



Mayotte Channel Gateway s.a.s.

BP 553 - Mamoudzou - 97600– Ile de MAYOTTE
Tél. : 02 69 62 15 45 - Fax : 02 69 62 15 50
Siret 795 032 325 00016 APE 5224A
Capital de 500 000 €
Banque BFCOI : 18719 00091 00916446700 38

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE MAYOTTE

Monsieur le Président

Soibahadine Ibrahim RAMADANI

8 rue de l'Hôpital - BP 101

97600 MAMOUDZOU

Port de Longoni, le 18 avril 2016

N.Réf : IN-KB/2016-587

Objet : État des infrastructures du port / Vice caché dans la DSP.

Monsieur le Président,

Le 3 septembre 2013, nous avons signé la délégation de service public du port de Longoni pour une durée de 15 ans.

A titre de rappel, selon « **l'article 1- Objet du contrat** » de la convention de DSP, il est stipulé que « *Le présent contrat est une convention de délégation de service public par laquelle le Département confie au Déléataire, qui l'accepte, la gestion, l'exploitation du site de Longoni, du terminal pétrolier des Badamiers et du terminal croisiériste de Mamoudzou ci-après le « Port de Mayotte..... », pour lesquels le déléataire doit verser une redevance de 75% de RSM au Département.*

Lors de l'état des lieux le 28 février 2014, Mayotte Channel Gateway a exprimé toutes ses réserves sur la vétusté et la dégradation des infrastructures mises à sa disposition. Elle a demandé qu'une étude soit menée conjointement avec le CDM avec une participation des frais à 50/50.

Au mois de juillet 2015, la Direction du Port n'ayant pas accepté, Mayotte Channel Gateway a lancé l'étude de « Point Zéro » qui a pris 4 mois d'inspection pour être réalisée et pour laquelle nous venons de recevoir le compte rendu.

Les experts viennent de confirmer nos soupçons : le quai N°1 , le terminal petro-gazier ainsi que les berges sont dans un état dégradé et irréparable. L'infrastructure est dans un état de « non-retour » et nécessite de lourds travaux pour une remise à neuf de nombreux éléments structurels et ce avant tout entretien.

A titre d'exemple, nous pouvons citer :

- Concernant le Quai n°1 dit « quai Initial » :

o Concernant la structure :

« On note des défauts de conception. En plus de l'excentrement de certains pieux, la liaison entre ces derniers et le platelage reste douteuse, la largeur des poutres transversale étant inférieure au diamètre des pieux, les dimensions des dés reste insuffisante pour assurer la continuité entre les pieux et le platelage, surtout dans leur état actuel. On notera des désordres sur les pieux, avec une présence de corrosion, sur certains endroits, ce qui a engendré jusqu'à 8 mm d'épaisseur de pertes. Au niveau du platelage, des désordres avancés tels que des épaufrures, fissures du béton, ferrillages apparents et corrodés. »

o Concernant les équipements :

« Les équipements sont, en général, dans un état de dégradation avancé, ne répondant donc plus aux normes en vigueur. »

o En conclusion :

« Au vue des résultats des investigations et des études techniques menées, nous pouvons établir le constat suivant :

LE QUAI EST DANS UN ÉTAT DE DÉGRADATION AVANCÉ ET NE RÉPOND PAS AUX NORMES EN VIGUEUR. SON ÉTAT DE VULNÉRABILITÉ CONTRAINT DIRECTEMENT SON EXPLOITATION. APRÈS ÉTUDE, CE QUAI EST LIMITÉ À L'ACCUEIL DE NAVIRES QUI NE DOIVENT PAS EXCÉDER :

- Longueur maximale : 89 Mètres
- Tirant d'eau Maximum : 5,6 Mètres
- Déplacement : 4000 Tonnes
- Vitesse à l'accostage : 0,30 Mètres par seconde

LE QUAI, dans son état actuel reste vulnérable et ne répond pas aux normes en vigueur. »

- Concernant le Terminal Pétro Gazier dit « T.P.G » :

Ce dernier nécessite de lourds travaux de remise aux normes :

- o « Remise en service et aux normes de l'électricité (armoire, commande, éclairage, ...), et en assurant leur suivi,
- o Remise aux normes des éléments d'accès (échelles, caillebotis, ...), et en assurant leur suivi,
- o Remise en service des cabestans d'amarrage et crocs, et en assurant leur suivi,

- Entretien des ancrages (notamment les parties électriques) et contrôle des couples de serrage de chaque élément, une planification de contrôle périodique devra être définie,
- Procéder au traitement des chancres et remise en peinture sur l'ensemble de l'ouvrage des pieux et ducs d'albe dans les zones concernées,
- Enlèvement de l'éperon corailleur présent sur le front d'accostage,
- Tenant compte de l'affouillement présent, réalisation d'un confortement en pied des ducs d'albe d'accostage concernés, et analyse des manoeuvres d'appareillages,
- Remise en état des boucliers de défenses ainsi que les équipements (boulonneries, chaînes de suspente, chaînes de tension, ...) et en assurant leur suivi
- La réalisation des préconisations précitées permettra, d'assurer la conservation et l'exploitation du Terminal Pétrolier et Gazier. »

Encore une fois, cette infrastructure nécessite de lourds travaux de remise en état afin de garantir le niveau de sécurité requis par sa destination et pour son utilisation actuelle et future.

Le Conseil Départemental s'est gardé de préciser dans l'Appel d'Offre l'état réel des infrastructures et n'a en conséquence pas permis au futur délégataire de négocier les conditions de réfection des ouvrages ainsi que les abattements et financements correspondant.

Ainsi,

1) Concernant le paiement de la redevance de concession :

MCG ne peut pas utiliser pleinement les infrastructures concédées ; ainsi, si chaque quai représente 33% des surfaces utilisables dans le cadre de l'exploitation du port, nous ne sommes en mesure d'utiliser pleinement que 33% (quai n°2) des dites surfaces. Nous ne pouvons dès lors pas accepter le paiement intégral des redevances de concession.

En appliquant ce même principe, les 75% de RSM que MCG doit payer pour les 2 quais en très mauvais état ne sont pas justifiées.

A cet effet, nous vous demandons, dans les plus brefs délais, de revoir par la redevance de 75% de RSM la ramenant à 25 %, et ce, rétroactivement à compter du 1^{er} novembre 2013.

2) Concernant les travaux à effectuer urgemment :

L'état des quais n°1 et T.P.G nécessite des travaux de grande envergure, cela induisant des investissements très importants, pas du tout prévus dans le cadre du contrat de DSP.

Les conséquences immédiates de l'inutilisation du quai n°1 sont les suivantes :

- Difficultés voire impossibilité d'approvisionnement des cimentiers :
 - Impact direct sur l'économie du BTP
 - Impact direct sur le développement des infrastructures de l'île
 - Bâtiments administratifs

- Bâtiments commerciaux
 - Réduction de masse salariale des entreprises du BTP
 - Augmentation du chômage

- Congestion du terminal container n°2 (Quai n°2) :
 - Perte d'attractivité de Longoni pour les Armateurs
 - Baisse des volumes en transbordement / baisse des revenus
 - Baisse du nombre d'escales
 - Difficultés d'approvisionnement en denrées et matériaux

Ces difficultés seront difficiles à gérer et nécessiterons une action coordonnée de la part du délégataire et du délégant en concertation avec le Capitainerie :

- Réunion de travail et analyse des options
- Financement / investissements extérieurs / aide publique
- Calendrier de travaux structurels
- Accélération des processus d'autorisation de travaux d'infrastructures.

Les travaux de mise en état doit être réalise par le Département, bien avant que on puis pensé a faire les entretiens courante sur le quai 1 et le terminal petro-gazier.

Concernant ce second point nous nous tenons à votre disposition afin de convenir d'un rendez-vous dans les plus brefs délais vu le caractère particulièrement urgent de la situation.

Dans l'attente de votre réponse par retour courrier, nous vous prions d'agrèer, Monsieur le Président, l'expression de nos meilleures salutations.



Mme Ida NEL
Présidente