

La palme peu académique de la Colas

p.6

Ladjo, une mairie pour un tremplin

p.5

upanga #45



n°45 - 20 juillet 2011 - journal d'information bimensuel

2 euros

Pourquoi les élus sont si libres dans leur gestion de l'argent public

L'argent gratuit du Sirikali

p.234

Longoni : la "gigantesque affaire" de corruption en stand by



p.5

Maria Galanta : fin de la lune de miel avec l'Etat

L'Etat peut, depuis 2006, compter sur le Maria Galanta pour atteindre les chiffres sans cesse croissants de reconduites à la frontière. Pourtant, quand l'armateur est accusé de mise en danger de la vie d'autrui, il se dégage de toute responsabilité.

L'HISTOIRE d'amour qui semblait unir le Maria Galanta à la préfecture a pris un sérieux coup depuis l'ouverture d'une enquête pour mise en danger de la vie et non assistance à personne en danger qui touche la compagnie. Aujourd'hui, seul l'armateur est aux prises avec la justice, et les intérêts communs qui l'unissaient à l'Etat sont oubliés. Les relations étaient pourtant aussi anciennes que ténues : l'un ne pouvait plus vivre sans l'autre. Cette relation a débuté il y a six ans. Fin octobre 2005, dans une lettre adressée au préfet de Mayotte, Nicolas Sarkozy lui réclamait d'atteindre le chiffre de 12.000 reconduites à la frontière en 2006, soit deux fois plus qu'en 2004. Pour y parvenir, le ministre de l'Intérieur promettait des moyens supplémentaires, dont la mise à disposition d'un navire de 180 places. L'acquisition du Maria Galanta par la société SGTM de Michel Laboulière était déjà dans les cartons...

Quand l'annonce de cet achat fut officiel, l'ar-

mateur avait même dû faire face à une polémique, qui l'accusait d'avoir procédé à cet achat dans l'unique but de s'emparer du marché offert par les reconduites. "Nous comptons être une agence de voyage comme une autre, et ainsi avoir des clients. Nous visons une clientèle touristique" s'était-il expliqué (Kashkazi, 24/11/05). "C'est un pari, [qui ne sera gagné] que si on atteint 45.000 passagers par an" se défendait-il alors.

Et pour réussir son coup, la SGTM a pu compter sur le soutien financier du conseil général. Le 17 mai 2006, en commission permanente, la majorité du président Saïd Omar Oili décidait d'octroyer deux subventions à cette entreprise. Lune, de 350.000 euros, au titre de l'aide à l'investissement. L'autre, de 100.000 euros, au titre d'une aide exceptionnelle.

Soit 450.000 euros en tout qui devaient permettre à la SGTM de boucler un investissement estimé à 1,5 million d'euros pour acquérir le Maria Galanta, navire en provenance de Saint Pierre et Miquelon et qui bat aujourd'hui pavillon comorien. Opposition s'était abstenue, mais le rapport était passé par 10 voix pour, et 8 abstentions.

Aujourd'hui, la multiplication des reconduites à la frontières (plus de 26.405 reconduites en 2010, la grande majorité effectuées par le Maria Galanta), et les difficultés que rencontrent les Comoriens pour obtenir un visa pour venir à Mayotte, font que l'activité touristique ne représente qu'une part minime du chiffre d'affaire de l'armateur. La convention qui le liait à la préfecture jusqu'en mai 2011, en revanche, lui permettait de réaliser des rentrées importantes : le prix de la reconduite d'une personne majeure était fixée à cent dix euros. Et il y en a eu un peu plus de vingt mille en 2010...

(lire la suite p.7)

Piste longue ou piste dugong, il faut choisir

Le débat public sur la piste longue est lancé. Un intervenant inattendu pourrait occuper une bonne place dans les débats : le très placide dugong.

LA PISTE longue alimente depuis de nombreuses années les rêves les plus fous. Certains y voient la panacée à l'ensemble des maux du territoire : grâce à elle de nouvelles compagnies s'installent (ce qui reste à prouver), la concurrence fera fortement baisser le prix du billet (idem) ainsi que l'absence d'escalade à la Réunion (idem, voir ci-contre) ; sa construction relancera l'économie locale ; son utilisation permettra de faire exploser la fréquentation touristique ; les productions locales (essentiellement l'aquaculture) s'exporteront plus facilement. Dès lors, le visage de l'île ne sera plus le même. Vu comme ça, normal que le projet aiguise les appétits. "Nous voulons une piste non pas de 2.600 mètres (tel que le projet le prévoit, ndr), mais de 3.000 mètres !" affirme même le président Zaïdani, qui souhaite ainsi anticiper sur l'achat de deux A380 par Air Austral et leur permettre d'atterrir et de décoller à pleine charge à Dzaoudzi.

L'idée écolo du mois

A l'occasion du premier débat public sur la piste longue, un intervenant a remis au goût du jour une idée qui a de quoi briser les jambes de tous les écologistes. L'une des principales questions entourant la construction de la piste est celle du remblais : où trouver les quatre à cinq millions de mètres cubes nécessaires ? En Grande Terre ? Il faudrait alors acheminer les matériaux par camions jusqu'au chantier, en passant par la barge. Estimation : pas moins de 700.000 rotations de camions... L'option qui semble aujourd'hui privilégiée serait donc de se servir sur les collines du Four à Chaux et de Labattoir – ce qui ferait diminuer leur hauteur d'une vingtaine de mètres. Pourtant, notre intervenant avait encore une autre idée : se servir sur l'îlot MBouzi. Autrement dit, raser une réserve naturelle nationale pour reverser les millions de tonnes de remblais au beau milieu d'un Parc Naturel Marin. En voilà, une idée qu'elle est bonne !

Le problème, c'est que l'Etat aura financièrement du mal à tenir la promesse, et que Paris ne verrait pas d'un mauvais œil l'abandon de ce projet d'au moins 210 millions d'euros. Alors que cette construction devait faire partie du contrat de projet Etat-Mayotte 2008/2014, elle en avait d'ailleurs finalement été supprimée. Pour beaucoup, l'explication est très claire : "l'Etat attend que Mayotte passe RUP (Région ultrapériphérique) pour que ce soit l'Europe qui finance". Qui finance, éventuellement... Car de multiples obstacles restent à ce jour en travers de la piste. L'intérêt de la dépense, d'abord, alors que l'Etat se lance dans l'allongement de 140 mètres pour permettre à Air Austral de faire des vols directs. Mais surtout, c'est le volet écologique qui pourrait briser le rêve des supporteurs de la piste. La piste convergente présente de ce côté de nombreux inconvénients : nuisances sonores, risques d'accidents polluants durant la réalisation, mais surtout, ce sont ces millions de mètres cubes de remblais à balancer dans le lagon, au beau milieu du Parc Naturel Marin, qui posent problème. Et c'est ainsi qu'un ennemi inconnu - mais farouche - fait surface : le dugong.

A première vue, ce n'est pourtant pas un mammifère effrayant. Aussi appelé vache de mer, ce placide herbivore a néanmoins de quoi terroriser tous les défenseurs du projet. Les quatre à cinq millions de mètres cubes nécessaires à la construction (selon les deux scénarios envisagés) devront être jetés au beau milieu de l'un des deux plus importants platiers de l'île, c'est à dire sur un site particulièrement apprécié des tortues – et surtout de la dizaine de dugongs présents au large des côtes mahoraises. La zone d'aménagement est même l'un des trois secteurs préférentiels pour l'alimentation et l'observation de l'espèce. Or les dugongs sont considérés comme les mammifères marins les plus menacés d'extinction. L'espèce a été classée comme vulnérable - l'un des plus critiques - au classement UICN (Union internationale pour la conservation de la nature). Et l'Etat s'apprête à lancer un "plan national d'action pour le dugong" dans lequel sera intégré Mayotte. Autant dire que, tant au niveau national qu'international,

les défenseurs de l'environnement le surveillent de très près. Les dugongs feront-ils capoter le projet ? Si tel est le cas, il ne faudra pas leur en vouloir : eux n'avaient rien demandé...

MATHIS LUCAS

Total bloque la chute des prix

Il y a des évidences qui ne méritent aucune discussion. Le fait qu'une ligne directe entre Dzaoudzi et Paris – en évitant un détour de plusieurs milliers de kilomètres par la Réunion – fasse baisser le prix du billet devait en être une. Dans la préparation du grand débat public sur la construction de la piste longue (qui peut compter sur un budget de 500.000 euros), une étude a néanmoins été faite sur le sujet. Ceux qui l'ont initiée ont eu le nez creux, car contre toute attente, ce qui semblait une évidence n'en est pas une. "Le coût des deux types de vol peut être quasiment identique" note le dossier du débat public. Pour comprendre comment cela est possible, il faut se pencher sur la décomposition du prix du billet. Outre les frais divers (entretien de l'appareil, taxes etc.) on y trouve les coûts de personnels, qui baissent sensiblement dans le cas d'un vol sans escale puisque le temps de vol est plus court. Les coûts d'escalade, sont également moins élevés - cette fois la logique est respectée - dans le cas d'un vol direct. Mais le post de dépense le plus important reste le coût du carburant. En tout état de cause, là encore, puisqu'un vol sans escale est plus court, la consommation est moindre et le prix du billet susceptible de baisser. Eh bien non. En cause, le prix du kérosène vendu beaucoup plus cher à Mayotte (environ 80 centimes d'euros le litre) qu'à la Réunion (environ 50 centimes). En décollant à pleine charge de Dzaoudzi vers Paris, l'aviateur n'a pas d'autres choix que de faire son plein à Mayotte, en payant plein pot. S'il passe par la Réunion, en revanche, il peut partir avec juste de quoi gagner l'île voisine, où il fera son plein à moindre coût avant de regagner Paris. Pourtant, c'est la même entreprise qui vend le carburant sur les deux territoires : Total. Apparemment, le géant pétrolier n'est pas très porté sur le secteur aérien à Mayotte... Pour boucler la boucle de cette insaisissable logique, rappelons que l'Etat a exonéré Total de patente pour dix ans. Sans doute pour le remercier de ses efforts en faveur du développement de l'île...

Maria Galanta : la fin de la lune de miel avec l'Etat

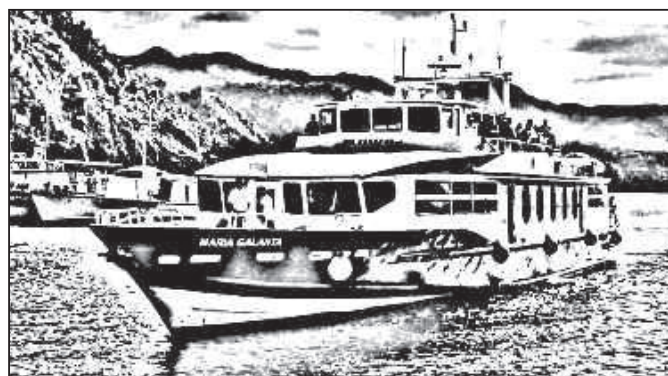
(Suite de la page 1)

Même si quelques-unes ont été effectuées par avion, on peut néanmoins estimer à au moins deux millions d'euros la somme perçue par la SGTM à ce titre.

La préfecture, elle, s'en accommodait très bien. Surtout que dans la convention, aucune obligation ne lui était faite en terme d'encadrement des reconduits.

Des obligations qui n'apparaissent pas plus sur le plan réglementaire : "Une extraction judiciaire (le fait, par exemple, de sortir un détenu de prison pour le présenter à un juge, ndr) est extrêmement réglementée, en matière d'escorte, de port des menottes etc. Mais dans le cas des reconduites, ce n'est pas le cas" assure un magistrat. Le navire, pouvant transporter jusqu'à cent quatre-vingts expulsés en un voyage, partait donc sans aucune escorte policière vers Anjouan. Déroulant, mais totalement légal.

Il semble donc qu'il revienne au capitaine du navire, ou le cas échéant du pilote de l'avion, de ne pas faire partir l'embarcation s'il estime que la sécurité des passagers n'est pas assurée. Pratique, pour la préfecture, qui ressort totalement blanche de l'affaire du noyé (lire ci-contre) avant même d'avoir été inquiétée. Un peu rude à encaisser, en revanche, pour Labourdère, sans lequel l'Etat n'aurait jamais pu atteindre ses chers quotas d'expulsions qu'il se fixe chaque année.



Les rotations entre Anjouan et Mayotte ont été interrompues quelques jours durant suite à la mise en détention provisoire de Labourdère et de son capitaine. Officiellement, pour des raisons techniques. La lune de miel entre la SGTM et l'Etat aurait-elle du plomb dans l'aile ? Selon une source très bien informée, les choses pourraient en tout cas se compliquer pour la préfecture dans un avenir proche. La convention qui lie les deux parties a expiré en mai. Depuis, la préfecture devait fonctionner par réquisitions successives pour utiliser les services

du Maria Galanta, en attendant de passer un nouveau marché. Mais l'affaire du noyé est passée par là. Notre source croit savoir que si Labourdère entend de nouveau se porter candidat (vu les sommes en jeu, il serait très surprenant qu'il ne le fasse pas), il souhaite ajouter une clause au contrat afin qu'un service d'escorte soit affecté sur le navire. N'ayant pu joindre l'armateur, nous ne pouvons confirmer cette information, qui semble néanmoins pleine de bons sens...

NB

Les suspicions de la justice

Le 28 octobre 2010, plusieurs personnes, en voie d'expulsion, auraient sauté du Maria Galanta pour regagner à la nage les côtes mahoraises. L'un d'eux n'y est pas parvenu, il est mort noyé. Son corps a été retrouvé quelques jours après le drame sur les côtes mahoraises. C'est plusieurs mois après cette macabre découverte que les premiers placements en garde à vue ont été effectués : Michel Labourdère, le commandant du navire et un matelot étaient interpellés, interrogés, puis placés en détention provisoire. C'est ensuite le commandant en second qui a connu le même sort. Depuis, tous ont été relâchés. Selon une source sûre, il est ressorti qu'au moment où ces personnes se sont jetées par dessus bord, la porte de la salle dans laquelle se trouvent les personnes reconduites aurait dû être fermée, et que le navire n'allait pas à la vitesse réglementaire. Ce qui a laissé supposer aux enquêteurs une complicité au sein de personnel de bord. Autre fait ayant poussé la justice à procéder à toutes ces mises en examen : des éléments prouveraient que ce n'était pas la première fois que des passagers expulsés s'échappaient de la sorte.