



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

---

## COMMUNICATION

PRÉSENTÉE LE 19 FÉVRIER 2025

AU NOM DE LA DÉLÉGATION AUX OUTRE-MER

SUR LA SITUATION À MAYOTTE

PAR

M. DAVY RIMANE,

Député

---



## A. SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION.....	5
PREMIÈRE PARTIE : MAYOTTE AVANT LE CYCLONE CHIDO .....	7
A. UN MORCEAU DE FRANCE DANS LE CANAL DU MOZAMBIQUE .....	7
1. Un attachement ancien à la France .....	7
2. Une départementalisation inachevée .....	8
B. UNE DÉMOGRAPHIE GALOPANTE : NAISSANCES ET IMMIGRATIONS .....	8
1. Une natalité dynamique qui pose de nombreux défis .....	8
2. Une immigration « de voisinage » avec les Comores.....	9
3. Une immigration nouvelle en provenance du continent africain .....	9
4. Des mouvements migratoires décriés mais parfois utiles .....	10
5. Une compétence exclusivement régaliennne .....	11
C. DES RELATIONS COMPLEXES AVEC LA RÉUNION .....	11
1. Le sentiment d’avoir longtemps été subordonné à La Réunion.....	11
2. Les controverses nées de l’immigration perturbent la relation.....	12
DEUXIÈME PARTIE : UNE ÎLE DÉVASTÉE.....	13
A. 14 DÉCEMBRE 2024 : LE PASSAGE DU CYCLONE CHIDO .....	13
1. Un cyclone d’une violence inédite.....	13
2. Des dégâts matériels considérables.....	13
3. De graves conséquences sur l’eau et la biodiversité.....	14
4. Un bilan humain sujet à caution .....	15
B. LE CENTRE HOSPITALIER DE MAYOTTE, PILIER DE L’ARCHIPEL ....	16
1. Le centre hospitalier est une institution mahoraise.....	16
2. Tout repose sur l’abnégation du personnel .....	16

C. LES CONSÉQUENCES IMMÉDIATES DANS LA VIE DE TOUS LES JOURS .....	17
1. Retrouver un toit pour se protéger des pluies .....	17
2. Le ravitaillement en nourriture et en eau .....	18
3. Les conséquences sur la vie économique.....	18
4. Des montagnes de déchets à gérer .....	19
TROISIÈME PARTIE : AIDER MAYOTTE À REGARDER DE L'AVANT .....	19
A. LES ENTREPRENEURS CONFRONTÉS À DE MULTIPLES CONTRAINTES.....	19
1. La fuite des talents .....	20
2. Des assurances chères et timorées .....	20
3. Les délais de paiement excessifs des factures .....	20
B. LES INFRASTRUCTURES DE MAYOTTE : L'ÉTAT DÉFAILLANT .....	21
1. Les tergiversations relatives à la piste longue .....	21
2. Le port : une opportunité à développer .....	22
3. Les infrastructures routières sous-dimensionnées .....	22
4. Les enjeux énergétiques.....	23
C. DES DÉCISIONS JURIDIQUES ET SOCIALES AMBITIEUSES À PRENDRE.....	24
1. La nécessité de créer un département-région.....	24
2. Vers un rattrapage des normes sociales .....	24

## INTRODUCTION

La perspective d'une mission du président de la Délégation aux outre-mer à Mayotte se dessinait depuis plusieurs semaines, tant l'archipel accumulait de sujets en matière de développement, d'accès à l'eau, de migrations, etc.

La survenue du cyclone Chido, le 14 décembre 2024, a causé des dégâts considérables qui contribuent à précipiter encore plus Mayotte dans une spirale du sous-développement, comparativement à l'hexagone et aux autres territoires ultramarins français. La situation de l'archipel a donc conduit le président de la Délégation à se rendre sur place du 26 au 29 janvier 2025. Et, en effet, la situation de l'archipel que le présent document va vous décrire est particulièrement délicate.

À partir de ce constat, la République a le choix : elle peut continuer à appliquer les méthodes du passé consistant à apporter, lorsqu'une crise éclate, des aides ponctuelles en matière de santé, d'éducation ou dans d'autres domaines, puis à se désintéresser de ce territoire éloigné en attendant la crise suivante ; elle peut aussi faire preuve de plus d'ambition et mettre en œuvre un véritable plan de développement pour aider l'archipel à combler son retard de développement.

C'est évidemment cette seconde option qui doit être privilégiée : l'État doit mettre en œuvre des politiques volontaristes pour que les outre-mer soient de dignes ambassadeurs de la France sur tous les océans.

Mais pour cela, l'État devra aligner Mayotte sur les standards nationaux, qu'ils soient administratifs, réglementaires ou sociaux et devra développer des infrastructures dignes de ce nom : piste aéroportuaire longue, port efficace, réseau routier digne.

Ainsi se renforcera l'attractivité de ce territoire qui, en l'absence de véritable concurrent régional, a vocation à devenir la plateforme logistique de référence dans le canal du Mozambique, une zone riche de ses ressources naturelles et promise à un développement économique certain.

Archipel de 375 km<sup>2</sup> situé dans le canal du Mozambique, Mayotte, qui a toujours manifesté son attachement à la France, est constamment revendiquée par les Comores voisines. Si son éloignement de l'hexagone et ses difficultés économiques en font le territoire ultramarin le plus pauvre de la République, son PIB annuel de 9 250 euros par habitant (contre 35 095 euros en moyenne nationale) suscite bien des envies chez ses voisins beaucoup plus pauvres (703 euros aux Comores, 364 euros à Madagascar), ce qui provoque un afflux migratoire permanent.



## **PREMIÈRE PARTIE : MAYOTTE AVANT LE CYCLONE CHIDO**

Française depuis bientôt deux siècles, Mayotte a toujours constitué un trait d'union avec l'archipel des Comores dont elle a par moment partagé l'histoire. Les échanges de populations qui résultent de cette histoire complexe ont longtemps focalisé l'attention.

### **A. UN MORCEAU DE FRANCE DANS LE CANAL DU MOZAMBIQUE**

#### **1. Un attachement ancien à la France**

Dans la première partie du XIX<sup>ème</sup> siècle, lorsque les Français commencent à s'intéresser au canal du Mozambique, les îles de l'archipel comorien, dirigées par des sultans rivaux, sont en conflit. Mis en difficulté par les souverains rivaux d'Anjouan, de Mohéli et de Grande Comore, le sultan Andriantsoly qui règne alors sur Mayotte décide de se placer sous la protection de la France : le 25 avril 1841, Andriantsoly vend Mayotte à la France, alors dirigée par le roi Louis Philippe. En échange le sultan obtient une rente viagère personnelle de mille piastres (l'équivalent de 5 000 francs) et le droit d'envoyer deux de ses enfants étudier à La Réunion.

À cette époque, l'archipel, soumis à la traite arabe, compte environ 3 000 habitants tous musulmans dont près de la moitié sont des esclaves. L'esclavage y est aboli par la France en 1846.

Mayotte n'est intégrée aux autres îles comoriennes qu'en 1886, quand Grande Comore, Mohéli et Anjouan deviennent un protectorat français.

Lors du processus de décolonisation amorcé dans les années 1960, la question du devenir de Mayotte se pose. Le 22 décembre 1974, 63,8 % des Mahorais votent contre l'indépendance, tandis que sur les trois autres îles, une écrasante majorité (plus de 95 %) se prononce en faveur de la pleine souveraineté de l'archipel des Comores. Mayotte est alors détachée des Comores qui deviennent indépendantes alors que Mayotte reste française.

Dès lors, et pendant une trentaine d'années, Mayotte a connu plusieurs statuts jusqu'à ce qu'émerge la demande d'une départementalisation. Le 29 mars 2009, les électeurs Mahorais, consultés par référendum, se prononcent à 95,2 % en faveur de la départementalisation de leur archipel.

Ce statut devient effectif le 31 mars 2011. À la demande de la France, Mayotte accède également au statut de « région ultra-périphérique » (RUP) de l'Union européenne, le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

## **2. Une départementalisation inachevée**

Quatorze ans plus tard, la départementalisation reste en chantier. Malgré deux plans successifs décidés en 2014 et en 2018, malgré une augmentation des dépenses de l'État de l'ordre de 92 % entre 2011 et 2020, le niveau de vie des Mahorais reste largement inférieur à celui du reste du pays et le niveau de développement de Mayotte est très inégal.

Sur le plan administratif, les effectifs de la préfecture de Mayotte (295 agents), à population comparable, sont inférieurs à ceux des autres départements d'outre-mer. De plus, les postes de direction sont souvent insuffisamment dimensionnés pour des fonctionnaires expérimentés. C'est le cas du corps préfectoral. Le poste de préfet y est attribué en premier poste, alors que sa grande difficulté et la tension quasi permanente dans l'archipel requièrent une solide expérience.

Quatorze ans après la départementalisation, les minima sociaux servis aux habitants de Mayotte (Smic, allocations-chômage, RSA, aides sociales diverses...) sont encore largement inférieurs aux minimums versés dans les cent autres départements, ce qui incite une partie de la population à quitter Mayotte pour percevoir de meilleures aides à La Réunion ou dans l'hexagone.

À Mayotte, 84 % de la population vit sous le seuil de pauvreté. C'est le taux le plus élevé de France. Le cyclone Chido, à cause duquel de nombreuses familles ont perdu tous leurs biens, a probablement fait augmenter ce chiffre.

## **B. UNE DÉMOGRAPHIE GALOPANTE : NAISSANCES ET IMMIGRATIONS**

### **1. Une natalité dynamique qui pose de nombreux défis**

Mayotte est riche de sa jeunesse : 50% de la population a moins de 17 ans. Dans sa maternité, « la plus grande d'Europe », près de 10 000 bébés naissent chaque année, soit 27 par jour.

Ces enfants feront peut-être un jour la richesse de l'archipel. En attendant, les communes doivent ouvrir pour leur éducation l'équivalent d'une classe par jour, d'autant que s'ajoutent à ces natifs mahorais un certain nombre d'enfants comoriens envoyés par leurs familles étudier à Mayotte, dans un environnement plus favorable que sur leurs îles d'origine.

Cette démographie dynamique, conjuguée à des phénomènes migratoires difficiles à quantifier, font évaluer la population de l'archipel à 321 000 habitants selon l'INSEE (en 2024), tandis que d'autres, se basant sur des critères tels que la consommation de riz ou d'eau, évoquent davantage d'habitants.

## **2. Une immigration « de voisinage » avec les Comores**

Longtemps intégrée à l'archipel comorien, Mayotte partage la même langue et la même culture que les habitants de l'Union des Comores. De nombreuses familles comptent des membres vivant sur plusieurs îles. Dès lors, il n'est pas étonnant que des habitants d'Anjouan, de Mohéli ou de Grande Comore aient conservé des liens les amenant à se déplacer sur Mayotte.

Si certains s'installent durablement à Mayotte pour y trouver des conditions de vie meilleures, d'autres n'y passent qu'un moment de leur vie avant de retourner, parfois volontairement, parfois à la suite d'expulsions, dans l'Union des Comores : 25 000 Comoriens sont expulsés de Mayotte chaque année sans grande difficulté, les autorités comoriennes n'exigeant pas de laissez-passer consulaire.

Selon le préfet, une économie basée sur les échanges informels entre les quatre îles générerait environ 100 millions d'euros de transferts financiers annuels entre Mayotte et les Comores.

Un phénomène similaire, quoique plus marginal, existe avec Madagascar, la « Grande-île » avec laquelle des liens ont toujours existé.

## **3. Une immigration nouvelle en provenance du continent africain**

Mais depuis quelques années, un autre phénomène migratoire s'est ajouté à ces liens de voisinage entre Comoriens et Mahorais : des filières organisées facilitent le passage de migrants originaires d'Afrique continentale vers Mayotte, via les Comores. Ces migrants, qui n'ont généralement pas de lien culturel ou familial avec Mayotte, viennent sur cet archipel français à la recherche de meilleures conditions économiques ou d'un asile. Ils sont principalement originaires de la République démocratique du Congo (50 %), mais aussi du Rwanda, du Burundi, du Mozambique, de Somalie...

Ceux qui ne sont pas arrêtés entrent dans la clandestinité ; les autres font l'objet d'une rétention administrative tandis que leurs demandes d'asile, quasi systématiques, sont traitées en cinq jours. Les services de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (OFPRA) traitent ainsi 3 000 à 4 000 demandes d'asile par an, pour un stock en attente d'environ 300 dossiers.

**Votre rapporteur relève que les départements d'outre-mer, en infraction à la loi, ne disposent pas de Centre d'accueil pour demandeurs d'asile (CADA) que la loi a pourtant rendus obligatoires dans tous les départements français, outre-mer inclus.**

Selon le préfet, 57 % des demandes d'asile sont acceptées, ce qui permet aux intéressés de recevoir un titre de séjour leur donnant un libre accès à La Réunion ou

à l'hexagone, où ils se rendent généralement dès qu'ils ont gagné l'argent nécessaire à l'achat du billet d'avion.

Ceux qui sont déboutés du droit d'asile subissent des sorts différents en fonction de leur pays d'origine : suite à un accord passé avec Kinshasa et à la bonne coopération existant entre les ministères de l'intérieur des deux pays, la plupart des Congolais déboutés sont renvoyés dans leur pays. En revanche, en l'absence d'accord avec les autres pays concernés, les ressortissants rwandais, burundais, somaliens ou mozambicains qui ne reçoivent pas l'asile se voient remettre une obligation de quitter le territoire français (OQTF) qui n'est pas exécutée. Ils sont libérés de rétention, entrent dans la clandestinité, vivent en bidonvilles et alimentent l'économie parallèle.

#### **4. Des mouvements migratoires décriés mais parfois utiles**

Ces immigrés considérés comme étant la source de tous les maux ne sont pas inutiles à l'économie mahoraise. Une de nos interlocutrices, particulièrement opposée aux mouvements migratoires, a fini par reconnaître que sa maison avait été construite par de la main-d'œuvre immigrée. Elle a toutefois précisé qu'elle ne savait pas si ces étrangers étaient en situation régulière ou pas, n'ayant traité qu'« *avec les entreprises, pas avec les salariés* ».

Les représentants du patronat local ont également mis l'accent sur la bonne intégration d'une partie de cette main-d'œuvre immigrée qui participe de manière essentielle à l'économie de l'île.

Les services préfectoraux ont confirmé l'importance des étrangers dans l'économie locale, notamment en matière de pêche et d'agriculture, soulignant le rôle bien utile d'une « *main-d'œuvre bon marché* ».

Le préfet apporte toutefois quelques nuances à ce tableau :

- les salaires versés aux immigrés, quel que soit leur statut, ne sont que partiellement dépensés sur place, une bonne partie étant envoyée dans le pays d'origine ;

- cette main-d'œuvre est en concurrence déloyale avec l'économie officielle et cause un préjudice aux finances publiques dans la mesure où taxes et cotisations ne sont pas payées ;

- son caractère dissimulé rend possible des formes d'exploitation ;

- cette économie parallèle fonctionne en partie avec de l'argent public.

## **5. Une compétence exclusivement régalienn**

Le débat sur l'immigration à Mayotte, comme dans d'autres territoires, parasite la réflexion sur le développement de l'archipel qui ne dépend pas seulement de ce paramètre.

Le contrôle des frontières et des flux migratoires relève de l'État. Il s'agit d'une compétence régalienn : ce ne sont pas les étrangers qui posent problème mais c'est plutôt la gestion déficiente par l'État des phénomènes migratoires qui finit par devenir pénalisante.

C'est à l'État de se donner les moyens de contrôler et d'intégrer les étrangers qui ont vocation à rester sur notre territoire, pas aux collectivités.

## **C. DES RELATIONS COMPLEXES AVEC LA RÉUNION**

### **1. Le sentiment d'avoir longtemps été subordonné à La Réunion**

Les relations entre La Réunion et Mayotte, deux territoires relativement proches et pourtant si différents, ont toujours été complexes.

Compte tenu de sa faible population, Mayotte a longtemps été subordonnée à son grand voisin et les services administratifs présents à Mayotte n'ont longtemps été que des antennes des services réunionnais, surtout avant la départementalisation de 2011 et l'explosion démographique de ces dernières années.

La caisse d'allocations familiales (CAF), gérée à l'origine depuis La Réunion, a été l'une des premières structures à « faire scission ». Elle a été suivie de l'Agence régionale de santé, créée en 2018 à Mayotte, au même moment où l'hôpital de Mayotte devenait indépendant de celui de La Réunion.

C'est également à la même époque que le rectorat et Pôle-emploi (maintenant France Travail) sont devenus indépendants de leurs homologues réunionnais.

À l'inverse, les transfèrements de détenus depuis la prison mahoraise de Majicavo – la plus surpeuplée de France avec un taux d'occupation de 233 % – vers des établissements réunionnais donnent l'impression que Mayotte dépend encore de La Réunion dans le domaine pénitentiaire.

Les Mahorais, qui ont longtemps vécu dans un sentiment de subordination à l'égard de La Réunion, vivent d'autant moins bien les critiques qu'ils entendent de la part d'élus réunionnais.

## 2. Les controverses nées de l'immigration perturbent la relation

Les interlocuteurs de votre rapporteur ont regretté que des Mahorais ou des Franco-Comoriens ayant quitté l'archipel pour vivre à La Réunion aient été, selon certaines personnes, « *regroupés dans des quartiers spécifiques devenus des quartiers communautaires, dans un mouvement non dépourvu d'arrière-pensées électoralistes* ». Ce phénomène, que l'on retrouve aussi dans certains quartiers de l'hexagone, a conduit à une stigmatisation des Mahorais à La Réunion au point que certains nouveaux arrivants éprouvent maintenant des difficultés, que nous espérons temporaires, à inscrire leurs enfants dans des écoles réunionnaises.

Le titre de séjour territorialisé tend également à opposer les élus mahorais aux élus réunionnais. Ce titre de séjour, qui est délivré aux étrangers qui se trouvent à Mayotte en situation régulière, ne permet pas à son titulaire de sortir de l'archipel pour se rendre dans le reste du pays.

Les Mahorais souhaitent l'abolition de ce document pour le moins atypique et qui contrevient au principe constitutionnel d'une France « Une et indivisible ». Sa disparition permettrait à un certain nombre d'étrangers présents sur le territoire mahorais de se rendre dans l'hexagone ou à La Réunion

En outre, les jeunes qui obtiennent le bac à Mayotte et qui voudraient poursuivre des études dans l'hexagone sont, le plus souvent, obligés d'y renoncer faute de pouvoir quitter Mayotte en raison d'un titre de séjour territorialisé. Cela crée de la frustration et du ressentiment.

Mais les élus réunionnais sont farouchement opposés à l'abolition de ce titre qui permettrait aux étrangers présents à Mayotte, moyennant deux heures de vol, de venir s'installer à La Réunion pour y bénéficier de meilleures conditions de vie et de minima sociaux largement supérieurs. Ce mouvement est d'ailleurs partiellement entamé, certains étrangers comme les demandeurs d'asile, par exemple, bénéficiant de titres de séjour non territorialisés.

Les Mahorais que votre rapporteur a rencontrés regrettent les propos virulents de certains Réunionnais qui parlent de « violence importée », provoquant un sentiment d'humiliation chez les Mahorais qui déplorent que leur département fasse l'objet de tant d'exceptions juridiques désobligeantes.

Cette opposition entre élus, qui donnent l'impression de vouloir jouer sur des flux d'immigrés, ne grandit pas le débat politique et seul un retour au droit commun passant par la suppression du caractère territorial du titre de séjour semble de nature à apaiser le débat. Une fois qu'ils sont admis à séjourner sur le sol français, les étrangers doivent pouvoir se déplacer comme bon leur semble.

## **DEUXIÈME PARTIE : UNE ÎLE DÉVASTÉE**

Territoire le plus pauvre de la République comptant un grand nombre de logements précaires, Mayotte a été dévastée le 14 décembre par le cyclone Chido. Si les dégâts matériels sont considérables, le bilan humain semble finalement moindre que ce qui pouvait être redouté, même s'il convient de rester prudent.

### **A. 14 DÉCEMBRE 2024 : LE PASSAGE DU CYCLONE CHIDO**

C'est donc sur une île déjà défavorisée que s'est abattu, le 14 décembre 2024, le cyclone probablement le plus dévastateur que l'archipel n'ait jamais connu.

#### **1. Un cyclone d'une violence inédite**

Ayant contourné Madagascar par le nord, le cyclone tropical Chido a atteint à sa pleine puissance la côte nord de Grande-Terre dans la matinée du samedi 14 décembre, son œil touchant terre sur la commune de Bandraboua.

Malgré l'alerte rouge puis violette, laquelle implique un confinement strict de l'ensemble de la population, y compris des services de secours et de sécurité, les centres d'hébergements d'urgence ouverts en prévision du cyclone, au nombre de 71 et accessibles par des navettes, ont été peu utilisés. En effet, certains étrangers ont cru à une rumeur selon laquelle il s'agissait d'un piège destiné à arrêter puis expulser les immigrés sans papier. Ces refuges sont en outre peu attractifs en raison de leur sous-équipement : ils ne disposent que d'un mobilier rudimentaire et sont insuffisamment pourvus en sanitaires et en provisions alimentaires.

La perte de la culture du risque est également l'une des causes de la faible réaction de la population à l'alerte, dans la mesure où Mayotte n'a pas connu de cyclone d'une ampleur comparable depuis 90 ans. Enfin la barrière de la langue a pu réduire l'efficacité de l'information à la population, de nombreux étrangers n'étant pas francophones.

L'intensité du cyclone s'est avérée exceptionnelle : une rafale de 226 km/h a été enregistrée par Météo France à Pamandzi, établissant un nouveau record. Toujours selon Météo France, des rafales approchant les 250 km/h ont pu se produire sur le nord de Petite-Terre et la moitié Nord de Grande-Terre. Les violentes précipitations ont atteint jusqu'à 200 mm en douze heures.

#### **2. Des dégâts matériels considérables**

La quasi-totalité des habitants se sont retrouvés sans eau tandis que 15 000 foyers ont été privés d'électricité. Le faible nombre de coupures de courant est lié au fait que plus de 80 % du réseau est enterré.

Les poteaux électriques et les arbres sont tombés à terre, la plupart des routes ont été rendues impraticables, encombrées d'arbres et de branches, l'hôpital a été fortement endommagé et partiellement inondé, les communications rendues extrêmement difficiles, voire interrompues. Les bidonvilles, très peuplés, ont été pour la plupart entièrement détruits et même les constructions plus durables ont subi de graves dommages : beaucoup de toitures, même « en dur », ont été emportées par la force des vents.

La plupart habitations mahoraises, 90 % paraît-il, ne sont pas assurées, même celles construites en dur. En effet, en raison d'un cadastre défaillant, la plupart des constructions sont bâties sans permis de construire, ce qui ne permet pas de s'assurer.

Le parc scolaire a été affecté en quasi-totalité, avec 221 écoles, 22 collèges et 11 lycées endommagés, dont 40 % inutilisables avant plusieurs semaines et dont une partie utilisée pour héberger des sinistrés.

### **3. De graves conséquences sur l'eau et la biodiversité**

Dans les collines, 90 % des arbres sont tombés, dévoilant de tristes paysages de désolation et privant les animaux de leur habitat naturel. Désorientés, les singes makis, en quête de nourriture, ont investi les villes. Les chauves-souris, privées de leurs arbres, meurent. On estime que 70 % de la biodiversité a été détruite par Chido. Les 28 % de forêts, dont 5 % de forêt primaire, qui existaient avant Chido ont été dévastées.

Avec la disparition des arbres, l'érosion va s'accélérer et la question de la réaction du système hydrique est posée. Les terres retiendront-elles encore cette eau qui faisait déjà si souvent défaut ? Chido a été une catastrophe pour l'alimentation en eau des Mahorais, déjà déficiente. Le cyclone a fait disparaître la plus grande partie de la végétation, précipitant toutes sortes de déchets et de boues dans les retenues collinaires. Quand elle coule au robinet – un jour sur deux ou trois en moyenne – l'eau de Mayotte n'est pas potable.

L'accès aux retenues collinaires et aux zones de captage est rendu très difficile par le grand nombre d'arbres tombés qui obstruent encore les chemins forestiers. Si les grandes routes ont été rapidement déblayées par l'armée et les services municipaux, ce n'est pas encore le cas des chemins, pourtant bien utiles.

Les premiers relevés effectués par drones montrent que l'ensemble des berges ont été fragilisées. Des glissements de terrain sont à craindre. Des rivières ont changé de lit. De nombreux reboisements seront nécessaires pour stabiliser les sols, restaurer les cours d'eau et éviter de trop grandes inondations lors des fortes pluies.

#### 4. Un bilan humain sujet à caution

Votre rapporteur a interrogé le préfet de Mayotte, M. François-Xavier Bieuville, celui-là même qui avait déclaré, dans les heures ayant suivi la catastrophe, redouter « *plusieurs centaines* » de morts, peut-être « *quelques milliers* ».

À la date du passage de votre rapporteur à Mayotte, le bilan était de 40 morts officiellement répertoriés, la plupart en milieu hospitalier. À ces décès s'ajoutaient 5 600 blessés atteints à des degrés divers, la plupart par des jets de projectiles propulsés par les vents déchaînés.

Les services préfectoraux précisent qu'à ces 40 morts s'ajoutent 41 autres décès quasi officiels : une quinzaine de personnes ayant disparu et, selon divers témoignages, étant morts des causes du cyclone ainsi que 26 tombes fraîchement et clandestinement creusées dans les heures et les jours ayant suivi la catastrophe. Le bilan total est donc arrêté à ce jour par les services préfectoraux à 81 morts répertoriés comme ayant été directement causés par le cyclone Chido.

Le préfet n'exclut pas que d'autres victimes, probablement des étrangers en situation irrégulière, aient pu être ensevelis par des coulées de boue voire enterrées de manière tellement discrète que les tombes n'aient pas été identifiées. Mais en tout état de cause, ce nombre ne pourrait être – selon lui – que marginal.

Les équipes d'identification mortuaires qu'on avait fait venir de l'hexagone en prévision d'un bilan très lourd seraient reparties au bout de quelques semaines, faute de travail. Comme d'autres, votre rapporteur a entendu des rumeurs évoquer des « *enterrements à tour de bras* », des mosquées pratiquant « *jusqu'à 60 services mortuaires par jour* », sans plus de précision. Le bilan de 60 000 morts, propagé sur internet, a été repris par des journalistes. Mais les reportages en question ont été rapidement effacés des sites.

Un moment de vérité était attendu, le lundi 27 janvier, jour de la rentrée scolaire : il s'agissait de savoir combien d'enfants manqueraient à l'appel. Selon les représentants des services de l'État ou des collectivités (enseignants, directeurs d'établissements, autorités municipales, préfet...) tous les enfants étaient présents et heureux de se retrouver. Mais selon d'autres sources, le nombre d'enfants manquants serait en réalité élevé et tenu secret afin de ne pas effrayer les Mahorais.

Le bilan réel du passage du cyclone Chido est donc toujours méconnu. La volonté de ne pas alarmer la population – et peut-être aussi de ne pas mettre en évidence l'impréparation des services de l'État – ne doit pas occulter une réalité que chacun a le droit de connaître.

## **B. LE CENTRE HOSPITALIER DE MAYOTTE, PILIER DE L'ARCHIPEL**

Bien que beaucoup des agents hospitaliers, médecins, infirmières, aides-soignants, aient perdu leur logement ou aient retrouvé un logement très détérioré, le Centre hospitalier de Mayotte (CHM) n'a pas cessé de fonctionner, même au plus fort du cyclone, pendant les 45 minutes où Chido est resté quasiment stationnaire sur le nord de Grande-Terre avec des vents soufflant entre 200 et 250 km/h.

La plupart des agents, bloqués dans l'établissement dès la veille du passage du cyclone (vendredi 13 décembre) jusqu'au mardi 17, ont passé plusieurs nuits dans l'hôpital. Certains, dépourvus de logement, ont continué à y dormir dans les semaines qui ont suivi.

### **1. Le centre hospitalier est une institution mahoraise**

La médecine de ville étant déficiente à Mayotte, la plupart des habitants ont pour réflexe de venir aux urgences de l'hôpital pour consulter. Les salles d'attente bondées en permanence ainsi que le ballet quotidien des ambulances et de l'hélicoptère emmenant des patients depuis les endroits les plus éloignés de l'archipel témoignent de l'activité de cette structure essentielle. La réputation de l'hôpital est d'ailleurs connue bien au-delà de Mayotte puisqu'il arrive que des Comoriens affrètent des « kwassas sanitaires » et affrontent 70 km de mer lorsqu'ils sont confrontés à des cas particulièrement graves.

Au CHM, les patients qui attendent dans des couloirs sur des brancards sont la norme mais l'hôpital fonctionne néanmoins dans un chaos très ordonné. Les dégâts causés par Chido ont fait perdre de nombreuses salles, ce qui a rendu nécessaire une réattribution des locaux : dans certains services, des secrétariats ont été transformés en chambres et les secrétaires qui ont dû céder leurs bureaux travaillent désormais dans le couloir, sans lumière naturelle et dans des conditions précaires.

Partout, les vestiaires du personnel ont été reconvertis et la volonté de « pousser les murs » se transforme parfois en réalité. Le personnel a tenu mais, de l'avis général, s'épuise.

### **2. Tout repose sur l'abnégation du personnel**

L'hôpital de campagne, ouvert à Cavani au plus fort de la crise et qui s'est avéré très utile, a commencé à réduire son activité. Son bloc chirurgical a fermé. La réserve sanitaire, de son côté, continue à fournir des renforts bienvenus. Ce sont deux réservistes notamment, qui tiennent l'espace spécifique réservé aux suspicions de choléra, depuis qu'un cas importé a été détecté il y a quelques jours.

Mais lorsque ces renforts se replieront, d'ici quelques semaines, rien n'aura été réglé : les dégâts matériels n'auront pas tous été réparés et le personnel sera de

plus en plus fatigué. Les opérations non urgentes, déprogrammées depuis le 14 décembre, devront être réalisées et les traitements interrompus devront reprendre.

Au sein du CHM, la « plus grande maternité d'Europe » pratique près de 10 000 naissances annuelles, soit environ 27 par jour. Ses effectifs théoriques sont de 170 agents (équivalents temps pleins travaillés - ETPT). En mode dégradé, il est censé pouvoir fonctionner avec seulement 120 agents. Lors du passage du rapporteur, il a été expliqué que la maternité ne tournait plus qu'avec 70 à 80 ETPT depuis deux ans.

Selon les chiffres présentés, il manquerait 60 infirmières en pédiatrie et en néonatalogie. Même si un certain déficit en personnel est perceptible dans l'ensemble du pays, il est évident que ce phénomène est amplifié à Mayotte.

Et le pire est à venir : Parmi le personnel détaché de l'hexagone, pour des durées de six mois en général, quasiment personne ne veut renouveler son contrat, tous veulent rentrer. Les personnels sont épuisés et il n'est pas possible de les fidéliser. Des arrêts maladie de longue durée ont été déposés, signes que certains personnels commencent à « craquer » moralement. Les spécialistes évoquent des phénomènes de « décompensation psychique » ou de « stress post-traumatique ».

À l'inverse, il n'y a pratiquement pas de volontaires hexagonaux pour venir prendre le relais, d'autant que beaucoup de logements sont très endommagés voire détruits et que rien n'est prévu pour accueillir dignement les nouveaux venus, sauf des tentes.

## **C. LES CONSÉQUENCES IMMÉDIATES DANS LA VIE DE TOUS LES JOURS**

### **1. Retrouver un toit pour se protéger des pluies**

L'une des premières difficultés pour la population a été, pour ceux qui ont perdu leur maison ou leur appartement, de se reloger de manière provisoire. Dans une île peu touristique où le nombre d'hôtels est réduit et où les logements à louer sont rares, l'exercice s'est avéré particulièrement périlleux, d'autant que la préfecture a entièrement réquisitionné les principaux hôtels de l'archipel pour y loger les pompiers, gendarmes et autres secouristes venus en renfort.

Dans les bidonvilles, l'urgente nécessité de poser un toit sur sa tête et celle de ses enfants, surtout dans un territoire où les pluies sont fréquentes et violentes, a conduit la plupart des habitants à reconstruire leurs abris de fortune dans les délais les plus brefs. Pendant que les responsables politiques et administratifs polémiquaient sur la nécessité d'interdire ou pas la vente de tôle ondulée aux immigrés clandestins, ces habitats informels se reconstituaient grâce à des tôles de récupération assez faciles à trouver dans les débris divers que Chido a créés et éparpillés.

## **2. Le ravitaillement en nourriture et en eau**

Se nourrir a également pu constituer un défi, du moins au cours des premiers jours. En effet, Mayotte produit assez peu de produits alimentaires et dépend surtout des importations pour nourrir sa population.

Or, le cyclone a endommagé plusieurs grues du port de Longoni, rendant plus difficile le déchargement des navires venus ravitailler. La chute de plusieurs conteneurs, visiblement endommagés et difficiles à remettre à l'endroit n'a pas facilité les choses.

La préfecture assure avoir distribué 250 tonnes de nourriture et jusqu'à 100 000 litres d'eau aux mairies qui ont ensuite assuré le ravitaillement final de la population par le biais des Centres communaux d'action sociale (CCAS).

Mais lorsqu'on fait remarquer au préfet qu'aucun magasin ne vend d'eau, l'embarras est évident. La rumeur voudrait que des conteneurs remplis de bouteilles d'eau soient retenus dans le port dont les moyens de levage et de manutention ont été en grande partie endommagés et où l'activité est ralentie.

Dans certaines communes toutefois, la population a pu se sentir délaissée. Ainsi, à Bandraboua, là même où l'œil du cyclone a atteint Grande-Terre, les habitants ont déclaré avoir été livrés à eux-mêmes, avoir déblayé leurs rues sans aide et avoir loué à leurs frais un camion pour évacuer les gravats.

## **3. Les conséquences sur la vie économique**

Les entreprises ont été très impactées par le cyclone qui, souvent, a détruit les moyens de production. Si Mayotte n'est pas très performante en matière de produits agroalimentaires, il y avait au moins un domaine où l'économie de l'île était concurrentielle, c'était en matière de volaille, produit très prisé des Mahorais.

Sur les 62 unités de productions présentes sur l'archipel, 61 ont été détruites par le cyclone. 90 % des volailles d'élevage, soit 80 000 poulets environ, sont perdues. Si la plupart sont morts, d'autres se sont échappés lorsque les murs des bâtiments sont tombés et se sont égarés dans la nature. D'autres encore ont été volés par des personnes en quête de nourriture.

Les deux tiers des vergers sont détruits. Et sur le tiers des arbres restés debout, tous ont perdu leurs fruits et ne produiront plus rien avant plusieurs mois. 90 % de la production maraîchère est perdue, qu'elle soit officielle ou informelle. Toutes les serres sont détruites, aucune n'étant assurée en raison du refus de principe des assureurs de prendre en charge ce genre d'installations.

#### **4. Des montagnes de déchets à gérer**

Enfin, le cyclone a généré une grande quantité de déchets, jusqu'à 6 000 tonnes selon la préfecture, qu'il va falloir trier et gérer. Selon certains observateurs, cela représenterait jusqu'à cinq ans de production de déchets. Votre rapporteur atteste que des montagnes d'ordures sont présentes un peu partout sur une île qui, même avant Chido, avait déjà du mal à gérer tous ses immondices.

La préfecture a reçu l'autorisation dérogatoire de brûler jusqu'à 50 % de ces déchets, mais affirme vouloir éviter d'en arriver à une telle extrémité, particulièrement polluante. Il n'en reste pas moins nécessaire d'identifier de nouvelles zones d'enfouissement, sur un archipel où l'espace commence à manquer. L'exportation de déchets vers le continent africain est envisagée. Si de tels procédés sont, en principe, interdits par l'Union européenne à laquelle Mayotte appartient, une demande de dérogation exceptionnelle – vu les circonstances – est envisagée.

Le cyclone a envoyé par le fond 380 navires de pêche ou de plaisance dont 270 dans la zone de délégation de service public du port de plaisance de Mamoudzou. Comment les sortir de l'eau ? Qui paiera les manœuvres de relevage ? Combien de temps cela prendra-t-il ? Et pendant combien de temps encore les réservoirs de gazole désormais immergés et rarement vides de ces bateaux resteront-ils étanches ?

Pour les plus optimistes, la gestion de ces montagnes de déchets terrestres et marins pourrait prendre jusqu'à sept mois. Selon d'autres, le travail sera beaucoup plus long.

### **TROISIÈME PARTIE : AIDER MAYOTTE À REGARDER DE L'AVANT**

La population mahoraise fait preuve d'une résilience certaine et la vie reprend. Mais pour que l'économie redémarre réellement, il faudra lever un certain nombre de contraintes auxquelles les entrepreneurs sont confrontés. Il faudra également que l'État joue enfin pleinement son rôle en dotant Mayotte des infrastructures nécessaires. Enfin, des réformes statutaires et sociales seront indispensables.

#### **A. LES ENTREPRENEURS CONFRONTÉS À DE MULTIPLES CONTRAINTES**

La tâche d'un entrepreneur n'est jamais simple, mais elle est singulièrement plus difficile sur un petit marché ultramarin, relativement pauvre et très éloigné du reste du pays. Aux contraintes habituelles des chefs d'entreprise s'ajoutent des difficultés propres à Mayotte dont certaines méritent d'être relevées.

## **1. La fuite des talents**

Les entrepreneurs mahorais éprouvent les plus grandes difficultés à recruter les étudiants les mieux formés. En effet, malgré le dynamisme de la natalité, les promotions d'étudiants mahorais titulaires d'un diplôme bac+4 ou bac+5 ne sont pas très fournies, beaucoup de jeunes arrêtant leur scolarité assez tôt pour entrer dans la vie active et soutenir financièrement leur famille.

Mais parmi ceux qui achèvent leurs études, beaucoup sont recrutés par l'État grâce au niveau particulièrement élevé des surrémunérations (40 % du salaire) versées aux fonctionnaires qui servent dans les outre-mer et qui procurent un niveau de vie avec lequel le secteur privé ne peut rivaliser.

Enfin, compte tenu des conditions de vie et de rémunération qui existent sur l'archipel, beaucoup de jeunes diplômés vont exercer leurs talents dans l'hexagone voire à l'étranger. Une politique destinée à retenir ou à faire revenir les diplômés mahorais doit impérativement être mise en œuvre.

## **2. Des assurances chères et timorées**

Dans un territoire soumis à d'importants risques naturels ainsi qu'à une délinquance particulièrement élevée, les assureurs rechignent à prendre en charge les biens des Mahorais.

Outre le fait que beaucoup de maisons, construites sans permis, ne peuvent être assurées, les véhicules, soumis à de fréquents caillassages, sont également de moins en moins assurés, ou alors à des conditions de prix et de franchise qui rendent l'assurance peu intéressante. Un entrepreneur nous a indiqué que, pour assurer son bus de 40 places, une prime annuelle de 12 000 euros lui était demandée.

Même dans la sphère économique officielle où les règles légales et réglementaires sont respectées, les assureurs refusent d'assurer certaines activités, comme les serres de culture, par exemple. Et lorsque les assurances existent, les remboursements sont le plus souvent tardifs et partiels.

Le port de plaisance de Mamoudzou a perdu toutes ses infrastructures, principalement ses pontons d'amarrage. Alors que le préjudice est estimé à plusieurs millions d'euros, l'assurance propose un dédommagement de 30 000 euros.

## **3. Les délais de paiement excessifs des factures**

De l'avis de tous les entrepreneurs mahorais, c'est sur l'archipel que sont battus les records de lenteur en matière de recouvrement des factures. Là où le délai moyen dans l'hexagone peut être de 6 à 12 mois – ce qui est déjà beaucoup – les entrepreneurs mahorais sont confrontés à des délais moyens d'un à deux ans, voire parfois de trois ans.

Des entreprises sont obligées d'emprunter pour payer leurs fournisseurs dans l'attente d'être elle-même payées. Beaucoup d'entrepreneurs, très endettés, souhaitent que leur soit donnée la possibilité de céder leurs créances, ce qui ne semble pas possible à ce jour.

Et parmi les payeurs les plus lents, les services publics figurent en bonne place. Là encore, l'État doit tenir son rôle et donner l'exemple en honorant ses factures dans des délais raisonnables.

## **B. LES INFRASTRUCTURES DE MAYOTTE : L'ÉTAT DÉFAILLANT**

Même si le niveau de vie de Mayotte reste modeste, l'archipel est le territoire le plus développé de la région et pourrait constituer une plateforme régionale si l'État s'en donnait les moyens.

### **1. Les tergiversations relatives à la piste longue**

Depuis de nombreuses années, les autorités françaises reconnaissent la nécessité de doter Mayotte d'un aéroport digne de ce nom avec une piste longue répondant aux critères de l'aviation civile internationale, de manière que des avions de ligne gros porteurs puissent décoller en toute sécurité pour aider l'archipel à sortir de son isolement.

En effet, l'actuelle piste coincée entre l'agglomération de Pamandzi et la mer est trop courte : ses 1 900 mètres permettent certes l'atterrissage d'avions gros-porteurs aux réservoirs presque vides ; mais sa longueur n'est pas suffisante pour que ces mêmes avions, alourdis par le plein de kérosène, puissent redécoller. Les vols vers Paris sont donc obligés de décoller avec des réservoirs à moitié vides ce qui oblige à des escales à Nairobi ou ailleurs pour se ravitailler. Une piste d'une longueur classique de 2 600 mètres permettrait à tous les types d'appareils de décoller avec leurs réservoirs pleins et, donc, de fluidifier les vols long-courriers, notamment ceux à destination de l'hexagone.

Dans ce domaine comme dans d'autres, l'État n'a pas joué son rôle. Après avoir tergiversé, puis envisagé de prolonger l'actuelle piste puis d'en construire une autre oblique, les autorités se sont aperçues que Petite-Terre s'enfonçait dans le lagon de quelques centimètres par an. Mais le transfert de la plateforme aéroportuaire sur Grande Terre n'est pas acté pour autant. En effet, compte tenu du relief tourmenté de l'île principale et de la densité de son urbanisation, le choix d'un terrain pouvant accueillir une piste plate de 2 600 mètres de long s'avère difficile et les travaux de terrassement seront colossaux. En attendant, rien n'est encore décidé alors que, selon les dires même du préfet, au rythme où s'enfonce Petite-Terre, l'actuel aéroport n'a plus que 10 à 15 ans d'activité devant lui.

## **2. Le port : une opportunité à développer**

Le port de Longoni n'est pas, non plus, à la hauteur des enjeux de l'archipel. Il n'y a, dans le canal du Mozambique, aucun site qui pourrait rivaliser avec Mayotte, cet archipel doté d'un aéroport, d'un grand hôpital moderne et fiable, d'établissements scolaires, d'une administration et d'un développement correct.

L'archipel pourrait devenir une escale incontournable des porte-conteneurs de la région s'il était doté d'infrastructures portuaires plus performantes. Total Énergies, qui développe ses activités au Mozambique, envisage d'y développer une base arrière mais a besoin d'un quai d'une bonne longueur qui lui soit entièrement réservé de manière à pouvoir l'utiliser à tout moment du jour ou de la nuit.

Coincé entre collines et mer, l'actuel port, avec ses trois quais (dont deux petits) et ses neuf grues (dont six détériorées par Chido) n'est pas à la hauteur. Même s'il convient de saluer les efforts de l'actuelle gestionnaire, partie de rien en 1979 et ayant fondé l'actuel port, la puissance publique aurait dû apporter plus d'intérêt et de soutien pour aider à faire de ce port un hub régional qui pourrait capter et encourager un trafic actuellement faible et disséminé.

Les acteurs économiques mahorais demandent, notamment, pourquoi le port de Mayotte reste confié à un acteur privé alors que dans l'hexagone les infrastructures appartiennent aux autorités publiques qui les gèrent et y investissent.

## **3. Les infrastructures routières sous-dimensionnées**

Comment ne pas évoquer le sort des dizaines de milliers de Mahorais, pris au piège d'embouteillages quotidiens sur le réseau routier sous-dimensionné et sous équipé ? En semaine et aux heures de pointe, il faut deux à trois heures pour se rendre du sud au nord de Grande-Terre, ce qui oblige les plus matinaux des Mahorais à quitter leur domicile dès 4 ou 5 heures du matin pour ne pas arriver en retard à leur travail.

La quasi-absence de transports en commun n'arrange rien. La population de la Communauté d'agglomération de Dembeni-Mamoudzou attend avec impatience l'inauguration, originellement prévue en 2024 mais retardée, de la première ligne du Caribus, ce réseau de bus en site propre (à 90 %) qui permettra enfin aux usagers d'échapper aux embouteillages.

Le point le plus difficile du réseau reste probablement le passage de Grande-Terre à Petite-Terre, passage stratégique dans la mesure où l'aéroport ne se trouve pas sur l'île principale. Le service de barges peut certes donner satisfaction en temps normal lorsque la mer est calme, quand tous les amphidrômes fonctionnent et qu'aucun événement ne vient perturber les rotations. Mais la mise hors service de plusieurs barges, additionnée à l'accroissement du trafic lié aux convois de militaires,

pompiers, policiers, d’ambulances, etc. rendent très difficile le trajet pour les usagers ordinaires, votre rapporteur peut en témoigner.

La perspective d’un pont, qui serait pourtant si pratique, n’a jamais paru aussi éloignée, surtout si la plateforme aéroportuaire doit quitter Petite-Terre. Les embouteillages et les crises de nerfs ont encore de beaux jours devant eux sur les embarcadères de Mayotte.

#### **4. Les enjeux énergétiques**

Contrairement aux autres départements ultramarins, ce n’est pas EDF qui gère l’électricité produite et distribuée à Mayotte mais une entreprise dont EDF est actionnaire minoritaire : EDM (Électricité de Mayotte), une société anonyme d’économie mixte détenue à 50,01% par le conseil départemental de Mayotte, à 24,99 % par EDEV (filiale du groupe EDF), à 24,99 % par Quaero (une société de gestion de fonds) et à 0,01% par l’État.

Bien qu’actionnaire minoritaire avec moins de 25 % des actions, il semblerait qu’EDF dirige de fait EDM, d’autant qu’elle détient les compétences techniques, contrairement aux autres actionnaires. Sur le plan juridique, le secteur de l’énergie étant dévolu aux conseils régionaux, c’est par défaut et en l’absence de conseil régional à Mayotte que le conseil départemental gère l’électricité et – surtout – perçoit la moitié des dividendes qui se sont élevés à environ 9 millions d’euros en 2024, soit environ 4,5 millions pour le département.

La situation n’est pas satisfaisante, les syndicats jugeant que les actionnaires n’investissent pas assez dans le réseau, préférant percevoir des dividendes. Ils regrettent aussi que les postes d’encadrement reviennent majoritairement à des agents qu’EDF fait venir de l’hexagone, plutôt qu’à des employés locaux qui se heurteraient à un « plafond de verre ». Et les syndicats regrettent particulièrement que les salaires de ces employés EDF venus de l’hexagone, y compris les primes « d’éloignement », soient versés par EDM avec des fonds issus des recettes locales.

La question de la nationalisation d’EDM et de son intégration au sein d’EDF se pose régulièrement. La loi 2024-330 du 11 avril 2024 *visant à protéger le groupe Électricité de France d’un démembrement*, qui porte notamment la participation de l’État à 100 %, prévoit dans son article 3 que, « *Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport qui présente de manière détaillée l’intérêt de nationaliser la société Électricité de Mayotte, dont Électricité de France est actionnaire minoritaire.* »

Ce rapport, s’il avait été rendu comme cela a été demandé par la Représentation nationale, permettrait d’éclairer la réflexion sur le devenir d’Électricité de Mayotte. Cela n’a pas été le cas : encore une fois, l’État se dérobe à ses responsabilités.

## C. DES DÉCISIONS JURIDIQUES ET SOCIALES AMBITIEUSES À PRENDRE

### 1. La nécessité de créer un département-région

Le gouvernement affirme poursuivre la réflexion « *pour conforter le statut de collectivité unique de Mayotte en alignant son positionnement avec celui de la Guyane et de la Martinique* ». Cette position rejoint les souhaits des élus mahorais. Il est plus que temps de la mettre en œuvre.

Le conseil départemental demande en effet à être transformé en un « *conseil départemental et régional de Mayotte* » ce qui correspondrait à un alignement sur la situation qui existe à la Martinique ou en Guyane.

Cette évolution devrait permettre d'allouer au département-région « *les fonds correspondant au fonctionnement d'une région* ». Mayotte serait également désignée comme autorité de gestion des fonds européens à compter de la nouvelle génération de programmes 2028-2034 ainsi que comme « *organisme intermédiaire pour le Fonds européen de développement régional (FEDER), au titre de la programmation 2021-2027* », à compter de 2024.

Enfin et surtout, les compétences habituellement dévolues aux régions, comme l'énergie, sont actuellement dans une « zone grise », assumées sans trop le dire par un conseil départemental qui n'a pas les compétences officielles. Il est plus que temps de clarifier la répartition des rôles et de permettre aux élus mahorais de gérer leur territoire comme les autres collectivités à assemblée unique.

S'agissant d'un territoire ultramarin particulièrement éloigné de l'hexagone et si proche de ses voisins, la question d'une délégation de compétences en matière de diplomatie de proximité méritera d'être examinée.

À l'inverse, sans doute serait-il sain que l'État devienne propriétaire des cours d'eau, comme il l'est dans le reste du pays. Mayotte est en effet la seule collectivité propriétaire de ses cours d'eau, ce qui la contraint à les entretenir alors qu'elle n'en a manifestement pas les moyens. Or le travail est immense, notamment en matière de stabilisation des berges.

De toute évidence, la création d'une agence régionale de la biodiversité (ARB) de plein exercice s'impose à Mayotte comme dans les autres régions françaises. L'État doit s'y employer.

### 2. Vers un rattrapage des normes sociales

Les Mahorais font remarquer que si le niveau d'imposition sur le revenu est le même que dans le reste du pays depuis 2014, ce n'est pas le cas des minima sociaux qui sont plafonnés à 50 % des minima nationaux.

Les comparaisons rigoureuses entre la fiscalité de l'hexagone et celle de Mayotte sont difficiles à établir car, si l'archipel échappe à la TVA à 20 %, il se voit appliquer un octroi de mer, toutefois plus faible que la TVA.

De la même manière les cotisations sociales, variables selon les conventions, sont beaucoup plus faibles que dans le reste du pays. Mais en contrepartie, selon nos interlocuteurs, les retraites seraient plafonnées à moins de 1 000 euros par mois, quels qu'aient été les revenus perçus pendant la période d'activité.

En outre, malgré la signature d'un accord en 2016, la mise en place d'une caisse complémentaire de type AGIRC-ARRCO n'a jamais été suivie d'effet.

Sur le plan migratoire également, l'État devra respecter la législation en créant, à Mayotte comme dans les autres départements d'outre-mer, des Centres d'accueil pour demandeurs d'asile (CADA) ainsi que la loi le prévoit. Il n'y a aucune raison valable pour que ces structures soient absentes d'un département qui figure parmi ceux qui sont les plus confrontés aux sujets migratoires.

Enfin, l'aide médicale de l'État (AME), destinée à prendre en charge les dépenses médicales des étrangers en situation irrégulière sur le territoire français, ne s'applique pas à Mayotte. Les frais relatifs à ces patients sont directement pris en charge par le budget du centre hospitalier, ce qui ne se justifie pas. Dans ce domaine aussi, un alignement sur les pratiques en vigueur dans le reste du pays semble indispensable.

\*

\*       \*

Le rapporteur rentre de sa mission à Mayotte avec le sentiment que l'État français, sur cet archipel, n'est pas à la hauteur de ses responsabilités.

Le rapporteur, président de la Délégation aux outre-mer, prend l'engagement de retourner prochainement à Mayotte pour accompagner l'archipel dans son redressement et demandera à l'Assemblée nationale la mise en place d'une commission d'enquête parlementaire sur la manière dont le passage du cyclone Chido a été géré par les services de l'État ainsi que sur le bilan exact de la catastrophe.