



Liberté • Egalité • Fraternité  
REPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE MAYOTTE

Secrétariat Général

Direction des relations avec les collectivités locales  
Bureau du contrôle de la légalité, de l'intercommunalité  
et des élections

Mamoudzou, le 27 JUIN 2017

Réf. : SG/DRCL/BCL / N° 454

LR/AR n° : 2C 109 801 7216 1

AFFAIRE SUIVIE PAR : Annick MOINE-PICARD  
Chef de bureau, adjointe au directeur

Tél. : 02 69 63 57 04  
annick.moine-picard@mayotte.pref.gouv.fr

Le préfet de Mayotte

à

Monsieur le président du Conseil départemental  
Hôtel du département  
97600 MAMOUDZOU

Objet : Contrôle de légalité des actes transmis par le Conseil départemental.

Références :

- délibération n°2017/00088 du 15 mai 2017, reçue en préfecture le 19 mai 2017
- avenant n°3 à la convention de délégation de service public (DSP) du port de Mayotte, en date du 30 mai 2017, reçu en préfecture le 31 mai 2017
- annexe 6B de la délégation de service public du port de Mayotte, portant règlement général d'exploitation, en date du 30 mai 2017, reçu en préfecture le 31 mai 2017

Vous avez bien voulu me transmettre les documents visés en objet, via l'application @ctes, relatifs à l'adoption du règlement général d'exploitation du port de Mayotte, qui constitue l'annexe 6B de la délégation de service publique (DSP), confiée à la société Mayotte Channel Gateway (MCG).

Ces documents appellent de ma part les observations suivantes :

L'article 23 de la DSP précise la procédure d'élaboration du règlement d'exploitation général, à savoir que « *le délégataire soumet au département un projet de règlement d'exploitation du port (annexe 6B) dans un délai de six mois suivant l'entrée en vigueur du présent contrat. Le département disposera d'un délai de trois mois à compter de la transmission du projet par le délégataire pour décider de l'adoption du règlement. En tout état de cause, les parties s'engagent à réaliser les diligences nécessaires pour qu'un règlement d'exploitation du port puisse s'appliquer dans un délai de un an suivant l'entrée en vigueur du présent contrat* ».

L'avenant n°3 à la convention de DSP, signé le 30 mai 2017, entre le président du Conseil départemental et la présidente de la société MCG, acte le rattachement du règlement général d'exploitation, co-signé le 30 mai 2017, en vertu d'une habilitation accordée au président du Conseil départemental, par délibération n°2017-00088 du 15 mai 2017.

Je note que la procédure de ratification de ce règlement a été respectée, même si cette DSP signée le 9 septembre 2013 aurait dû disposer d'un règlement d'exploitation validé dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la DSP.

Ce règlement a déjà fait l'objet de deux passages en Conseil portuaire, qui a amendé certaines dispositions, notamment celle relative aux conditions d'utilisation des outillages par les navires.

Sur le fond, un certain nombre de manquements sont relevés :

- **Les visas** se réfèrent à des règlements « *existants ou à venir* » ; or, le règlement ne peut se prévaloir de l'application de textes futurs, et non publiés à ce jour. La formulation doit donc être clarifiée, afin de viser uniquement et expressément des textes publiés.

Les visas ne renvoient pas au Code du travail, alors qu'un règlement d'exploitation d'un port ne peut faire abstraction de références aux textes relatifs aux conditions de travail des utilisateurs du port.

Enfin, la référence au Code des douanes de l'Union (CDU) doit également être mentionnée, puisque ce code s'applique depuis le 1<sup>er</sup> mai 2016 à Mayotte, sans qu'il soit nécessaire de transposer dans le droit français, par une loi ou un décret, les obligations qui en découlent.

**- S'agissant de l'application du Code des douanes de l'Union :**

Toutes les procédures douanières doivent être revues et mises en conformité avec le Code des douanes de l'Union (CDU), au plus tard le 1er mai 2019 ; la rédaction du règlement doit intégrer les prescriptions issues du CDU.

En outre, la société Mayotte Channel Gateway doit obtenir une autorisation d'installation de stockage temporaire (IST) en son nom propre, délivrée par le service des Douanes.

**- S'agissant du Code des transports (Livre III : les ports maritimes – Titre III : police des ports maritimes) :**

Cet avenant au règlement crée une confusion entre les missions de police de l'État et celles de la collectivité territoriale.

En effet, l'Etat a la compétence en matière de police portuaire et exerce les missions de police portuaire dans les ports dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des matières dangereuses.

Dans ces ports, il est l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP) distincte de l'autorité portuaire.

D'ailleurs, c'est le Code des transports (CDT) susvisé, en particulier le chapitre III « règlement général de police » qui régit l'organisation des activités d'un port.

Dans chaque port, des règlements particuliers sont arrêtés conjointement par l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et, à défaut d'accord par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (art. L5331-10 du CDT).

Certaines dispositions prévues aux chapitres III et IV du règlement, objet de l'avenant n°3, doivent faire partie de l'arrêté conjoint précité et non d'un avenant à une convention.

**- S'agissant de l'application du droit de la concurrence :**

1) En ce qui concerne les procédures d'attribution des postes à quai

L'avenant au règlement de la DSP privilégie les navires qui utilisent l'outillage portuaire, au détriment de ceux dotés de leurs propres moyens de manutention.

Or, dans le cas particulier du port de Mayotte, cette pratique revient à accorder à MANUPORT, filiale de MCG, délégataire du port, un avantage concurrentiel indéniable et injustifié, et à engendrer une discrimination entre les compagnies maritimes pour l'accès aux services portuaires. L'instauration de cette règle est donc contraire au droit de la concurrence (Code du commerce, articles L420.2 et L442.6.I.2).

2) En ce qui concerne les pro-logiciels de gestion de la logistique (article V.2)

Le délégataire en charge de la gestion du port doit permettre aux opérateurs manutentionnaires agréés, de disposer d'un accès transparent et facilité au Terminal Opération Système (TOS) qui gère les flux de la chaîne logistique.

En ce sens, le délégataire ne peut imposer le recours à un pro-logiciel désigné et il doit accorder toutes les facilités techniques permettant la mise en place des interfaces nécessaires à la communication des systèmes informatiques entre eux.

Cette même exigence de transparence et de facilitation de la communication est également applicable aux systèmes d'administration dématérialisées des procédures dématérialisées de types « Cargo Operating System » (CAO) qui sont elles-mêmes interfacées avec le système d'information du service des Douanes.

Aussi, le fait pour le délégataire d'imposer son système d'exploitation et/ou des aménagements logiciels, donc des investissements supplémentaires aux intervenants portuaires, caractériserait un abus de position dominante ou un déséquilibre significatif (articles L. 420-2 et L. 442-6. du code de commerce).

3) En ce qui concerne l'utilisation des équipements mis à disposition et le respect des conditions de défiscalisation

Le délégataire ne peut imposer à des opérateurs tiers, exerçant une activité de manutention portuaire, de respecter les exigences qui lui sont fixées « intuitu personae » dans le cadre d'une procédure de défiscalisation. Ces conditions ne concernent que le délégataire, et en aucun cas les tiers. Cette clause pourrait également caractériser un abus de position dominante (article V.2).

**- S'agissant de l'application du droit du travail :**

Le délégataire ne peut imposer aux opérateurs une augmentation de cadences et en particulier du travail en heures supplémentaires, dimanches et jours fériés, car ce serait une immixtion dans le pouvoir de direction des opérateurs. Les cadences dépendent de l'évaluation des risques faite par chaque entreprise, ce que le délégataire ne peut maîtriser (article V.3).

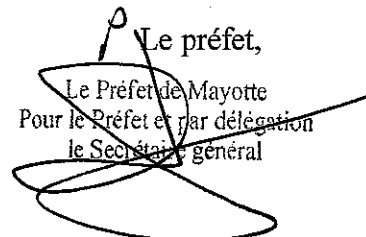
Par ailleurs, les motifs qui pourraient justifier de la part des opérateurs des horaires de travail compris entre 04h00 et 24h00, comme mentionnés à l'article V.5, sont imprécis et non explicites.

Enfin, même en l'absence de référence normative, la hauteur maximum d'empilement des containers dépend de l'analyse faite par le délégataire, ces risques pouvant varier selon les conditions climatiques, et des considérations techniques et de sécurité. Le délégataire, qui est responsable de la définition des règles de sécurité, doit nécessairement fixer les limites pour l'empilement des containers (article V.6), Article 223-1 du code du travail, relatif à la mise en danger de la vie d'autrui.

Eu égard à l'ensemble de ces observations, ce règlement est irrégulier et donc être retiré.

Ce recours gracieux suspend pour une durée de deux mois, à compter de la réception de la présente correspondance, le délai dont je dispose, pour demander le retrait de ce règlement, devant le tribunal administratif de Mayotte.

Le préfet,  
Le Préfet de Mayotte  
Pour le Préfet et par délégation  
le Secrétaire général



**Eric de WISPELAERE**

Copies pour information :

M. le secrétaire général pour les affaires régionales

M. le directeur régional de douanes

M. le directeur des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi

M. le chef de l'unité territoriale de la mer

M. le commandant du port de Mayotte