IEDOM, juin, 178 p.
- Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer (IEDOM), Paris,** 2007 – *Compétitivité des ports ultra-marins dans leur environnement régional*. Paris : IEDOM, décembre, 37 p.
- Institut National de la Statistique Économique et des Analyses Économiques (INSEE), Paris,** 2007 – *Tableau économique de Mayotte 2006-2007*.
- Merer Laurent,** 2009 – *Moi, Ousmane, pirate somalien*. Paris : éd. Nouveaux loisirs.
- Penchard Marie-Luce,** 2009 – Allocution de Marie-Luce Penchard, secrétaire d'État à l'Outre-mer. In : *Colloque « Îles Éparses, Terres d'avenir »*. Paris : Sénat, Palais du Luxembourg, 5 octobre 2009 : <http://www.outre-mer.gouv.fr/?colloque-iles-eparses-terres-d-avenir.html>

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

Quentin Didier, Gosselin Philippe et Dosière René, 2009 – *Rapport d'information sur les perspectives de départementalisation de Mayotte*. Paris : Commission des lois Assemblée nationale, 18 février 2009 : <http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i1485.asp>

Tanguy Hélène, 2008 – *Rapport final de la mission sur le développement de l'aquaculture*. Paris : ministère de l'Agriculture et de la Pêche, 62 p.

Busson Olivier, 2008 – *Rapport sur l'économie maritime de Mayotte*. Pamandzi : Direction des Affaires maritimes de Mayotte, (ISSN 1967-1989).

Sites Web consultés :

- Groupe de recherche sur les requins en océan Indien : www.mayshark.org.
- Commission thonière de l'océan Indien : www.iotc.org
- Le programme FADIO : www.ird.fadio.fr