

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le **13 DEC. 2017**

**La ministre auprès du ministre d'Etat,
chargée des transports**

à

Monsieur le Premier président de la Cour
des comptes

Référence :
Objet : Référé relatif au port de Longoni (P17-489)

Par courrier du 16 octobre 2017, vous avez bien voulu me transmettre le référé relatif au port de Longoni et attirer mon attention sur la situation du port qui rencontre des difficultés de fonctionnement et de gouvernance.

Vous faites notamment état de nombreux différends entre le département de Mayotte et son délégataire de la gestion du port, Mayotte Channel Gateway (MCG), qui altèrent le bon fonctionnement du port.

Concernant la gouvernance, vous déplorez l'absence de l'État au conseil portuaire et dans les autres instances de gouvernance du port de Longoni, ce qui ne lui permet pas d'intervenir dans le fonctionnement de l'infrastructure portuaire. Vous soulignez sur ce point qu'une participation au conseil portuaire pourrait être justifiée par le fait que l'État demeure propriétaire des infrastructures, en raison du non achèvement des formalités de transfert.

Vous attirez donc mon attention sur la nécessité de doter le port de Longoni d'un statut permettant à l'État de participer à sa gouvernance.

J'ai l'honneur de vous faire part ci-dessous des observations qu'appelle de ma part ce référé.

I - Sur la présence de l'État au conseil portuaire

Le code des transports, en particulier son article R. 5314-14, ne prévoit pas la présence de l'État dans les instances de gouvernance des ports décentralisés. La présence de l'État au conseil portuaire ou dans tous autres organes de gouvernance du port de Longoni, quand bien même l'État aurait conservé la propriété des infrastructures, ne peut donc être envisagée en l'état actuel du droit.

Néanmoins, malgré cette absence de représentation au conseil portuaire, je souligne que l'État continue à jouer pleinement son rôle, notamment à travers le contrôle de légalité exercé par le préfet.

S'agissant du transfert de propriété pour lequel vous faites observer que des formalités n'auraient pas été achevées, j'attire votre attention sur le fait que le port de Longoni ne peut pas bénéficier du mécanisme de transfert de propriété à titre gratuit prévu par l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Cet article permet en effet à une collectivité de demander à l'Etat de procéder au transfert à titre gratuit des dépendances du domaine portuaire des ports dont le transfert de compétence a été effectué par l'État avant la publication de la loi de 2004 (article 30-X). Ces dispositions concernent les seuls ports relevant de l'Etat transférés à des collectivités locales et l'ordonnance n° 2007-1801 du 21 décembre 2007 relative à l'adaptation à Mayotte de diverses dispositions législatives ne remet pas en cause ce principe.

J'observe que ce n'est pas le cas du port de Mayotte, créé dès l'origine sous le régime de port décentralisé. L'arrêté préfectoral 699/STB-BA du 12 mai 1992, remplacé par l'arrêté préfectoral 214 du 5 novembre 2009, a transféré la gestion de terrains, ouvrages d'infrastructures et équipements du domaine public maritime à la collectivité territoriale de Mayotte. Le port de Mayotte a été créé par la suite, par arrêté préfectoral 1546/SCAE du 7 octobre 1992, celui-ci conférant la gestion du port à la collectivité territoriale de Mayotte. Le port a donc fonctionné dès l'origine comme un port décentralisé. Dès lors, un éventuel transfert en pleine propriété devrait s'effectuer dans un autre cadre que celui de la loi de décentralisation de 2004 et ne pourrait s'envisager que sur demande du département sur le fondement du droit commun du code général de la propriété des personnes publiques.

II - Sur le changement de statut du port

L'Etat est conscient de l'enjeu fort que constitue pour le département de Mayotte le port de Longoni. Celui-ci est un élément déterminant pour garantir la continuité territoriale. L'état des infrastructures du port et son bon fonctionnement sont donc des éléments clefs d'analyse.

Toutefois, avant d'envisager une solution qui aboutirait à un changement de statut du port, il est essentiel d'explorer toutes les pistes possibles permettant de rappeler et d'accompagner l'autorité portuaire dans le plein exercice de son rôle de concédant, afin de permettre le bon fonctionnement de l'exploitation du port, dans l'intérêt du territoire de Mayotte. Une mission interministérielle a été mise en place pour évaluer la situation du port de Longoni, en particulier les scénarii envisageables permettant d'établir un pilotage plus efficace du contrat de concession actuel.

Si la voie d'un statut intégrant l'Etat dans la gouvernance du port était explorée, il convient de souligner que, s'agissant d'un port décentralisé, le principe de libre administration des collectivités nécessite un accord de la collectivité territoriale de Mayotte pour renoncer à sa compétence portuaire au profit de l'Etat. Nous n'avons pas connaissance de la position du conseil départemental sur ce point, ni même s'il en a forgé une.

S'agissant plus particulièrement de la transformation du port de Longoni en grand port maritime, sur l'exemple des ports de Guyane, de Guadeloupe, de Martinique et de La Réunion, j'attire votre attention sur le fait qu'une telle transformation suppose la résiliation de la convention de délégation de service public en cours entre la collectivité territoriale de Mayotte et la société Mayotte Channel Gateway (MCG). Pour mémoire, cette convention signée en 2013 pour une durée de 15 ans, arrive à échéance en 2028. Sa résiliation risque d'entraîner d'importantes conséquences financières compte tenu de la durée de la convention restant à courir. De plus, une telle résiliation risque de donner lieu à de nouveaux contentieux d'indemnisation, qui viendraient s'ajouter à ceux, non encore résolus, relatifs à la précédente concession. La mission interministérielle citée précédemment a pour mission également d'évaluer les conséquences d'une telle résiliation.

J'observe en outre que la situation du port de Longoni est différente de celle des ports de Guyane, de Martinique, de Guadeloupe et de La Réunion au moment de leur création en 2012, dans la mesure où aucun de ces quatre ports ne relevait de la compétence de la collectivité territoriale. Il s'agissait de ports d'État (port autonome pour la Guadeloupe et ports d'intérêt national pour les autres), ce qui permettait à l'État de les transformer en grand port maritime de sa propre initiative.

Enfin, le port de Saint-Pierre et Miquelon est actuellement un port d'intérêt national. L'hypothèse d'évoluer vers un modèle de société nationale, de manière à créer une société d'Etat à l'autonomie budgétaire, pour améliorer la gestion du port, telle que recommandée par un rapport interministériel de 2016, n'a pas été mise en œuvre à ce jour.

Tels sont les éléments de réponse que je souhaitais porter à votre connaissance.



Elisabeth BORNE