

Paris le 10 décembre 2025

**Note à l'attention de Mme Naïma Moutchou, ministre des outre-mer  
sur la situation de Mayotte un an après le passage du cyclone Chido**

M'étant rendu à Mayotte en janvier 2025, un mois après le passage de Chido, j'avais promis de revenir sur l'archipel en fin d'année pour y constater l'évolution de la situation. C'est ce que j'ai fait du 1<sup>er</sup> au 5 décembre avec mon collègue Élie Califer, député de la Guadeloupe et vice-président de la Délégation aux outre-mer. J'ai également été accompagnée dans la plupart de mes visites par Mme Anchya Bamana, députée locale. Élie Califer et moi nous sommes ensuite rendus trois jours à La Réunion.

Dans la perspective de votre prochain déplacement à Mayotte, je tenais à attirer votre attention sur les quelques points suivants :

**1. La reconstruction et le problème du déblocage des crédits**

Dans les mois qui ont suivi le cyclone Chido, le Parlement a voté l'ouverture de crédits d'urgence pour la reconstruction de l'archipel. Les Mahorais sont dépités de constater que ces « fonds d'amorçage 2025 » sont versés avec beaucoup de parcimonie. C'est ainsi que la mairie de Mamoudzou a saisi la préfecture de 38 dossiers de demandes de subventions pour un montant de 10,5 millions d'euros. Sur ces dossiers, 9 ont abouti à un arrêté d'attribution de subventions pour un montant total de 2,8 millions d'euros. Or, à ce jour, onze mois après Chido, la mairie de Mamoudzou n'a reçu qu'une subvention de 145 000 euros, ce qui ne lui permet pas de financer, par exemple, les travaux de rénovation de ses écoles. La commune a dû contracter un emprunt pour faire face aux importantes dépenses engagées.

Ce même phénomène se reproduit dans la plupart des communes : Bandraboua, qui fut l'une des communes les plus touchées a certes reçu la subvention nécessaire à la reconstruction de sa mairie, complètement dévastée, mais pas les subsides nécessaires à la reconstruction de l'école maternelle, toujours à l'abandon, un an après le cyclone.

Des anomalies dans la constitution des dossiers sont d'abord avancées par la préfecture pour justifier le retard constaté dans le versement des subventions. Cet argument paraît fragile : toutes les communes ne peuvent pas présenter autant de dossiers administratifs incomplets. Et de telles erreurs administratives seraient faciles à corriger. Des raisons plus profondes apparaissent lorsque la question est creusée. Les services préfectoraux reconnaissent à demi-mot leur réticence à verser d'importantes sommes d'argent à des communes dont certaines sont lourdement endettées (12,5 millions d'euros pour Mamoudzou par exemple), qui

continuent à réaliser des dépenses jugées inutiles voire somptuaires et où règne(rait) un niveau avéré de corruption.

Un système de « tunnellation » des subventions a donc été imaginé par la préfecture de manière que les sommes allouées soient directement versées aux entreprises ayant réalisé les travaux, sans passer par l'intermédiaire des communes, suspectées de vouloir bénéficier des sommes en questions pour d'autres objectifs que ceux poursuivis.

Certains évoquent des crédits de paiement nettement inférieurs aux autorisations d'engagement. Qu'en est-il ?

Enfin, il est apparu que des conflits de personnes pouvaient aussi contribuer à bloquer la situation ce qui est difficilement acceptable. Si des soupçons de détournement existent, le paiement direct auprès des entreprises (la fameuse « tunnellation ») doit être privilégié. Mais en aucun cas, la préfecture ne peut se permettre de bloquer des travaux de reconstruction d'établissements scolaires pour de mauvaises raisons de rivalités malsaines.

En raison du manque d'écoles, les enfants doivent utiliser les salles de classe existantes par rotations. Certains enfants n'ont cours que deux à trois heures par jour, ce qui n'est pas normal. Ils ne doivent pas pâtir des querelles d'adultes et doivent, au contraire, bénéficier d'une instruction qui, seule, leur permettra de sortir de la misère dans laquelle beaucoup trop vivent actuellement. À défaut, ces enfants et adolescents désœuvrés iront grossir les rangs des délinquants, nombreux à Mayotte.

## **2. La gestion des déchets**

Les efforts réalisés par les collectivités locales pour traiter les montagnes de déchets générées par le cyclone Chido (150 000 tonnes environ) dans le cadre du plan « urgence déchets » commencent à porter leurs fruits. Lors de mon premier passage en janvier, les déchets étaient disposés en vrac et leur tri n'avait pas commencé.

Sur terre, les progrès accomplis sont considérables : sur les 56 sites d'amoncellement créés à l'époque, seuls une vingtaine seraient encore en activité et le tri sélectif a été mis en place. En revanche, en mer, l'enlèvement des épaves des nombreux bateaux de plaisance a pris du retard, un premier appel d'offres ayant été infructueux. Or, beaucoup de ces épaves, immergées entre deux eaux, représentent un danger pour la navigation et pour l'environnement. Selon le CESEM (Conseil économique, social et environnemental de Mayotte) la pollution des navires coulés (carburant, acide des batteries, etc.) aurait causé la disparition de 60 % du corail du lagon. La mobilisation du secteur privé est difficile car les entreprises compétentes ont également été impactée par le cyclone.

Un second appel d'offres, plus restreint, a abouti. L'entreprise retenue a commencé l'enlèvement des épaves le 8 décembre, assurant que tous les navires traités seraient recyclés : tri des matériaux, dépollution si nécessaire, puis valorisation ou export vers des filières adaptées. Les observateurs soulignent toutefois une difficulté récurrente : le manque d'infrastructure de dépollution et de traitement à Mayotte. La taille du territoire limite les volumes à traiter et rend peu rentables les installations locales.

Les déchets générés par Chido ne doivent pas occulter les problèmes structurels que connaît Mayotte en matière de déchets. Il est, par exemple, impossible de réexporter les épaves de voitures – et notamment les batteries hors d'usage – pour des raisons liées à la sécurité des transports maritimes. On estime ainsi qu'environ 26 000 épaves, visibles partout, seraient disséminées sur l'archipel, un chiffre en augmentation constante dans la mesure où plus de 4 000 véhicules neufs sont importés chaque année sur l'archipel alors que les entreprises spécialisées ne peuvent traiter que quelques centaines d'épaves par an.

### 3. La gestion de l'eau

Les premiers robinets sont apparus à Mayotte en 1985, il y a peine 40 ans. De nos jours, on estime que seuls les deux tiers de la population, soit un peu plus de 200 000 personnes, sont raccordés au réseau d'eau potable et au réseau d'évacuation des eaux usées. Un tiers de la population, environ 100 000 habitants, souvent des étrangers en situation irrégulière et vivant dans de l'habitat informel, n'a pas accès à l'eau potable.

Mais même pour les abonnés connectés au réseau, l'approvisionnement reste difficile, le rationnement est la norme et la population, particulièrement patiente, s'est adaptée à ce fonctionnement qui préexistait à la survenue du Cyclone Chido. L'augmentation continue de la population ne facilite pas les choses sur un archipel de petite taille dont la nappe phréatique est limitée. L'eau est actuellement rationnée à raison d'un jour sur deux ou trois, sauf pour certains lieux qui ont été volontairement favorisés : le centre hospitalier, les lycées et collèges, la préfecture, les centres de détention et de rétention.

Trois solutions sont retenues pour améliorer une situation devenue très difficile :

- la mise en place d'une troisième retenue collinaire en 2027. D'une capacité de 20 000 m<sup>3</sup>, elle remplacera une ancienne retenue collinaire de 10 000 m<sup>3</sup>, vétuste et qui devra être abandonnée. L'apport net de cette nouvelle retenue sera donc de 10 000 m<sup>3</sup> ;

- la construction d'une usine de dessalement d'eau de mer à Ironibé dont l'entrée en service est prévue pour 2027. Cette unité aura une capacité de 10 000 m<sup>3</sup> par jour, extensible ultérieurement (vers 2032) à 16 000 m<sup>3</sup> sous réserve que des travaux supplémentaires soient menés et que les financements soient trouvés ;

- une 7<sup>ème</sup> puis une 8<sup>ème</sup> campagne de forages dans la nappe phréatique pour des capacités respectives de 3 500 m<sup>3</sup> et de 8 000 m<sup>3</sup> par jour. Cette solution présente toutefois un danger : à trop pomper dans le sous-sol de l'île, des infiltrations d'eau de mer risquent de se produire, ce qui rendrait la nappe phréatique à jamais inutilisable, y compris pour les forages déjà existants.

Au total, compte tenu de l'augmentation régulière de la population, de l'incertitude pesant sur les forages et de la mise en service partielle de l'usine de dessalement d'eau de mer d'Ironibé, l'expert en eau de la préfecture, M. Yves Kocher, considère que le rationnement pourra être allégé en 2027 (un jour sur deux seulement) mais qu'il ne pourra pas être totalement supprimé. Pour atteindre un tel objectif, il faudrait que la capacité de dessalement de l'usine d'Ironibé soit portée à son maximum (16 000 m<sup>3</sup>) et que la petite usine de dessalement de Petite-Terre (3 500 m<sup>3</sup>) soit remplacée par une autre usine d'une capacité équivalente à celle d'Ironibé (10 000 m<sup>3</sup> extensible à 16 000 m<sup>3</sup>). En effet, même si la capacité est faible, l'usine de dessalement de Petite-Terre reste actuellement indispensable à la production.

Or, cette petite usine devra fermer ses portes d'ici 5 à 6 ans, à la fois pour des raisons d'obsolescence mais aussi pour des raisons de sécurité : elle est située sur une falaise particulièrement friable et régulièrement grignotée par l'océan. Son bâtiment principal menace d'être englouti d'ici cinq ans.

Il importe donc que cette usine soit remplacée, sur Petite-Terre, par une unité de plus grande capacité. Un terrain a été identifié dans le nord de Petite Terre. Compte tenu des délais, il importe que la décision de construire cette unité soit prise au plus tard en 2026 pour que la nouvelle usine puisse prendre le relais de celle qui sera emportée par le recul du trait de côte. À défaut, non seulement le rationnement ne pourra pas être complètement supprimé mais risque fort de s'aggraver. En tout état de cause, les propos rassurants du préfet, qui promet la suppression du rationnement à échéance de 2027, pèchent par optimisme et ne sont pas réalistes.

Si tous les travaux préconisés sont réalisés, Mayotte pourra tenir jusqu'aux alentours de 2040. Mais si la population de l'archipel atteint à l'horizon 2050 les 700 000 habitants envisagés par l'INSEE, alors la situation redeviendra vite critique.

#### **4. La lutte contre l'immigration clandestine**

Nous avons rencontré M. Jérôme Malet, sous-préfet en charge de la lutte contre l'immigration clandestine, ainsi que des militaires de la gendarmerie et des agents de la PAF chargés de mettre en œuvre cette politique.

Avec les 8 intercepteurs actuels, les forces de police et de gendarmerie obtiennent des résultats permettant d'intercepter puis d'éloigner annuellement environ 23 000 étrangers en situation irrégulière, principalement vers les Comores et Madagascar.

L'affectation prochaine par l'État de cinq intercepteurs supplémentaires et des effectifs nécessaires pour les armer 24 heures sur 24 devrait permettre d'intercepter et de secourir davantage de migrants. L'objectif est de convaincre les candidats à l'immigration que le coût et les dangers de la traversée sont disproportionnés par rapport aux maigres perspectives de réussite. L'objectif de 35 000 reconduites à la frontière pour 2027 semble réaliste et serait de nature à inverser le flux migratoire, objectif de l'opération.

Le rôle des forces de l'ordre ne consiste pas seulement à intercepter les migrants dans un but d'éloignement : il s'agit avant tout de les mettre en sécurité à bord des intercepteurs tant la traversée peut être dangereuse sur les « kwassas » qui sont de petites embarcations surchargées aux mains de passeurs sans scrupule. Le nombre de clandestins disparu en mer dans les 70 km qui séparent Anjouan est Mayotte est, selon les témoignages recueillis, certainement très élevé.

Des voix s'élèvent régulièrement pour demander la présence permanente d'une frégate de la marine nationale entre Les Comores et Mayotte dans le but de renforcer le dispositif. Si la présence d'une telle unité peut paraître disproportionnée d'autant que les moyens de notre marine sont limités, des passages aléatoires de navires militaires de taille intermédiaire pourraient apporter un appui intéressant aux forces de l'ordre : cette présence, même intermittente, confirmerait aux yeux des candidats à l'immigration la volonté de la France de faire respecter ses frontières. Sur le plan opérationnel, les radars de l'unité en question ainsi que ses moyens d'interception pourraient en outre appuyer efficacement (et en haute mer) les intercepteurs classiques de la gendarmerie et de la PAF, dont les opérations sont limitées aux abords de Mayotte.

#### **5. Le Centre de rétention administrative (CRA) de Petite-Terre**

Ce centre nous a paru être géré de manière efficace et très humaine par le personnel qui en a la charge. Particularité mahoraise : des familles avec des enfants peuvent y être accueillies, ce qui n'est pas possible sur le reste du territoire. Le fait que les intéressés soient généralement des Comoriens expulsés dans les 24 heures vers leur pays d'origine facilite la rétention.

La propreté, la décoration agréable et les jouets mis à disposition dans les locaux dévolus aux familles ont pour objectif de rendre le séjour des enfants moins pénible. Pour autant, la présence d'enfants dans un lieu de privation de liberté dérange.

Le personnel fait preuve d'un grand dévouement, d'autant qu'il est surtout sollicité de nuit, les interceptions de kwassas étant souvent nocturnes. Si les effectifs semblent correctement calibrés à l'heure actuelle (114 agents), ils devront inévitablement être revus à la hausse si le nombre d'interceptions et d'éloignements augmente, conformément aux objectifs fixés (35 000 à l'horizon 2027).

## **6. La prison de Majicavo**

Lors de notre passage, la prison de Majicavo abritait 676 personnes (dont environ 400 étrangers) pour un nombre de places théorique de 278. Le taux d'occupation, de l'ordre de 243 % est, à notre connaissance, le plus élevé de France. Les détenus sont enfermés à 4 par cellules de 13 m<sup>2</sup>, deux personnes dormant systématiquement sur des matelas posés au sol. Dans quelques cellules un peu plus grandes prévues pour les personnes à mobilité réduites, les détenus sont 5 ou 6.

L'établissement est assez récent (2015) et son état général est bon.

Le directeur, l'équipe de direction ainsi que les surveillants font preuve d'un grand professionnalisme. Pour autant, un tel taux d'occupation, ajouté à la moiteur étouffante qui règne à Mayotte, fait courir un risque permanent de mutinerie. Déjà, le juge d'application des peines intègre à ses décisions le manque de places de détention et les juges au pénal prononcent des condamnations en tenant compte de la saturation de l'établissement pénitentiaire, ce qui n'est pas sain dans un fonctionnement normal de la justice.

La construction d'une deuxième prison, annoncée dès mars 2022, longtemps retardée par manque de foncier disponible, semble relancée : une mission du ministère de la justice est attendue à Mayotte pour déterminer le meilleur terrain à réserver à cette opération qui prendra, dans le meilleur des cas, 5 à 6 années. Actuellement, si des dégradations étaient apportées à la prison de Majicavo, les détenus ne pourraient pas, compte tenu des distances, être répartis dans d'autres établissements comme cela est le cas dans l'hexagone.

## **7. La lutte contre le trafic de stupéfiants dans les outre-mer**

Lors de notre passage à La Réunion, nous avons été alertés par l'ampleur récemment prise par le trafic de stupéfiant sur cette île qui était, jusqu'à présent, relativement épargnée par ce fléau. Au même moment, la presse annonçait que la consommation de cocaïne dépassait, en France pour la première fois, celle de cannabis.

Les moyens de la police nationale et de la douane sont notoirement insuffisants pour que le contrôle des arrivées à l'aéroport soit suffisamment efficace, notamment lorsque plusieurs avions arrivent en même ou encore lors des arrivées nocturnes, hors des horaires d'ouverture classiques des services de douane. Et pour une « mule » arrêtée, combien passent sans encombre ? Les observateurs du secteur de la santé considèrent que la situation de La Réunion en matière de stupéfiant pourrait devenir hors de contrôle d'ici cinq ans.

Notre attention a été attirée par la société RAA, un prestataire de services sérieux employant 800 salariés à La Réunion et une centaine à Mayotte, spécialisé dans la formation en matière de sécurité (notamment en milieu aéroportuaire). Cette société sensibilisée sur les méfaits causés par la drogue sur la jeunesse, propose de lancer l'expérimentation suivante : former en deux mois une équipe cynophile de deux agents et d'un chien qui pourrait être utilisée en complément des agents publics, sous leur autorité et sous leur contrôle.

Vous connaissez mon attachement au service public. Pour autant, face au fléau que constituent les stupéfiants, tout doit être tenté, y compris l'implication du secteur public aux côtés et sous le contrôle des agents publics. Les contrôles de sécurité au départ de nos aéroports sont déjà concédés à des entreprises privées, ainsi que, dans certains cas, le contrôle des passeports aux arrivées. Ne pourrions-nous pas imaginer, à La Réunion, l'expérimentation de quelques mois proposée plus haut qui pourrait permettre de déterminer, pour un coût très limité, l'éventuel intérêt d'une telle coopération ?

En vous souhaitant une bonne mission à Mayotte et en restant conscient de l'ampleur des tâches qui vous attendent, je vous prie d'agréer, Madame la ministre, l'expression de ma haute considération.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Davy Rimane', with a stylized, cursive script.

Davy Rimane