Tribune libre d'Ibrahim ABOUBACAR

Député de MAYOTTE

Sur la situation au Port de Longoni.

Le traitement des questions économiques et le partenariat avec le secteur privé quel que soit les modalités ont souvent constitué une difficulté pour le Conseil Départemental.

Pour mémoire, et dans l'ordre chronologique, on se souviendra de la façon dont le Conseil Départemental a été floué dans la mise en place de la SEM EDM en 1996, la façon dont l'externalisation des hydrocarbures a tourné au bradage en 2001, l'impossibilité de déterminer une structure de gestion efficace du STM autre qu'une régie interne inadaptée au début des années 2000 , les difficultés sur la délégation des transports scolaires depuis 2007, l'impossibilité de lancer la délégation de service public pour les transports inter urbains depuis une dizaine d'années et enfin le feuilleton de la délégation du Port de Longoni qui se déroule sous nos yeux depuis deux ans. Et la liste n'est pas exhaustive.

Il y a là matière à se poser des questions et à s'interroger sur les voies qui pourrons nous permettre de nous renforcer pour réussir de telles opérations qui au regard des compétences du Département sont appelées à se répéter dans l'avenir. Mais ce n'est pas l'objet de la présente communication.

Il s'agit ici de traiter de la situation qui prévaut au Port de Longoni suite au naufrage de la procédure de DSP conclue en septembre 2013. **L'image qui en ressort est terrible pour Mayotte d'un point de vue économique et la situation qui en découle est dramatique pour les salariés concernés**.

La conjugaison de la difficulté du Conseil Départemental à contrôler l'exécution d'un tel contrat de manière efficace d'une part (voir sur ce point les inquiétudes et recommandation N° 1 de la Cour des Comptes, page 37) et d'autre part, l'attribution de cette DSP, sur fond de quiproquo originel, à un opérateur économique local, irrationnel, conduit à cette situation de blocage dramatique et ubuesque dont **la sortie sera de toute façon désastreuse pour le Conseil Départemental, pour les salariés du port, pour la confiance des opérateurs dans le développement économique de l'île**.

La responsabilité première de ce désastre incombe au Conseil Départemental. Car le Port de Mayotte est de compétence départementale depuis sa création en 1992 (et non en 2009). L'Etat aide à construire et à aménager, mais le Conseil Départemental l'a toujours géré depuis 1992. Et c'est à ce titre de gestionnaire que dès l'achèvement du second quai, il a lancé le processus de mise en concession du Port.

Le Conseil Départemental, pour des raisons qui lui incombent, n'a pas souhaité le concéder à la CCI. Et a fini, après atermoiements, par le concéder à un opérateur économique privé, local, qui plus est, ayant des intérêts directs dans l'import-export. **Et c'est là le premier souci fondamental.**

La réforme des ports en Métropole, a eu pour volonté de libéraliser les places portuaires, de mieux y intégrer le secteur privé. De par la spécificité des Outre-mer, au regard de l'étroitesse du tissu économique local et du rôle central qu'y joue l'outil portuaire, les Ports d'Outre-mer ont été tenus à l'écart de ce processus et se sont vu fixer un statut spécifique et une gouvernance spécifique en 2012. Sur le fond, ce sont les mêmes raisons qui ont conduit à mettre les Ports des DOM à l'abri en 2012 qui, aujourd'hui, sont à l'origine de la tourmente de la place portuaire de Mayotte: risque de trafic d'influence, d'abus de position dominante, d'exposition au favoritisme et aux prises illégales d'intérêt.

Il aurait sans doute fallu doter le Port de Mayotte de la même gouvernance que celui des autres DOM. Mais on n'en est pas là. Et la priorité est de faire face à la situation ainsi créée.

Ne connaissant pas, et c'est normal, l'ensemble des pièces du dossier, ma réaction se nourrit de l'Avis rendu le 31 octobre 2013 par la Chambre Régionale des Comptes, du Rapport de la Cour des Comptes de janvier dernier, et des nombreuses informations rendues publiques par les articles de presse qui couvrent ce feuilleton nauséabond depuis plus d'un an maintenant.

Les objectifs louables, initialement poursuivis, étaient sans doute la modernisation du port, l'amélioration de ses performances, la création d'activités supplémentaires, l'accroissement de son rôle régional.

Cela a conduit à choisir un délégataire sur la base d'un projet dont la pertinence économique est sujette à caution (rapport Cour des comptes, page 35) , sur la base d'une procédure entachée de nombreuses irrégularités (avis de la CRC du 31 octobre 2013 pages 12, 13, 22, etc…), avec des risques financiers totalement portés par le Département (avis de la CRC du octobre 2013, page 21 ; rapport Cour de Comptes, page 36) et ce à l'insu des élus du département, puisque la CRC estime que ceux-ci en ont été mal informés (avis de la CRC, du 31 octobre 2013, page 22), le tout s'étant fait sur la base de critères de choix discutables.

Tout cela résume une procédure qui, tout en étant émaillée d'irrégularités, ne seraient pas rédhibitoire dès lors qu'aucun élément ne vient attester d'une quelconque intention frauduleuse dit la CRC (avis de la CRC du 31 octobre 2013, page 13).

Et si personne ne soutient qu'il y ait eu une quelconque intention frauduleuse, il est évident que la situation actuelle résulte de cette procédure et de son résultat. Et les échanges de courriers déclenchés dès septembre 2014 entre l'Exécutif du Département et le Délégataire attestent d'un malentendu primitif. Ce malentendu apparaît être, côté départemental, dû à une mégarde sur le périmètre des missions concédées. Du côté du délégataire, il semble résulter d'une dissimulation de ses véritables intentions sur l'activité d'acconage, apparue dès janvier 2014 par modification du code APE du contractant et surtout en avril 2015 sur les modalités d'exploitation des grues acquises : les prises de paroles publiques récentes des protagonistes ayant décidé cette attribution sont édifiantes à plusieurs égards de ce point de vue. Je ne m'y étendrai pas.

Au vu de tout cela, on est autorisé à se demander si ce qui intéresse le Concessionnaire est le développement du Port, y compris par la stimulation de la concurrence, ou bien si c'est la mainmise sur l'activité d'acconage.

Car ce que l'on apprend aujourd'hui est une situation où un chef d'entreprise voulant créer une société d'acconage, utilise sa casquette de délégataire du service public pour expulser un futur concurrent de sa future société d'acconage de la place portuaire, lui soutirer ses clients, auto « agréer » chemin faisant sa nouvelle entreprise…. Et tout cela dans une opacité totale et au mépris des règles de neutralité du délégataire: voilà un mélange des genres incroyable. **Nous sommes en plein dans l'abus de pouvoir condamnable qui laisse augurer de comportements inquiétants dans l'avenir et qui explique et justifie la levée de boucliers des autres opérateurs économiques du territoire**.

De plus, Non content d'utiliser les pouvoirs que lui confère sa qualité de délégataire à des fins partisanes, il surfe sur les lacunes de la législation du travail lui permettant de vouloir faire de l'acconage sans dockers et sur le dos des dockers : il y a là urgence que le Code du Travail traite de ce champ.

Et tout cela dans un contexte îlien qui autorise à s'interroger sur la pertinence de la gouvernance actuelle du Port dans la mesure où, sans être un élément condamnable, cette entité privée délégataire peut employer ou avoir employé en deux ans, des proches d'un haut magistrat, d'une personne ayant autorité sur l'exploitation portuaire, ou de plusieurs élus du Département... Il s'agit là d'un contexte qui, sans être illégal, est à l'évidence nauséabond, jette la suspicion sur les arbitrages des différentes autorités, portuaires et extra portuaires ayant à départager les protagonistes et au-delà.

Car l'état de droit est un tout ; et à vouloir l'exhiber quand ça arrange et le piétiner quand ça dérange, on aboutit à des blocages qui conduisent au conflit, et s'agissant du Port à la paralysie sociale durable de cet outil.

Pour la sérénité du port, pour la paix sociale, pour la réussite d'un projet de développement du Port, il est urgent que la raison et la modération dans les appétits reprennent le dessus et que l'intérêt général reprenne toute sa place :

Que les relations entre Délégant et Délégataire retrouvent une atmosphère normale et saine ;

Que les conditions de la concurrence de l'acconage sur la place portuaire soit définie une bonne fois pour toute, les autorités portuaires devant être neutres à leur sujets ;

Que le Statut des dockers soit clarifié ;

Pour l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation portuaire et du succès du projet portuaire.

Car c'est avant tout d'un service public dont il s'agit. Et c'est le portefeuille des contribuables qui est en jeu au final (avis de la CRC du 31 octobre 2013, page 21 ; avis de la Cour des Comptes, page 36). Et c'est le portefeuille des consommateurs qui, dans l'immédiat, a fait perdre la raison à ces protagonistes.