

Le **16 OCT. 2017****Le Premier président**

à

Madame Élisabeth BorneMinistre auprès du ministre d'État,
ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports**Monsieur Gérald Darmanin**

Ministre de l'action et des comptes publics

Madame Annick Girardin

Ministre des outre-mer

Réf. : P17-489

Objet : Le port de Longoni

En application des dispositions de l'article L. 211-8 du code des juridictions financières, la chambre régionale des comptes La Réunion – Mayotte a contrôlé la gestion du port de Longoni, compétence du département de Mayotte. Au regard des observations définitives, elle m'a fait part, selon l'article R. 243-19 du code précité, de ses constatations.

En application de l'article R. 143-1 dudit code, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance les observations correspondantes.

1. LE RÔLE DU PORT

Jusqu'en 1992 et la mise en service du premier quai du port de Longoni, le ravitaillement de Mayotte s'effectuait par des boutres qui déchargeaient les bateaux longs courriers stationnés en rade de Dzaoudzi. Pour faire face à ces activités, des terminaux gaziers et à hydrocarbure ont été construits de 2006 à 2008. Un second quai a été mis en service en 2010.

Seul port de commerce, le port joue un rôle névralgique dans l'approvisionnement de l'île dont l'économie est dépendante des importations : d'un montant de 521,7 M€ et avec des exportations de 11,4 M€, la balance commerciale de Mayotte était déficitaire de 510,3 M€ en 2016. La croissance démographique, estimée à 2,7 % en moyenne annuelle ces dernières années, reste dynamique. Elle participe à l'augmentation de l'activité portuaire. Le trafic de marchandises, hydrocarbures inclus, a progressé de 62 % entre 2006 et 2015 principalement en raison de la hausse des importations.

Le port dispose d'une position favorable dans le canal du Mozambique ; il offre un des meilleurs tirants d'eau de la sous-région. De par son appartenance à la France, Mayotte bénéficie d'une plus forte stabilité institutionnelle que les autres territoires de la région. Ces caractéristiques sont propices au développement du transbordement de conteneurs depuis des navires long-courriers vers des caboteurs à destination d'autres ports.

2. DES DIFFICULTÉS DE FONCTIONNEMENT

Dans le cadre de la décentralisation, le département s'est vu transférer par l'État, à compter du 5 novembre 2009, la gestion du port.

Après l'avoir confiée à la chambre de commerce et d'industrie, il a choisi de l'attribuer à compter du 1^{er} novembre 2013, sous la forme d'une délégation de service public d'une durée de 15 ans à une société de droit privé, Mayotte Channel Gateway (MCG). La gestion de cette infrastructure indispensable à l'approvisionnement et au développement de la vie économique est défailante par l'ensemble des acteurs concernés.

Bien que le département ait été alerté, chaque année depuis 2013 par la direction de la mer sud océan indien, de la dégradation des infrastructures portuaires susceptible de porter atteinte à la sécurité, le département n'a entrepris ni investissements, ni études préalables pour l'entretien et la mise aux normes des équipements.

De nombreux différends entre le département et son nouveau délégataire altèrent le bon fonctionnement du port. L'exercice de l'activité de manutention est un premier sujet : le délégataire veut l'exercer en concurrence avec la société mahoraise d'acconage, de représentation et de transit (SMART). Cette société qui exerçait jusqu'alors seule la manutention estime que cette activité est exclue du champ de la délégation.

Par ailleurs, le délégataire a fait l'acquisition de grues mobiles et de portiques motorisés. L'acquisition de ces équipements s'est réalisée à un coût supérieur à celui prévu. Bien que les comptes prévisionnels de la délégation de service public ne le prévoyaient pas, les droits de port et les redevances d'occupation du domaine public en ont été augmentés. Le calcul de la redevance versée au département et les tarifs d'usage des outillages publics font également l'objet de désaccords.

Des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par les parties telles que l'établissement d'un bilan d'ouverture de la délégation, le transfert de la trésorerie du précédent délégataire, la transmission des rapports d'activités et comptes annuels ainsi que la présentation de plans d'investissement et de développement stratégique.

Le délégataire a saisi à de nombreuses reprises le juge des référés de certains de ces différends avec un succès mitigé ; le département a envisagé une déchéance de la délégation. Entre 2014 et fin 2017, 31 contentieux initiés par le département, la chambre de commerce et d'industrie, les sociétés MCG, SMART et Manu-Port ou l'union maritime de Mayotte ont émaillé le fonctionnement du port. Le recours à des expertises pourrait soulever également de nouveaux contentieux. Si l'office de la juridiction administrative est de régler les litiges qui lui sont soumis au regard du droit, leur caractère technique, la complexité des problématiques et les enjeux économiques et politiques nécessitent une solution globale permettant de résoudre l'ensemble des différends liés entre eux.

Une médiation conduite en janvier 2017 n'a pas abouti faute de volonté des parties de trouver un compromis. Les conflits conduisent à des grèves et à des blocages répétés du port, les plus récents en juin et juillet 2017.

3. UNE GOUVERNANCE INADAPTÉE

Dans chaque port maritime relevant d'une collectivité territoriale, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements où sont situées les principales installations portuaires sont représentés dans un conseil portuaire, qui est consulté sur le positionnement stratégique, la prise en compte des questions environnementales et la politique de développement du port, et notamment sa politique tarifaire et foncière. Le conseil portuaire est présidé par le représentant du département.

Ses services en assurent le fonctionnement. Le conseil portuaire ne s'est pas réuni pendant plus de trois ans entre 2010 et 2013 ainsi qu'en 2015 ; faute de quorum, les réunions sont reportées et les décisions ajournées.

L'État n'est pas associé à la gouvernance du port de Longoni puisqu'il s'agit d'un port départemental dont la composition du conseil portuaire résulte de l'article R. 5314-14 du code des transports. Une telle infrastructure dans un territoire insulaire présente pourtant un caractère d'intérêt général. En 2015, des conflits à répétition entre le département, MCG et la SMART ont pesé sur l'approvisionnement de l'île mais le préfet n'était ni présent, ni représenté au conseil portuaire qui aurait pu être l'organe de règlement des différends. Cette situation limite les capacités de l'État à anticiper et juguler les conflits.

À titre de comparaison, dans les ports de Guyane, de Guadeloupe, de Martinique et de la Réunion, quatre représentants de l'État sont membres de droit du conseil de surveillance et cinq ou six personnalités qualifiées sont nommées par l'État en application de l'article L. 5713-1-1 du code des transports ; le président du directoire est nommé par décret en vertu de l'article L. 5312-9 de ce code. Le préfet, le directeur des finances publiques, le directeur de la mer sud océan indien et le directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement sont ainsi membres du conseil de surveillance du grand port maritime de La Réunion.

À Mayotte, l'État est écarté des organes de gouvernance du port. Il ne dispose pas de moyens suffisants pour soutenir efficacement le règlement des différends dans les conflits en cours. Sa présence au conseil portuaire lui permettrait d'intervenir dans l'organisation et le fonctionnement de l'infrastructure.

Au regard de l'ordonnance n° 2007-1801 du 21 décembre 2007 relative à l'adaptation à Mayotte de diverses dispositions législatives, l'État n'a transféré au département que la gestion des terrains, ouvrages d'infrastructures et équipements compris dans les limites administratives du port. L'État demeure propriétaire des infrastructures, les formalités administratives nécessaires à leur transfert n'ayant pas été achevées. Cette circonstance justifierait également que l'État soit membre du conseil portuaire.

Au vu de ce qui précède, la Cour souhaite attirer votre attention sur l'intérêt de doter le port de Longoni d'un statut permettant à l'État de participer à sa gouvernance. Celui de grand port maritime de Guyane, de Guadeloupe, de Martinique et de La Réunion pourrait être un modèle après analyse des conséquences juridiques et financières. L'ériger en société nationale serait également une autre voie possible comme un rapport interministériel d'inspection d'octobre 2016 l'a recommandé pour le port de Saint-Pierre et Miquelon.

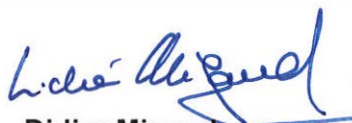
--o0o--

Je vous serais obligé de me faire connaître, dans le délai de deux mois prévu à l'article L. 143-4 du code des juridictions financières, la réponse que vous aurez donnée à la présente communication¹.

¹ La Cour vous remercie de lui faire parvenir votre réponse, sous forme dématérialisée, via *Correspondance JF* (<https://correspondancejf.ccomptes.fr/linshare/>) à l'adresse électronique suivante : greffeprésidence@ccomptes.fr (cf. arrêté du 8 septembre 2015 portant application du décret n° 2015-146 du 10 février 2015 relatif à la dématérialisation des échanges avec les juridictions financières).

Je vous rappelle qu'en application des dispositions du même code :

- deux mois après son envoi, le présent référé sera transmis aux commissions des finances et, dans leur domaine de compétence, aux autres commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat. Il sera accompagné de votre réponse - sous votre signature personnelle exclusivement - si elle est parvenue à la Cour dans ce délai. À défaut, votre réponse leur sera transmise dès sa réception par la Cour (article L. 143-4) ;
- dans le respect des secrets protégés par la loi, la Cour pourra mettre en ligne sur son site internet le présent référé, accompagné de votre réponse (article L. 143-1) ;
- l'article L. 143-9 prévoit que, en tant que destinataire du présent référé, vous fournissiez à la Cour un compte rendu des suites données à ses observations, en vue de leur présentation dans son rapport public annuel. Ce compte rendu doit être adressé à la Cour selon les modalités de la procédure de suivi annuel coordonné convenue entre elle et votre administration.



Didier Migaud