Longoni, le 13 avril 2021

Les éléments ci-après ont fait l’objet d’un courrier adressé par Monsieur Norbert MARTINEZ, Président de l’Union Maritime de Mayotte le 27 novembre 2020, à Madame Annick GIRARDIN, ministre de la Mer, Monsieur Sébastien LECORNU, ministre des Outre-Mer, et à Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI, Ministre délégué auprès de la Ministre de la transition écologique, chargé des Transports. Ils ont été réactualisés au regard de constats récents et servis de support lors d’échanges avec les mêmes ministères en janvier et février 2021.

**1 – RAPPELS SUR LA GOUVERNANCE DU PORT DE LONGONI**

En septembre 2013, le Conseil Général de Mayotte, confiait à la société privée SNIE, présidée par Madame NEL, la gestion et l’exploitation du port de commerce de Longoni. Le projet présenté avait séduit les élus, tant la perspective d'un projet générateur de 3500 emplois laissait envisager des perspectives prometteuses au jeune département. La société « Mayotte Channel Gateway » (MCG), créée à cette fin, avait pris alors en main cette double mission de gestion et d’exploitation du port.

Le projet, pour le moins ambitieux, fut rapidement confronté aux conséquences d'une évaluation initiale vraisemblablement erronée. Il prévoyait plusieurs investissements rapides et importants qui, dans la réalité, se sont révélés différents des engagements contractuels et en contradiction avec l’activité du port. MCG a ainsi lancé un programme d'investissements coûteux, largement contestés, car disproportionnés, et pris de façon unilatérale, sans passage en Conseil Portuaire alors que la réglementation l’exige.

**2- UNE TARIFICATION CONTESTABLE ET CONTESTEE**

La durée d'amortissement limitée à 7 ans pour une partie de ce matériel aura conduit le délégataire à proposer des tarifications exorbitantes au Conseil Départemental. C’est ainsi que le 02 septembre 2016, le Président du CD976 prenait un arrêté définissant de tarifs d'utilisation des outillages portuaires publics et redevances diverses, dont les redevances d’occupation domaniale, applicables dons Ia zone portuaire. Ces nouveaux tarifs et redevances, considérés comme exorbitants par les acteurs économiques de Mayotte, et admis comme étant « élevés » par le Conseil Départemental, m'ont conduit, en tant que Président de l’UMM, à déposer un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Mayotte.

Après plusieurs épisodes, le 22 octobre 2019, la Cour Administrative d'Appel de Paris confirmait la légitimité de ma démarche en annulant l’arrêté contesté du 02 septembre 2016. Directement concernée par cette décision, la société MCG présentait, le 23 janvier 2020, un recours en cassation pour demander l’annulation de cet arrêt. Le Conseil d’Etat, par décision du 9 juin, décidait de ne pas admettre cette demande, confortant ainsi la décision de la CAA.

Aujourd’hui, les acteurs économiques ne parviennent toujours pas à la faire admettre par la société MCG à laquelle ils réclament le remboursement de sommes indûment perçues.

**3 – UNE GESTION PORTUAIRE PLUS QUE DISCUTABLE**

Si les membres de l’UMM et autres acteurs économiques ont, à maintes reprises, manifesté leur mécontentement face à la gestion et à l’exploitation « particulières » du port par l’actuel délégataire, ils ont été rejoints par le Président du Conseil Départemental, « délégant » du port, soutenu lui-même par le Préfet de Mayotte, comme l’attestent différents courriers co-signés dont un en date du 05 juin 2020.

Le dernier courrier du Président du Conseil Départemental, en date du 09 novembre, signifiait ainsi à la Présidente de MCG pas moins de 23 manquements majeurs à ses obligations contractuelles ! Diverses interrogations quant au fonctionnement du port avaient d’ailleurs déjà fait l’objet de sensibilisations appuyées, et pas des moindres. De la part de la Chambre Régionale des Comptes tout d’abord, dans un rapport rendu le 08 mars 2017. Ensuite par un courrier du Président de la Cour des Comptes adressé le 16 octobre de la même année à Madame la Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, à Madame la ministre des Outre-mer et à Monsieur le ministre de l’Action et des comptes publics.

En tant qu’acteurs économiques nous ne pouvions donc qu’apporter notre soutien ferme au Président du Conseil Départemental dans sa décision de demander le changement de statut du port de Longoni, décision pour laquelle il avait, une fois encore, et par courrier du 28 octobre 2020 adressé à Madame la ministre de la Mer, demandé le soutien de l’Etat pour la mise en application de sa décision. Cette décision du Président du Conseil Départemental avait déjà été annoncée à demi-mots le 10 juin 2017, au sortir d’un énième mouvement de mécontentement ayant conduit à blocage du port, par la 1ère vice-présidente en charge notamment du port et en présence du SGAR. Depuis, 4 longues années se sont écoulées.

**4 – PERSISTE ET SIGNE…**

Depuis ma transmission du 27 novembre 2020 aux Ministres concernés par Mayotte et son port et après mes différents échanges avec les mêmes ministères ces derniers mois, et en dépit des différents courriers de rappel à l’ordre du Président du Conseil Départemental, le délégataire du port a, de nouveau, marqué fortement les acteurs économiques de la place dès le début de cette nouvelle année, qu’ils soient importateurs ou occupants du domaine public portuaire.

Tout d’abord, constante dans ses façons de faire, la délégataire du port a décidé de la mise en application d’une tarification relative à une redevance dite « *redevance sûreté* » non validée par le Président du Conseil Départemental. Le Président du CD976 avait, une 1ère fois, en mai 2019, rejeté sa mise en application après que le Conseil Portuaire, convoqué pour émettre un avis sur différents sujets, ait jugé cette redevance non admissible en l’état. De nouveau, le 31 décembre face à une nouvelle tentative de mise en application de cette tarification, le Président RAMADANI en a formellement interdit l’application. Mais ce courrier n’a pas dissuadé la délégataire de mettre à exécution sa décision. L’Union Maritime, de son côté, en a saisi la DIECCTE, mais sans que cela ait entraîné la moindre réaction de sa part. De son côté, le Président du Conseil Départemental de Mayotte a déposé un référé auprès du Tribunal Administratif de Mamoudzou. Le jugement, pour le moins surprenant, rendu le 15 février dernier, a conduit à contestation de la part du Président Soibahadine.

Ensuite, le 08 janvier, la Présidente de MCG a adressé à certains occupants du domaine public portuaire ainsi qu’à des importateurs, des lettres de menace (d’expulsion !) en faisant fortement référence à un arrêté relatif à la tarification de l’outillage public portuaire en date du 28 avril 2016. Simultanément, elle m’a transmis un courrier contestant une décision de la Cour Administrative d’Appel de Paris annulant un arrêté relatif à la tarification de l’outillage public portuaire, également en s’appuyant sur cet arrêté du 28 avril 2016. Découvrant l’existence de ce texte et après y avoir constaté de multiples anomalies de formalisme, tant de forme que dans le processus de validation, j’ai, après consultation du conseil de l’association, et avec le concours de membres de l’UMM, engagé une vérification de ce texte auprès des services concernés. Ce texte qui semble porter la signature du Président du Conseil Départemental de Mayotte, n’apparaît ni dans le recueil des actes administratifs du Conseil Départemental, ni dans ceux de la Préfecture. De plus, selon le service sensé l’avoir rédigé et soumis à signature de l‘autorité compétente, cet arrêté n’existe pas… Je m’en suis étonné auprès du Président du Conseil Départemental (copie le préfet de Mayotte) en lui demandant de m’apporter des éléments permettant de vérifier la régularité de cet acte. Si le préfet de Mayotte, par courrier du 17 février, m’a bien confirmé que cet acte n’a pas été soumis en contrôle de légalité et n’a donc pas d’existence légale, le silence du Président du Conseil Départemental est pour le moins surprenant.

**5 – JUSQU’A QUAND ?**

Les acteurs économiques ont, à maintes reprises, alerté les autorités compétentes, tant localement qu’au niveau national, sur les agissements plus que contestables du délégataire du port. Ils n’ont jamais envisagé la voie du rapport de force, privilégiant le dialogue avec les autorités, celui-ci n’étant pas possible avec le gestionnaire du port. S’ils ont parfois été écoutés, ils n’ont jamais été entendus, et cela est regrettable. Nous avons aujourd’hui franchi un nouveau seuil avec l’utilisation d’un document administratif dont l’irrégularité est confirmée par le Préfet de Mayotte.

De notre côté :

* L’Union Maritime a déposé une dénonciation auprès de Monsieur le Procureur de la République pour usage, par une personne chargée d’une mission de service public agissant dans l’exercice de sa mission, d’un texte présenté comme arrêté du Président du Conseil départemental de Mayotte et n’ayant pas valeur légale ;
* Un groupe d’acteurs économiques a déposé, également auprès de Monsieur le Procureur, plainte pour faux et usage de faux commis dans une écriture publique par une personne chargée d’une mission de service public agissant dans l’exercice de sa mission (article 40 du code de procédure pénale).

Dernier événement en date : depuis ce début de semaine, en se basant également sur cet arrêté plus que contesté du 28 avril 2016, la Présidente de MCG interdit toute sortie de conteneurs de la société SOMACO

Que faut-il de plus pour que les autorités, parfaitement conscientes de la situation, décident enfin de prendre la décision qui s’impose ?

X

X X