

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE



CENTRE DE DROIT MARITIME & DES
TRANSPORTS

La Gestion Portuaire à Djibouti

MASTER II : DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

Sous la Direction de Monsieur Christian SCAPEL

Par : HASSAN HOCHÉ Guedi

Année Universitaire 2012-2013

REMERCIEMENT

Je remercie d'une manière générale tous les professeurs qui ont intervenu durant toute l'année.

J'adresse mes sincères remerciements et ma gratitude à Mr. Christian SCAPEL, Président du centre et directeur du mémoire et Mr. Le Professeur P.Bonassies pour leur intervention remarquable et l'intention particulière qu'ils m'ont portées durant cette année universitaire.

Je remercie également Marjorie Vial, pour le travail exceptionnel et l'effort inlassable qu'elle a fourni pour permettre la coordination harmonieuse entre l'administration et les étudiants.

Mes remerciements vont aussi à Monsieur Robert REZENTHEL pour sa disponibilité, son soutien indéfectible et ses précieux conseils.

Enfin, je n'oublierais pas de remercier les personnels de la Direction juridique & des assurances du port de Djibouti SA, et plus précisément Mr. Osman HASSAN, chef de département de la Direction Juridique & des assurances, qui n'a pas ménagé ses efforts durant mon séjour de recherche à Djibouti.

*À mon père et à ma mère, qui ont tant patienté pour qu'un
Jour je puisse subvenir aux besoins de la famille,*

*À ma grande sœur et mes trois frères qui, malgré
Mes longues absences sont toujours là mes cotés,*

À tous Ceux qui me sont chers et qui ne sont plus parmi nous.

TABLE DES ABREVIATIONS

BMOD : Bureau de Main d'œuvre des Ouvriers Dockers

COMESA : Common Market for Eastern and Southern Africa

CET : Convention d'exploitation des Terminaux

CFS : Cote française des somalies & dépendance

CMH : China Merchants Holdings

CNSS Caisse national de sécurité sociale

DCT : Doraleh Container Terminal

DP World : Dubaï Port World

EBI : Emirates International Bank

ENOC : Emirates National Oil Company, U.A.E

ESL : Ethiopian Shipping and Logistics entreprise

GC : General Cargo

HDTLS : Horizon Djibouti Terminals Ltd

OPS : Organisme de Protection Social

PAID : Port Autonome International de Djibouti

PDSA : Port de Djibouti SA

SDTV : Société Djiboutienne de gestion du Terminal Vraquier

SOMMAIRE

Introduction	p.6
Chapitre Préliminaire : Caractéristiques économique de Djibouti	p.12
Partie I : Fonction et Gestion Portuaire	p.22
Titre I : Dualités de la Fonction Portuaire	p.22
Chapitre1 : le Port, une entité à double vocation	p.22
Chapitre 2 : l'organisation du Port Autonome International de Djibouti	p.31
Titre II : la complexité de la gestion portuaire	p.39
Chapitre1 : La gestion du domaine public portuaire du PAID	p.39
Chapitre2 : La gestion du personnel Dockers : pierre angulaire du Port	p.42
Chapitre3 : La facilitation des échanges et la gestion de l'environnement	p.46
PARTIE II : L'EXPLOITATION DU PAID ET SON CHANGEMENT DE STATUT	p.50
Titre I : les modes d'exploitation d'un port	p.50
Chapitre1 : Les différents modes d'exploitation	p.50
Chapitre2 : Les contrats de gestion du Port Autonome International de Djibouti	p.59
Titre II : l'impact du changement de statut sur le développement portuaire à Djibouti	p.66
Chapitre 1 : Les terminaux spécialisés	p.67
Chapitre 2 : le changement de statut du PAID en Port de Djibouti SA	p.72
Chapitre 3 : Perspective de développement portuaire à Djibouti	p.78
Conclusion	p.83
Bibliographie	p.85
Table des annexes	p.87
Table des matières	p.95

INTRODUCTION

Avec deux tiers du globe, les mers et les océans demeurent des espaces vitaux pour la survie de l'Homme sur la planète. Depuis longtemps, ils formaient un obstacle pour les échanges. L'éloignement rendait difficile les contacts entre les Hommes dans les différents continents. Durant les siècles passés, l'Homme n'a pas manqué d'inventer des nouvelles méthodes pour contrer les contraintes imposées par les distances. Les buts furent d'accroître les échanges entre continents et déboucher à un concept de libre circulation des biens et des Hommes.

De ce fait, depuis des décennies nous assistons à une mondialisation et un phénomène de globalisation de l'économie et du commerce mondial. Ce principe de mondialisation a favorisé le développement du commerce international, d'où la croissance des échanges dans le monde. Cette croissance ne saurait aboutir sans un moyen de déplacement adéquat et efficace. Le transport fut, l'élément déclencheur, fondamental de croissance.

Le transport est devenu un maillon intégrant dans l'économie de l'entreprise de part son importance et le pilier de la Supply Chain (chaîne d'approvisionnement).

En outre, parmi les modes de transport, le transport maritime occupe une part prépondérante pour acheminer les marchandises. Avec 8,7 milliards de tonnes en 2012 et un taux de croissance de 4%¹, le transport maritime est de loin le mode de transport le plus utilisé et un mode approprié pour acheminer les marchandises partout dans le monde. Il est le plus utilisé de part sa capacité à transporter toutes sortes de cargaison, et de relier les continents. Tout en sachant, que ce mode a

¹ Rapport CNUCED 2012.

contribué fortement au développement des autres modes de transports, notamment les transports routiers, pour les opérations de post ou pré-acheminement.

Toutefois, le développement du transport maritime a donné de l'importance aux ports, qui sont devenus des véritables pôles stratégiques.

Cependant, tous les pays n'ont pas accès à la mer ou ne disposent pas d'une façade maritime. Mais ce désavantage est relativisé par la convention de Montego bay sur le droit de la mer du 10 Décembre 1982 ; dans son article 125, elle affirme « *le droit d'accès à la mer* » des pays enclavés.

Néanmoins, les ports ont connu des véritables améliorations des infrastructures pour pouvoir répondre à un taux de trafics non seulement croissant mais divers. Dans le monde, le trafic portuaire a connu une hausse sans précédente en 2011 avec un taux de croissance de 5,9%².

Cette croissance est accompagnée par l'évolution de la notion juridique du port, ainsi que l'évolution de son mode de gestion qui est de plus en plus confié à des opérateurs.

Le port, au sens juridique est tantôt un établissement public à caractère administratif et tantôt un établissement public à caractère industriel et commercial. La notion d'établissement public est très marquante, d'où le respect des principes de service public. Sa gestion est assurée par le pouvoir public ou par des collectivités territoriales en France ou encore par des entreprises privées qui bénéficient des prérogatives de puissance publique.

l'apparition des sociétés de manutention ou des opérateurs des terminaux qui s'occupent de la gestion des terminaux dans le monde a permis une amplification des trafics portuaires. Ils bénéficient de délégation de service public. Ces opérateurs

² Ibidem

concluent des contrats de gestion avec les ports. Ces contrats peuvent s'agir des contrats de concession, d'affermage. Depuis quelques années en France, on parle d'un nouveau mode de gestion appelé « convention de terminal », qui est applicable au grand port maritime instauré par la loi du 4 Juillet 2008 portant réforme portuaire. Ces contrats instaurent une nouvelle phase dans la gestion des ports ou des terminaux et rendent plus flexible la gestion des outillages et ouvrages publics.

Cependant le port, représente le poumon économique et la principale source des recettes des gouvernements de certains pays. Ces derniers pays ne disposent pas d'autres ressources que le service portuaire qui assure les majeures parties de recettes de l'Etat, tel est le cas de Djibouti.

Situé dans la corne d'Afrique, à distance égale entre l'Equateur et le Tropique du cancer, Djibouti est localisé dans une zone géographique qui n'est pas favorable à l'agriculture. En 2006, le secteur d'agriculture ne représentait qu'à hauteur de 3,2% du PIB national contre 81,9% du secteur tertiaire³. Ceci montre la dépendance de l'économie Djiboutienne du secteur tertiaire et plus précisément le secteur portuaire qui tire l'économie Djiboutienne et assure les principales recettes de l'Etat.

Certes, ces données ne sont pas étonnantes, dans la mesure où que Djibouti est connu de par sa réputation historique, un lieu d'échange entre les riches marchands arabes et les habitants d'Abyssinie. C'est dans ce cadre d'études ou de mémoire que nous analysons les enjeux ou l'impact du port sur l'économie Djiboutienne par exemple.

Ce présent mémoire porte sur l'étude du principal secteur (portuaire), source de recette de ce pays minuscule de part sa taille mais situé géographiquement dans une

³ Rapport Banque Central de Djibouti (BCD), 2007.

position stratégique dans l'une des routes maritimes les plus utilisées du commerce mondial et des flottes de commerce.

Auparavant, Port de Commerce de Djibouti ; il fut un des points de ravitaillement en hydrocarbure pour les flottes de guerre françaises. Il se classe dans les années 50, parmi l'un des meilleurs ports français les plus performants.

Mais depuis l'indépendance 1977, la gestion est revenue au nouveau gouvernement Djiboutien de post colonisation.

De ce fait, le port a complètement changé de statut. Un nouveau statut juridique a été promulgué en 1980. La loi N°148/AN/80 du 5 Novembre 1980, met en place le nouveau statut du port de Djibouti.

Dorénavant, le port est nommé Port Autonome International de Djibouti en abrégé PAID. Cette loi dote du port autonome de la personnalité morale et d'une autonomie de gestion financière, plaçant sa gestion sous l'autorité du gouvernement djiboutien.

Accompagnée d'une série de règlements pour réglementer les mouvements au sein de l'enceinte portuaire, le port rentre dans une nouvelle phase de son histoire.

Cependant, concédé depuis Juin 2000, à l'opérateur des terminaux Dubaï Port World (DP World). La gestion commerciale et technique du port autonome lui est accordée. Le contrat, prévoit une durée de concession de vingt ans, c'est-à-dire de 2000 à 2020.

Pourtant, le secteur portuaire, bien qu'il soit l'élément moteur de l'économie Djiboutienne, sa réglementation et son mode d'exploitation ne sont pas connus de tous et toutes. C'est pourquoi, il s'est avéré nécessaire d'aborder ce sujet, sous un angle juridique et opérationnel afin d'apporter des éclaircissements tant aux employés du port qu'aux personnes intéressées

Toutefois, d'une part il est difficile d'appréhender ce sujet de mémoire sous l'angle purement juridique, compte tenu de la faiblesse de documentation. Les documents

juridiques sont difficilement accessibles. Il s'agit là de souligner que le milieu juridique djiboutien, n'est pas développé, tant pour son aspect technique que portuaire. Les employés se soucient seulement d'assurer la survie de leur famille, sans s'en rendre compte de la gestion et des lois applicables en vigueur dans le port autonome. Les ouvriers dockers, ne veulent qu'à effectuer le plus de tonnage possible au déchargement pour gagner plus et n'ont pas le souci de savoir leur droit.

D'autres parts, la législation imposable au service public portuaire et le domaine public portuaire ne font pas l'objet d'une clarté et ne sont pas connues de tous. D'où l'objet de ce mémoire pour pouvoir montrer l'importance et les réglementations qui s'appliquent dans un tel domaine public.

Telles font parties des objectifs majeures qui m'ont poussé à choisir ce thème malgré le risque de peu de documentation. Il s'agissait de pouvoir éclaircir enfin aux employés, la notion du port au sens juridique et opérationnel. D'expliquer à ces derniers, le mode de gestion d'un port et plus précisément celui du port autonome de Djibouti, la nature du contrat conclut au sein du port, les obligations réciproques imposables et enfin exposer les textes applicables qui sont difficilement accessibles.

Il est tout de même important de souligner la politique de promotion du secteur portuaire du gouvernement djiboutien qui consiste à développer les ports ainsi que les terminaux à Djibouti pour pouvoir se positionner comme un «hub» incontournable de la région en proposant des services de qualité.

Il s'agit là d'évoquer, que le port autonome international de Djibouti a connu une phase de changement de statut ; il est passé du port autonome à une société anonyme, à savoir Port de Djibouti SA, en abrégé PDSA.

Ce changement de statut, survenu en début de cette année est intervenu d'une manière brusque, vu que le contrat avec DP World, était conclu pour une durée de vingt ans.

Ce changement de statut est un sujet d'actualité, qui n'a fait l'objet d'aucun écrit, d'où l'originalité et l'importance de la rédaction de ce présent mémoire.

Pour comprendre et aborder cette étude, il est fondamental de se poser certaines questions.

Quels sont les fonctions portuaires ?, quels sont les textes qui régissent le port autonome international de Djibouti ?, quels sont la nature des contrats conclus au port de Djibouti et sont-ils compatibles avec la concession ?, et quelles sont les enjeux ou les perspectives économiques des ports Djiboutiens après la résiliation avec DP World ?

Toutes ces questions seront répondues tout en suivant la logique suivante.

L'importance de ce présent impose de faire le choix d'un chapitre préliminaire, la connaissance de la République de Djibouti et l'importance du secteur portuaire dans son économie.

Dans une première partie, pour permettre une bonne compréhension, de la gestion portuaire, il est primordial d'aborder la notion sous l'angle purement juridique, c'est-à-dire exposer les dualités de la fonction portuaire. Il est aussi important de comprendre, les textes applicables au port autonome, son statut juridique et comprendre le mode de gestion de son personnel dockers, qui forme la pierre angulaire du port autonome.

Dans une seconde partie, nous aborderons le sujet sous un autre domaine, celui de la gestion du port autonome et le type de contrat conclu avec cet opérateur DP World tout en montrant les modes de gestion des ports et des terminaux en France et partout dans le monde. Enfin, pour conclure, nous analyserons la perspective de développement portuaire à Djibouti, nous examinerons, leur but, leur marché cible ainsi que le financement.

Section 1 : Rappel Historique

« A contempler une carte de l'Afrique, on ne peut que constater une chose : Djibouti est un carrefour entre deux continents, l'Afrique et l'Asie, et entre trois mondes : un monde nomade, un monde océanien (océan indien), un monde arabe »⁴.

23500Km², c'est la superficie totale, de ce petit pays, situé au Nord-est du continent Africain plus précisément à la corne d'Afrique. Limité au Nord à l'Ouest et au Sud par l'Ethiopie, au Sud-est par la Somalie et à l'est par le détroit Bâb-el-Mandeb. Colonie française et indépendante depuis le 27 Juin 1977 ; Djibouti est une république démocratique.



Source : <http://www.gettingaround.net/pages/poc-djibouti.php>

⁴ André Laudouze. « Djibouti : nation-carrefour », Editions KARTALA Paris, 1982, p13.

Installée depuis 1862 ; la colonie française signe un traité avec les représentants locaux. Ce traité portait sur la cession d'un terrain d'une superficie de 100Km au nord du pays à la colonie moyennant une rémunération. Ce même traité prévoyait également que si les superficies cédées à la colonie était inapte au port et rade, les représentants locaux leur attribueront un autre terrain.

Avec l'ouverture du Canal de Suez, le 17 Novembre 1869, la Mer Rouge devient l'une de route maritime les plus fréquentés de la planète. Ce Canal réduisait le temps de parcours de l'Europe à l'Extrême Orient à moitié. Avec un tel profit, les puissances européennes se sont rendu compte de l'importance de pouvoir contrôlé cette région de l'Afrique de l'Est qui est habitée par des peuples nomades.

Cependant, la puissance coloniale française prend sa part de gâteau et s'y installe sur la région d'Obock⁵.

Avec cette installation une nouvelle aire commence pour cette région et permet à la France de pouvoir disposer d'un endroit où puisse se ravitailler ses navires. En 1881, furent l'arrivé de la première compagnie française ainsi que des commerçants. Désormais, les navires de commerce français ont eu des points de ravitaillement important avant de pouvoir traversé vers la Réunion et le Maurice⁶.

En effet, en 1883 le déclenchement de la guerre entre la France et la chine donne de l'intérêt à cette région ; Jules Ferry, au gouvernement en France en 1883 ordonne aux compagnies françaises installées à Obock de livrer le charbon à la flotte française de guerre ; d'où le développement des navires français se ravitaillant en charbon à Obock. Par la même occasion, il nomme un nouveau commandant de la colonie Française à Obock ; Léonce Lagarde.

⁵ Région située sur la cote Nordique de la Ville de Djibouti.

⁶ Hubert Deschamps ancien gouverneur de la colonie, *cotes des somalis*, Paris, 1958, p52

Comme prévu dans le traité, signé en 1862, l'administration coloniale est transférée à Djibouti, dont le site naturel est jugé propice. Le siège d'Obock est abandonné de part sa profondeur d'eau limitée. Un décret de 20Mai 1896, nomma Djibouti, capital de la Cote française des somalies & dépendance (CFS).

La CFS est une colonie de position⁷, elle permet à la France non seulement de permettre aux navires français un ravitaillement en charbon, mais aussi de pouvoir contrôler la région. Elle devient en quelques années de part sa position géostratégique une zone commerciale, où les riches marchands de l'orient, et les commerçants d'Abyssinie⁸ s'y côtoient. Elle développe sa vocation d'échange entre divers produits.

Ces flux des commerçants vers la CFS permettent la création de divers entrepôts de stockage et ainsi des grands d'aménagement virent le jour, d'où la nécessité que le port accompagne cette tendance croissante. La première phase d'aménagement du port est entrepris par la construction d'une jetée de 800m pour permettre non seulement que les boutres venant de la sous région d'y accoster mais aussi de servir d'éclairage pour l'arrivé des navires. Cette jetée est connu sous le nom de « jetée du gouverneur». Très vite, Djibouti devient une région incontournable au commerce mondial. Des compagnies viennent s'installer pour profiter d'une région en pleine mutation⁹.

L'année 1897 est marquée par le début de travaux d'aménagement du port de Djibouti et le chemin de fer qui relie la ville de Djibouti à l'Ethiopie (Djibouto-Ethiopie) qui s'achève 20ans plus tard, en 1917.

⁷ « Faire de Djibouti, un port moderne 1891-1917 : Soutenir sa vocation comme port de charbonnage », ISSE Mohamed, Mémoire Master1, 2010-2011, p7.

⁸ Ancien nom de l'Ethiopie sous l'empire éthiopien.

⁹ Je pense notamment à la concession accordée à la compagnie Orientale & Messagerie Maritime entre 1898-1920.

Le 12 Juillet 1926, un paquebot français le « Fontainebleau », qui transportait des cotons prend feu au sein du port. Il n’y avait pas de moyens d’extinction ; soutenu par le Khamsin¹⁰, les autorités ont décidé d’inonder les cales. Ainsi, le 13 Juillet, le paquebot français s’est échoué en plein milieu de la rade. L’épave est incorporée à l’ensemble du port.

Après la seconde guerre mondiale, le port connaît une nouvelle organisation, les quais et les hangars sont construits, l’eau et l’électricité sont établit en moins d’une décennie. Désormais, le port de Djibouti rentre dans une phase de triple vocation à savoir vocations de transit, de transbordement et de service de soute. Le port de Djibouti s’affiche parmi les principaux ports mondiaux jusqu’au 1967 lors de la fermeture du canal de suez, ce qui porte un coup d’arrêt total. Le canal sera ré ouvert en 1975, mais le scénario a déjà changé, les navires devenus plus gros plus autonomes feront moins d’escale pour les opérations de soute ; d’où une chute vertigineuse de service de soute à Djibouti. Mais l’importance de la capacité de stockage des sociétés pétrolières a donné naissance à un nouveau trafic, la réexportation vers les pays riverains qui ne sont pas doté d’une infrastructure portuaire similaire. Débouché naturelle sur la mer rouge, le port de Djibouti conservera longtemps avec 70% de son trafics destiné vers l’Ethiopie.

En 1977, le conflit d’Ogaden¹¹ paralysera le Chemin de Fer et réduira considérablement de même les opérations de transit vers l’Ethiopie. La relève est cependant assurée par une augmentation de l’importation Djiboutienne consacrée à la réalisation de nombreux projet de développement mise en place au lendemain de l’indépendance. Ce mouvement coïncidera avec la naissance d’une industrie

¹⁰ Un vent chaud, brulant avec trop de poussière, connu dans la zone de l’Afrique de l’est pendant l’été.

¹¹ Est une région au Sud-est de l’Éthiopie, peuplé par des peuples somaliens. Cette guerre opposait le gouvernement éthiopien et la république démocratique de la Somalie

embryonnaire qui touche le secteur public mais aussi les petites unités de production.

L'autre atout majeur du port, est la Zone Franche, une superficie de 14ha, les facilités commerciales en vigueur fonctionnent parfaitement avec le chemin de fer, le complexe portuaire et le trafic de transbordement dont le but est d'assurer les investissements étrangers.

Entre 1979-1982, le port de Djibouti développe un trafic de réexportation vers le Yémen, l'Ethiopie, la Somalie, le Kenya et la Tanzanie. L'aide alimentaire à destination de l'Ethiopie qui a doublé entre Janvier 1984 et Janvier 1985, a permis de démontrer un potentiel encore existant au port de Djibouti. Des entrepôts ont été conçus pour recevoir les vivres frais et congelés destiné au commerce local à l'avitaillement des navires ou encore à la redistribution vers les pays de la région. La modernisation du port se multiplie, un poste RO/RO qui permet les opérations de manutention horizontal, c'est-à-dire le déchargement rapide de cargo a été créé.

A ne pas oublié, le terminal à conteneur, un terminal formé des 4portiques géantes capables de traité les navires de la 3eme génération, large de 30m avec un tirant d'eau maximal de 12metres. 2quais de 400m ont été dragué pour accueillir ces gros navires. Les portiques qui fonctionnent à une cadence de 24conteneurs/h, ne souffrent pas de la comparaison avec les ports européens. Ce terminal dispose aussi d'un parc d'une superficie de 2,5ha aménagé pour le stockage d'environ 1200conteneurs. Des tarifs compétitifs ont été mis en vigueur pour permettre aux compagnies maritime d'utiliser ce terminal d'une manière optimale. Apres une période de rodage, le port de Djibouti a réussi à ce placer parmi les premiers en Afrique. Mais la différence avec les autres ports riverains, est que le régime douanier djiboutien est exempt de taxe à l'importance comme à l'exportation à la zone Franche ; exception faite à la marchandise destinée à la consommation locale. La

différence également avec les autres ports riverains est qu'il s'agit d'un régime monétaire de libre échange convertible en dollar américain à un taux fixe. Autant d'actions mettent les ambitions du port de Djibouti qui entend engager le pari de devenir un port d'éclatement vers l'Afrique de l'est, le golfe arabo-persique et le sous continent asiatique.

Autre événement majeur du port de Djibouti fut son changement de statut, appelé par la France « Port de Commerce de Djibouti », change de statut le 5 Novembre 1980 par la loi n°148/AN/80 et devient « Port Autonome International de Djibouti(PAID) ».

En Mai 1998, la guerre entre l'Ethiopie et l'Erythrée, qui a causé des dizaines milliers d'hommes¹² a accéléré le développement des trafics portuaires Djiboutiens. L'Ethiopie, pays limitrophe qui n'a pas accès à la mer, recevait la majorité de ses marchés via le port d'Assab (capital de l'Erythrée) ; mais depuis cette guerre très meurtrière, l'Ethiopie venait d'égarer une forte chance. Pour avoir accès à une mer le plus tôt possible et pouvoir faciliter ses exportations ainsi que ses importations, le port de Djibouti lui ouvre ses portes. Cette guerre a permis au port autonome de Djibouti qui connaissait une récession, d'accroître son trafics d'une manière exponentielle.

Après des années de croissance, le 20 Juin 2000 le grand opérateur de manutention Dubaï Port World (DP World)¹³ obtient de la part du gouvernement de Djibouti un contrat portant sur la gestion et l'exploitation de l'ensemble du port autonome pour une durée de 20ans. La gestion du port autonome de Djibouti formait une perspective de développement du grand opérateur sur le continent puis que le port de Djibouti était le premier port africain à qui la gestion lui est accordée. Comme

¹² Érythrée : l'accord final avec l'Éthiopie [archive] BBC 4 décembre 2000

¹³ Créé en 1999 de la fusion entre Dubaï Port Authority et Dubaï Port International Terminal

certain les disent le port de Djibouti était le « *cowboy* » du continent africain ; qui paraissait absent dans le domaine portuaire. Cet operateur envisageait de promouvoir les ports africains et par la même occasion faire un essaie sur le port de Djibouti.

Section2 : une économie basée sur le service

Selon, l'INSEE (institut national de statistique et des études économiques), le service se définit comme « *par la mise à disposition d'une capacité technique ou intellectuelle, elle recouvre un vaste champ d'activités qui va du commerce à l'administration en passant par les transports, les activités financières* »¹⁴.

Située entre l'équateur et le tropique du cancer, une zone aride, avec un climat sec et une façade maritime de 314Km ; ces aspects ne favorisent point l'agriculture comme la plus part des pays africains. La position géographique de Djibouti est défavorable à l'agriculture d'où une importation de forte intensité. Le secteur de l'Agriculture ne contribue qu'à hauteur de 3% du PIB¹⁵. Pour combler cette faiblesse, la République de Djibouti a développé des fortes activités de service qui comble son désavantage et gonfle son économie.

L'activité de service est prépondérante dans l'économie Djiboutienne, de part sa contribution à hauteur de 77% du PIB (Produit intérieur Brut) en 2011¹⁶. Pour permettre, une exploitation optimale de ses potentialités, une concession s'est avéré une nécessité. L'organe majeur de l'économie Djiboutienne est concédé pour accroitre non seulement le savoir faire des Djiboutiens mais aussi pour permettre au port autonome de promouvoir sa créativité.

¹⁴ <http://www.insee.fr/fr/methodes/?page=definitions/services.htm>

¹⁵ Rapport OMC : www.wto.org/french/tratop_f/tpr_f/s159-4_f.doc

¹⁶ <http://www.africaneconomicoutlook.org/fr/pays/afrique-de-lest/djibouti/>

Le développement de service a débuté pendant la colonisation comme cité dans la section précédente. Le but même de la colonisation française était de promouvoir le secteur de transport à travers ses activités portuaires et son chemin de fer qui relie Djibouti à l'Ethiopie ainsi de permettre une forte augmentation des activités commerciales. Elle a longtemps été une région où les riches commerçants s'y côtoient, d'où le développement des activités commerciales. Le développement du secteur commercial a favorisé à son tour une forte concentration des banques. Actuellement, on observe un développement spectaculaire des activités bancaires à Djibouti, on compte onze Banques (sept banques commerciales conventionnelles et de quatre banques islamiques)¹⁷.

Malgré, une économie basée sur le service, Djibouti n'est pas arrivé à terme de ses exploitations pour développer ses potentialités et compte sur ses activités de service pour éradiquer la pauvreté.

Le secteur de l'hôtellerie et de la restauration ne sont pas épargnés et sont en forte croissance de part les touristes européens et asiatiques.

A cela s'ajoute, le maillon essentiel et pilier de l'économie Djiboutienne, le transport qui s'est non seulement développé mais a été à l'origine de la création de commerce de proximité. La croissance des trafics portuaires a eu un effet considérable sur le transport routier puisque les cargaisons sont acheminées par voie routier vers l'hinterland, c'est-à-dire l'Ethiopie. Depuis plusieurs décennies le réseau ferroviaire est défaillant ce qui explique que les cargaisons qui sont exportées ou importées par l'Ethiopie via le port de Djibouti sont acheminées par voie routière. Ce changement de mode d'acheminement a permis le développement des commerces et la création des plusieurs régions qui n'existaient pas à l'origine. Une fois de plus le transport

¹⁷ http://www.lamicrofinance.org/resource_centers/profildjibouti/profildjibouti5#banques): portail micro-finance

était le déclencheur du commerce à Djibouti. Dans ce domaine du transport, le transport maritime est le cœur même de l'économie Djiboutienne.

Nous allons étudier de près le secteur portuaire incontournable de l'économie, et du développement de Djibouti.

Section3 : le port, poumon fondamental de l'économie Djiboutienne

Mais, malgré cette position géographique qui lui est défavorable pour le secteur de l'agriculture, le relais est assuré par le secteur portuaire qui assure plus 80% de l'économie Djiboutienne¹⁸. Djibouti est située dans une position géostratégique, qui est l'une des routes maritimes le plus fréquentées de la planète et incontournable du commerce mondiale. Elle est la principale entrée d'un grand pays enclavé, qui est l'Ethiopie. A cela s'ajoute ; depuis la création du marché Commun de l'Afrique Austral et Oriental(COMESA)¹⁹ qui compte environ 400 millions d'habitant, Djibouti est dite comme « la porte d'entrée » de ce grand marché.

L'Afrique étant le continent qui connait le plus des pays enclavés (15 pays)²⁰.

De ce fait comme stipule l'article 125 de la convention sur le droit de la mer du 12 décembre 1982 dite « convention de Montego Bay », qui dispose que « *les Etats sans Littoral ont le droit d'accès à la mer* ». Djibouti est tenue de respecter ladite convention et permettre à ses pays voisins d'accéder à une mer, d'où le renforcement des activités portuaires. Mais notons bien, que Djibouti n'est pas le seul pays de l'Afrique de l'est qui possède une façade maritime sur la mer rouge et sur le golfe d'Aden ; ce

¹⁸ <http://www.tresor.economie.gouv.fr/pays/djibouti>

¹⁹ Common Market for Eastern and Southern Africa, une organisation qui vise une harmonisation de l'économie et facilitant les échanges de ses pays membres, formée par des pays de l'Egypte, le Soudan, Djibouti, les Comores, l'Angola, le Burundi, la République Démocratique du Congo, l'Erythrée, l'Ethiopie, le Kenya, Madagascar, le Malawi, l'île Maurice, la Namibie, le Rwanda, les Seychelles, le Swaziland, l'Ouganda, la Zambie et le Zimbabwe.

²⁰ Botswana, Burkina, Burundi, Ethiopie, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, Centrafrique, Rwanda, Swaziland, Tchad, Zambie et Zimbabwe

qui explique une concurrence est rude dans cette zone. Pour pouvoir, rester une « porte d'entrée » fondamentale, elle doit moderniser ses qualités de services, ainsi que ses équipements portuaires. Elle doit garantir un service adéquat et satisfaisant tant aux usagers et aux personnels.

Dans le but de satisfaire sa clientèle, d'augmenter la performance et de profiter de savoir faire extérieur, le gouvernement a décidé de privatiser l'exploitation technique et commerciale du port Autonome International de Djibouti(PAID)²¹. Cependant cette exploitation, est assurée par un grand operateur de manutention : Dubaï Port World (DP World), depuis juin 2000. Cette concession de l'exploitation du port Autonome et International de Djibouti est approuvée par le décret n°2000-0148/PR/MET portant approbation du contrat de gestion du Port de Djibouti. Ce décret est porté pour une durée de 20ans.

La concession accordée à cette société DP World fut la première dans le continent africain et faisait la renommée du PAID. Il dispose la certification de norme internationale comme, la norme internationale ISO 9001 et ISO 18001, pour pouvoir se placer parmi les meilleurs ports africains.

²¹ Thèse : les Réseaux de transport à Djibouti et le développement économique et social, présentée par ABDILLAHI APTIDON GAMBOR, 2011. p89

TITRE I : DUALITES DE LA FONCTION PORTUAIRE

Chapitre1 : LE PORT, UNE ENTITE A DOUBLE VOCATION

Section1 : La notion de service public

1.1. Service public

1.1.1. La notion de service public

Le service public, se distingue par le critère d'intérêt général qui est l'élément déterminant.

Au sens organique, il détermine l'entité publique qui gère le service public. Tandis qu'au sens matériel ou fonctionnel du terme, il s'agit d'un service d'intérêt général qui est exercé par une personne publique en l'occurrence l'Etat (généralement représentée par une administration) ou une personne privée bénéficiant de prérogative de puissance public. Le service public est souvent assuré par un organe étatique c'est à dire public ou privé qui bénéficie de prérogative de puissance public dans le but de satisfaire les besoins des ses concitoyens ou de ses usagers sans distinction entre ces derniers. En France, les collectivités territoriales ou l'Etat exerce des activités de services publics. On peut qualifier de service public l'éclairage public ou encore les transports urbains assurés par des sociétés privées qui ont l'aval des collectivités territoriales.

Le service public bien qu'il soit assuré par l'Etat, est financé par les contributions des citoyens sous forme d'impôts. La collecte sous forme d'impôts fait partie de la fonction régaliennne de l'Etat.²²

²² <http://reverdenouveau.canalblog.com/archives/2007/08/30/6047253.html>

Le service public se différencie des autres services en ce qui relève d'un système ou d'un régime juridique spécial²³ qui est le droit administratif, qui se définit comme l'ensemble de droit applicable aux institutions étatiques et organismes publiques²⁴.

1.1.2. Le principe de service public

Le service public s'appuie sur des principes très précis dont leur respect est décisif. Pour qu'un service soit qualifié de service public, des principes qui sont les suivants sont vraiment primordiaux.

- le principe de continuité : un service public doit être sans interruption. Il doit s'accomplir d'une manière continue. Ce principe de continuité, de régularité est fondamental pour le service public même en cas de grève, on doit assurer un service minimum.
- Le principe d'égalité : l'égalité repose sur l'une des principes cœurs du service public. Le service public doit profiter à tous sans distinction de race, de religion, de langues ou des n'importe quels autres signes distinctifs. Toute personne doit jouir de la même manière au service public sans discrimination.
- Le principe de neutralité et de laïcité : éviter toute influence extérieure
- Le principe de la gratuité : le service public doit être gratuit pour pouvoir profiter à toute personne.
- Le principe de la primauté : une primauté devrait se faire sur l'intérêt général que sur l'intérêt personnel ou individuel.

²³ https://fr.wikipedia.org/wiki/Service_public

²⁴ <http://www.droitadministratif.com/>

1.2. Service public portuaire

Le port, se définissant comme un lieu d'accueil des navires où les marchandises sont manutentionnées, stockées d'une manière temporaires et permet quelques fois la transformation des marchandises ; est un domaine qui respecte les exigences de service public où les principes fondamentaux présentent des caractères impératives.

1.2.1. Un Port maritime

La convention de Genève du 9 décembre 1923 portant création de statut international des ports maritimes, définit la notion de port maritime en son article 1 de l'annexe II-13 et précise que «*sont considérés comme ports maritimes, au sens du présent Statut, les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur*».

D'après cette définition, nous pouvons observer qu'un port est un lieu où les navires dédiés au commerce y accostent et font escale. Un port où l'essentiel de son trafic dépend du trafic maritime²⁵ est considéré comme un port maritime en vue de la ladite convention. En revanche, si l'essentiel du trafic d'un port dépend du transport fluvial, celui-ci ne peut pas être considéré comme un port maritime pour cette convention de Genève.

1.2.2. Coexistence du droit public et du droit privé dans un port

Le port est un domaine public où le droit public et le droit privé sont applicables. Il forme une exception. Le port, qu'il soit géré par la puissance public c'est-à-dire par l'Etat ou concédé à une institution privée qui bénéficie des prérogatives de puissance publique, reste un domaine public avec les principes qui sont connus du service public.

²⁵ Jean-Pierre BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz action, 3èmes éditions, 2009-2010, p.814, N°611.43.

Dans le port, on applique le droit portuaire qui consiste à la gestion de l'espace portuaire en matière d'aménagement, en matière de police portuaire, en matière d'exploitation des installations portuaires. Le droit portuaire forme un parallélisme entre le droit public et le droit privé et met en jeu leur applicabilité dans un port ; par exemple la saisie conservatoire des navires, c'est un problème de droit privé mais lorsque l'équipage n'est plus à bord et qu'il faut déplacer le navire, il faut avoir l'autorisation du juge administratif donc il s'agit d'un sujet du droit public. Cet exemple nous montre belle et bien la confrontation et l'application de ces deux droits à un même problème survenu dans le port²⁶.

Notons aussi que la confrontation entre le droit privé et le droit public est très pertinent. Le port est une entité à double vocation c'est-à-dire un établissement public à caractère administratif et un établissement public à caractère industriel et commercial. S'agissant du caractère industriel et commercial, la gestion des portiques est un problème de droit privé. En revanche les contestations résultant de la révision des barèmes ou de tarifs sont réglées devant les juridictions administratives²⁷.

Pour concrétiser ces propos, prenons un exemple, lorsque le service public est concédé à une institution privée qui bénéficie des prérogatives de puissances publiques ; les différends qui surviennent entre le concédant en général l'Etat ou une collectivité territoriale et le concessionnaire seront jugés par les tribunaux administratifs. En revanche si un portique écrase une personne tierce au sein du port les tribunaux judiciaires seront compétents²⁸. De ce fait, le port est une entité qui permet d'appliquer le droit public et le droit privé, sachant que leur application dépend des circonstances en question.

²⁶ . Réflexion R. REZENTHEL

²⁷ Jean-Pierre BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz action, 3èmes éditions, 2009-2010, p.812, N°611.21.

²⁸ Exemple propre à R.REZENTHEL pris en cours.

Section2 : Etablissement public à caractère administrative (EPA)

Le port forme un établissement public « sui generis », tantôt à caractère administratif tantôt à caractère industriel et commercial.²⁹

Il est parfois difficile de reconnaître la nature des activités exercées au sein du port.

De ce fait, faire une distinction s'avère une nécessité pour diverses raisons. Elle permet de distinguer la nature de service effectuée au sein du port avec des intérêts qui sont les suivants.

⊗ L'intérêt de distinction :

- Déterminer la nature des relations entre l'exploitant de service public et les usagers. Par exemple, s'agissant d'une activité publique à caractère administrative, les obligations sont unilatérales ; c'est-à-dire que l'administration décide et il n'y a pas à négocier. En revanche s'agissant des activités à caractère industriel et commercial, il s'agit d'un rapport contractuel, d'où contrat synallagmatiques (obligations bilatérales).
- Elle permet aussi de déterminer les juridictions compétentes. Lorsque le contentieux met en jeu les activités publiques à caractère administratifs et les usagers, il s'agit d'un problème de droit public qui relève de la juridiction administrative. Mais s'il s'agit des différends concernant les activités publiques à caractère industriel et commercial et les usagers, c'est un problème de droit privé qui ressort des juridictions judiciaires.

23. cluster maritime, 2007 p.8 : http://www.cluster-maritime.fr/pdf/Rapport%20CMF_Ports.pdf

2.1. Un établissement public à caractère administrative

2.1.1. Au sens large

Un établissement public à caractère administratif est une personne morale de droit public. Elle dispose une certaine autonomie de gestion tant en matière financière qu'administrative. Il se caractérise par l'accomplissement d'une mission d'intérêt général. En France, les établissements publics à caractère administratifs occupent une part très importante, on peut citer le domaine de la santé, le domaine de l'éducation qui forment des établissements publics à caractère administratifs.

Un établissement public à caractère administratif doit profiter à tous les usagers sans discrimination.

2.1.2 Le service portuaire à caractère administratif : service non marchand

Les activités de services publics portuaires à caractère administratives se caractérisent par leur aspect non marchand. Il ne présente pas un caractère commercial contrairement aux activités industrielles et commerciales.

Ils forment un domaine administratif au sein du port. Ce sont des activités qui relèvent des juridictions administratives en cas de différends.

2.2. Les activités à caractère administratives au sein du port

Les activités qui sont considérées comme des activités à caractère administratives sont très divers.

La police portuaire, est considérée comme une activité relevant des activités à caractère administratives au sein du port. En ce sens la police est représentée par la capitainerie qui s'occupe de l'accueil des navires, de l'envoi des pilotes au bord, des opérations d'appareillage des navires.

Nous pouvons citer aussi, comme activités à caractère administratives au sein du port : l'aménagement et l'entretien des ouvrages portuaires, la gestion du domaine public portuaire, le contrôle de l'embauche des ouvriers dockers, la protection de l'environnement.

Section3 : Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)

Comme nous avons vu dans la section précédente, le port est non seulement un établissement public à caractère administratif (EPA) mais aussi un établissement public à caractère industriel et commercial(EPIC).

Le caractère industriel et commercial est la fonction traditionnelle du port et son « *core business* »³⁰. Elle englobe toutes les opérations qui sont effectuées au sein du port à but lucratif.

3.1. Le service public à caractère industriel et commercial

3.1.1. Au sens large

Un établissement public à caractère industriel et commercial a une personnalité morale de droit public. Le but de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) fut la création d'une entreprise publique qui assure d'une manière régulière le service public et assument des activités industrielles et commerciales. En France, nous avons des entreprises qui assurent de service public à caractère industrielles et commerciales telles la SNCF. De ce fait, ce service à caractère industriel et commercial peut être effectué par des entités privées qui bénéficient des prérogatives de puissance publique.

Les entreprises qui assurent des services publics à caractère industriel et commercial ne sont pas soumises à la concurrence et peuvent jouir de plein droit de leur activité.

³⁰ Cœur métier

3.1.2 La notion de service public portuaire à caractère industriel et commercial : service marchand

Dans le port, le service public à caractère industriel et commercial est au centre des préoccupations. Le caractère industriel et commercial fait référence à la performance d'un port. Elle se définit par la valeur marchande de ses composants. Elle englobe toutes les opérations qui sont effectuées pour accueillir les navires, les opérations de manutentions, d'entreposage des marchandises ainsi que les opérations d'appareillages des navires. Si un port est compétitif, c'est grâce à ses activités industrielles et commerciales. Telle est la raison pour dire qu'il s'agit d'un service marchand contrairement aux activités à caractères administratives.

3.2. Les activités de service public à caractère industriel et commercial dans un port

Les activités de service public à caractère industriel et commercial sont très nombreuses et forment même les activités fondamentales. On peut citer parmi elles :

- *L'exploitation des outillages publics :*

Les outillages publics sont bien évidemment les engins de manutention en général à savoir les grues, les portiques, les pipelines. La gestion de ces engins de manutention, c'est-à-dire leur attribution à des navires pour effectuer la manutention, leur entretien et dans le cas échéant leur remplacement ; font partis des activités à caractère industriel et commerciales.

A ne pas confondre entre les outillages publics et les ouvrages publics. Les outillages publics sont les engins de manutention qui font référence aux activités à caractère industrielles et commerciales. En revanche, quand on parle des ouvrages publics, il

s'agit de la gestion et l'entretien des quais, qui renvoient aux activités à caractère administratives.

- Le pilotage portuaire :

Il s'agit d'une activité très importante pour l'accueil des navires. Lors de l'accueil des navires, l'assistance par un pilote local dans les eaux territoriales est nécessaire. Le pilote se déplace à bord du navire lorsque celui-ci est au mouillage et assiste le capitaine en donnant des conseils³¹. Le devoir du pilote portuaire est certes de conseiller mais le capitaine conserve le dernier mot.

- Remorquage portuaire :

Remorquage est l'opération qui consiste à remorquer le navire par un remorqueur. Les remorqueurs sont des petits bateaux équipés de moteurs puissants, qui permettent de tirer, de pousser et manœuvrer les navires³² jusqu'à leur mise à quai et assistent aussi à l'appareillage des navires.

Le remorquage portuaire a pour but de fluidifier le trafic portuaire et d'assurer la sécurité portuaire. Il forme un maillon essentiel de l'activité commercial d'un port.

- Le lamanage portuaire :

Le lamanage est une activité qui consiste à amarrer les navires après leur accostage et de désamarrer lors de leur appareillage grâce à des aussières.

Les lamaneurs sont les personnes qui sont affectées à ce travail et sont des marins spécialisés³³.

³¹ <http://www.pilotes-maritimes.fr/tout-savoir-role.php>

³² <http://fr.wikipedia.org/wiki/Remorqueur>

³³ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Lamanage>

Chapitre 2. L'ORGANISATION DU PORT AUTONOME INTERNATIONAL DE DJIBOUTI

⊗ Localisation géographique :



Source : Direction Commercial du port de Doraleh, 2011

Section1 : La notion de port autonome

1.1 la notion d'autonomie

1.1.1 Définition

Le port autonome est défini par l'article L.111.1 al2 du code des ports maritimes. Cet article stipule que « *les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat, dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placés sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat* ».

Cette autonomie s'explique pour la majorité des cas par une autonomie financière. En France, la notion de « port autonome » est instaurée par la loi de 1920.

De ce fait, un port autonome peut être géré par des entités privées qui bénéficient des prérogatives de puissances publiques ou géré encore par des collectivités territoriales. Il peut faire, l'objet d'une concession.

A Djibouti, le port dénommé pendant presque un siècle « port de commerce de Djibouti », change de dénomination et est désormais appelé « port autonome international de Djibouti » en abrégé PAID.

Nb : la notion d'autonomie n'est pas synonyme d'indépendant.

Le port, bien qu'il soit doté d'un statut qui lui accorde une autonomie de gestion et surtout financière, il reste néanmoins contrôlé par l'Etat. Le directeur général du port autonome est nommé par un décret. Le budget est contrôlé et est supervisé par un agent comptable qui est lui aussi nommé par un décret. Ses prévisions sont contrôlées à posteriori pour savoir, si le port a bien suivi les prévisions qui ont été faites.

Ces facteurs nous montrent, que les ports autonomes ne sont pas une entité à part entière et qu'ils restent soumis à la puissance publique. Le port a l'autonomie d'agir dans la limite fixée par la loi. Certes, son budget est déterminé en avance mais la loi ne dicte pas au port autonome les investissements qu'il devra réaliser. Il dispose de la faculté et le pouvoir d'investir dans les domaines qui lui paraissent opportuns pour son développement.

1.2 L'influence de l'Etat dans les ports autonomes

1.2.1 Les membres du conseil d'administration

L'article R.162-4 du code des ports maritimes dispose que « l'administration du port autonome est assurée par un conseil d'administration assisté d'un directeur. Le directeur est nommé par un arrêté du ministre chargé des ports maritimes, après avis du conseil d'administration. Il est mis fin à ses fonctions dans les mêmes formes ».

Avant la réforme de 2008 portant sur les statuts des ports français; les ports autonomes français comptaient, en tout cas le port Autonome de Marseille, 26 membres du conseil d'administration à savoir : 3 fonctionnaires de l'Etat (Préfet, Conseiller d'Etat, représentant local du Ministère des finances), 5 élus locaux, 5 salariés (dont un cadre), 1 docker, 12 représentants du monde économique ou choisis pour leur compétence en matière de transport ou d'économie dont 8 directement liés à l'activité portuaire.³⁴ Un président est choisit par les membres du conseil d'administration.

Un directeur général est nommé par un décret en conseil des ministres après avis du conseil d'administration. Il est chargé de la gestion du personnel travaillant au sein du port et en assure la gestion financière du port.

1.2.2 Les membres du conseil d'administration du port de Djibouti

Les conseils d'administration du Port Autonome International de Djibouti sont en nombre de 23. Ils sont énumérés dans l'article 4 de la loi n°148/AN/80 du 5 novembre 1980 portant création et statuts du port autonome international de Djibouti³⁵. Ils

³⁴ Cluster maritime 2007, p.8 : http://www.cluster-maritime.fr/pdf/Rapport%20CMF_Ports.pdf

³⁵ Un président qui est le ministre chargé des affaires portuaires, Deux représentants de l'Assemblée nationale, Des représentants de l'Etat(Un représentant du ministre chargé des affaires portuaires, Un représentant du ministre de la défense nationale, Le chef de service des contributions indirectes, représentant le ministre des Finances et de l'Economie nationale, Un représentant du ministre du commerce, des transports et du tourisme, Un représentant du ministre de l'industrie et des régions industriels, Un membre de la direction de la planification, Un représentant du district de Djibouti, Le directeur de l'Aéroport de Djibouti, Un représentant du chemin de fer).

Des représentants des activités privées intéressées au fonctionnement du port en nombre égal aux représentants de l'Etat(Deux représentants de la chambre de commerce dont le président, Un représentant des compagnies maritimes, Deux représentants des entreprises de manutention, Un représentant des transitaires, Un représentant des importateurs-exportateurs, Un représentant des sociétés pétrolières, Un représentant de la profession bancaire, Un représentant du personnel du port, Un représentant des dockers.

regroupent des représentants du gouvernement, des représentants des personnels du port autonome, des représentants des usagers du port.

Le conseil d'administration est présidé par un fonctionnaire de l'Etat ; et un directeur général qui est nommé par décret, qui l'assiste. Cela fait ressortir l'influence prépondérante de l'Etat dans l'administration du Port Autonome de Djibouti.

Section2 : La loi N°148/AN/80 du 5 Novembre 1980 portant création du statut du PAID

2.1 La portée de la loi

2.1.1. Création d'un statut juridique du port de Djibouti

La loi N°148/AN/80 du 5 Novembre 1980, fut une loi qui a marqué les esprits des usagers du port de Djibouti. Cette loi dote le port de Djibouti d'un statut juridique, sans précédente. Elle met fin à la dénomination antérieure du port, qui fut « Port de Commerce de Djibouti » en créant un établissement public à caractère tantôt administratif tantôt industriel et commercial dénommé « Port Autonome International de Djibouti ».

Cette loi fut apparue dans le Journal Officiel de la République de Djibouti le 3 Janvier 1981³⁶. Le but de cette loi, était d'adapter le port de Djibouti au port de la sous région en termes de régime juridique et en termes de compétitivité.

Elle dote le port de Djibouti de la «personnalité morale tout en créant un établissement public de l'Etat qui bénéficie de l'autonomie de gestion financière»³⁷.

³⁶ JORD n°1 du 3 janvier 1981.

³⁷ Article 1 de la loi N°148/AN/80 du 5 Novembre 1980

L'alinéa 2 de l'article 1^{er} de ladite loi place le Port Autonome International de Djibouti, « *sous la tutelle du président de la République, Chef du Gouvernement et il est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat* ».

2.2. Contenance de la loi

La loi du 5 novembre 1980 apporte des éclaircissements sur certains points très importants. Nous pouvons mentionner parmi ceux-là:

- *l'organisation administrative du port :*

Elle met en avance la nomination des membres du conseil d'administration cités ci-dessus ; la détermination des principales fonctions du port. Elle précise dans son article 9 que les personnels qui travaillent dans le PAID auront le statut de «fonctionnaires» ou des agents qui sont ressortis par des conventions collectives.³⁸

Elle dicte, la nomination du Directeur Général du PAID, en lui accordant un pouvoir élargi dans la mesure où qu'il représente le pouvoir public. En vertu de l'article 10 de la présente loi, il « *représente le port en tous les actes de la vie civile* ».

- *la gestion financière et comptable :*

Elle précise que la comptabilité du port autonome sera tenue par un agent comptable³⁹. Cet agent tient la comptabilité du port et est chargé d'effectuer les prévisions et d'en contrôler les résultats.

Un contrôleur d'Etat, est aussi nommé par faire savoir son avis sur la gestion financière et économique⁴⁰.

³⁸ Article 9 stipule que « Le personnel du port comprend : des fonctionnaires appartenant aux divers corps de la République placés au port en position de détachement. Des agents relevant des conventions collectives ».

³⁹ Article 16 dispose que « Un agent comptable nommé par décret après avis du ministre des Finances et de l'Economie nationale assure le fonctionnement comptable du Port autonome international ».

⁴⁰ Article 19 affirme que « Un contrôleur d'Etat nommé par décret suit la gestion économique et financière du port dans les conditions ci—après ».

La loi par la même occasion crée, un commissaire du gouvernement, qui est désigné par un décret. Sa mission est de contrôler et de veiller au bon déroulement des opérations du port autonome (article 21). Il agit conformément aux directives prises dans les conseils des ministres.

- ressources financières du Port :

Le port autonome jouit d'une autonomie de gestion financière comme cité précédemment mais est contrôlé par des agents de l'Etat. De ce fait, le port devra veiller à l'entretien de ses outillages et de ses installations grâce à ses recettes très importantes (droit de port, frais de stockage,.....)⁴¹.

2.3. Compatibilité de la loi avec la concession

Avant d'analyser la compatibilité de la loi avec la concession; il faudra distinguer deux éléments importants qui concernent la loi ; d'une part l'élément organique qui est l'Etat et d'autre part l'objet qui est industriel et commercial.

De ce fait, la concession porte sur l'objet. Or, l'objet (industriel et commercial) est régi par le principe de «la liberté d'industrie et de commerce» qui permet de mettre en concurrence les acteurs.

Le Port autonome de Djibouti, étant un établissement public à caractère industriel et commercial. Le gouvernement via le port, pour des raisons de souplesse et de facilité de gestion a opté pour un contrat de concession.

Or, dans le contrat de concession, c'est la gestion commerciale qui est concédée à DP World, d'où l'objet qui renvoie au caractère industriel et commercial. Ce qui fait que la loi N°148/AN/80 du 5 Novembre 1980, est toujours en vigueur même dans le cadre

⁴¹ Article 22 dispose que « Le port doit normalement assurer la charge de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement des installations portuaires. A cet effet il dispose des ressources ci-après. - Droits de port. - Frais de port sur les marchandises à l'importation. à l'exportation et en transit. - Frais d'entreposage de marchandises.... »

de la concession dans la mesure où que le contrat ne concerne pas un élément de la loi contrairement à ceux que pense certaine personne employée du port.

La présente loi est compatible avec la concession.

L'abrogation de cette loi ne sera effective que lors du changement de statut du port autonome. (Voir partie II)

Section 3 : les règlements du Port Autonome International de Djibouti

3.1 Le Règlement général : police de conduite au sein du port

Le règlement général du port autonome international de Djibouti, institué par un décret N°2007-0157/PRE du 16 Juillet 2007, fixe les règles impératives de conduites au sein du port. Il s'agit d'un règlement qui dicte la conduite au sein de la zone portuaire et fixe les dispositions relatives au mouvement au sein du port.

Il détermine les limites spatiales du port et la circonscription de la zone portuaire⁴². Ce présent règlement détermine les mouvements des navires, l'attribution des postes à quai, les modalités de stockage de divers marchandises notamment les marchandises dangereuses, en vertu de réglementation internationale (article2). Il affirme les responsabilités des officiers du port (article4), les zones fixées pour effectuer les opérations de pilotage en son article14 ainsi que les conditions d'accès au port par les usagers en son article 35.

Il fixe aussi les types des contraventions tout en indiquant leurs montants respectifs dans sa partie annexes. Le commandant du port a le pouvoir de constater les contraventions.

⁴² Article 1 du règlement.

3.2 Le Règlement d'exploitation du PAID : police d'exploitation du port

Fixé par la même occasion par le décret N°2007-0156/PRE du 16 Juillet 2007, ce règlement fixe les dispositions d'exploitation au sein du port autonome. Il s'agit des polices d'exploitation du port, il explique d'une manière générale, la réglementation de l'accès dans l'enceinte portuaire, les redevances de pilotage et de remorquage.

Ce règlement détermine les consignes à suivre depuis l'entrée dans l'enceinte portuaire par les usagers du port, l'accès dans la zone ISPS (International Ship and Port Security) à savoir les terminaux spécialisés.

Il détermine les dispositions d'accueil des navires, les obligations de pilotage (art16), les redevances dues au pilotage, au remorquage, aux opérations d'amarrage, aux séjours au navire au quai.

Il énonce les régimes de déchargement des marchandises et plus précisément, les marchandises dites à « traitement spécial », qui sont des marchandises dangereuses, qui par les dangers nécessitent une sortie rapide de la zone de stockage (marchandise ex-Quai). Pour les marchandises normales, le règlement fixe un délai minimum d'entreposage.

TITRE II : LA COMPLEXITE DE LA GESTION PORTUAIRE

Chapitre1 : LA GESTION DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE

Section1 : le principe de domanialité publique

Le domaine public obéit à des principes très précis auxquels, on ne peut en aucun cas y déroger. Il s'agit des biens (meuble ou immeuble) qui sont la propriété de l'Etat, des collectivités territoriales et qui sont destinés à l'accomplissement du service public, notamment à la satisfaction de ses usagers. Le Code général de la propriété des personnes publiques, en abrégé « CG3P » entré en vigueur 1^{er} juillet 2006 s'applique désormais à ces biens.⁴³

1.1. Les principaux principes du domaine public

1.1.1. Le principe inaliénabilité du domaine public

C'est un principe fondamental du domaine public qui dispose d'une valeur constitutionnelle. Ce principe a pour but de protéger l'affectation des services publics. Il précise l'impossibilité de céder les biens du domaine public.

Il affirme, cependant que le domaine public ne peut en aucun cas subir l'effet d'une vente sans faire l'objet d'un déclassement et sachant que le déclassement doit émaner de la puissance publique ou l'organe propriétaire du domaine public.

En conséquent, si le domaine public subit un déclassement, il entre dans la sphère du domaine privé.

⁴³ Article 1 du CG3P dispose qu'il s'applique : « aux biens et aux droits, à caractère mobilier ou immobilier, appartenant à l'Etat, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements publics »

1.1.2. Le principe d'imprescriptibilité

Ce principe montre bien que même si le domaine public est affecté à des personnes privées ou à des particuliers d'en jouir pleinement ; ce dernier en l'occurrence le domaine public, devra rester la propriété de la puissance public.

Dans un arrêt, le Conseil d'Etat, affirme que « *l'administration ait autorisé en l'espèce des particuliers à s'installer sur certaines parties du littoral, et bien que celles-ci étaient confirmés par des bornages –erronés –, n'a pas pour effet de faire acquérir un droit de propriété, même en cas de possession prolongée*»⁴⁴ ; ce qui confirme le principe d'imprescriptibilité du domaine public.

1.1.3. Le principe de précarité d'occupation du domaine public

Le domaine public peut être occupé par des entités privées ou par des particuliers mais leur occupation obéit aux principes de précarité du domaine public ; nul ne peut occuper d'une manière pérenne et continue le domaine public. Le domaine public est la propriété de l'Etat et restera pour toujours.

⊗ L'utilisation privative du domaine public

Cependant, le domaine public peut faire l'objet d'utilisation privative mais sous réserve du paiement d'une redevance. Une redevance qui est due à l'utilisation du domaine public.

En outre, cette utilisation peut prendre la forme d'une utilisation ou d'une concession, d'affermage etc.... . Toutefois cette occupation engendre la conclusion d'un contrat qui définit les règles et éclaircit les clauses.

⁴⁴ CE, 13 octobre 1967, « Cazeaux »

1. La nature du contrat doit être définit, s'il s'agit d'un contrat public ou d'un contrat privé
2. Les éléments fondamentaux doivent être bien définis ; c'est-à-dire l'objet, la durée et les conditions tarifaires ;
3. Les autres points à soulever sont : les conditions de résiliation, les répartitions des investissements, la personnalité de l'occupant, les assurances et les responsabilités.

Section2 : le domaine public portuaire

2.1. Régime domaniale d'un Port

Le domaine public portuaire se traduit, par les immeubles, les ouvrages ainsi que les terre-pleins qui sont situés dans les limites de la zone ou dans la circonscription du Port autonome. Son régime domaniale obéit à des règles bien précises et spécifiques ; tant dans sa gestion que de son déclassement. L'article R.113-22 alinéa 1 du code des ports maritimes dans son livre I définit bien le régime domanial d'un port autonome. Il stipule que le domaine public portuaire comprend « *les immeubles remis en jouissance aux ports autonomes[...]ne peuvent faire l'objet d'un déclassement, d'une affectation ou d'un transfert de gestion à une collectivité autre que le port autonome, d'une aliénation, que dans les conditions et suivant la procédure prévue par la réglementation applicable aux biens de l'Etat.....* ». Ceci montre bien l'originalité du régime domanial du port qui ne peut en aucun subir un changement d'affectation sauf dans des circonstances bien déterminées.

Ce régime de domanialité s'applique non seulement à l'espace terrestre mais aussi à l'espace maritime sous-jacent. De ce fait, le périmètre du port devra être bien définit pour pouvoir appliquer ces dispositions. En revanche, le port bien qu'il soit un

domaine public, peut disposer un espace privé qui obéit à un régime totalement distinct que celui du domaine public.

2.2. Le domaine du Port Autonome International de Djibouti

2.2.1. Délimitation spatiale du Port Autonome

La délimitation spatiale du port autonome de Djibouti est définie dans le règlement général du port vu ci-dessus. L'article 1 du présent règlement définit le périmètre portuaire : *«les limites englobant l'ensemble des zones maritimes et terrestres placées sous l'autorité administrative du Directeur du port»*. Il définit que la notion d'enceinte portuaire s'entend *«la partie clôturée des zones terrestres comprises dans le périmètre portuaire»*. Il énonce, de plus en son alinéa 3 le domaine portuaire⁴⁵.

Le règlement d'exploitation du port de Djibouti, définit quant' à lui, les réglementations pour pouvoir accéder dans le domaine portuaire défini précédemment. Il exige dans son article 1, que les mouvements des entrées et de sorties qui peuvent intervenir dans l'enceinte portuaire doivent se faire par «voie routière» pour les véhicules. La délivrance des cartes d'accès est obligatoire tant pour les personnes que pour les véhicules pour accéder dans l'enceinte portuaire ; faute de quoi nul ne peut y prétendre rentrer. L'enceinte portuaire est sécurisée au port de Djibouti par des personnels formés qui jouent le rôle de police au sein du port.

⁴⁵ Alinéa 3 de l'article 1, le domaine portuaire *«les espaces inclus dans le périmètre portuaire et qui sont la propriété de l'Etat notamment les zones relevant de la domanialité publique maritime, ou qui appartiennent en propre au port»*.

Rarement employés dans l'enceinte portuaire, les dockers ont de plus en plus perdu leur importance au sein du port autonome de Djibouti. Cela s'explique par la mécanisation des systèmes de manutention qui facilite les chargements et les déchargements des navires. Par contre ils exercent les opérations annexes (entretien et maintenance des parcs et des quais). N'ayant pas cependant, un système de sécurité social adéquat, il quitte rapidement la profession malgré qu'elle (la profession) reste leur seule source de survie. Ils occupent un cadre socioprofessionnel mineur et ont une connotation négative au sein de la société par leur faible revenu et leur faible emploi au sein du port.

Section1 : recrutement des ouvriers dockers

1.1 Création du régime des ouvriers dockers

L'arrêté n°119 « *Portant organisation de la profession de docker et du bureau de main d'œuvre docker de Djibouti* » du 30 Décembre 1967, crée un régime spécial pour les ouvriers dockers à Djibouti. Ce régime porte sur le mode de recrutement des dockers, leur attribution à des cartes et instaure leur mode de rémunération. Dans le terminal à conteneur où tout est mécanisé et que leur appel est de moins en moins sollicité, les ouvriers dockers s'occupent de l'entretien, de la maintenance et du nettoyage des parcs et des quais. S'agissant des marchandises non conteneurisées ; ils effectuent non seulement les travaux d'entretien et de propreté des quais mais aussi participent activement aux opérations de manutention. Ils sont un noyau essentiel pour les marchandises non conteneurisées bien que les terminaux dédiés aux vrac soient mécanisés aussi.

L'arrêté a aussi mis en place, la création d'un bureau dénommé « Bureau de mains d'œuvres des ouvriers Dockers » en abrégé « BMOD ». Ce bureau s'occupe de l'embauche des ouvriers dockers. Il est le pourvoyeur des dockers c'est-à-dire qu'il s'occupe de l'embauche des dockers pour le compte des sociétés utilisatrices. Les sociétés qui sont implantées au sein du port émettent leur demande de main d'œuvre à ce bureau qui s'occupe de les embaucher pour le compte de ces sociétés.

Il dispose le monopole d'embauche des dockers, et est le seul habilité par cet arrêté de 1967. Il est subventionné par les sociétés utilisatrices de main d'œuvre des ouvriers dockers ; mais le PAID contribue à hauteur de 50% du budget.

1.2 Procédure d'embauche

On compte environ 3750 ouvriers dockers au Port Autonome de Djibouti. Leur gestion est assurée par le bureau de main d'œuvre des ouvriers dockers (BMOD). Ce bureau n'est pas effectivement l'employeur des ouvriers dockers comme nous avons précisé dans la partie ci- dessus, il embauche les ouvriers dockers pour le compte des sociétés utilisatrices.

Ces sociétés utilisatrices émettent une demande adressée auprès de ce bureau. Cette demande contient la nature des opérations à réaliser, le nombre d'équipe nécessaire pour l'accomplissement d'une tâche déterminée, le nom du navire, le début des opérations. La présente déclaration ne prévoit pas la date de fin des opérations.

Une durée de travail pour une équipe d'ouvriers dockers est de 8h. Une équipe comprend un « caporal » qui est le chef d'équipe et qui supervise le travail effectué par son équipe, un « homme de panneau » qui guide la manœuvre des engins, un treuilliste et enfin les ouvriers dockers.

Pour faciliter aux ouvriers dockers l'accès au sein du port, une copie de la déclaration d'embauche est envoyée au service sécurité du port pour pouvoir activée

leur carte, sachant que la carte d'un docker n'est active que lorsque celui-ci est embauché pour un travail déterminé. Il ne peut en aucun cas accéder dans l'enceinte portuaire sans être embaucher.

Section2 : les modes de rémunération

2.1 Mode de calcul de rémunération

L'embauche des dockers, qui dépend des activités à réaliser au sein du port reste l'élément fondamental de survit de leur famille. Les ouvriers sont payés à la Tonne ou à l'heure. Payé d'une manière journalière ; leur rémunération varie en fonction de la tonne déchargée pendant la durée de travail qui leur est attribuée.

2.2 Droit au soin, au Sécurité social et à la retraite

La couverture sociale des ouvriers dockers reste au cœur des préoccupations de la direction du port de Djibouti. Une copie de la déclaration d'embauche est envoyée à la Caisse national de sécurité sociale (CNSS).

De ce fait, pour que les ouvriers dockers bénéficient des soins médicaux ainsi qu'aux allocations sociales, ils doivent effectuer 270heures en trois mois. En d'autres termes, l'ouvriers dockers qui effectue une durée trimestrielle de travail de 269 heures, ne pourra pas prétendre bénéficier des soins médicaux ni des allocations familiales. En revanche, le soin médical résultant de l'accident de l'ouvrier docker sur le lieu de travail est pris en charge.

La société utilisatrice c'est-à-dire l'employeur des ouvriers dockers verse un pourcentage de 19,7% de leur revenu correspondant aux charges à la caisse national. Ce pourcentage en question comprend 6,5% pour les allocations familiales, 5,7% pour les accidents de travail et 4% de charge patronale et enfin 4% de retenu salariale (vieillesse, maladie, retraite).

Par conséquent, pour avoir droit à une pension de retraite, il faudra posséder un compte au sein de l'Organisme de Protection Social (OPS) dans lequel sera viré le 8%(retenu salariale, charge patronal).

Or, l'arrêté de 1967, qui avait créé le régime spécial des ouvriers dockers, ne prévoyait pas l'ouverture de compte pour les dockers à l'organisme de protection social (OPS), autrement dit un docker ne peut jamais prétendre avoir droit à une pension de retraite.

Ceci dit, un ouvrier docker ne bénéficie pas de pension de retraite. Mais malgré ces difficultés, la profession se transmet de père en fils. La majeure partie des ouvriers dockers travaillant au port de Djibouti demeure non éduqué, ne bénéficie pas des formations professionnelles et ne possède point des équipements de protection individuelle (EPI).

Section1 : General Cargo

1.1. Mission du département

General Cargo en abrégé «GC», reste l'organe fondamental, du port autonome de Djibouti. Il supervise les opérations du navire ainsi que les mouvements des cargaisons qui sont déchargées dans l'enceinte portuaire. Ce département ne joue pas le rôle de la police portuaire (capitainerie) mais est garant du respect du règlement intérieur du port (vu dans le chapitre 3 du 1^{er} Titre).

Son rôle principal est que le port autonome assure un service de qualité tout en proposant à ses usagers un tarif compétitif. Il veille à ce que les opérations effectuées au sein du port autonome se passent dans des meilleures conditions.

La mission du département GC est de nature complexe dans la mesure où que le département gère tous les mouvements effectués au sein du port, qui va dès l'entrée dans l'enceinte portuaire jusqu'au quai, c'est-à-dire la manutention des navires. Il est garant de la fixation et de la collecte des frais de port calculés en mètre cube ou en tonnage⁴⁶. Il se charge d'optimiser les parcs d'entreposage du port autonome et supervise aussi la propreté des quais.

1.2. Le contrôle des opérations de manutention

Le contrôle de manutention demeure la mission principale du département GC. La manutention étant une opération très risquée qui intervient lors de la rupture de charge, nécessite un contrôle permanent tout en long de son déroulement. De ce fait, le département contrôle le travail des sociétés de manutention tout en vérifiant la

⁴⁶. « Le contrôle des opérations de manutention des marchandises en vrac », Hamoud MOHAMED ALI, Mémoire de stage de Master 1, 2010/2011 p.7

conformité avec le règlement intérieur du port. Notamment, lors du déchargement des marchandises dangereuses, le département GC impose aux sociétés de manutention le respect de norme de sécurité et veille personnellement à ces opérations. Le contrôle des charges des camions dit «poids lourds» est essentiel aussi dans les missions du GC.

Les opérations de contrôle ne se limitent pas seulement aux navires de commerce et aux camions, mais les boutres au départ ou en provenance du Yémen sont aussi contrôlés. Un quai est dédié à l'accueil des boutres ; ces derniers transportent dans la majeure partie des tabacs ainsi que des vivres, d'autres sont affectés à la pêche.

Tous ces éléments sont prépondérants pour la facilitation des échanges au sein du port autonome et de ce fait, le département General Cargo demeure le poumon financier (collecte des droits de port), le poumon d'exploitation (accueil des navires, suivi des opérations de manutention, d'entreposage) et un département incontournable pour la sécurité des opérations réalisées dans le port autonome international de Djibouti.

Section 2 : ISO 28001/ 9001/14001 : les certifications du port de Djibouti

2.1. Le but de la normalisation du port de Djibouti

La normalisation est un facteur très essentiel pour la productivité du port de Djibouti. Sachant que le port de Djibouti, n'est pas le seul port de la sous-région, il faudra se doter des normes internationales pour non seulement attirer des nouveaux clients mais aussi se démarquer des concurrents de la sous-région. Pour cela, il faudra entamer un long processus de normalisation des opérations effectuées au sein du port.

Outre, nous savons tous, que depuis le 11 Septembre 2001, chaque port doit respecter la norme ISPS pour accueillir des navires étrangers. La sécurité et la sûreté des interfaces entre Mer/Terre deviennent de plus en plus préoccupantes pour les ports du monde entier. Le port de Djibouti n'est pas à la traîne, il s'est tourné vers les certifications depuis longtemps. Certifié par l'organisation internationale de standardisation, le port de Djibouti gagne la confiance de ses usagers.

2.2. Les certifications au port de Djibouti

2.2.1. ISO 9001 : gestion de la qualité

Relative aux systèmes de «gestion de qualité»⁴⁷, il promet aux clients du port un service de qualité. Certifié en 2011 par l'organisation internationale de normalisation, le port de Djibouti peut dorénavant mettre en avant ces services de qualité. Il s'agit d'un processus qui nécessite l'implication de tous les membres, de tous les agents du port.

2.2.2. ISO 28001 : management de la sûreté pour la chaîne d'approvisionnement

Attribuée par la compagnie de certification Lloyd's, le port de Djibouti est certifié par la norme ISO 28000. Il offre à ses usagers ainsi qu'à ses personnels un environnement sain et sécurisé.⁴⁸

Situé dans une zone à risque, le port de Djibouti avec cette certification, devra gagner la confiance de ces usagers et se présenter comme pôle de stabilité et de sûreté par rapport au port de la sous région. Il assure par la même occasion la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, c'est-à-dire les cargaisons qui transitent via le port de Djibouti qui sont destinées dans la grande partie vers l'Ethiopie, pays limitrophes.

⁴⁷ http://fr.wikipedia.org/wiki/ISO_9001

⁴⁸ http://french.china.org.cn/autreshorizons/2013-04/10/content_28494865.htm

2.2.3. ISO 14001 : management de l'environnement

Notion préoccupante durant ces dernières décennies, le management de l'environnement contribue fortement à la compétitivité ainsi qu'à l'attractivité d'un port. Un port possédant une certification ISO 14001, est synonyme d'un environnement sain et propre, qui engendre des conditions de travailles favorables tant pour les personnels du port que pour les usagers. Tel est le cas du port de Djibouti, il se démarque par rapport à ses concurrents par une certification du management de l'environnement.

TITRE I : LES MODES D'EXPLOITATION D'UN PORT

Chapitre1 : LES DIFFERENTS MODES D'EXPLOITATION

Section 1 : Concession

«Il n'existe pas de textes de nature réglementaire définissant les conditions d'organisation et de fonctionnement des concessions»⁴⁹. En France, comme dans le monde entier, le contrat de concession portuaire fut un mode d'exploitation des terminaux ou en général de port tout entier qui est librement rédigé par les parties. Il est une forme de contrat qui implique une délégation de service public⁵⁰, dans la mesure où que le concessionnaire devra remplir pleinement le rôle du concédant dans l'exécution du contrat.

Toutefois, ce contrat est matérialisé par un «cahier des charges» comme dispose l'article R.*115-9 du code des ports Maritimes «*tout concession d'outillage public donne lieu à une convention avec un cahier des charges passée entre le port autonome et le pétitionnaire*». Ce cahier des charges mentionne toutes les clauses ainsi que les modalités d'exécution du contrat de concession. Cependant, dans un contrat de concession, divers points méritent d'être abordés dans le contrat. Il s'agit :

1.1. L'objet de la concession

Le contrat de concession peut porter sur l'outillage public portuaire, et même sur l'exploitation des terminaux. L'objet étant primordial à déterminer, il devra

⁴⁹ R. REZENTHEL, DMF 569.Mars 1997.p294

⁵⁰ http://fr.wikipedia.org/wiki/Concession_de_service_public_en_France

s'accorder avec le but du domaine public portuaire⁵¹. L'objet de la concession devra être précis pour les deux parties pour ainsi déterminer leur responsabilité respective en cas de non respect de leur obligation réciproque.

1.2. La nature des biens concédés

Dans le cahier des charges, on devra distinguer deux types des biens concédés, il s'agit des biens de reprise et des biens de retour.

Les biens de reprise sont, biens destinés au service public portuaire concédé, Propriété du concessionnaire. À l'échéance du contrat de concession, le concédant peut acquérir s'il le demande. Tandis que les biens de retour sont selon le doyen G.Vedel : « ceux dont le cahier des charges prévoit qu'ils seront en fin de concession, de façon obligatoire et gratuitement, la propriété de la collectivité concédante »⁵². La nature de ces deux types de biens devra être bien défini et déterminé dans le cahier des charges.

1.3. La durée de la concession

Elément fondamental du contrat de concession, aucun texte ne fixe des durées impératives pour définir la durée d'exercice du concessionnaire. Toutefois, un principe général impose que la durée soit adéquate avec la grandeur des travaux ou de l'importance des ouvrages à réaliser au sein du port⁵³. Dans les ports autonomes, la durée de concession maximum ne peut excéder soixante-dix ans. A l'échéance du contrat, le renouvellement ne peut être engendré que si le contrat initial le prévoyait. Mais toutefois, les parties peuvent décider de renouveler leur contrat. En revanche, le concédant peut résilier le contrat avant son échéance d'une manière unilatéral moyennant le paiement d'une indemnité.

⁵¹ R.REZENTHEL, DMF 569, MARS 1997, P.295.

⁵² G. Vedel « *Droit administratif* »-P.U.F- Collection Thèmes- 5èmes édit. Refondue

⁵³ R. REZENTHEL, réflexion.

1.4. Le mode de rémunération : aspect pécuniaire de la concession

Le contrat de concession qui vaut occupation du domaine public engendre le paiement d'une redevance domaniale. Le concédant est garant de la fixation de ladite redevance. Elle doit être en adéquation avec les travaux effectués par le concessionnaire ; si le concessionnaire entreprend des travaux d'aménagement, la redevance qu'il devra verser va être moins importante afin qu'il puisse réaliser un retour sur investissement fiable. Elle peut être constante ou fluctuante selon le terme du contrat. En outre, des modifications du taux de redevances peuvent intervenir ce qui est légitime mais doivent se faire selon la même instruction que la redevance initiale⁵⁴. Le concessionnaire doit être averti de toute modification de la redevance. En revanche, l'entité concédante, peut pour des raisons d'intérêt général prendre des mesures unilatérales pour modifier le montant de la redevance, mais cette modification doit être logique et faite avec une certaine rigueur. Le concédant ne peut pas augmenter le montant de la redevance pour pousser le concessionnaire à abandonner le lieu⁵⁵. Par contre, si le concessionnaire ne paie pas le montant de la redevance prévu dans le contrat de concession, le concédant peut demander au tribunal administratif de résilier le contrat et de ce fait, peut inciter le concessionnaire à quitter le lieu.

Section 2 : Affermage

L'affermage est aussi un contrat qui porte sur l'exploitation de service public. Il s'agit d'un contrat qui met en relation deux acteurs à savoir la puissance publique (affermante) et une institution privée ou publique (fermier). De ce fait, l'affermant confie au fermier l'exploitation de service public, moyennant le paiement d'un fermage (montant dû par le fermier).

⁵⁴ R. REZENTHEL, DMF 569 mars 1997, P.301.

⁵⁵ R. REZENTHEL, réflexion.

2.1. Distinction entre contrat de concession et contrat d'affermage

Dans le contrat d'affermage, l'investissement des ouvrages est effectué par la puissance publique ou l'autorité affermante; ce qui représente un poids non négligeable pour ladite autorité contrairement au contrat de concession⁵⁶. Bien qu'il présente des similitudes avec le contrat de concession, le contrat d'affermage se distingue sur divers points qui concernent la durée et la redevance versée à l'autorité affermante. À préciser aussi que les équipements qui sont mis à la disposition du fermier pour l'exercice de ses travaux sont et resteront la propriété de l'autorité affermante, cela exclut la diversité de la nature des biens comme dans le contrat de concession. La distinction majeure entre le contrat de concession et le contrat d'affermage, reste les travaux d'aménagement qui sont obligatoires dans un contrat de concession et qui ne le sont pas pour un contrat d'affermage. L'autorité affermante met à disposition du fermier les moyens nécessaires et se charge de ses financements.⁵⁷

Le contrat d'affermage est le plus souvent conclu sur l'exploitation d'un service où tous les moyens qui facilitent l'exécution y existent déjà. En d'autres termes, elle est adaptée surtout à l'exploitation d'un service qui engendre des infrastructures existantes ou quasi existantes et que le fermier ne pourra pas investir davantage pour les remettre en état. Ceci permettra d'assurer un retour sur investissement rapide.

2.2. Durée du contrat d'affermage

⁵⁶. Pierre Bauby, Jean-Claude Boual, Pour une citoyenneté européenne. Quels services publics ?, Les Editions de l'Atelier/Editions Ouvrières, 1994, p. 279

⁵⁷ ibidem

La durée est nettement moins longue que celle du contrat de concession, le but étant de promouvoir l'occupation du domaine public et mettre en concurrence les acteurs privés à travers leur durée d'occupation courte. De plus, bien que le contrat de concession mette en œuvre l'accomplissement des travaux d'aménagement, le contrat d'affermage ne suscite pas des travaux, ce qui explique sa durée moins importante. Le critère de la faiblesse ou l'absence des capitaux à amortir y contribue aussi.

2.3. L'aspect pécuniaire du contrat d'affermage

Le fermier se rémunère directement des redevances des services rendus aux usagers. Il verse à l'autorité affermante un fermage qui est convenu en avance dans le contrat d'affermage. Le fermier tire son principal bénéfice de la différence entre les redevances qu'il perçoit des usagers et le fermage. Si l'autorité affermante juge que l'exploitation du service public est déficitaire, elle peut décider de rendre gratuit, la jouissance de ses équipements pour le fermier⁵⁸.

Section 3 : Convention de Terminal

Forme de gestion des terminaux portuaires, la convention de terminal est conclue dans les grands ports maritimes. Elle met en place une nouvelle mode de gestion et une certaine mode relationnelle entre l'autorité du grand port maritime et les partenaires exploitant des terminaux.

Auparavant, Convention d'exploitation des Terminaux (CET), approuvée par le décret n°2000-682 du 19 Juillet 2000 pour les ports autonomes, celle-ci devient la convention de terminal avec la création en France, des grands ports maritime par la loi n°2008-660 du 4 Juillet 2008 portant réforme portuaire.

⁵⁸ Mauriel Nicolas, Stéphane Rodrigues (dir.), Dictionnaire économique et juridique des services publics en Europe, Editions ASPE Europe, Collection I.S.U.P.E., 1998, p. 52

3.1. La convention d'exploitation des Terminaux

Comme cité précédemment, la convention d'exploitation des terminaux était applicable pour les ports autonomes⁵⁹. Elle concerne les terminaux spécialisés pour un trafic donné, comme le précise l'article 1 de la convention type d'exploitation des terminaux «*La présente convention a pour objet de définir les conditions de l'exploitation (et le cas échéant de la réalisation) du terminal de ... spécialisé dans le ou les différents types de trafic suivants, désignés par le mode de conditionnement ou par la nature du produit*»; par exemple concerné le trafic de conteneur.

3.1.1. Les nouveautés de la convention d'exploitation des Terminaux

La convention d'exploitation des terminaux marque une nouveauté sans précédente dans le domaine portuaire. Elle précise que la convention d'exploitation des terminaux peut concerner sur le domaine public portuaire et le domaine privé du port.

La convention type d'exploitation des terminaux⁶⁰ affirme qu'aucun droit d'exclusivité ne peut être prétendu dans l'exploitation des activités déterminées dans la ladite convention. En d'autres termes, il ne peut avoir de monopole dans l'exploitation des terminaux, ce qui engendre une mise en concurrence entre les acteurs.

La convention type fixe aussi des résultats qui doivent être impérativement atteints sauf en cas de force majeure ou de fait ne relevant pas de l'opérateur. Elle prévoit en cas de bon résultat des bonus qui sont prévus dans la convention et dans le cas contraire des pénalités qui peuvent aller jusqu'à la résiliation de la convention.

⁵⁹ Pour les ports qui ont le statut de port autonome, la convention d'exploitation des terminaux est toujours en vigueur alors que pour les grands ports maritimes, on parle de convention de terminal

⁶⁰ Convention type d'exploitation des terminaux est approuvée par le décret n°2000-682 Juillet 2000.

3.1.2. La facilité et la liberté accordées à l'opérateur

La convention type en son article 5 affirme que le port met à la disposition de l'opérateur tout les moyens lui permettant d'exercer son activité de la manière la plus rentable ; c'est-à-dire mise à disposition de terre plein, terrain,... . En revanche «*La mise à disposition des terrains, terre-pleins, aménagements et outillages du port n'entraîne en aucun cas transfert de propriété ou constitution de droits réels*»⁶¹.

Elle prévoit aussi que l'opérateur dispose la possibilité de pouvoir choisir son personnel. Mais cette liberté n'est pas exhaustive, il devra prendre en compte le personnel de l'exploitation du précédent opérateur. Cette restriction a pour but de permettre à tous les opérateurs qui devront exercer ces opérations d'avoir les mêmes charges salariales.

3.1.3. La Rémunération

Les modalités de paiement, le versement des redevances domaniales et les redevances de l'utilisation de l'outillage public portuaire sont précisés dans l'article 11 de la convention type et est propre à chaque type de terminal.

Cet article dispose en son alinéa 1 que «*l'entreprise verse à la caisse de l'agent comptable du port une redevance annuelle pour l'occupation du domaine (terrains, terre-pleins et aménagements) mis à sa disposition par le port...*» et en son alinéa 2 «*L'entreprise verse selon les mêmes modalités pour les outillages mis à sa disposition par le port des redevances...*».

3.1.4. Retrait d'autorisation

La convention type d'exploitation de terminal évoque le retrait, pour des raisons d'intérêt général ou non atteintes aux objectifs fixés. Le port autonome peut prononcer la fin de la convention d'exploitation avant son échéance en respectant un

⁶¹ Dernier alinéa de l'article 5 de la convention type d'exploitation des conteneurs.

préavis de deux mois date à partir de la date de notification à l'opérateur. Dans son alinéa 1 de l'article 16, elle dispose que «*Pour des motifs de vétusté ou de sécurité les rendant impropres à leur usage, le port peut mettre fin à la mise à disposition de certains aménagements et outillages mentionnés à l'article 5*».

3.2. La Convention de Terminal

La loi n°2008-660 du 4 Juillet 2008 portant réforme portuaire exige la création d'un nouveau mode de gestion des terminaux, il s'agit «de la convention de terminal» qui se caractérise par la création de Grand Port Maritime⁶². Le principal objet de la convention de terminal consiste à fractionner la gestion et l'exploitation des terminaux du port et permettre aux entités privées de gérer tous en le soumettant au droit de la concurrence⁶³.

3.2.1. Divergence et similitude entre Convention d'Exploitation des Terminaux et Convention de Terminal

Comme vu ci-dessus, la convention de terminal est approuvée par le décret n°2000-682 du 19 Juillet 2000, elle vaut autorisation d'occupation du domaine public⁶⁴. La différence majeure entre ces deux types de convention est que la convention d'exploitation des terminaux est représentée par une convention type; tandis que la convention de terminal doit comporter certains points majeurs et déterminants qui sont éclairés dans l'arrêté ministériel du 20 mars 2009.

⁶² Formé par sept ports en 2008 : Grand port maritime de Marseille, Grand port maritime du Havre, Grand port maritime de Dunkerque, Grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire, Grand port maritime de Rouen, Grand port maritime de Bordeaux, et enfin le Grand port maritime de La Rochelle. Quatre grands ports s'ajoutent, il s'agit du Grand port maritime de la Guadeloupe, Grand port maritime de la Guyane, Grand port maritime de la Martinique, Grand port maritime de la Réunion. http://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_port_maritime

⁶³ R.REZENTHEL, Chroniques & opinions, « *la convention de terminal* » ; Droit de la voirie et du domaine public n°146-Septembre 2010,141.

⁶⁴ *ibidem*

Cependant, il existe de ressemblance entre elles. Nous savons tous que, la convention d'exploitation des terminaux peut porter sur le domaine public et même sur le domaine privé du port. En revanche, les textes ne soulèvent en aucun moment ce point dans la convention de terminal. De ce fait, en l'absence des textes, nous pouvons en déduire que la convention de terminal peut porter sur le domaine public comme sur le domaine privé du port⁶⁵.

3.2.2. *Les sorts des biens dans la convention de terminal*

Les sorts des biens sont précisés et motivés par l'arrêté ministériel du 20 mars 2009. Ce présent arrêté affirme que soit éclaircit les sorts des biens lors de la conclusion de la convention de terminal avec l'exploitant. L'exploitant, comme il jouit de la liberté d'acquérir des biens d'équipements ou construire des ouvrages pour l'exercice de ses obligations, peut décider à la fin de son échéance, ou même résilier pour des raisons commerciales (parce qu'il a trouvé un autre port plus compétitif) de récupérer ses biens pour les faire transférer dans un second port. Pour remédier à ce problème, l'arrêté ministériel propose que soit tranché les sorts des biens de la convention de terminal.

3.2.3. *Les modalités de résiliation de la convention de terminal*

Comme tout contrat, les processus de résiliation doivent être définis par avance. En cas de retrait de la convention de terminal, le grand port devra indemniser l'exploitant. Cette indemnisation se fera sur la base de la valeur non amortie des capitaux qu'il a engagés et des investissements qu'il a engendrés pour exercer ses activités mais aussi «*la valorisation que l'opérateur a apporté au terminal en développant le trafic*»⁶⁶, par exemple : parce qu'il a augmenté le trafic du port, ou valorisé l'image du

⁶⁵ Réflexion : R.REZENTHEL

⁶⁶ R. REZENTHEL, Chroniques & opinions, « *la convention de terminal* » ; Droit de la voirie et du domaine public n°146-Septembre 2010,142.

port sur le plan international. En revanche, si l'exploitant décide de résilier la convention d'une manière unilatérale avant son échéance, il devra indemniser le grand port pour les pertes de redevances que cela va engendrer.

3.2.4. *Le respect de la concurrence*

Le respect du droit de la concurrence reste un élément fondamental dans la gestion portuaire. La Cour de justice de communauté⁶⁷ et le conseil d'état⁶⁸ ont admis que les opérations relevant du domaine industriel et commercial du port, obéit au droit de la concurrence tel est le cas de la manutention par exemple. Les exploitants désireux d'exploiter un terminal donné doivent être impérativement mis en concurrence et ne peuvent en aucun cas bénéficier de n'importe quel privilège que ce soit.

Comme affirme Mr. Robert REZENTHEL *«la convention de terminal constitue un moyen d'atténuer les contraintes du droit public, mais elle n'échappe pas à celles du droit de la concurrence»*⁶⁹.

⁶⁷ CJCE 10décembre 1991-Merci convenzionali porto di Genova- aff.n° C-179/90,Rec.p.I-5889.

⁶⁸ CE Sect.26 mars 1999-Société EDA-AjDA 1999p.427 concl.J-H.Stahl noteM.Bazex.

⁶⁹ R. REZENTHEL, Chroniques & opinions, *« la convention de terminal »* ; Droit de la voirie et du domaine public n°146-Septembre 2010,143.

Considéré comme le poumon fondamental de l'économie Djiboutienne, le port, de part sa retombée très importante, occupe une place prépondérante pour assurer la croissance du pays. Situé dans une position géostratégique, le port autonome de Djibouti devra développer des services inégalés pour devoir atteindre son objectif de devenir un « Hub », c'est-à-dire un port d'éclatement dans la sous région. De ce fait, le gouvernement a mis en place des contrats pour confier la gestion commerciale et technique du port à des sociétés compétentes pour des durées déterminées pour non seulement accroître la performance portuaire et valoriser l'image du port de Djibouti mais aussi profiter de savoir-faire de ses sociétés. Un des rares contrats marquants du port autonome de Djibouti fut celui conclu avec DP World.

Section 1 : Les contrats conclus par le port

1.1. La concession du Terminal Vraquier

1.1.1. La portée du contrat de concession

En Juin 2000 par le « Décret n°2000-0147/PR/MET portant approbation du contrat de concession du Terminal Vraquier », une concession est accordée à la société SDTV. Le contrat de concession porte sur une parcelle de terrain et deux quais (14 et 15) destinés à servir la construction d'un terminal vraquier par la Société Djiboutienne de Gestion du Terminal Vraquier abrégée, SDTV. La société est détenue par le riche saoudien Cheick Al Amoudi. Cette concession est accordée pour une durée de trente ans (2000-2030) et prévoit une clause d'exclusivité. Une exclusivité qui n'était pas portée à la lumière, et qui a suscité des nombreux problèmes.

La compagnie SDTV doit non seulement engager des sommes très importantes parce qu'il s'agit d'une parcelle, qui lui est concédée, en achetant des équipements, effectuant des travaux d'aménagement mais aussi réaliser un retour sur investissement sur les fonds qu'elle a engagé ; telles sont les buts de la durée de trente ans.

Le projet de construction du terminal vraquier est financé par Cheikh Mohamed Hussein Alamoudi (Midroc Groupe), la Banque africaine de développement et Islamique banque Corporation pour le développement du secteur privé, pour un total d'investissement de 40 millions de dollars. Ce projet est décomposé en deux phases, la première phase n'a pris fin en 2006 puis complété par la deuxième phase en 2007.

1.1.2. Le conflit entre le Port autonome et SDTV

L'exclusivité accordée à SDTV concerne la manutention du céréale et engrais au quai 14 et 15 uniquement. Au vu *stricto sensu* de l'article1, la société SDTV prétend avoir l'exclusivité de la manutention de tout produit en vrac au Port de Djibouti. En conséquent, il apparait un conflit d'intérêt et l'interprétation reste un différend entre le port de Djibouti et la société SDTV.

Le port de Djibouti, ne pourras en aucun cas tolérés la revendication de la société SDTV, au risque de ne plus avoir des recettes. Cette revendication se manifeste à la même année de l'inauguration d'un nouveau terminal à conteneur moderne (Doraleh Conteneur Terminal) qui a permis un transfert de la majorité de trafics conteneurisés. Le port autonome de Djibouti, ne compte plus que sur ses marchandises général cargo, et acceptée la réclamation de la société SDTV serait la perte de recette totale du port autonome.

Le port de Djibouti, prétend que la société SDTV n'a pas le statut de manutentionnaire et de ce fait, ne pourras en aucun cas exercer de la manutention en dehors des quais qui lui est concédé tout en précisant qu'elle possède uniquement les manutentions de céréales et d'engrais.

1.2. Contrat de gestion conclu avec DP World

1.2.1. Objectif du contrat

En Juin 2000, le port de Djibouti conclut un «contrat de gestion» avec DP World, pour une durée de vingt ans (2000-2020), renouvelable par accord mutuelle. Ceci est approuvé par le Décret n°2000-0148/PR/MET portant approbation du contrat de gestion du Port de Djibouti. Ce contrat porte sur la gestion de l'ensemble du port autonome de Djibouti à l'exception des terminaux concédés à d'autres partenaires notamment le terminal vraquier (Quai 14 et 15) concédé à la société privée SDTV.

Le but dudit contrat fut de promouvoir les capacités d'accueil du port de Djibouti, de faire augmenter le savoir-faire des employés du port mais aussi mettre en avant ses potentielles performances pour profiter de sa position géostratégique. Notons aussi que la région est incontournable pour les flottes de commerce qui desservent l'Europe, le moyen orient et l'Asie. Pour la réalisation de ces objectifs fleurissants, le port de Djibouti devra développer des accords de partenariats et conclure des contrats pour devoir gagner la confiance des armateurs et faire du port de Djibouti, un port d'éclatement, un « Hub ». Cet objectif s'est concrétisé avec la conclusion du contrat avec DP World.

Ajoutons aussi, comme nous l'avons mentionné ci-dessus que l'Ethiopie, utilise le port de Djibouti comme port de transit, où tous ses imports ainsi que ses exports transitent. Dans le but d'accroître la qualité de service et soucieux de la satisfaction de ses usagers, le port se tourne vers la croissance absolue de ses trafics et conclut avec DP World le contrat de gestion.

Il (le contrat) habilite bien entendu, le port de Djibouti comme « port de sureté », dès lors que Djibouti est situé dans une région politiquement instable et promet de tirer les ficelles de la région en attirant des investisseurs étrangers de par sa stabilité politique.

Le terminal à conteneur qui est l'objet du contrat, représente à lui seul 60% du trafic du port autonome de Djibouti. En Juin 2007, le terminal à conteneur de Djibouti affichait un mouvement moyen de 45,8 par heure⁷⁰.

1.2.2. Incertitude de la dénomination du contrat

Le contrat conclut avec DP World en Juin 2000 porte le nom de «contrat de gestion». De ce fait, une question se pose celle de savoir, si le contrat de gestion est synonyme de contrat de concession?

Avant de répondre, à cette question il est important de souligner que l'appellation d'un concept ne concorde toujours pas à sa définition sur son plan juridique. Pour cela les juges peuvent requalifier certaines notions du contrat ou la dénomination même du contrat et ne sont pas obligés de suivre les dénominations données par les parties⁷¹.

La concession dans le droit public correspond à une délégation de l'exploitation de service public, avec le contrôle de l'autorité concédante. Le concessionnaire assure l'exploitation ainsi que l'aménagement et perçoit des redevances sur les services rendus aux usagers. Tel est le cas, du contrat conclu avec DP World, qui assume la responsabilité de l'aménagement et se rémunère des redevances des usagers.

En conséquence, le contrat conclut entre le port autonome de Djibouti et DP World devrait être qualifié de contrat de concession dès lors que toutes les conditions pour parler de concession sont réunies.

⁷⁰ Aboubaker Omar, Directeur Commercial du Port de Djibouti, données commerciales, PP.35, 2007.

⁷¹ Réflexion de R.REZENTHEL.

Section 2 : Politique de DP World

2.1. Qui est DP World?

DP World est le troisième opérateur portuaire mondial⁷², (après HPH et PSA). Il opère dans une quarantaine des terminaux dans le monde. Filiale de Dubaï World et née de la fusion entre Dubaï Ports International (DPI) et de Dubaï Ports Authority (DPA), DP World étend son activité dans le monde entier qui était auparavant concentré sur les ports de moyen orient et des pays du golfe.

En grande majorité, cet opérateur en question concentre ses services dans les ports asiatiques et depuis ces dernières années, les ports africains occupent une place non négligeable dans la politique dudit opérateur. Cet opérateur met à disposition ses savoir-faire et propose des larges services tels le service de general cargo, le service de manutention des navires ro/ro. Mais depuis quelques années, cet opérateur s'est de plus en plus intéressé aux activités de croisière ; outre, son domaine d'activité principale reste les manutentions des conteneurs et la gestion des terminaux à conteneurs. Il conclut avec les ports locaux des contrats de concession pour pouvoir investir et garantir un service de qualité aux usagers.

2.2. Port de Djibouti : «le cowboy» des ports africains

Le port de Djibouti, fut le premier port dont la gestion a été concédée à DP World en dehors des ports d'Extrême Orient, du Golf Arabo-persique et surtout le premier port africain.

Le port de Djibouti fut, non seulement un moyen pour évaluer la politique de l'opérateur en dehors de ses territoires d'origine mais aussi de s'adapter au continent africain dont le secteur portuaire est en pleine mutation. Outre cette expansion, le

⁷² http://fr.wikipedia.org/wiki/Dubai_Ports_World

choix de l'opérateur avait pour but primordial de pouvoir exercer des contrôles sur l'ensemble des ports situés sur le Golfe d'Aden et montrer à travers cette région ses qualités de services sûres, ses compétences et ses performances en termes de gestion des terminaux. L'opérateur, applique des procédures de sécurité et de sûreté (ISPS) appropriés pour la gestion des terminaux portuaire qui répondent aux normes internationales.

Le terminal à conteneur du port de Djibouti géré par DP World, est hautement sécurisé et possède des accès qui lui sont propres. Ce terminal est équipé de quatre portiques de dernières générations avec un quai de long de 400 m, et un tirant d'eau de 12 m. Il dispose d'une capacité de stockage de 12.000 EVP avec 64 prises électriques pour les conteneurs frigorifique. L'opérateur a mis en place des stratégies de gestion performantes avec des services de qualités, tout instaurant des systèmes informatiques inégalés qui permettent de suivre le mouvement du conteneur dès son arrivé au terminal jusqu'à sa sortie du terminal grâce au logiciel Navis.

Précisons aussi, que comme l'opérateur avait l'habitude de gérer des terminaux à conteneur ; au port de Djibouti, il gère l'ensemble du port à l'exception du terminal vraquier. Cette tâche pèse lourd pour cet opérateur qui ne recherche qu'à gérer le terminal à conteneur.

Outre ce terminal à conteneur du port de Djibouti, DP World poursuit son objectif de développement portuaire à Djibouti, en participant financement d'un nouveau terminal à Conteneur à part entière. Ce nouveau terminal, est sous la gestion totale de DP World qui impose ses règles de développement portuaires en matière d'attractivité des nouveaux trafics.

Section 3 : Politique du gouvernement Djiboutien

3.1. Une logique pertinente

Le gouvernement djiboutien par le biais du port autonome de Djibouti, a suivi une politique très pertinente. Elle consiste dans un premier temps de conclure un « contrat de gestion » suivi des contrats de concession.

Le contrat de gestion conclut en premier lieu concerne, le contrat que nous avons évoqué ci-dessus, c'est-à-dire celui avec DP World, conclu en juin 2000. Pour attirer les investisseurs étrangers à investir dans le port de Djibouti, il fut une étape non négligeable de conclure un tel contrat avec un tel opérateur et montrer les potentialités du port de Djibouti tout en promettant un avenir fleurissant à ses futurs opérateurs.

En second lieu, le port de Djibouti, change la donne et opte pour une stratégie de concession de ses terminaux. Le premier contrat de concession fut celui conclut avec la société SDTV pour la concession du terminal vraquier. Ce contrat portait la particularité qu'il s'agissait d'une parcelle de terrain non-bâti. S'ensuit aussi les contrats de concession du terminal pétrolier (Horizon) et celui du terminal à conteneur de Doraleh(DCT) que nous allons développer dans la partie suivante.

TITRE II : L'IMPACT DU CHANGEMENT DE STATUT SUR LE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE A DJIBOUTI

Bien que le port représente le poumon économique de Djibouti, celui-ci devra connaître un élargissement pour répondre à la demande croissante de son grand voisin, l'Éthiopie. Mais aussi, se doter des installations adaptées aux navires spécialisés de plus en plus complexes, et qui nécessite une adaptation constante à l'évolution des techniques et technologies du domaine maritime.

En effet, cette politique d'élargissement reste préoccupante pour le port de Djibouti, qui est situé dans la capitale Djibouti (localisation faite par la colonie française). Ajoutons à cela, que la ville de Djibouti ne cesse de s'agrandir, dont 58% vive dans la capitale⁷³.

Il s'est avéré nécessaire et primordial d'élargir, de créer des nouveaux terminaux modernes capables de traiter des navires de dernières générations loin de la capitale. Ces terminaux seront indépendants en termes de gestion et ne seront pas partis du port autonome. Ils auront leur propre contrat de gestion et feront l'objet d'un partenariat avec le port autonome.

Situé dans une région en perpétuel développement portuaires, ces terminaux feront de Djibouti une plaque tournante pour le commerce mondial.

L'objet de ce dernier titre sera consacré à l'étude de ces terminaux, le changement de statut inattendu et inespéré survenu au port autonome de Djibouti et enfin comment Djibouti, ce pays minuscule de part sa taille va être une plaque tournante pour les flottes de commerce mondial.

⁷³ Rapport CCI Djibouti, 2010. <http://www.ccd.dj/djibouti/>

Section1 : La Concession de Doraleh Container Terminal (DCT)

⊗ Emplacement géographique :



Source : Direction Commercial du port de Doraleh, 2011

1.1. Objet de la création de ce nouveau terminal

Situé à la pointe sud-ouest de la mer rouge, le terminal à conteneur de Doraleh fut un emplacement propice pour construire le terminal le plus moderne de la corne d'Afrique. D'un commun accord entre le gouvernement djiboutien et l'opérateur des terminaux DP World, le projet de construction a vu le jour, en 2008. La stabilité politique dont jouit Djibouti par rapport au pays de la région a donné un facteur motivant pour la création de ce terminal.

Outre, ces avantages géographiques que bénéficie ce terminal, il ne faudra pas manquer de souligner que la demande croissante de l'Ethiopie due à sa croissance, a

été un argument de plus pour la création de ce nouveau terminal, dans la mesure où que le terminal à conteneur du port autonome de Djibouti a atteint son stade de saturation. A cela s'ajoute aussi, le facteur déterminant pour l'accueil des navires qui est le tirant d'eau ; le terminal à conteneur du port autonome ne dispose qu'un tirant d'eau de 12m tandis que le nouveau terminal à conteneur de Doraleh dispose un d'un tirant d'eau de 18m.

Une des raisons majeures pour la création de ce nouveau terminal à conteneur de Doraleh, est de desservir les pays de COMESA. Sachant que, Djibouti occupe une place stratégique. Avec ce nouveau terminal, elle pourra jouir pleinement de son rôle de « porte d'entrée » de ce grand marché de 400millions d'habitants.

Notons aussi, que le terminal de Doraleh est construit dans le but de montrer la capacité de Djibouti à faire face à des trafics de transbordement abondants. Il portait l'ambition de concrétiser le rêve de devenir « port d'éclatement » de la région.

D'une capacité annuelle de traitement de 1,2 millions d'EVP, le terminal de Doraleh est financé principalement par le gouvernement djiboutien par le biais du port autonome de Djibouti et DP World pour un montant d'investissement de 400 million de dollars.

1.2. Caractéristiques du terminal de Doraleh

Conçu pour faciliter le trafic conteneurisé d'export, d'import et de transbordement, le terminal à conteneur de Doraleh dispose des équipements adaptés pour opérer les navires de dernières générations.

Le terminal dispose trois postes à quais d'un long de 1050 mètres et d'un tirant d'eau de 18m, il peut accueillir les navires modernes. Equipé de six portiques super post-Panamax de 37 mètres de hauteurs avec une portée de 52 mètres.

Une zone de stockage de conteneurs de 70 hectares et de 16 RTG (Rubber Tired

Gantru Cranes)⁷⁴ ou cavalier. Il est équipé de 480 prises pour le stockage des conteneurs frigorifiques.

Le terminal de Doraleh est certifié par les normes ISO 28000 et ISO 9001, sa productivité moyenne en 2010 de 34 mouvements par heures⁷⁵.

1.3. Concession du terminal à conteneur de Doraleh

Il est crée une société anonyme dénommée « Doraleh Container Terminal » en abrégé DCT pour gérer ce terminal dont le port autonome de Djibouti et DP World sont actionnaires. Vu le jour en 2008, le terminal à conteneur de Doraleh, est concédé à DP World pour une durée de 30ans. Mais il ne s'agit pas d'une concession comme celui conclut au port autonome de Djibouti, dans la mesure où qu'il s'agit premièrement d'un terminal à part entière. De plus, le contrat du terminal de Doraleh, porte la particularité que les personnels sont recrutés au nom de DP World, et conclut leur contrat de travail avec cet operateur, bien sûr sous le contrôle du gouvernement djiboutien. Les engins de manutention tels que les portiques, les cavaliers portent le nom de DP World, sont commandés par cet operateur et demeure la propriété de DP World durant la concession. Mais nous ignorons encore les régimes de ces biens. Tandis qu'au port autonome de Djibouti, ces engins appartenaient déjà au port autonome.

DP World, a non seulement investit pour la construction de ce nouveau terminal mais a aussi équipé ce terminal avec des équipements modernes, ce qui montre l'immensité de ses investissements d'où la durée de trente ans de concession contrairement à celui du port autonome qui était de vingt ans.

⁷⁴ Engin de manutention des conteneurs dans le parc disposant des pneus à caoutchouc. Il permet d'effectuer le gerbage des conteneurs dans le parc.

⁷⁵ Ismael Houssein, directeur commercial du terminal de Doraleh, PP. 2010, P.17.

Il est prévu d'entreprendre la construction d'une deuxième phase dans les années à venir. Elle consiste à élargir les postes des quais jusqu'à 2000m avec une capacité prévisionnelle de trafics de 3 millions d'EVP tout en augmenter ses équipements de manutention. Avec cette nouvelle phase, le terminal de Doraleh pourra se démarquer de ses concurrents de la région.

Section2 : Le Terminal Pétrolier Horizon

⊗ Emplacement géographique :



Source : Direction Commercial du port de Doraleh, 2011

2.1. Objet de la création

Le terminal Horizon est créé par une jointe venture entre le gouvernement djiboutien et le groupe ENOC (Emirates National Oil Company, U.A.E). Cette joint-venture a favorisé la création d'une société mixte « Horizon Djibouti Terminals Ltd (HDTLS) », qui gère le terminal. Avec un financement de 250 millions de dollars⁷⁶, le terminal a

⁷⁶ <http://www.jeuneafrique.com/Article/LIN25066doraleuqita0/>

connu ses premier services le 1er juin 2006, avec l'arrivé du premier navire pétrolier. Ce nouveau terminal pétrolier est mis en place pour répondre à certaines exigences, qui sont les suivantes :

- Ravitailler l'Ethiopie en hydrocarbure,
- Diversifier ses services et se doter d'un terminal spécialisé pour les cargaisons de vrac liquide,
- Satisfaire les besoins des pays du COMESA,
- Avec l'indépendance du Sud-Soudan, devenir son principal porte d'entrée en matière d'acheminement d'hydrocarbure,
- Creuser l'écart avec ses ports concurrents,
- Ravitailler, les bases militaires étrangères⁷⁷ qui sont sur le sol djiboutien,

2.2. Caractéristiques du terminal pétrolier

Ce terminal dispose deux postes à quais et d'un tirant d'eau de 18 mètres de profondeur. Opérationnel 24h/24, il est doté d'une capacité de stockage annuelle de 3 000 000 tones et d'une capacité de reception de 2000T par heure⁷⁸. Ce terminal traite et reçoit des navires transportant du Pétrole, de produits chimiques, de GPL et d'autres produits liquides.

Il est permet non seulement de promouvoir l'accueil des navires pétroliers qui n'était pas le cas avant la construction de ce nouveau terminal mais il fera aussi de Djibouti, un port d'approvisionnement et de stockage pour la région de l'Afrique de l'est, les pays du COMESA mais aussi du sud- soudain, pays récemment indépendant.

⁷⁷ Il est tout à fait important de souligner qu'à Djibouti, il est implanté des bases étrangères tels que la base française (la plus grande base française dans l'Afrique), base américaine, base japonaise, base allemande ; sachant que ces bases militaires ont des objectifs divers. Chaque base, verse au gouvernement djiboutien une somme colossal par an environ 30.000 millions de francs Djibouti.

⁷⁸ Djibouti Ports Presentation, Mai 2011, P.26.

Les cargaisons sont stockées, acheminées par transport routier qui est le mode actuel de livraison en direction d’Ethiopie, de la Somalie et depuis quelques années au Sud-Soudan.

Le contrat pour élargir le terminal pétrolier Horizon (HDTLS) est signé. Il est prévu qu’il augmentera sa capacité de stockage de 50%. Avec une telle capacité, ce terminal offrira un avenir meilleur au développement portuaire à Djibouti, bien qu’il soit situé dans une zone stratégique loin de la capitale, dans une implantation quasi non peuplée actuellement.

Ce contrat d’élargissement de ce terminal est conclu par le groupe ENOC et financé par l’Emirates International Bank (EIBI)⁷⁹.

⁷⁹ <http://www.ameinfo.com/80272.html>

Chapitre2 : LE CHANGEMENT DE STATUT DU PAID EN PORT DE DJIBOUTI SA (PDSA)

Le Port Autonome International de Djibouti(PAID), a connu le début de cette année, Janvier 2013 une mutation inattendue et inespérée. Il est passé d'un port autonome à une société anonyme. Il s'est avéré que le contrat n'est plus d'actualité.

Outre, nous avons vu que le contrat de gestion conclut avec DP World fut pour une durée de 20 ans c'est-à-dire de 2000 à 2020. Mais le contrat est rompu d'une manière unilatérale par le port de Djibouti. Sachant aussi que la loi N°148/AN/80 du 5 Novembre 1980 portant création et statuts du port autonome international de Djibouti était compatible avec le contrat de gestion.

La résiliation et ce changement de statut du port en société anonyme a suscité des revendications de certains professionnels, et avocats Djiboutiens.

Dorénavant, le port de Djibouti est connu sous le nom du Port de Djibouti SA dont le gouvernement djiboutien est actionnaire majoritaire. L'opérateur DP World n'exerce plus son pouvoir de gestion et d'exploitation du port de Djibouti ni celui du terminal à conteneur du port de Djibouti. Le contrat avec DP World est tout simplement résilié avant son échéance.

Bien entendu, cette résiliation survenue au contrat avant son échéance a suscité le versement d'une indemnité à DP World. Une indemnité qui prend en compte, les pertes de redevances et des dommages et intérêts versé à DP World.

Quels sont les raisons de la résiliation de ce contrat?, pourquoi a-t-on opté pour la création d'une société anonyme ? Et ce changement brusque n'entraînera t'il pas un impact sur les terminaux annexes ?, tant des questions restent à se poser. Pour analyser la situation de près, ce chapitre sera consacré à éclaircir et connaître les raisons de ce changement.

Section 1 : Motif de la résiliation du contrat de gestion

La résiliation du contrat de gestion, fut un élément qui résulte de plusieurs critères, qui se sont accumulés. Certains de ces critères proviennent de l'aspect économique de la région et du monde entier, d'autres se réfèrent à l'aspect management du port, et enfin d'autres résultent d'un conflit d'intérêt entre le port autonome de Djibouti et DP World.

Cependant, il n'est pas facile d'identifier les causes réelles en tant que personne extérieur, mais il est fort probable qu'il s'agissait des points de divergences très importants au point de ramener à la résiliation du contrat.

1.1. Facteur économique

Il s'agit d'un facteur important qui a permis la résiliation dudit contrat. Lors de la conclusion du contrat de gestion avec DP World en Juin 2000, cet opérateur avait promis d'entreprendre des travaux d'investissement très important. Mais cette obligation n'est pas remplie, DP World, n'avait pas entrepris des travaux d'aménagement au port de Djibouti ni participé à l'acquisition des nouveaux équipements ou outillages. Cet opérateur se contentait à juste titre de gérer le port tout entier, à l'exception du terminal vraquier (concedé à la société SDTV) tout en gérant d'une manière particulière le terminal à conteneur du port de Djibouti.

Il ne prévoyait pas un projet d'élargissement du terminal à conteneur du port de Djibouti qui était l'un des éléments les plus marquants du contrat de gestion d'après les propos la directrice juridique du port de Djibouti. Elle ajoute aussi, que «les recettes de DP World étaient très importantes».

1.2. Facteur relatif à l'évolution du trafic

Le terminal à conteneur du port de Djibouti, ne constitue comme port de transbordement qu'à deux compagnies maritimes, à savoir ESL (Ethiopian Shipping and Logistics entreprise)⁸⁰ et MESSINA⁸¹.

Or, avec l'arrivée de DP World, l'évolution et l'augmentation du nombre des compagnies qui devront faire leur trafic de transbordement étaient envisageable mais telle n'étaient pas les cas. Au contraire, le trafic du terminal à conteneur du port de Djibouti évoluait faiblement par rapport à la nouvelle société anonyme, de Doraleh Container Terminal dont DP World est actionnaire.

Tous ces éléments sont à l'initiative du motif de la résiliation du contrat de gestion par le port autonome d'une manière unilatéral selon la directrice juridique du port autonome, Mme Deka Youssouf.

Section 2 : la nouvelle société du PDSA

2.1. Pourquoi une société anonyme ?

La nouvelle société du Port de Djibouti SA, est instaurée par la Loi n°196/AN/12/6ème L « portant transformation de la société d'Etat PAID en Port de Djibouti SA » du 31 Décembre 2012.

Cependant, cette loi apparue dans le journal officielle de la République de Djibouti, affirme que le port autonome de Djibouti est dorénavant port de Djibouti SA.

L'article 1 de la présente loi dispose que « *Le Port Autonome International de Djibouti dénommé PAID est transformé en société anonyme...* ».

⁸⁰Compagnie d'armement éthiopienne, qui effectue ses activités de transbordement au port de Djibouti et achemine ses cargaisons par voie routière jusqu'en Ethiopie. Elle opère ses activités sur le golfe d'Aden, le sud du continent asiatique et la coté sud-est du continent africain.

⁸¹ Compagnie shipping italienne.

Pour cela comme, le port autonome de Djibouti est considéré comme un établissement public à caractère industriel et commercial, il doit être impérativement muté en une société anonyme en cas de changement de statut, comme le prévoit cette loi. Dans le même article, elle précise qu' «... en application de la Loi n°12/AN/98/4ème L du 11 mars 1998 portant réforme des sociétés d'état, d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial» ; Ce qui explique son mutation à une société anonyme.

2.2. Les actionnaires de la nouvelle société

La nouvelle société du port de Djibouti, dispose dorénavant deux principaux actionnaires, à savoir en premier lieu le gouvernement djiboutien et une compagnie chinoise dénommée «China Merchants Holdings»⁸². Cette compagnie chinoise est actionnaire à hauteur de 23,5% du capital tandis que le gouvernement djiboutien détient 76,5% d'actionnariat. Comme, nous avons soulevé, cette compagnie est tout simplement actionnaire et n'intervient en aucun cas dans la gestion de la nouvelle société du port. Elle se contente du dividende qu'elle perçoit.

2.3. Les membres du conseil d'administration de la nouvelle société du port

Pour la nouvelle société créée, du port de Djibouti, le Décret n°2013-010/PRE portant constitution du Conseil d'Administration de Port de Djibouti SA, du 30 janvier 2013 met en place les membres du conseil d'administration du port de Djibouti SA.

Ces membres de conseil d'administration sont constitués de sept membres. L'article 2 de la présente loi énumère les membres du conseil d'administration du port de

⁸²Opérateur portuaire chinois, qui gère plusieurs ports en Chine et qui s'est lancé depuis quelques temps dans l'investissement à gérer les ports du monde plus précisément en Afrique.

Djibouti SA : «Le Conseil d'Administration est composé de, [...]Président de l'Autorité des Ports et des Zones Franches, [...] le Directeur de Cabinet du Président de la République, [...] Secrétaire Général du Ministère des Transports,[...] le Directeur de l'ANPI,[...]Directeur de la CNSS,[...]Directeur des Recettes Indirectes, [...]Directrice Administrateur, Autorité des Ports et Zones Franches».

2.4. L'instauration du nouveau statut du port

Le statut juridique du port autonome international de Djibouti (PAID) fut crée par la loi La Loi n°148/AN/80/3ème L du 05 novembre 1980 portant création et statuts du PAID.

En outre, le statut juridique de la nouvelle société du port sera institué par un décret présidentiel, sachant que dans la hiérarchie des normes, la loi est supérieure au décret, mais pour des raisons de souplesse et de rapidité ; le décret peut être utilisé dans l'attente de la promulgation de la loi, qui statue le statut juridique de la nouvelle société du port ; mais ne peut en aucun cas être une finalité.

L'article 5 de la loi n°196/AN/12/6ème L portant transformation de la société d'Etat PAID en "Port de Djibouti SA" stipule que « les statuts de la société " Port de Djibouti SA " seront adoptés par Décret pris en Conseil des Ministres».

La déclaration de cet article 5 a suscité les revendications des juristes, avocats et professionnels Djiboutiens. La portée de cet article est critiquable et soulève des questions pertinentes.

Section 3 : Impact de ce changement sur les autres terminaux

Ce changement de statut va sans doute entrainer un changement dans tous les domaines où le port autonome, établissement publique à caractère industriel et commercial détenait des capitaux et était actionnaires.

L'alinéa 3 de l'article 2 de la loi n°196/AN/12/6ème L portant transformation de la

société d'Etat PAID en "Port de Djibouti SA" dispose que *«la société " Port de Djibouti SA " se substitue au PAID, elle remplace l'actionnaire PAID dans toutes les sociétés dans lesquelles le PAID détient des actions»*.

Le port autonome, étant actionnaire de la société anonyme Doraleh Container Terminal à hauteur de 66,66% du capital⁸³; la nouvelle société de port de Djibouti SA va se substituer.

En conséquent comme, la compagnie chinoise «China Merchants Holdings»(CMH) est actionnaire de la société anonyme du port de Djibouti, elle va être actionnaire aussi dans la part d'actionnariat attribuée à cette dernière dans la société Doraleh Container Terminal. Ce qui explique, que dans le capital de la société anonyme Doraleh Container Terminal, il existe trois actionnaires à savoir DP World, le port de Djibouti SA et enfin la compagnie chinoise.

⁸³ <http://www.africaintelligence.fr/LOI/affaires-reseaux/2013/01/04/les-firmes-chinoises-a-l-offensive,107938436-GRA>

Pour promouvoir, le développement du secteur de transport qui constitue le pilier de l'économie Djiboutienne, des nouveaux projets sont en réalisation. Djibouti, situé géographiquement dans une zone aride avec un climat sec qui n'est pas favorable à l'agriculture, s'est lancé un défi de développer des politiques de promotion du secteur de transport. Ce secteur représente le poumon économique du pays et plus précisément le secteur portuaire qui connaît un essor remarquable.

De ce fait, avec une demande qui ne cesse d'augmenter dans la région de l'Afrique de l'est et plus précisément de son grand voisin, augmenter ses compétences et performances portuaires est une nécessité pour pouvoir garder ce grand client. Ajoutons aussi, que le trafic éthiopien ne se limite pas au trafic de conteneur, pour cela, il est temps que Djibouti diversifie ses services si elle compte garder son grand client et rester compétitif dans une région où la concurrence portuaire est rude⁸⁴.

Outre avec les ambitions grandioses de Djibouti, de devenir le principal porte d'entrée du marché du COMESA, il est impératif de promouvoir ses ports.

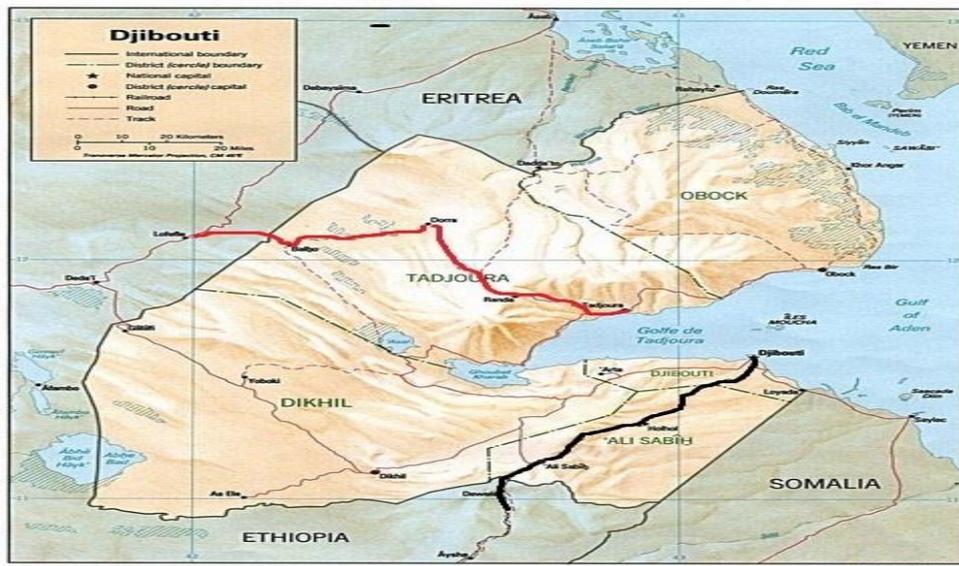
Tels sont les facteurs explicatifs, de cet amplification du domaine portuaire. Actuellement, il existe deux ports qui sont en phase de construction et qui ont des objectifs divers avec des marchés cibles totalement divergents. Il sera l'objet d'un aperçu sur ces projets dans ce chapitre.

⁸⁴ Concurrence rude, je pense au port de Asmara de l'Erythrée, au port d'Aden du Yémen, au port de Salalah d'Oman, au port soudan, et au port de Djeddah de l'Arabie Saoudie.

Section1 : projet du port de Tadjourah

1.1. But de la création du port de Tadjourah

Surnommé «la ville blanche»⁸⁵, Tadjourah est Située sur la côte Nord-Ouest de la ville de Djibouti et plus précisément sur la côte Nord du Golfe de Tadjourah. La ville de Tadjourah présente des potentialités inégales par les autres régions du pays. Elle dispose d'un accès facile à la mer et une importante eau profonde.



Source : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1457922>

Tadjourah, est choisit comme la région idéale pour la construction de ce nouveau port, de part des critères qui sont les suivants :

Comme nous constatons sur la carte ci-dessus, la région de Tadjourah est très opportune pour approvisionner le nord de l'Ethiopie, située à une distance relativement courte par rapport au port de Djibouti en termes de temps de transit.

Par ailleurs, ajoutons aussi que l'économie de ce grand voisin est largement en croissance⁸⁶, ce qui impacte sans doute ses échanges, d'où le développement des importations et des exportations. Sachant que les principaux ports éthiopiens sont les

⁸⁵ Surnommé attribué lors de la colonisation. Elle est réputée de part son tourisme très important, et son accès à la mer et surtout au golfe de Tadjourah. Il s'agit d'une ville historique où les sultanats de la communauté afar de Djibouti sont installés.

⁸⁶ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1457922>

ports Djiboutiens, ces derniers ne sont pas en mesure de répondre à de telles demandes par des raisons de saturation. Pour cela s'est avéré nécessaire de construire un troisième port en eau profonde qui sera en mesure de faire face à la croissance de l'économie éthiopienne.

Le port de Tadjourah s'inscrit dans une perspective de développement régional, qui a pour objet de faire de Djibouti un Hub régional, pour répondre au mieux à la demande des pays riverains.

D'autres part, bien qu'ils sont des terminaux modernes, le terminal de Doraleh est spécialisé dans le traitement des marchandises conteneurisées ; le terminal Horizon est spécialisé quant' à lui au vrac liquides. De ce fait, il faudrait un port moderne en eau profonde pour traiter les marchandises divers (general cargo). Le port de Tadjourah est née de cette conception, il sera spécialisé aux marchandises diverses.

Ce projet grandiose nécessite un montant d'investissement de 180 millions de dollars américain⁸⁷. Les principaux investisseurs de ce projet sont les fonds arabes de développement, le fonds Koweïtien, le fonds Arabie saoudite, et encore la banque africaine de développement.

1.2. Infrastructure du port de Tadjourah

La finalisation de la construction de ce futur port de Tadjourah, est prévue pour le troisième trimestre de 2015.⁸⁸

⁸⁷ <http://www.afriquinfos.com/articles/2012/12/12/djibouti-pose-1ere-pierre-port-tadjourah-214540.asp>

⁸⁸ <http://economie.jeuneafrique.com/regions/afrique-subsaoharienne/14176-djibouti-un-port-en-eaux-profondes-a-tadjourah.html>

Le port de Tadjourah disposera dans sa première phase deux quais linéaire de 435m de longueur avec des facilités de 20.000DWT pour les marchandises divers (general cargo). Un quai ro/ro de 192 m longueur de tirant d'eau de 12m avec un espace de stockage de 30 hectares⁸⁹.

Il disposera de tous les équipements et infrastructure modernes pour accueillir des navires modernes.

En outre, ce projet de construction du port de Tadjourah s'accompagne, de la construction des infrastructures routières et ferroviaires pour ainsi faciliter le post acheminement vers l'hinterland. Il est prévu de construire une ligne ferroviaire reliant le port de Tadjourah jusqu'à la ville de Mekele⁹⁰ et une voie routière reliant le port de Tadjourah à la ville de Balho⁹¹.

⁸⁹ <http://www.portdedjibouti.com/Pages/NewProjects.php?ProjectID=1>

⁹⁰ Capitale de la région du Tigré, situé au Nord de l'Ethiopie.

⁹¹ Région située au Nord-ouest de Tadjourah.

Section2 : Le port de Goubet

Situé au Nord Ouest de la ville de Djibouti et sur une altitude de 153mètres sous le niveau de la mer, le lac Assal est un lac salé. Il concentre d'importante quantité de sel qui est due à sa profondeur. Les eaux du Lac Assal sont fortement minéralisés et concentre énormément des sels. Avec de tels avantages, Djibouti exporte ses sels dans les pays riverains et plus précisément en Ethiopie. Mais, la république de Djibouti compte exporter ses sels partout dans le monde, Tel est l'objectif du projet du port de Goubet.

Le site est situé à 40km du golfe de Tadjourah, lieu approprié pour ce genre de transport de part sa profondeur.

Le port de Goubet, est prévu pour être un port minéralier dans le but d'exporter les sels dans un premier temps dans les pays enclavés de l'Afrique de l'est, dans les pays du COMESA et puis exporter ces sels dans le monde entier. Il va être muni de tous les installations appropriées pour le transport de minerai. Avec un quai d'une longueur de 400m, il permettra l'accostage des navires de 100.000 TPL (Tonnes port en Lourds) et devra traiter une capacité de 5millions de tonnes par an.

La compagnie chinoise «China Harbour Engineering Company» est chargé des travaux de construction pour un montant de 63.998.908 de dollars.

CONCLUSION

Situé stratégiquement dans le golfe d'Aden et le détroit de Bâb-el-Mandeb, avec une économie basée essentiellement sur le transport, Djibouti ne cesse de promouvoir cette position.

Ce mémoire est consacré à l'étude des ports Djiboutiens, leur statut juridique et la nature des contrats conclus avec lesdits opérateurs.

Autrefois, un point de ravitaillement pour les navires de guerre français et actuellement un Hub incontournable pour les flottes de commerce.

En effet, depuis l'indépendance en 1977, Djibouti s'est lancé dans une politique de développement du secteur portuaire qui a abouti à un succès. Sans oublier aussi que la guerre qui a opposé l'Ethiopie et l'Erythrée a été un facteur déclencheur de croissance considérable du trafic portuaire.

Avec l'intégration régionale, en l'occurrence le COMESA, le port de Djibouti s'est imposé des nouveaux objectifs, ceux de satisfaire ce grand marché fleurissant constitué des pays en développement et afin de devenir la porte d'entrée de ce marché.

Outre, la politique de développement portuaire, ce secteur a connu une mutation inattendue en début de cette année, qui a causé un changement de statut du port autonome international de Djibouti. Cette mutation du port autonome en Port de Djibouti SA a marqué l'esprit des professionnels du domaine portuaire à Djibouti.

Par ailleurs, le secteur du transport ferroviaire n'est pas en reste pour favoriser

l'échange, dans la mesure où qu'il contribue au trafic de post-acheminement. Il est prévu dans les années à venir d'établir une voie ferroviaire entre Djibouti et Dakar, tout en passant par des nombreux pays enclavés. Ce projet permettra d'accroître d'une manière considérable le trafic des ports Djiboutiens.

Tant d'effort et de développement du secteur portuaire sont nécessaires pour attirer plus de trafics, garantir la croissance de l'économie Djiboutienne et surtout rester compétitifs par rapport aux ports de la sous région. Sachant que les pays régionaux ont eu aussi entrepris la promotion du secteur portuaire; je pense particulièrement au Kenya.

Le Kenya, pays voisin situé à environ 1400 KM de Djibouti, a mis en place un projet de construction d'un nouveau port dans la région de Lamu, dénommé « Lamu Port ». Le but de ce port est d'attirer le maximum de trafics éthiopien et du sud-Soudan sur Lamu port. Il sera le port le plus moderne de la région de l'Afrique de l'est avec un financement colossal du fonds koweïtien.

Cependant, des questions se posent, celles de savoir si les efforts entrepris par le gouvernement djiboutien pour moderniser les ports devront suffire pour fidéliser sa clientèle?, depuis combien de temps Djibouti restera t'elle un port d'éclatement ?, quel impact aura le port Lamu sur le trafic des ports Djiboutiens ?

BIBLIOGRAPHIES

⊗ Ouvrages généraux :

- Droits Maritimes, Jean-Pierre BEURIER, Dalloz action, 3èmes éditions, 2009-2010
- Le Droit Maritime Français
- «Djibouti : nation-carrefour», André Laudouze, Editions KARTALA Paris, 1982

⊗ Thèses et mémoires :

- Thèse : «les Réseaux de transport à Djibouti et le développement économique et social», présentée par ABDILLAHI APTIDON GAMBOR, 2011
- « Faire de Djibouti, un port moderne 1891-1917 : Soutenir sa vocation comme port de charbonnage », ISSE Mohamed, Mémoire Master1, 2010-2011
- « *Le contrôle des opérations de manutention des marchandises en vrac* », Hamoud MOHAMED ALI, Mémoire de stage de Master 1, 2010/2011
- Mémoire CDMT 2005, « Le statut juridique des ports panaméens », DE GRACIA PENALOZA Elda,

⊗ Articles :

- Concessions portuaires et aéroportuaires, Robert REZENTHEL
- La convention de terminal portuaire, « chroniques & opinions », Robert REZENTHEL,

⊗ Rapports publics :

- Rapport CNUCED, 2011
- Rapport CCI Djibouti, 2010
- Rapport Banque Central de Djibouti (BCD), 2007

⊗ Ouvrages spécialisés et monographies :

- Codes des ports maritimes,
- Monographies sur la gestion portuaire, UNCTA, 1983

⊗ Sites internet :

- [http://www.cluster-maritime.fr/pdf/Rapport%20CMF Ports.pdf](http://www.cluster-maritime.fr/pdf/Rapport%20CMF%20Ports.pdf)
- <http://www.insee.fr/fr/methodes/?page=definitions/services.htm>

- www.wto.org/french/tratop/fltpr/fls159-4_f.doc
- www.lamicrofinance.org/resource_centers/profildjibouti/profildjibouti5#banques
- www.tresor.economie.gouv.fr/pays/djibouti
- www.droitadministratif.com/
- www.pilotes-maritimes.fr/tout-savoir-role.php
- wikipedia.org/wiki/Remorqueur
- wikipedia.org/wiki/Lamanage
- wikipedia.org/wiki/ISO_9001
- french.china.org.cn/autreshorizons/2013-04/10/content_28494865.htm
- [wikipedia.org/wiki/Concession de service public en France](http://wikipedia.org/wiki/Concession_de_service_public_en_France)
- [wikipedia.org/wiki/Dubai Ports World](http://wikipedia.org/wiki/Dubai_Ports_World)
- www.ccd.dj/djibouti/
- www.jeuneafrique.com/Article/LIN25066doraleuqita0/
- www.ameinfo.com/80272.html
- www.africaintelligence.fr/LOI/affaires-reseaux/2013/01/04/les-firmes-chinoises-a-l-offensive,107938436-GRA
- www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1457922
- www.afriqinfos.com/articles/2012/12/12/djibouti-pose-1ere-pierre-port-tadjourah-214540.asp
- www.portdedjibouti.com/Pages/NewProjects.php?ProjectID=1

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Image du Terminal à Conteneur de Doraleh

ANNEXE 2 : Image du Terminal Pétrolier Horizon

ANNEXE 3 : Image du projet du Port de Tadjourah

ANNEXE 4 : loi N°148/AN/80 du 5 Novembre 1980
Portant création du statut du PAID

ANNEXE 5 : Décret N°2007-0157/PRE du 16 Juillet 2007 du
Règlement general du PAID

ANNEXE 6 : Décret N°2007-0156/PRE du 16 Juillet 2007, du
Règlement d'exploitation du PAID

ANNEXE 7 : Décret n°2000-0148/PR/MET portant approbation
Du contrat de gestion du Port de Djibouti

ANNEXE 8 : Loi n°196/AN/12/6ème L portant
Transformation de la société d'Etat PAID en "Port de Djibouti SA"

ANNEXE 9 : Décret n°2013-010/PRE portant constitution
Du Conseil d'Administration de Port de Djibouti SA

ANNEXE 1 : Image du Terminal à Conteneur de Doraleh



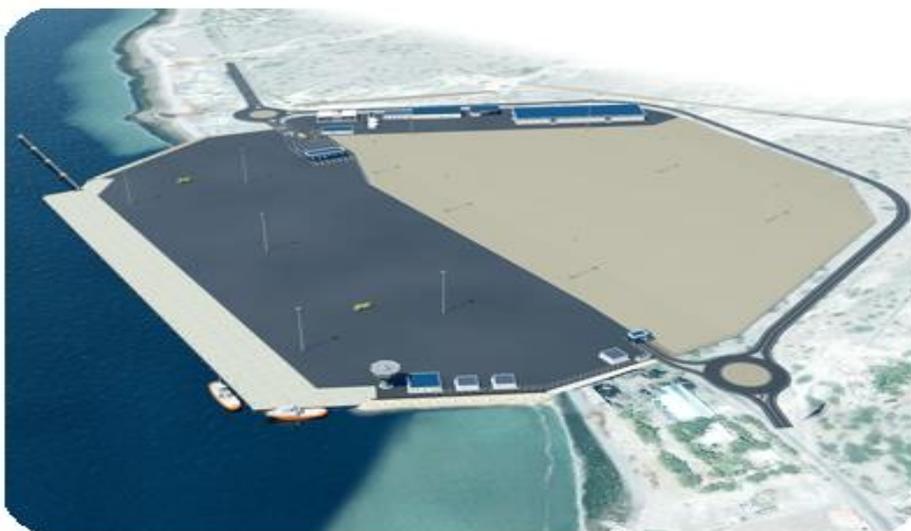
Doraleh Container Terminal – Djibouti : <http://www.panoramio.com/photo/29883342>

ANNEXE 2 : Image du Terminal Pétrolier Horizon



Source : **Djibouti Ports Presentation, direction commercial**, Mai 2011

ANNEXE 3 : Image du projet du Port de Tadjourah



Source : <http://www.portdedjibouti.com/Pages/NewProjects.php?ProjectID=1>

ANNEXE 7 : Décret n°2000-0148/PR/MET portant approbation du contrat de gestion du Port de Djibouti

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE DE DJIBOUTI

Décret n°2000-0148/PR/MET portant approbation du contrat de gestion du Port de Djibouti.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 septembre 1992 ;

VU Le décret n°99-0059/PRE du 12 mai 1999 portant nomination des membres du Gouvernement et fixant leurs attributions ;

VU La loi n°12/AN/98 du 11 mars 1998 portant réforme de Sociétés d'Etat, Sociétés d'Economie Mixte et des Etablissements Publics à Caractère Industriel et Commercial;

VU L'arrêté n°71-954/SG du 03/07/91 portant règlement d'Exploitation du PAID ;

VU Le décret n°99-0077/PR-MFEN portant réforme des Etablissements Publics ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 06 juin 2000 ;

DECRETE

Article 1er : Est approuvé le contrat de gestion du Port de Djibouti par Dubai Port International (DPI) pour une durée de 20 ans à compter du 1er juin 2000.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 11 juin 2000.

Par le Président de la République,

chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

ANNEXE 8 : Loi n°196/AN/12/6ème L portant transformation de la société d'Etat PAID en «Port de Djibouti SA»

Journal Officiel de la République de Djibouti

Loi n°196/AN/12/6ème L portant transformation de la société d'Etat PAID en "Port de Djibouti SA".

L'ASSEMBLEE NATIONALE A ADOPTE
LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE
LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;
VU La Loi n°148/AN/80/3ème L du 05 novembre 1980 portant création et statuts du PAID ;
VU La Loi n°134/AN/2012/6ème L du 01 août 2012 portant Code de Commerce ;
VU La Loi n°130/AN/96/3ème L portant conditions et modalités de privatisation, de participation d'entreprises, de biens ou d'activités relevant du secteur public ;
VU La Loi n°171/AN/91/2ème L du 10 octobre 1991 portant organisation du Domaine Public ;
VU La Loi n°173/AN/91/2ème L du 10 octobre 1993 portant organisation du Domaine Privé de l'Etat ;
VU La Loi n°12/AN/98/4ème L du 11 mars 1998 portant réforme des sociétés d'Etat, d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial;
VU Le Décret n°86-116/PRE du 30 novembre 1986 pris pour son application ;
VU Le Décret n°99-0077/PR/MFEN du 08 juin 1999 portant réforme des sociétés d'Etat, d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial ;
VU Le Décret n°2001-0211/PR/PM relatif aux établissements publics à caractère administratif et réglementant la période transitoire des entreprises publiques ;
VU Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre ;
VU Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;
VU Le Décret n°2011-0076/PRE du 17 mai 2011 fixant les attributions des Ministères ;
VU La Circulaire n°281/PAN du 24 décembre 2012 convoquant l'Assemblée nationale en séance publique ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 27 novembre 2012.

Article 1er : Le Port Autonome International de Djibouti dénommé PAID est transformé en société anonyme en application de la Loi n°12/AN/98/4ème L du 11 mars 1998 portant réforme des sociétés d'état, d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial.

Article 2 : Le Port Autonome International de Djibouti devient société Anonyme d'Etat " Port de Djibouti SA ". La société a pour objet social l'exploitation et la gestion portuaire dans la limite des prérogatives du PAID.

Ce changement n'emporte ni création d'une personne morale nouvelle, ni conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels du Port.

La société " Port de Djibouti SA " se substitue au PAID, elle remplace l'actionnaire PAID dans toutes les sociétés dans lesquelles le PAID détient des actions.

La société " Port de Djibouti SA " hérite de l'actif et du passif de l'établissement public PAID.

Article 3 : Le capital social de " Port de Djibouti SA " est établi à partir des fonds propres figurant au bilan du Port Autonome International de Djibouti au 31 décembre 2012 ainsi que de la valeur vénale de son domaine, de ses infrastructures portuaires et de ses équipements.

Article 4 : Le domaine public portuaire, dans toutes ses limites terrestres du Port de Djibouti, fait l'objet d'un transfert pour immatriculation au nom de la société " Port de Djibouti SA ".

Article 5 : Les statuts de la société " Port de Djibouti SA " seront adoptés par Décret pris en Conseil

des Ministres.

Article 6 : La présente Loi sera exécutée comme Loi d'Etat et publiée au Journal Officiel de la République de Djibouti dès sa promulgation.

Fait à Djibouti, le 31 décembre 2012

Le Président de la République,
chef du Gouvernement
ISMAÏL OMAR GUELLEH

ANNEXE 9 : Décret n°2013-010/PRE portant constitution du Conseil d'Administration de Port de Djibouti SA

Décret n°2013-010/PRE portant constitution du Conseil d'Administration de Port de Djibouti SA.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n°12/AN/98/4ème L du 11 mars 1998 portant réforme des sociétés d'état, d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial;

VU La Loi n°196/AN/12/6ème L portant transformation de la société d'état PAID en "Port de Djibouti SA" ;

VU Le Décret n°2001-0211/PR/PM relatif aux établissements publics à caractère administratif et réglementant la période transitoire des entreprises publiques ;

VU Le Décret n°2002-0098/PRE du 02 juin 2002 portant création de l'autorité de Zone Franche de Djibouti ;

VU Le Décret n°2003-0207/PRE modifiant certaines dispositions des décrets n°2002-0098/PRE, n°2003-0093/PRE et n°2003-0201/PRE portant sur l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti ;

VU Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le Décret n°2011-119/PRE portant nomination du Président de l'Autorité des Ports et des Zones Franches.

DECRETE

Article 1er : Est constitué un Conseil d'Administration chargé d'administrer la société Port de Djibouti SA.

Article 2 : Le Conseil d'Administration est composé de :

- Mr. Aboubaker Omar Hadi, Président de l'Autorité des Ports et des Zones Franches ,
- Mr. Fathi Ahmed Chamsan, Directeur de Cabinet du Président de la République ,
- Mr. Adou Ali Adou , Secrétaire Général du Ministère des Transports,
- Mr. Mahdi Darar Obsieh, Directeur de l'ANPI,
- Mr. Ahmed Houssein Hassan, Directeur de la CNSS,
- Mr. Houssein Abdi Bidid, Directeur des Recettes Indirectes,
- Mme. Zeinab Kamil Ali, Directrice Administrateur, Autorité des Ports et Zones Franches.

Article 3 : Le présent Décret sera enregistré, exécuté partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 30 janvier 2013

Le Président de la République,
chef du Gouvernement
ISMAÏL OMAR GUELLEH

Table des Matières

REMERCIEMENT	p.2
TABLE DES ABREVIATIONS	p.4
SOMMAIRE	p.5
INTRODUCTION	p.6
Chapitre Préliminaire : Caractéristiques économique de Djibouti	p.12
Section 1 : Rappel historique	p.12
Section2 : une économie basée sur le service	p.18
Section3 : le port, poumon fondamental de l'économie Djiboutienne	p.20
PARTIE I : FONCTION ET GESTION PORTUAIRE	p.22
<u>TITRE I : DUALITES DE LA FONCTION PORTUAIRE</u>	p.22
Chapitre1 : Le port, une entité à double vocation	p.22
Section1 : La notion de service public	p.22
1.1. Service public	p.22
1.1.1. La notion de service public	p.22
1.1.2. Le principe de service public	p.23
1.2. Service public portuaire	p.24
1.2.1. Un Port maritime	p.24
1.2.2. Coexistence du droit public et du droit privé dans un port	p.24
Section2 : Etablissement public à caractère administrative (EPA)	p.26
2.1. Un établissement public à caractère administrative	p.27

2.1.1. Au sens large	p.27
2.1.2 Le service portuaire à caractère administratif : service non marchand	p.27
2.2. Les activités à caractère administratives au sein du port	p.27
Section3 : Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)	p.28
3.1. Le service public à caractère industriel et commercial	p.28
3.1.1. Au sens large	p.28
3.1.2. La notion de service public portuaire à caractère industriel et commercial service marchand	p.29
3.2. Les activités de service public caractère industriel et Commercial dans un port	p.29
Chapitre 2 : L'organisation du Port Autonome International de Djibouti	p.31
Section1 : La notion de port autonome	p.31
1.2 la notion d'autonomie	p.31
1.1.1 Définition	p.31
1.2 L'influence de l'Etat dans les ports autonomes	p.32
1.2.1 Les membres de conseil d'administration	p.32
1.2.2 Les membres du conseil d'administration du port de Djibouti	p.33
Section2 : La loi N°148/AN/80 du 5 Novembre 1980 portant création du statut du PAID	p.34
2.2 La portée de la loi	p.34
2.1.1. Création d'un statut juridique du port de Djibouti	p.34
2.2. Contenu de la loi	p.35

2.4. Compatibilité de la loi avec la concession	p.36
Section 3 : les règlements du Port Autonome International de Djibouti	p.37
3.1 Le Règlement général : police de conduite au sein du port	p.37
3.3 Le Règlement d'exploitation du PAID : police d'exploitation du port	p.38
<u>TITRE II : LA COMPLEXITE DE LA GESTION PORTUAIRE</u>	p.39
Chapitre1 : La gestion du domaine public portuaire du PAID	p.39
Section1 : le principe de domanialité publique	p.39
1.1. Les principaux principes du domaine public	p.39
1.1.1. Le principe inaliénabilité du domaine public	p.39
1.1.2. Le principe d'imprescriptibilité	p.39
1.1.3. Le principe de précarité d'occupation du domaine public	p.40
Section2 : le domaine public portuaire	p.41
2.1. Régime domaniale d'un Port	p.41
2.2. Le domaine du Port Autonome International de Djibouti	p.42
2.2.1. Délimitation spatial du Port Autonome	p.42
Chapitre2 : La gestion du personnel Dockers : pierre angulaire du Port	p.43
Section1 : recrutement des ouvriers dockers	p.43
1.3 Création du régime des ouvriers dockers	p.43
1.4 Procédure d'embauche	p.44
Section2 : les modes de rémunération	p.44
2.1 Mode de calcul de rémunération	p.44

2.2 Droit au soin, au Sécurité social et à la retraite p.45

Chapitre3 : La facilitation des échanges et la gestion de l'environnement du travail p.47

Section1 : General Cargo p.46

1.3. Mission du département p.46

1.4. Le contrôle des opérations de manutention p.47

Section 2 : ISO 28001/ 9001/14001 : les certifications du port de Djibouti p.47

2.1. Le but de la normalisation du port de Djibouti p.47

2.2. Les certifications au port de Djibouti p.48

2.2.1. ISO 9001 : gestion de la qualité p.48

2.2.2. ISO 28001 : management de la sûreté pour la chaîne d'approvisionnement p.48

2.2.3. ISO 14001 : management de l'environnement p.49

PARTIE II : L'EXPLOITATION DU PAID ET SON CHANGEMENT DE STATUT p.51

Titre I : Les modes d'exploitation d'un port p.51

Chapitre1 : Les différents modes d'exploitation p.50

Section 1 : Concession p.50

1.5. L'objet de la concession p.51

1.6. La nature des biens concédés p.52

1.7. La durée de la concession p.52

1.8. Le mode de rémunération : aspect pécuniaire de la concession p.53

Section 2 : Affermage p.53

2.1. Distinction entre contrat de concession et contrat d'affermage	p.54
2.2. Durée du contrat d'affermage	p.54
2.3. L'aspect pécuniaire du contrat d'affermage	p.55
Section 3 : Convention de Terminal	p.55
3.1. La convention d'exploitation des Terminaux	p.56
3.1.1. Les nouveautés de la convention d'exploitation des Terminaux	p.56
3.1.2. La facilité et la liberté accordées à l'opérateur	p.57
3.1.3. La Rémunération	p.57
3.1.4. Retrait d'autorisation	p.57
3.2. La Convention de Terminal	p.58
3.2.1. Divergence et similitude entre Convention d'Exploitation des Terminaux et Convention de Terminal	p.58
3.2.2. Les sorts des biens dans la convention de terminal	p.59
3.2.3. Les modalités de résiliation de la convention de terminal	p.59
3.2.4. Le respect de la concurrence	p.60
Chapitre2 : Les contrats conclus par le Port Autonome International de Djibouti	p.61
Section 1 : Les contrats conclus par le port	p.61
1.1. La concession du Terminal Vraquier	p.61
1.1.1. La portée du contrat de concession	p.61
1.1.2. Le conflit entre le Port autonome et SDTV	p.62

1.2. Contrat de gestion conclu avec DP World	p.63
1.2.1. Objectif du contrat	p.63
1.2.2. Incertitude de la dénomination du contrat	p.64
Section 2 : Politique de DP World	p.65
2.1. Qui est DP World?	p.65
2.2. Port de Djibouti : «le cowboy» des ports africains	p.65
Section 3 : Politique du gouvernement Djiboutien	p.67
3.1. Une logique pertinente	p.65
<u>Titre II : L'impact du changement de statut sur le développement Portuaire à Djibouti</u>	p.68
Chapitre 1 : Les terminaux spécialisés	p.69
Section1 : La Concession de Doraleh Container Terminal (DCT)	p.69
1.1. Objet de la création de ce nouveau terminal	p.69
1.2. Caractéristiques du terminal de Doraleh	p.70
1.3. Concession du terminal à conteneur de Doraleh	p.71
Section2 : Le Terminal Pétrolier Horizon	p.72
2.1. Objet de la création	p.72
2.2. Caractéristiques du terminal pétrolier	p.73
Chapitre 2 : le changement de statut du PAID en Port De Djibouti SA (PDSA)	p.75

Section 1 : Motif de la résiliation du contrat de gestion	p.76
1.2. Facteur économique	p.76
1.3. Facteur relatif à l'évolution du trafic	p.77
Section 2 : la nouvelle société du PDSA	p.77
2.1. Pourquoi une société anonyme ?	p.77
2.2. Les actionnaires de la nouvelle société	p.78
2.3. Les membres du conseil d'administration de la nouvelle société du port	p.78
2.4. L'instauration du nouveau statut du port	p.79
Section 3 : Impact de ce changement sur les autres terminaux	p.79
Chapitre 3 : Perspective de développement portuaire à Djibouti	p.81
Section1 : projet du port de Tadjourah	p.82
1.1. But de la création du port de Tadjourah	p.82
1.2. Infrastructure du port de Tadjourah	p.83
Section2 : Le port de Goubet	p.85
CONCLUSION	p.86
BIBLIOGRAPHIES	p.88
TABLE DES ANNEXES	p.90
TABLE DES MATIERES	p.98