

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 juin 2019

DÉVELOPPEMENT DURABLE DE MAYOTTE - (N° 1907)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CL13

présenté par
M. Kamardine, rapporteur

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 5, insérer l'article suivant:**

Dans un délai de six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de transformer le port de Mayotte en grand port maritime (GPM).

EXPOSÉ SOMMAIRE

Mayotte est le seul département d'outre-mer dans lequel le port, instrument essentiel d'approvisionnement du territoire dans un contexte d'insularité, ne fait juridiquement l'objet d'aucun investissement ni contrôle de l'État. Cette situation pouvait se comprendre avant la départementalisation ; elle est aujourd'hui ubuesque.

Le volume de marchandises qui transite par le port de Longoni était, en 2017, supérieur à 1,1 million de tonnes. Cette performance est déjà supérieure à d'autres grands ports maritimes ultramarins : celui de Guyane, la même année, recevait ainsi moins de 800 000 tonnes de marchandises.

De plus, les difficultés de gouvernance rencontrées à Longoni plaident fortement pour un retour de l'État dans les instances de direction. C'est, en pratique, déjà ce qui se passe sur le terrain, puisque la préfecture joue auprès des différents acteurs institutionnels un rôle d'animation et de dialogue que le droit ne prévoit pas. C'est aussi la conclusion explicite que tirait la Cour des comptes dans son référé du 16 octobre 2017 : *« 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 Martini que et de La Réunion pourrait être un modèle après analyse des conséquences juridiques et financières. »*