

Mahamoudou AZIHARY
BP 681 Kawéni
97600 Mamoudzou

Mamoudzou, le 20 novembre 2019

Monsieur le Procureur de la République
Tribunal de Grande Instance de Mamoudzou
Palais de justice – RN 1 Kaweni
97600 MAMOUDZOU

Objet : signalement de faits graves concernant les marchés de transports scolaires

Monsieur le procureur de la République,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les faits suivants, qui concernent des marchés à bons de commande totalisant près de 30.000.000 € (trente millions d'euros par an), soit le plus gros budget du Département de Mayotte, avec des contrats passés en dehors de toute procédure et validés implicitement par le contrôle de légalité de la préfecture de Mayotte.

Le 31 juillet 2019, le Département de Mayotte a signé avec la SAS MATIS trois avenants : un avenant portant sur le Lot 1 du marché n° 15078 dont la société MATIS est titulaire, un avenant portant sur le Lot 2 du même marché, appelé « Lot 2 PMR », dont la société MATIS est cotitulaire au sein du GMES Ouvoimoja et mandataire, et un avenant portant sur le Lot 2 dit « PT » de Petite Terre du marché n° 13148 dont la société MATIS est titulaire.

Je suppose que les avenants ayant été signés à périmètre égal, deux autres avenants ont été signés avec le groupement appelés « Tama ya Leo na Messo », titulaire des Lots 3 et 4 du marché n° 15078.

Ils se trouve que ces avenants sont clairement illégaux car, d'une part, ils portent sur deux marchés ayant pris fin au 31 juillet 2018 et prorogés illégalement une première fois, et d'autre part, la justification utilisée pour légitimer ces avenants relève d'un processus méthodiquement élaboré à cette fin, ce qui relève clairement du pénal s'agissant ici de sommes très conséquentes et de profits réalisés sur le dos d'entreprises locales de transport vouées à la disparition à cause de lourds préjudices financiers subis dans l'exécution de ces marchés.

Pour bien comprendre la gravité des faits que je viens vous signaler, il convient de faire l'historique de cette question.

En 2013, le Département de Mayotte avait lancé une consultation pour les transports scolaires, comportant deux lots : un Lot 1 Grande Terre incluant la gestion des transports scolaires et un Lot 2 Petite Terre. Ces deux lots ont été remportés par un groupement formé par la SAS MATIS et une société appelée SPTS.

Les candidats non retenus ont attaqué ce marché devant le TA de Mamoudzou et ont été déboutés. Après appel, la Cour administrative d'appel de Paris a cassé la décision du TA de Mamoudzou et le Lot 1 Grande Terre a fait l'objet d'un allotissement en 4 lots dans un nouveau marché, avec un nouveau Lot 1 auquel a été rattachée la gestion de l'ensemble des lots (4 lots en Grande Terre du marché n°

15078 pour 2015-2018 et un Lot 2 Petite Terre du marché n° 13148 pour 2013-2018). C'est ainsi que la société MATIS s'est retrouvée

- titulaire du Lot 1 du nouveau marché, comportant en plus du roulage la gestion de tous les autres lots (ce qui n'est pas sans poser des problèmes),
- cotitulaire et mandataire du Lot 2 PMR du nouveau marché dans le cadre d'un groupement momentané d'entreprises solidaires (GMES) appelé « *Ouvoimoja* » (littéralement « unité »),
- titulaire du Lot 2 PT de l'ancien marché.

Dès le départ, la société MATIS s'est organisée pour camoufler les informations à ses cotraitants, à ses sous-traitants et même à l'autorité organisatrice du marché.

D'abord, elle a créé une filiale appelée SSTM (Société de Sous-Traitance de MATIS) qu'elle a déclarée comme sous-traitante à l'autorité organisatrice. C'est cette société, une SAS à 100% filiale de MATIS, qui passe des contrats de sous-traitance avec les entreprises locales de transports scolaires dans une relation purement privée, loin du regard de l'autorité organisatrice qui, normalement, devrait veiller à ce que cette activité de sous-traitance d'un service public ne relève pas de la maltraitance comme c'est souvent le cas dans le domaine privé à Mayotte, surtout quand des artisans sous-traitent pour de grands groupes. Ce n'est que bien plus tard que j'ai pu comparer les prix facturés par MATIS au Département et les prix payés aux sous-traitants de sa filiale SSTM pour démontrer que MATIS fait travailler SCIEMMENT à perte ses sous-traitants, dans l'intention de les maintenir indéfiniment à un niveau de survie proche de la mendicité, avec un système de prêt dans le cas où une des entreprises se trouve à l'agonie.

Ensuite, la société MATIS s'est arrangée pour traiter ses cotraitants, cotitulaires du Lot 2 PMR du marché n° 15078, comme des sous-traitants au niveau de la rémunération, en leur faisant signer un règlement intérieur fixant la rémunération du mandataire au forfait contenant la compensation des charges indirectes et la marge, profitant de la confiance que les autres cotitulaires faisaient à MATIS et de leur ignorance complète sur les modalités de rémunération des prestations du marché, que MATIS avait pris grand soin de leur cacher.

Enfin, la société MATIS, prétextant que la création de la SAS SSTM lui permettait de dégager MATIS des activités de roulage pour s'occuper de la gestion et régler les problèmes de trésorerie, a utilisé sa filiale comme une sorte de société écran pour régir les transporteurs locaux et les tenir à sa merci, loin du regard de l'autorité organisatrice, ce qui fait d'emblée du Département un complice passif.

Depuis 2017, j'ai accompagné les entreprises partenaires de MATIS dans le Lot 2 PMR pour demander à la société MATIS de revoir sa relation avec ses cotitulaires travaillant à perte en cotraitance et travaillant à perte en sous-traitance sur le Lot 1 du marché n° 15078 et sur le Lot 2 PT du marché n° 13148. Rien n'y fit, raison pour laquelle 5 des 6 cotitulaires du Lot 2 PMR ont décidé de créer un GIE appelé « *Ouvoimoja Transports* » pour répondre au prochain marché prévu pour commencer au 1^{er} août 2018 et, au demeurant, saisir la juridiction judiciaire pour tenter de se faire indemniser des préjudices financiers subis.

En avril 2017, il y a de cela 2 ans et plus de 7 mois, le Département a confié à une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) le soin de préparer les marchés.

Le 25 juin 2018, le Département a pris une délibération pour lancer le nouveau marché des transports scolaires à la suite du marché prévu pour prendre fin au 31 juillet 2018. Cette délibération, bien que prise très tardivement, était salutaire car elle affirmait deux points clés :

- le désir des élus de voir les entreprises locales de transport monter en puissance,
- la nécessité de séparer la gestion du roulage pour éviter un conflit d'intérêt.

Cette délibération, saluée par toutes les personnes éprises de justice et de progrès, a été vécue par la société MATIS comme une attaque contre ses intérêts. C'est ainsi que cette société a expliqué à ses salariés que cette délibération était prise contre les salariés de MATIS qui allaient perdre leurs emplois. Message reçu, ces derniers descendirent le matériel roulant travaillant pour MATIS et sa filiale dans les rues et bloquèrent toute Mayotte, sans d'ailleurs, curieusement, que cette fois-ci le Medef dénonce un blocage de l'économie mahoraise. Et pour cause : la société de la patronne du Medef est le gros partenaire de MATIS sur l'île.

Le Département tint bon et refusa d'abandonner sa délibération. Toutefois, devant l'impossibilité matérielle de lancer un marché devant débiter le 1^{er} août 2018, il eut recours à une première série d'avenants, d'abord prévus pour 6 mois, puis finalement pour un an, pour se donner le temps de lancer une procédure propre, avec l'aide d'une assistance à maîtrise d'ouvrage et commencer le marché au 1^{er} août 2019. Nous apprîmes à ce moment que la Préfecture de Mayotte a rechigné à approuver la légalité de ces avenants et qu'elle a dû évoquer un cas de force majeure pour permettre aux élèves d'être transportés vers leurs établissements scolaires.

Voici comment a été justifié l'avenant n° 1 au Lot 2 PMR du marché n° 15078 prévu pour 3 ans (mot pour mot, fautes d'orthographe laissées telles quelles) :

«

Les marchés transports scolaire ont été passés en application de l'article 77, lequel précise en son point II que « *La durée des marchés à bons de commande ne peut dépasser quatre ans, sauf dans des cas exceptionnels dûment justifiés, notamment par leur objet ou par le fait que leur exécution nécessite des investissements amortissables sur une durée supérieure à quatre ans* ».

Dans sa décision en date du 15 juin 2015, la Cour administrative d'appel de Paris a considéré légal un avenant prolongeant la durée d'exécution d'un marché à bon de commande sans minimum ni maximum d'un an dès lors où le contrat en cause n'avait pas dépassé la durée totale légale d'un marché à bon de commande.

Ce contrat n° 15078 a été conclu pour une durée totale de 3 ans, il est donc possible de les proroger pour une durée maximale de une année sans méconnaître les dispositions de l'article 77-II régissant la durée des marchés à bons de commande.

»

A ce stade, je ne connais pas la justification utilisée pour l'avenant du Lot 2 PT du marché n° 13148 d'une durée de 5 ans et je me pose la question.

La procédure pour un nouveau marché devant débiter au 1^{er} août 2019 a alors été lancée pour la première fois le 5 décembre 2018 pour un marché comportant 6 lots géographiques, en parallèle avec la procédure pour le marché de gestion, conformément à la délibération du 25 juin 2018.

La première date limite pour répondre au marché était fixé au 3 janvier 2019, ce qui laissait un délai d'à peu près un mois. Mais il s'est avéré que les documents de ce marché étaient tellement mal conçus que le Département s'est retrouvé submergé de questions, ce qui l'a contraint à repousser la date limite au 25 février 2019, soit un mois et 22 jours de plus devant l'ampleur des choses à revoir et à préciser.

A ce stade, tout le monde s'est dit que les données fournies dans les annexes du marché ne pouvaient que provenir du gestionnaire du marché des transports scolaires qui n'est autre que MATIS, dont on se doutait qu'il était aussi concurrent pour répondre à ce marché, ce qui révèle un conflit d'intérêt manifeste.

Tant bien que mal, les réponses au marché ont été envoyées dans les délais. Nous apprîmes alors que, par un recours introduit le 22 février 2019, soit trois jours avant la date limite d'envoi des offres, un candidat basé à La Réunion avait attaqué la procédure au motif, justifié, que le court délai laissé aux candidats pour se fournir en matériel roulant favorisait le titulaire sortant du marché, qui dispose déjà des bus.

Sans même attendre la décision du tribunal, le Département déclara la procédure sans suite et lança une deuxième procédure le 15 mars 2019 avec une date limite de dépôt des offres fixée au 25 avril 2019, soit un délai de 1 mois et 10 jours environ. Puis, suite à de nombreuses autres questions sur une procédure encore une fois mal ficelée, la date a été repoussée au 5 juillet 2019, soit 2 mois et 10 jours de plus.

Entretemps, la décision du tribunal faisant suite au recours du 22 février 2019 tomba le 27 mai 2019. Sans qu'on y comprenne quoi que ce soit, le Département déclara la 2^{ème} procédure sans suite le 4 juin 2019 alors que les griefs soulevés dans la requête du 22 février 2019 avaient déjà été pris en compte, et relança une 3^{ème} procédure quelques jours plus tard pour une date limite de remise des offres fixée au 15 juillet 2019.

Une nouvelle requête fut alors introduite par le même candidat basé à La Réunion et la procédure fut une nouvelle fois annulée par le tribunal administratif de Mamoudzou par une décision du 26 juillet 2019 au motif que dans les documents fournis dans les annexes, il y a un « *manque d'information quant à la masse salariale devant être reprise par les nouveaux titulaires du marché en considération du nouveau découpage des lots* ».

Alors, le Département s'appuya sur ce prétexte pour proposer de nouveaux avenants aux marchés n° 15078 et n° 13148 pour la deuxième année consécutive, avenants curieusement non rejetés en contrôle de légalité à la Préfecture.

Voilà pour le rappel de l'historique ayant mené à la signature de ces avenants n° 2 signés au 31 juillet 2019 qui sont manifestement illégaux, ne serait-ce qu'au regard de la justification utilisée pour passer les avenants n° 1 au 31 juillet 2018, disant que ce contrat avait été « *conclus pour une durée totale de 3 ans, [et qu']il est donc possible de les proroger pour une durée maximale de une année [...]*. »

Un référé en suspension a été introduit devant le tribunal administratif de Mamoudzou, mais n'a pas prospéré au motif que les requérants ne justifieraient pas d'un intérêt à agir. Et une requête a été déposée devant le même tribunal pour déclarer ces avenants illégaux dans une procédure au fond.

La raison de mon signalement va donc au-delà de ces procédures engagées, sachant qu'une autre procédure sera engagée devant la juridiction judiciaire par les cotraitants de MATIS et sous-traitants de sa filiale, la SSTM, par rapport aux conditions contractuelles qui les font travailler à perte depuis des années.

Je vous signale donc 3 faits qui me paraissent d'une gravité extrême quand on connaît le montant de ces marchés.

1^{er} fait : Les avenants n° 2 relèvent d'une volonté délibérée et non d'une quelconque urgence.

Après avoir justifié les avenants n° 1 en écrivant que les contrats pouvaient être prorogés « *pour une durée maximale de une année* », le Département justifie les avenants n° 2 par des considérants parmi lesquels je retiens les trois suivants :

«

Considérant le délai d'approvisionnement moyen de 8 mois retenu par le juge administratif de Mamoudzou dans sa décision en date du 27 mai 2019 ;

Considérant que le Département doit nécessairement tenir compte de ce délai moyen d'approvisionnement pour fixer le début d'exécution du marché qui sera conclu à l'issue de la procédure en cours ;

[...]

Considérant enfin la nécessité d'assurer la continuité du service de ramassage scolaire pour la rentrée 2019-2020, le Département a décidé de conclure un nouvel avenant de un an qui commence à courir à compter du 1^{er} août 2019 jusqu'au 31 juillet 2020 [...].

»

A la lecture de l'historique qui a été tracé pour justifier les avenants n° 2, on se rend compte que le Département avait déclaré sans suite la 1^{ère} procédure par une décision du 12 mars 2019 car le candidat qui avait introduit un recours « *avançait entre autres motifs le délai qu'il considère trop court laissé aux candidats pour disposer des bus et assurer la continuité du service* ». Le fait que le Département ait décidé, bien avant la décision du tribunal administratif intervenu bien plus tard au 27 mai 2019, de corriger cette clause montre que le Département avait bien pris en compte le fait que le marché ne pouvait pas débiter au 1^{er} août 2019, à la rentrée de l'année scolaire 2019-2020. Et même à supposer que le Département avait encore des doutes, il était fixé définitivement sur l'impossibilité de démarrer le marché au 1^{er} août 2019 par cette décision du 27 mai 2019, **ce qui lui laissait un délai minimum de plus de 2 mois pour lancer une procédure d'urgence en toute légalité sous forme d'une procédure concurrentielle avec négociation, connaissant les acteurs qui ont manifesté concrètement un intérêt pour travailler dans les transports scolaires à partir du 1^{er} août 2019 en ayant déposé des offres.**

Or, le Département a soigneusement évité d'engager une telle procédure pourtant prévue dans une situation d'urgence dans les contrats de la commande publique (voir le lien <https://www.economie.gouv.fr/daj/urgence-dans-contrats-commande-publique-2019>) et a attendu tranquillement le 31 mai 2019 pour passer des avenants n°2 à des marchés définitivement terminés depuis le 31 juillet 2018, en toute illégalité. Et ces avenants ont été transmis au contrôle de légalité de la préfecture de Mayotte qui les a laissés passer, pour un montant totalisant près de 30.000.000 €, et en cumul sur les deux années, près de 60.000.000 € (soixante millions d'euros).

Cette manœuvre a été menée par des acteurs qui savent très bien qu'ils agissent dans l'illégalité, mais qui savent qu'ils ne risquent rien car à Mayotte, ces choses se font. Pour preuve, je cite deux extraits des écritures de la société MATIS en défense dans le référé en suspension des avenants n° 2, introduit par le GIE Ouvoimoja Transports et la SARL Transports Salime :

Le premier extrait est le suivant :

«

L'autorité Organisatrice [le Département, NDLR] [...] « *n'avait d'autre choix [...] que de conclure des conventions provisoires (qualifiées d'avenants) pour assurer la continuité du service public* ».

»

Le deuxième extrait est le suivant :

«

Une solution consisterait à ce que les avenants soient suspendus, avec un effet différé de deux mois à compter de l'ordonnance [du tribunal administratif, NDLR] à intervenir, ce qui permettrait alors à l'Autorité Organisatrice de pouvoir conclure en bonne et due forme des conventions de gestion provisoires [...].

La société MATIS soumet cette possibilité à titre infiniment subsidiaire qu'elle laisse à l'appréciation souveraine du Tribunal.

»

Ces deux extraits montrent bien que la société MATIS a conscience qu'à la place d'avenants à un marché terminé, il aurait fallu « *conclure en bonne et due forme des conventions de gestion provisoires* ». Ce qui suppose que l'Autorité Organisatrice, c'est-à-dire le Département, aurait dû inviter les acteurs connus et bien organisés sur le transport scolaire, en se basant par exemple sur les candidats connus parce qu'ayant manifesté un intérêt en ayant déposé des offres pour le futur marché, à venir négocier pour parvenir à des conventions provisoires.

C'est bien ce qui est prévu dans une procédure concurrentielle avec négociation qui a été soigneusement évitée alors que le Département avait largement le temps de mener entre le 22 février 2019 et le 1^{er} août 2019, ou même entre le 27 mai 2019 et le 1^{er} août 2019.

Un autre élément vient démontrer cette volonté délibérée d'arriver au 31 juillet 2019 pour conclure ces avenants n°2.

Depuis fin 2018, le Département a lancé une consultation pour attribuer la gestion à une société qui n'est pas dans l'exploitation et qui n'est pas liée par une société qui serait dans l'exploitation. A partir du moment où nous savons que la société MATIS, seule ou en groupement, a décidé de répondre au marché de l'exploitation, nous savons que si elle est retenue, alors elle ne saurait avoir la gestion, à cause du souhait exprimé par le Département d'éviter un conflit d'intérêt.

Or, curieusement, ce marché de la gestion n'a pas été attribué à ce jour et pour cause. **Si le marché de la gestion avait été attribué, le périmètre du marché n° 15078 s'en trouverait modifié et aurait rendu impossible une prorogation des avenants.**

2^{ème} fait : La manoeuvre est faite pour préparer des avenants n° 3

La manoeuvre entamée pour aboutir à des avenants n° 2 contient en même temps les éléments de la préparation des avenants n° 3. Pour s'en persuader, il suffit de reprendre les considérants listés pour justifier les avenants n° 2 :

«

Considérant le délai d'approvisionnement moyen de 8 mois retenu par le juge administratif de Mamoudzou dans sa décision en date du 27 mai 2019 ;

Considérant que le Département doit nécessairement tenir compte de ce délai moyen d'approvisionnement pour fixer le début d'exécution du marché qui sera conclu à l'issue de la procédure en cours ;

»

A la date de ce courrier, aucune procédure n'a été lancée pour un marché devant commencer au 1^{er} août 2020 ! Or, pour respecter un délai de 8 mois avant le 1^{er} août 2020, il faut que le marché ait été notifié aux attributaires au plus tard au 1^{er} décembre 2019, pour avoir un délai de 8 mois au 31 juillet 2020. Autant dire que c'est mission impossible, contrairement à ce qu'ont affirmé de concert le Département et la société MATIS à l'audition de référé du 22 octobre 2019, qualifiant de délirante l'hypothèse émise d'avenants n° 3 à cause du manque d'un délai de 8 mois.

3^{ème} fait : Toute la manoeuvre est faite pour réduire à néant les concurrents locaux.

Ces avenants n° 1, n° 2 et bientôt n° 3 ont pour objectif final de maintenir les entreprises locales de transport sous le plafond de verre installé depuis belle lurette et d'anéantir les entreprises qui osent concurrencer la société MATIS.

D'abord, ces avenants prolongent le contrat de la société MATIS pour assurer la gestion au moment où cette société se trouve en concurrence avec d'autres pour le marché futur, ce qui lui permet d'avoir encore le contrôle sur les données fournies aux concurrents.

Ensuite, ces avenants permettent à la société MATIS de continuer à maintenir les entreprises concurrentes organisées au sein du GIE Ouvoimoja Transports et la SARL Transports Salime sous sa coupe, par son rôle de mandataire qui cache les informations utiles aux autres et décide sans consulter les autres, comme ce fut le cas quand il s'est agi de signer l'avenant n° 2 au Lot 2 PMR du marché n° 15078.

Enfin, ces avenants permettent à la société MATIS, à travers sa filiale SSTM organisée comme une société écran, de continuer de faire travailler à perte les entreprises mahoraises sous-traitantes des lots dont MATIS est titulaire ou cotitulaire, de sorte qu'au final, ces entreprises arrivent à peine à payer les prestataires de service qui les aident à répondre aux marchés présents et aux marchés à venir.

Toutes ces choses sont visibles, grosses comme des maisons, et relèvent à n'en pas douter d'une corruption organisée ou, à tout le moins, d'un laisser-faire, sachant que les perdants finaux sont les entreprises mahoraises de longue date et que les gagnants finaux sont des entreprises dont la puissance financière est fondée en grande partie sur leur capacité à « privatiser » l'argent public, dans

cette économie de prédation dans laquelle la richesse créée a comme sources principales les administrations publiques et comme bénéficiaires principaux les grands groupes, filiales de grandes sociétés de l'Hexagone et maintenant de La Réunion, usant de tous les moyens pour gagner, gagner et encore gagner.

Pour terminer mon signalement, je voudrais vous faire part de trois sentiments, pour le moins partagés par bien d'autres :

Le premier sentiment est celui d'une justice à deux vitesses qui fait toujours des Mahorais les perdants.

Déjà, en 2015, quand les entreprises mahoraises avaient attaqué le marché des transports scolaires pour manque d'allotissement suffisant, elles avaient été déboutées devant le tribunal administratif de Mamoudzou. Il a fallu s'adresser à la Cour administrative d'appel de Paris pour avoir gain de cause.

Par deux fois, un groupement d'entreprises réunionnaises basées à La Réunion, qui a juste déclaré avoir un intérêt pour le marché sans qu'on soit sûr qu'il ait déposé d'offres, prétendument des adversaires de la société MATIS, ont attaqué le marché devant le tribunal administratif et ont eu gain de cause, et les procédures ont été annulées. Curieusement, ces annulations successives ont eu comme résultat final la signature d'avenants qui profitent pleinement à la société MATIS.

Mais quand les entreprises mahoraises, travaillant dans les transports, pour certaines d'entre elles depuis plus de 20 ans, saisissent le tribunal administratif pour demander la suspension d'avenants manifestement illégaux qui les mettent à terre, le tribunal administratif de Mamoudzou juge que ces entreprises n'ont aucun intérêt à engager une telle procédure et rejette leur requête.

Pire encore, c'est quand la société MATIS elle-même propose (même à titre très subsidiaire) de « *suspendre les avenants avec un différé de deux mois, le temps de formaliser des conventions en bonne et due forme* », le tribunal a préféré écarter cette solution qui aurait pu faire consensus, et garder des avenants dont les requérants ont clairement dit qu'ils constituaient pour eux un facteur d'affaiblissement et un accélérateur de leur disparition.

Le deuxième sentiment est celui d'une trahison du Département de Mayotte.

Les entreprises mahoraises de transports scolaires, cotitulaires du Lot 2 PMR du marché n° 15078 et membres du GIE Ouvoimoja Transports ont écrit à la société MATIS pour lui signaler les difficultés rencontrées dans leur collaboration en cotraitance et en sous-traitance. Ce courrier a été transmis en copie au président du conseil départemental et distribué dans les boîtes aux lettres de tous les conseillers départementaux. Jamais le conseil départemental n'a pris la peine de donner suite à ce courrier.

Le 12 septembre 2019, le Collectif des Citoyens de Mayotte a pratiquement forcé une rencontre avec les élus du Département après leur réunion en commission permanente pour leur exposer les graves problèmes que ces avenants posaient aux entreprises sus-mentionnées. J'ai été moi-même le porte-parole du Collectif et nous avons proposé au Département de remplacer ces avenants d'un an par des avenants de deux mois et engager des négociations dans un cadre plus légal, prévu au code de la

commande publique. Cette réunion a d'ailleurs été rendue publique, à mon insu, par Mayotte La 1^{ère} qui la diffusait en direct via Facebook et les Mahorais en ont donc été témoins.

Les élus n'ont donné aucune suite à cette réunion. Au contraire, le Département a engagé un avocat habitué à défendre les grands groupes à Mayotte et on a lu cette phrase dans les écritures du Département pour défendre ces avenants :

«

Les sociétés requérantes ont toutes accepté de leur propre chef de prolonger d'un an leur mission de transport scolaire, en signant des avenants à leurs contrats, que ce soit en qualité de cocontractantes au marché public pour le lot 2 sur Grande-Terre, ou de sous-traitantes pour le lot 1 sur Grande-Terre et le lot 2 de Petite-Terre.

Elles ont ainsi accepté en parfaite connaissance de cause la prolongation de leur mission de transport scolaire dont elles tirent profit !

Il en ressort que les avenants en cause n'ont nullement pour effet de « porter atteinte de manière suffisamment grave et immédiate » à la situation financière des requérants. Mieux, ces décisions servent leurs intérêts économiques et financiers.

»

Ces écritures montrent un dédain et un cynisme certains du Département vis-à-vis des transporteurs Mahorais quand on sait qu'**un refus de travailler comme sous-traitants de second rang avec des contrats arrangés pour être de droit purement privé derrière une sorte de société écran équivaldrait à leur mort immédiate !**

Et, pour couronner le tout, le Département, de concert avec la société MATIS, a déclaré que les calculs présentés au tribunal, montrant les préjudices financiers subis, ne valent rien, en sachant très bien que ces calculs ont été effectués par quelqu'un (en l'occurrence moi-même) dont ils connaissent bien le curriculum vitae : statisticien-économiste formé à l'ENSAE (Ecole Nationale de la Statistique et de l'Administration Economique), Docteur de l'EHESS (Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales) en économie quantitative, ancien *Senior Analyst* chez GE Capital où il a été certifié *Black Belt* en *Six Sigma Quality Tools*, ancien Directeur de Cofidis Datamining, certifié *Professional Risk Manager* par *PRMIA (Professional Risk Managers International Association)*, ancien consultant dans la finance internationale, ancien directeur général de la SIM (Société Immobilière de Mayotte) qu'il a sauvée d'une liquidation annoncée et transformée en un fleuron de l'économie mahoraise, dont la gestion n'a jamais été remise en cause par aucun de la douzaine d'audits subis en 10 ans.

Que la société MATIS déclare que ces calculs ne valent rien, cela est de bonne guerre pour un privé, candidat au marché des transports scolaires. Mais que ce soit le Département de Mayotte qui déclare devant le tribunal que ces calculs ne valent rien sans même s'être donné la peine de les expertiser, cela révèle pour le moins d'une trahison de l'engagement des élus, exprimé dans la délibération du 25 juin 2018, de veiller à ce que les transporteurs locaux puissent monter en puissance.

Sans compter le fait que les fameux requérants dont le Département dit que les avenants attaqués « *servent leurs intérêts économiques et financiers* », déjà asphyxiés, se retrouvent dépourvus de moyens de payer leurs prestataires pour répondre au marché chaque fois que la procédure est relancée (3 procédures à cette date, en attente de la 4^{ème}).

Le troisième sentiment est celui d'une collusion entre l'Etat et les intérêts de MATIS, partenaire de Carla Baltus par ailleurs présidente du Medef local.

Il est quand même curieux que l'Etat, garant de la légalité des décisions, ait fermé les yeux sur un marché d'environ 30 millions d'euros une première fois (33,3% du marché en plus), puis une deuxième fois (66.6% du marché en plus). Quand on sait que l'assistance à maîtrise d'ouvrage a été chargée de monter ce marché depuis avril 2017, soit depuis 2 ans et 7 mois et qu'on en soit à préparer les avenants n° 3, il ne faut pas être grand clerc pour comprendre que toute la manœuvre est finement montée et que cette affaire relève de la corruption, sur le plus gros budget du Département, ce qui devrait la classer au rang du plus gros scandale financier du moment.

Monsieur le Procureur,

J'ai entendu Madame Carla Baltus, présidente de la société CMTB, qui communiquait au nom d'un groupement constitué avec la société MATIS à l'émission Zakweli du mardi 19 novembre 2019 sur Mayotte La 1^{ère}, déclarer que « *il y avait un problème peut-être avec l'AMO puisqu'aujourd'hui elle a été mise en touche et on fait un nouvel appel d'offre à l'AMO* ».

Après vérification, cette information se révèle juste. Alors la question à se poser est la suivante : pourquoi l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) aurait juste été « *mise en touche* » et qu'aucune plainte n'aurait été déposée à son encontre, ne serait-ce que pour comprendre les tenants et les aboutissants de cette histoire ? S'agit-il d'une simple incompétence que le Département aurait mis plus de deux ans et demi à découvrir ou s'agit-il de manœuvres délictueuses découvertes par le Département ? Ou alors l'AMO sert-elle juste de fusible dans une manœuvre où son travail aurait été rendu impossible justement à cause du conflit d'intérêt induit par le fait que le gestionnaire du marché est aussi candidat au nouveau marché d'exploitation en concurrence avec des candidats qui menacent sa toute-puissance ?

Cette déclaration de Madame Carla Baltus apporte de l'eau à mon moulin pour vous demander de bien vouloir diligenter une enquête pour déterminer :

1. Pourquoi l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO), nommée depuis avril 2017, n'est pas arrivée à monter correctement un marché dans les délais normaux connus ailleurs ?
2. Pourquoi l'AMO a ignoré cette jurisprudence, pourtant connue, devant permettre un délai moyen de 8 mois d'approvisionnement en matériel roulant ?
3. Pourquoi l'AMO n'a-t-elle pas été capable de fournir des annexes correctes permettant aux candidats de disposer des informations utiles à la préparation de leurs réponses au marché ? Quelle est donc la source de ces documents mal ficelés ? Le Département ou la société MATIS, gestionnaire des marchés passés ?
4. Le marché n'aurait-il pas été concocté de sorte à laisser suffisamment de lacunes pour permettre de le casser à la moindre requête et ainsi ouvrir la voie aux avenants connus et à venir ?
5. Pourquoi le Département, conscient depuis des mois du fait que le marché ne pouvait pas démarrer avant le 1^{er} août 2020, n'a-t-il pas pris des dispositions pour lancer une procédure concurrentielle avec négociation en vue de passer des conventions provisoires avec les acteurs

connus et organisés pour transporter les élèves pour l'année scolaire 2019/2020 ? Le Département a-t-il préféré attendre jusqu'au 31 juillet 2019 au soir pour faire croire à l'urgence absolue en sachant qu'il ne risque rien devant le tribunal administratif de Mamoudzou ?

6. Pourquoi le Département n'a pas attribué le marché de la gestion qui ne paraît pas faire l'objet de problèmes judiciaires ? Est-ce justement pour ne pas changer le périmètre du marché n° 15078 et ainsi faciliter les avenants à venir en sachant que les avenants ne peuvent être passés qu'à périmètres constants ?
7. A cette allure, qu'est-ce qui empêchera la signature d'avenants n° 3 quand on sait déjà que tout a été fait pour que le marché ne puisse pas démarrer avant le 1^{er} août 2021, le temps de faire disparaître les entreprises locales concurrentes du groupement constitué de la société MATIS et de ses partenaires (en particulier la ou les société(s) appartenant à la présidente du Medef local) ?
8. Enfin, pourquoi le contrôle de légalité de la préfecture de Mayotte a-t-il fermé les yeux sur ces avenants qui relèvent manifestement d'un détournement de procédure en vue de favoriser essentiellement la société MATIS qui s'enrichit en faisant travailler ses sous-traitants de second rang à perte et qui bénéficie d'un conflit d'intérêt évident en continuant à être le gestionnaire de l'ensemble des lots des deux marchés prorogés par avenants ?

Comptant sur votre diligence, je vous prie de croire, Monsieur le Procureur de la République, en mes sentiments les meilleurs.

Mahamoudou Azihary

Liste des documents joints :

1. *Avenant n° 1 (2018/2019) du Lot 2 PMR du marché n° 15078 pour 2015-2018 avec la justification donnée par le Département*
2. *Avenant n° 2 (2019/2020) du Lot 2 PMR du marché n° 15078 pour 2015-2018 avec la justification donnée par le Département*