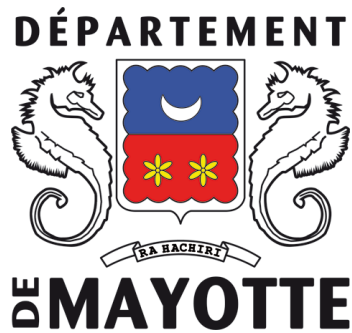


République Française



Discours de

M. Soibahadine IBRAHIM RAMADANI

Président du Conseil Départemental de Mayotte

À l'occasion de l'

« inauguration de Polé »

Mardi 25 octobre 2016 à 9h00

À bord de l'amphitrôme Polé – Entre la Grande et Petite Terre

Monsieur le Préfet

Messieurs les Parlementaires

Madame la Conseillère économique, sociale et environnementale

Mesdames et Messieurs les Conseillers départementaux, chers collègues

Mesdames et Messieurs les Présidents des intercommunalités

Monsieur Le Président de l'association des Maires

Mesdames et Messieurs les Maires

Monsieur le Grand Cadi de Mayotte

Mesdames et Messieurs les Présidents des Conseils consultatifs

Mesdames et Messieurs les Présidents des Chambres consulaires

Mesdames et Messieurs en vos grades et qualités

Mesdames et Messieurs, honorables invités

C'est avec plaisir et fierté que j'inaugure ce matin ce nouvel amphidrôme baptisé officiellement « Polé » et qui vient renforcer la flotte du Service des Transports Maritimes (STM) pour un plus grand confort de service pour les usagers.

Permettez-moi d'abord de vous livrer quelques chiffres-clés. En 2015, ce sont près de quatre millions sept cent mille passagers, trois cent cinquante mille deux roues et quarante-neuf mille véhicules transportés entre les deux principales îles de Mayotte.

Ce beau et flamboyant nouveau navire Polé sur lequel nous nous retrouvons à l'instant présent dispose d'une capacité de cinq cent quatre-vingt-dix (590) passagers, soit le double de Georges Nahouda et trente-trois (33) véhicules. Il va sensiblement améliorer la gestion des flux entre Mamoudzou et Dzaoudzi.

C'est également un navire aux qualités technique et technologique remarquables :

- Ces 67,10 m de longueur hors tout et 13 m de largeur sont poussés par 4 moteurs de 331 kilo watts (kw) et quatre propulseurs**
- Son système est conçu pour pouvoir naviguer avec seulement deux propulseurs, ce qui est fort appréciable en cas de panne car il y a toujours un moteur de secours**
- Enfin, Polé navigue à une vitesse de 9 nœuds, soit près de 17 km/h de vitesse contractuelle et pour une consommation de seulement 40 litres par heure.**

Avec sa mise en service, ce nouvel amphidrôme va permettre déjà d'améliorer fortement le trafic, devenu tendu depuis maintenant quelques mois.

En effet, le STM fait face à une augmentation sensible du trafic avec une variation d'environ 4% pour les passagers et véhicules et de 8% pour les véhicules utilitaires entre 2014 et 2015.

C'est précisément pour faire face à cette augmentation du trafic que la décision a été prise de renforcer la flotte de 2 nouveaux amphidrômes aux caractéristiques identiques dédiés prioritairement aux piétons, aux 2 roues et aux véhicules légers.

Et les camions de continuer à emprunter les anciens amphidrômes³

Tout ceci doit répondre au double objectif, d'abord de fluidifier la circulation rendue dense aux heures de pointe, c'est-à-dire entre 5h30 et 7h30 puis entre 15h30 et 18h30 en période scolaire.

Ensuite de répondre à la demande croissante du trafic aérien avec des fois une arrivée vers 8h00 en simultané d'au moins trois avions gros porteurs et autant de départs nocturnes vers 21h00. D'où la nécessité d'un deuxième amphidrôme déjà baptisé « KARIHANI » dont la réception est prévue en avril 2017.

Les deux acquisitions dont la première inauguration nous réunit ici, représentent une somme totale de 18,4 millions d'euros, dont 6 millions à la charge du département soit 35% et le reste au titre des fonds européens.

Avec ce renforcement de la flotte, c'est aussi, une opportunité pour réfléchir à diversifier l'offre de transport du STM.

Avec une croissance de la population estimée à 2,7% par an sur les cinq dernières années, le STM doit aujourd'hui prendre sa part au développement de l'offre de transport dans le département et ouvrir des liaisons maritimes supplémentaires pour répondre aux besoins des professionnels comme des particuliers.

C'est dans ce sens que j'indique comme priorité du STM durant le reste de la mandature la réalisation de deux liaisons maritimes par le redéploiement des anciennes barges, entre Longoni/Mamoudzou et Iloni/Mamoudzou pour désengorger les réseaux routiers des centres urbains.

Je ne pourrai être plus complet sans parler de l'avenir du STM créé par arrêté n°86/RG du 25 avril 1977 et qui a toujours été considéré comme un service du Conseil départemental comme un autre.

Or, avec l'évolution du trafic et de la réglementation contraignante liée au transport maritime, nous devons maintenant nous interroger sur l'avenir de la traversée entre la Grande et Petite Terre qui répond à une exigence de continuité territoriale indiscutable.

Comme vous le savez, je souhaite parvenir d'ici la fin de la mandature à l'achèvement du processus institutionnel de Mayotte pour un statut stable, avec des compétences reconnues et des ressources pérennes.

La question des répartitions des compétences entre le département et l'État prendra alors tout son sens dans la gestion de ce service qui, naturellement doit évoluer.

Inutile de rappeler que le Conseil départemental injecte à lui seul, chaque année, 11 millions d'euros pour le bon fonctionnement du STM n'engendrant pour sa part que 3,5 millions d'euros de recettes. Mais le service public n'a pas de prix même si des efforts de bonne gestion sont nécessaires pour améliorer la situation à l'instar de l'installation future du portique de comptage des passagers et de la billetterie automatique.

C'est pourquoi, j'appelle dès à présent et de manière solennelle, à une concertation renforcée avec Monsieur le Préfet pour trouver ensemble la forme et les moyens nouveaux à consacrer au STM pour assurer cette continuité territoriale entre nos deux îles.

À Madère, lors de la 21^{ème} Conférence des Présidents des Régions ultrapériphériques (RUP), avec l'arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne du 15 décembre 2015, Mayotte a retenu l'attention de tous les congressistes.

En effet, elle a obtenu des dérogations pour la réalisation d'opérations spécifiques qui, selon les domaines s'échelonnent jusqu'en 2021, 2025 et 2031 à la faveur de l'article 349 du Traité de Lisbonne.

Par ailleurs, Mayotte est tête de pont de l'Union Européenne dans le canal de Mozambique, et se prépare à assurer la présidence de la Conférence des Présidents des RUP en 2019.

Enfin, je souhaite vous indiquer que le 22 septembre dernier, à Madère, j'ai pu m'entretenir avec Madame Corina CRETU, Commissaire européenne en charge de la politique régionale.

À cette occasion, je lui ai assuré que le taux de consommation des crédits FEDER dépassera les 30% au lieu des 25% initialement prévus à la fin de l'année 2016.

Ces résultats obtenus en début de programme m'ont conduit à plaider pour une augmentation de l'enveloppe allouée à Mayotte à la prochaine programmation 2020-2026 des fonds structurels pouvant prendre en compte les coûts réels des grands projets tels que :

- La voie de contournement de Mamoudzou par le haut**
- La construction de la grande salle polyvalente**

- **La réalisation du centre régional de formation de sportifs de haut niveau**
- **La réalisation du Centre régional de documentation et de recherche scientifique**
- **Et surtout le pont entre la Petite et la Grande Terre**

Pour conclure, je tiens d'abord à remercier, le Directeur Général du chantier CNOI à l'île Maurice pour la conception et la construction de ce beau navire doté de toilettes publiques.

Ensuite, les services de la Préfecture pour leur accompagnement dans le montage des dossiers de financement FEDER.

Et enfin tous les élus du département en particulier Madame Fatima SOUFFOU, la 1ère Vice-Présidente en charge des Infrastructures et des Transports ainsi que Monsieur Mohamed SIDI, 6ème Vice-Président en charge Affaires européennes et de la Coopération régionale.

Sans oublier tous les services du département et ceux du STM sans lesquels ce projet n'aurait pas pu se concrétiser.

Je vous remercie pour votre attention et à présent, une fois n'est pas coutume, nous pouvons fracasser le coco à boire et non la bouteille de champagne !