

DECLARATION DE LA REPUBLIQUE DE DJIBOUTI.

En application de la loi du 8 novembre 2017 du gouvernement de la République de Djibouti a décidé de procéder à la résiliation unilatérale avec effet immédiat du contrat de concession attribué au Doraleh Container Port (DCT) géré par la multinationale DP World le jeudi 22 Février 2018. En effet, le décret n° 2018-085/PRE précise les dispositions suivantes:

« Article 1 : *En application des articles 1 et 2 de la loi n° 202/AN/17/7^{ème} du 8 novembre 2017 portant sur les contrats d'infrastructures stratégiques et suite à la fin de non-recevoir opposée par DCT d'entrer en négociation, l'accord de concession conclu entre la République de Djibouti, la Société d'économie mixte « Doraleh Container Terminal » et la Société Dubaï International (Djibouti) FZE le 31 octobre 2006, tel que modifié par un avenant en date du 22 mai 2007, est résilié avec prise d'effet immédiate. Cette résiliation porte également sur l'accord-cadre conclu entre la République de Djibouti et la Société Dubaï International (Djibouti) FZE le 9 février 2004.*

Article 2 : *En application de l'article 3 de la loi n° 202/AN/17/7^{ème} du 8 novembre 2017 portant sur les contrats d'infrastructures stratégiques, sont abrogées :*

- la Loi n° 162/AN/06/5^{ème} L du 18 décembre 2006 portant ratification d'un Accord de Concession entre la République de Djibouti, la Société d'économie mixte « Doraleh Container Terminal » et la Société Dubaï International (Djibouti) FZE ; et
- la Loi n° 216/AN/08/5^{ème} L portant approbation de l'Avenant du 22 mai 2007 à l'Accord de Concession entre la République de Djibouti et la Société Doraleh Container Terminal SA.

Article 3 : *Les modalités éventuelles d'indemnisation des actionnaires de la Société d'économie mixte « Doraleh Container Terminal » seront déterminées ultérieurement par décret.*

Article 4 : *En vue de préserver la continuité du service public, à compter de la prise d'effet du présent décret, la gestion du terminal à conteneurs de Doraleh est reprise par l'État et transférée à la Société de Gestion du Terminal à Conteneur de Doraleh.*

En conséquence, l'ensemble du patrimoine social de la société, les contrats et les personnels nécessaires à l'exploitation du terminal à conteneurs de Doraleh, à l'exception du contrat de gestion de ce terminal conclu le 6 décembre 2007 entre la Société Doraleh Container Terminal SA et DP World Djibouti FZCO, sont transférés de plein droit à cette nouvelle société de l'État à compter de la prise d'effet du présent décret.

En outre, dans le but de préserver la continuité du service public, l'ensemble des biens, matériels ou immatériels et des personnels indispensables au bon fonctionnement du terminal à conteneurs de Doraleh sont réquisitionnés durant le temps de la reprise en gestion du terminal par l'État.

Article 5 : *Toute contravention aux dispositions du présent décret sera considéré comme un acte de sabotage contre les intérêts fondamentaux de la Nation et exposera son auteur aux sanctions pénales énoncées par les articles 140, 141 et 142 du code pénal »*

Simultanément à la résiliation de la concession le gouvernement a créé une nouvelle entreprise publique dont le capital est détenue à 100% par l'Etat et dénommée « **la Société de Gestion du Terminal à Conteneur de Doraleh** » le jeudi 22 février 2018 pour se substituer à l'entreprise publique Doraleh Container Terminal géré par DPWorld.

Depuis le jeudi 22 février 2018 à 14 H 00, le Terminal à Conteneur de Doraleh est géré exclusivement par des nationaux hautement qualifiés comme à l'accoutumée.

Présentation de la loi du 8 novembre 2017 sur les contrats d'infrastructures publiques.

La loi du 8 novembre 2017 a pour objectif de protéger, dans le cadre des contrats d'infrastructures stratégiques, les intérêts supérieurs de la nation, en particulier ceux ayant trait à la souveraineté de l'Etat et à l'indépendance économique du pays. Elle met en place un cadre légal permettant de renégocier si nécessaire les contrats portants sur la gestion ou l'exploitation d'infrastructures stratégiques déjà conclus. La loi autorise le gouvernement à prononcer la résiliation des contrats en question.

L'Importance des ports en République de Djibouti

La stratégie de développement de la République de Djibouti vise à générer une croissance forte et durable en se positionnant comme une des toutes premières plateformes logistiques et commerciales de l'Afrique. Cette ambition doit soutenir parallèlement une amélioration rapide des revenus des djiboutiens et la capacité de l'Etat à investir efficacement dans les secteurs sociaux.

Sans aucune ressource naturelle, Djibouti a basé sa politique de développement économique sur son emplacement stratégique qui constitue « le principal avantage comparatif » du pays par rapport à d'autres pays du monde et de la région. Le principal outil économique du pays a toujours été son port qui existe depuis l'année 1900. Pour assurer son développement et conserver son « avantage comparatif », Djibouti devait assurer le développement de ses infrastructures et en investissant massivement dans le Port de Djibouti. Ainsi le Port de Djibouti disposait d'un terminal à Conteneur moderne et d'une capacité importante depuis 1983.

En résumé, il est important de dire que la richesse économique de Djibouti c'est son port qu'elle doit développer et sauvegarder à tout instant.

Historique des relations entre la République de Djibouti et DPworld

A partir de 1998 la totalité des importations et des exportations de l'Ethiopie transitait par le port de Djibouti qui est devenu du jour au lendemain saturé et incapable de répondre aux énormes besoins de notre partenaire éthiopien et aux besoins du marché domestique car le port étant entouré de la ville de Djibouti et il lui manquait l'espace nécessaire pour assurer son expansion.

Pour résoudre les problèmes de congestion du Port de Djibouti, la République de Djibouti a fait le choix de confier, en 2000, la gestion de son port à la Société DpWorld qui portait à l'époque le nom de Dubai Port International (DPI).

Par ailleurs, la République de Djibouti a décidé de construire des extensions du port de Djibouti dans la zone de Doraleh à partir de l'année 2004. Notre partenaire avait dit à l'époque, Djibouti n'avait pas besoin de mobiliser de l'argent, DPWorld allait financer les travaux de construction du nouveau port en faisant signer au Gouvernement Djiboutien des accords de concessions complexes.

Une société d'économie mixte, dénommée Doraleh Conteneur Terminal (DCT) a été constituée avec un capital de 133 millions de \$ US entre le Port de Djibouti (66,66% du capital de DCT soit un investissement d'un montant de 87,78 millions de \$ US) et Dpworld (avec seulement 33,34% du capital de DCT soit un investissement de 45,22 millions de \$ US). Ainsi la République de Djibouti à travers le Port de Djibouti est l'investisseur le plus important du Terminal à Conteneur de Doraleh qui constitue est une entreprise publique au sens de la *loi n°12/AN/98/4ème L portant réforme des Sociétés d'État, des Sociétés d'Économie Mixte et des Établissements Publics à caractère Industriel et Commercial du 11 mars 1998* puisque qu'une entité publique détient plus de 50% du capital de la société. La société DCT est une entreprise publique et un patrimoine de la nation Djiboutienne.

Les ressources investies par DPWorld dans la nouvelle société provenaient de la rémunération qu'elle percevait du contrat de gestion de l'ancien port de Djibouti. Les travaux du DCT ont été financés grâce à des emprunts garantis par le Gouvernement de la République de Djibouti. La société DCT a totalement remboursé les emprunts contractés depuis juin 2017.

DCT a démarré ses activités en 2009 et la République de Djibouti s'est rendu compte des obligations aberrantes qui découlaient des dispositions de la concession accordées à DCT. Pire encore cette concession donnait la possibilité à une société étrangère de s'opposer aux intérêts fondamentaux de la République de Djibouti en entravant le processus de son développement économique et sociale. Cette concession et l'usage fait de celle-ci par la société DPWorld constituent un crime économique contre la nation Djiboutienne.

Pourquoi la concession est contraire aux interets fondamentaux de la Nation A. L'exclusivité

1) La République de Djibouti n'a pas le droit de construire un nouveau port sur son territoire depuis 2004. Seule DPWorld a le droit de développer un nouveau port.

Ainsi, à cause de cette concession, la République de Djibouti :

- a) n'avait pas le droit de construire le port Multipurpose de Doraleh (DMP);
- b) n'avait pas le droit de construire le Port de Tadjourah ;
- c) n'avait pas le droit de construire le Port du Goubet ;
- d) n'a pas le droit de construire les futurs ports de la zone de Damerjog (Le Port pour l'exportation du Bétail et le Port Gazier).

DPWorld engagé des poursuites contre Djibouti pour la construction de ces ports.

- 2) La République de Djibouti n'a pas le droit de décharger des conteneurs ailleurs que dans le DCT. Djibouti devait démanteler le terminal à conteneur de l'ancien Port des le démarrage de DCT en 2009. Mais le DCT n'a pas l'infrastructure nécessaire pour le déchargement des conteneurs transportés pour le compte de l'Ethiopian Shipping Line par les bateaux de type mixed-cargo. Ces conteneurs sont déchargés dans le port de Djibouti depuis 2009 et dans le futur dans le nouveau multipurpose de Doraleh (DMP). DPWorld a engagé des plaintes à Londres contre Djibouti car elle exige que le port de Djibouti reverse la totalité des revenus qu'il a perçus du déchargement de ces conteneurs et les revenus futurs du DMP pendant les 43 années restantes de la durée de la concession. Ainsi selon la concession le port de Djibouti devait, soit refouler ces marchandises destinées à l'Ethiopie, soit les décharger gratuitement. Comment le port de Djibouti peut supporter ses coûts s'il doit reverser ses revenus à DCT ?

DPWorld a aussi essayé de s'opposer à un autre projet très important de notre pays. Elle a déposé une plainte contre la République de Djibouti à Londres parce le nouveau train traversait le terrain de la concession de DCT ? Alors que le terrain de DCT appartient à l'Etat et DCT l'utilise gratuitement.

3)

- 4) DPWorld est libre de fixer les tarifs portuaires et abuse de ce pouvoir pour défavoriser la population locale. Les frais de déchargement des conteneurs destinés au consommateur Djiboutiens sont largement surfacturés par rapport aux marchandises destinées à l'Ethiopie.

- 5) Le DCT bénéficie d'une exonération totale d'impôts et de taxes pour une période de 50 années. En échange, l'Etat perçoit une redevance (royalties) de seulement 5% du chiffre d'affaires. A titre de comparaison le Port de Djibouti et tous les autres établissements publics versent à l'Etat un impôt sur les bénéfices de 25%. Dans tous les autres pays où DPWorld gère des ports elle verse aux Etats des royalties comprises entre 20% et 40% du chiffre d'affaires.

Les Problèmes rencontrés par le Port de Djibouti dans la gestion du DCT

Le DCT n'appartient pas à DPWorld, DPworld est l'actionnaire minoritaire du DCT puisque 66,66% du capital de DCT est détenu par le Port de Djibouti (le PDSA).

Pourtant dans la prise de décision PDSA est minoritaire et dispose seulement de 33,33% du droit de vote et DPW de 66,66% du droit de vote du conseil d'administration. Pire encore ces accords précisent que PDSA doit obligatoirement voter comme DPWorld. En réalité le PDSA a 0% du droit de vote au conseil d'administration.

DPWorld est seule maîtresse de prendre des décisions dans cette infrastructure importante pour le pays. Elle peut démonter les grues et les jeter à la mer. Ni l'Etat,

ni l'actionnaire majoritaire du DCT (PDSA) n'a un moyen légale pour s'opposer à cela ! Au contraire ils doivent lui faciliter la tâche.

DPWorld bénéficie d'un contrat de management du DCT et perçoit à ce titre gratuitement une redevance égale à 5% du Chiffre d'affaires du DCT. Pourquoi gratuitement parce cette redevance n'est liée à aucun objectif de performance. DCT peut faire de pertes DPWorld aura toujours une rémunération de 5% du Chiffre d'affaires.

DPWorld est un concurrent de DCT et détourne le trafic du DCT dans d'autres ports de la Mer Rouge.

Les comptes bancaires de DCT sont déposés dans des comptes à Londres au lieu d'utiliser les banques installées à Djibouti. Ainsi DPWorld a bloqué le versement des dividendes du Port de Djibouti pendant 4 années (entre 2014 et juin 2017) pour asphyxier la République de Djibouti. DPWorld espérait ainsi stopper les grands projets d'infrastructures du pays.

Les démarches de la République de Djibouti pour résoudre ces problèmes avec DPWorld

En effet depuis 2012, la République de Djibouti a tout tenté pour renégocier ce contrat à caractère léonin sans pour autant remettre en cause les intérêts de son partenariat avec DP World et les objectifs de développement de l'activité portuaire à Djibouti.

Les tentatives menées de bonne foi par le gouvernement de Djibouti et ses représentants afin d'aboutir à une solution négociée ou à une résolution à l'amiable ont été repoussées avec mépris par la direction de DP World.

Depuis le mois de décembre 2017 la République a encore tenté de résoudre ce problème sans résultat . Cette entreprise a encore traité la République de Djibouti avec le même mépris et a engagé une procédure judiciaire à Londres.

Le comble de l'aberration de cette concession est le fait qu'aujourd'hui DCT, une entreprise publique Djiboutienne, poursuit le Gouvernement de la République de Djibouti dans une procédure judiciaire. Accepter encore ces comportement équivalait à remettre en cause la souveraineté de notre nation. La République de Djibouti a par conséquent décidé d'arrêter définitivement la relation entre notre pays et cette entreprise.