

LES CONCESSIONS PORTUAIRES AU SENEGAL ET EN COTE D'IVOIRE

(Chronique publiée in REVUE DROIT MARITIME AFRICAINE – N°01 – JANVIER – JUIN 2016)

Les concessions portuaires intervenues dans les Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre ne se sont pas faites sans difficultés car la plupart d'entre elles ont été émaillées de fortes contestations dont certaines ont connu des prolongements judiciaires.

S'il est vrai que les enjeux économiques et financiers sont de nature à justifier et comprendre cette situation, il faut dire que l'une des conséquences négatives pourrait en être la fragilisation du mécanisme par défaut de crédibilité. Et, en cette occurrence, la dimension juridique est incontournable ! De ce point de vue, il faut faire observer que la notion de concession portuaire, en tant que telle, n'est pas connue des législations des Etats d'Afrique de l'Ouest et Centre. En conséquence, pour le règlement des litiges, il sera nécessaire de faire appel au raisonnement par analogie, à l'interprétation lato sensu et au droit comparé.

Dans ce sens, les deux affaires, publiées ci-haut, nous paraissent pouvoir servir de référence en cette matière car elles ont le même objet et ont été rendues par deux instances identiques dans deux pays différents : la première au Sénégal et la deuxième en Côte d'Ivoire.

- La première, c'est l'affaire THOCOMAR¹ rendue à Dakar par l'Autorité de Régulation des Marchés Publics (ARMP) le 25 mars 2011 ;
- La seconde, c'est l'affaire NECOTRANS² rendue à Abidjan par l'Autorité Nationale de Régulation des Marchés Publics (ANRMP) le 08 mai 2013.

Dans ces deux affaires, la question préjudicielle était de savoir quel est le droit applicable à la concession portuaire litigieuse. Alors que l'ARMP du Sénégal rejetait dans un argumentaire très détaillé l'application des procédures des marchés publics régis par le droit communautaire UEMOA, son homologue de Côte d'Ivoire, l'ANRMP, prenait une décision exactement contraire ! Le fait que la seconde décision ait été rendue deux ans après là il ne serait pas une explication de cette contrariété de décisions car l'affaire THOCOMAR semble avoir fait jurisprudence au niveau de l'ARMP. C'est plutôt une question de fond quant à la compréhension du droit applicable !

Pour apprécier ces décisions, nous allons procéder successivement : à la présentation des deux affaires ; à la définition de la concession portuaire, à l'examen des normes applicables aux concessions portuaires avant d'envisager, à titre conclusif, la problématique de la sécurité juridique des concessions portuaires.

1. Présentation des deux affaires THOCOMAR et NECOTRANS

L'affaire THOCOMAR

Après avoir effectué la réalisation d'importants travaux d'extension et de réhabilitation de son domaine le Port Autonome de Dakar (PAD) avait lancé une manifestation d'intérêts pour sélectionner un opérateur chargé d'exploiter le terminal RORO, conformément aux dispositions combinées de la loi du 18 août 1987 modifiée, autorisant la création de la Société Nationale du Port Autonome de Dakar et de ses statuts approuvés par le Décret no 87-1552 du 19 décembre 1987. Suite à l'ouverture des plis de ladite manifestation d'intérêts, l'offre de la société THOCOMAR fut rejetée au motif qu'elle était arrivée après la clôture de la séance. La THOCOMAR saisit, alors, l'ARMP à travers son Comité de Règlement des Différends (CRD) pour être rétablie dans ses droits par application des textes de l'UEMOA sur les marchés publics.

¹ Cf. *Décision n° 036/11/ARMP/CR du 16 mars 2011 du Comité de règlement des différends statuant en commission litiges sur le recours de la société THOCOMAR dénonçant le rejet de son offre pour tardiveté dans le cadre de la manifestation d'intérêts relative à l'exploitation du monde 2 du Port autonome de Dakar.*

² Cf. *Décision n°099/2013/ANRMP/CRD du 08 mai 2013 sur la dénonciation faite par le groupement International Container Terminals Services INC (ICTSI)/CMA-CGT/Terminal LIND/MOVIS/NECOTRANS pour irrégularités commises dans la procédure de passation de l'appel d'offres international avec présélection n°s31/2012 portant mise en concession de la réalisation et de l'exploitation du deuxième terminal à conteneurs (TC2) du port d'Abidjan*

L'affaire NECOTRANS

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) avait fait publier dans les Bulletins officiels des Marchés Publics (BOMP) des 19 et 26 juin 2012, un avis de présélection relatif à un appel d'offres international 0 S31/2012 pour la mise en concession, la réalisation et l'exploitation du deuxième Terminal à Conteneurs (TC 2) du Port d'Abidjan.

A la séance d'ouverture des plis qui s'est tenue le 18 juillet 2012, quatre (04) groupements avaient soumissionné à cet appel d'offres :

- HANJIN/TIL/MSC ;
- APM TERMINALS/BOLLORE AFRICA LOGISTICS/BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS ; ICTSI/NCT NECOTRANS/CMA- CGM/TERMINAL LINK/MOVIS ;
- PSA EUROPE/MARSA MAROC ;

La fin du processus, qui s'était déroulé en deux (02) tapes, la Commission d'Ouverture des plis et de jugement des Offres (COJO) d'IANRMP désigna comme adjudicataire de la concession pour la réalisation et l'exploitation du second Terminal à Conteneurs (TC 2) du Port d'Abidjan, le groupement APM TERMINALS - BOLLORE AFRICA LOGISTICS BOUYGUES TP.

Estimant que les résultats de cet appel d'offres lui causaient un préjudice, le groupement ICTSI/NCT NECOTRANS/CMA-CGM/TERMINAL LINK/ MOVIS, exerça par correspondance en date du 03 avril 2013, un recours gracieux auprès de la COJO avant de saisir IANRMP le 16 avril 2013.

Après ce rappel des faits des affaires litigieuses, procédons à la définition juridique de la notion de concession portuaire

2. Définition juridique de la concession portuaire

C'est une notion qui n'est pas spécifiquement connue dans les législations des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre ; c'est pourquoi, pour la cerner, il faut recourir aux notions voisines et à la pratique jurisprudentielle, en particulier des juridictions françaises. Etant entendu, qu'en l'occurrence, en cas de contentieux, le juge peut toujours requalifier l'accord car il n'est pas lié par la qualification retenue par les parties. D'autant que, en cette matière, il y a une foulditude de termes voisins pour ne pas dire synonymes. En effet, le manque de moyens financiers pour assurer ses charges et ses missions, ont toujours conduit les ports et autres institutions publiques à recourir à des moyens de financement propres, ce qui a donné lieu à des pratiques diverses.

- Ainsi, **l'amodiation** a-t-elle permis aux ports de disposer de ressources financières comme pour l'exploitation des mines et forêts, l'amodiation consistant en un louage pour une durée fixe ou indéterminée, sans faculté de sous-louage, de tout ou partie des droits attachés à un domaine public, moyennant une rémunération fixée par accord entre l'amodiant et l'amodiataire.
- Il en est de même de la location pouvant être définie comme la mise à disposition privative de postes à quai pour une courte durée, renouvelable

Permettant un droit d'usage exclusif de l'emplacement³.

- Bien connue des acteurs portuaires, **l'autorisation d'occupation temporaire (AOT)** permet au port d'autoriser l'occupation d'une parcelle de son domaine par un tiers pour une durée déterminée moyennant paiement d'une redevance.

Il y a bien d'autres moyens de financement !

Toutes ces sources de financement, que les portuaires africains maîtrisent bien, comportent d'énormes limites notamment la modicité des montants perçus qui ne sont pas de nature à permettre au port de procéder à des investissements lourds pour faire face aux exigences de performance et de compétitivité.

C'est pour cela que cette nouvelle forme contractuelle qu'est la concession portuaire est utilisée depuis quelques années comme une panacée.

³ Cf. Cette définition est empruntée à l'article R. 631-4 du Code des ports maritimes de la France.

Pour cerner la notion de concession, nous allons emprunter la définition de Jean Gros Didier de Matons selon lequel, c'est « **l'acte par lequel la puissance publique, dite autorité concédant, confie, par un contrat soumis aux conditions de cahiers des charges, à une personne physique ou morale, dite concessionnaire, le droit de financer, de construire et d'exploiter, sur le domaine public un ouvrage et un équipement public dans un but de service ou d'intérêt public, à ses risques, mais soumis à un régime de régulation, pendant une période déterminée, à l'issue de laquelle l'ouvrage et l'équipement sont remis à l'autorité concédant, et au cours de laquelle le concessionnaire, peut recouvrer ses coûts d'investissement et de fonctionnement, et pur se rémunérer, perçoit des redevances sur les usagers de l'ouvrage et du service** »⁴.

C'est une trop longue définition, au style anglo-saxon par les détails quelle renferme, mais avec l'avantage d'être exhaustive ! Et, sous ce rapport, si l'on rapproche ce droit concessif à des catégories juridiques connues dans notre système juridique, on conviendra qu'il s'agit d'une délégation de service public comme le soutient le Conseil d'Etat en France⁵.

Car, en cette matière, la rémunération du concessionnaire par usager bénéficiaire du service est un critère déterminant dans la qualification d'accord en concession, jugée, de ce point de vue, comme une délégation de service public⁶ ; jurisprudence ailleurs codifiée en France par la loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 dite loi MURCEE Cette notion de délégation de service public est bien connue dans notre droit positif, aussi bien en législation qu'en jurisprudence !

Il faut maintenant envisager l'examen des normes applicables aux concessions portuaires.

3. Les normes applicables aux concessions portuaires

Envisageant les deux affaires THOCOMAR et NECOTRANS, on constatera successivement, d'une part l'inapplicabilité des règles sur les marchés publics et d'autre l'application des règles sur la délégation de service public.

3.1. L'inapplicabilité des règles sur les marchés publics

En Côte d'Ivoire, IANRMP estima que : « la loi applicable en matière de marchés publics et de délégations de service public est la Directive n° 04/CM/ UEMOA du 09 décembre 2005 et la Directive n° 05/CM/UEMOA du 09 décembre 2005 et le Code des marchés publics ». Toutefois, on ne trouve pas dans cette décision des motifs justifiant ce choix comme s'il était évident !

Au Sénégal, l'ARMP avait rejeté l'application du code des marchés publics et jugé que « le contrat d'occupation du domaine public issu de la manifestation d'intérêts, objet du litige, n'a pas de rapport avec la gestion d'un service public » ; après avoir constaté que « les services offerts par le futur opérateur s'adressent aux sociétés privées au bénéfice propre de l'opérateur et que, ces services ne visaient donc pas la satisfaction d'un besoin essentiel pour toute la population ».

L'ARMP considérait comme mal fondée la qualification de « marché public » en invoquant les motifs suivants :

« Considérant que l'article 4.8 du Code des marchés publics définit le marché public comme « le contrat écrit, conclu à titre onéreux, par une autorité contractante pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services » ;

Considérant qu'il résulte de l'article premier du règlement de la consultation que la prestation envisagée a pour objet la sélection d'un opérateur chargé d'exploiter le Môle 2 affecté au trafic RORO pour une durée maximale de quinze (15) ans en contrepartie de redevances annuelles à payer ;
Considérant que pour un marché public le paiement est effectué par l'acheteur public et il est intégral et immédiat

⁴ Cf. Jean Grosdidier de Matons « *Les concessions Portuaires* » in éditions ems 2012 page 21 – voir aussi :

⁵ Cf. CE 22 mars 2000 – M et Mm Lucien X... - arrêt de la Chambre des Requêtes. N°207804.

⁶ 6 Cf. Conseil d'Etat Français : arrêt Commune de Lambesc du 15 avril 1996 in R.F.D.A., 1996, p. 715-722

Que pour cette raison, ladite consultation ne constitue pas un marché public en ce sens qu'elle ne consiste pas en la satisfaction d'un besoin ponctuel en travaux, fournitures ou services pour le compte du PAD contre paiement d'un prix en contrepartie, mais plutôt à la mise à disposition par l'autorité contractante d'un ouvrage aux fins de son exploitation à titre temporaire contre versement d'une redevance domaniale annuelle par les bénéficiaires de prestations ».

Il est vrai que la solution de rejet est conforme à l'appréciation générale de la notion de concession portuaire qui ne peut être qualifiée de marché public du fait de l'absence d'un paiement effectué par l'acheteur public et versé immédiatement de façon intégrale. Il n'y a d'ailleurs pas « d'acheteur public » !

Ceci pose toute la problématique de la distinction entre « marché public » et « concession portuaire ». Optant pour une interprétation restrictive, stricto sensu, les législateurs (UEMOA et français à travers la loi du 29 janvier 1993), mettent l'accent sur le critère tenant au mode de financement du prestataire de services et à la prise de risques liée à l'exploitation. Dans le cadre d'une concession, la rémunération du concessionnaire-prestataire est versée par les usagers⁷ alors que, en matière de marché public, le paiement de la prestation du prestataire est effectué directement, immédiatement et intégralement, par le maître d'ouvrage ou la personne publique bénéficiaire appelée acheteur public et non par des tiers.

En cas de confusion dans la qualification de l'accord par les parties, les juges rectifient souvent : par exemple une concession requalifiée en marché public⁸.

Se fondant sur les Directives de l'Union européennes de 2004 sur les marchés publics, la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) adopte les mêmes critères de distinction fondés sur le paiement effectué directement par le pouvoir adjudicateur au prestataire de services pour identifier le marché public et sur le droit du prestataire d'exploiter le service concédé à ses risques et périls pour qualifier la concession⁹.

Au total, il faut dire que, en effet, l'application des règles sur les marchés publics est inappropriée s'agissant des concessions portuaires pour les raisons sus évoquées.

Mais, alors, quid de l'application des règles régissant les délégations de service public ?

3.2. L'application des règles sur la délégation de service public

L'argumentaire de IARMP rejetant la qualification de délégation de service public pour ne pas appliquer le droit communautaire UEMOA en considérant qu'il n'y avait pas, en l'occurrence, exécution d'une prestation d'intérêt général est très contestable. Elle n'emporte, simplement, pas la conviction !

Voici les motifs de la décision de l'ARMP ayant fondé ce rejet:

« Considérant que l'expression « services publics » telle que employée à l'article premier de la Directive n°4/2005/CM/UEMOA désigne les services se rattachant à une infrastructure publique ou résultant de son exploitation ; Que du point de vue fonctionnel, une infrastructure publique désigne les installations matérielles qui fournissent des services essentiels à la population, dans le but de satisfaire l'intérêt général, à l'instar des centrales et réseau de distribution dans le secteur de l'électricité, des télécommunications, de l'eau, des transports publics, du ramassage des déchets, etc... ;

Considérant que fort de ce constat, un service public est l'ensemble des activités exercé par ou pour le compte de la puissance publique dans le but de satisfaire une demande sociale considérée comme devant être disponible pour tous. Considérant que même si les contrats d'occupation du domaine public ont en commun avec les contrats de concession de service public, le fait qu'ils comportent tous deux, ou peuvent comporter, une occupation du domaine public, il n'en demeure pas moins que ces deux catégories s'opposent fondamentalement, en ce les contrats de gestion déléguée visent à

⁷ Cf. Conseil d'Etat (Français) arrêt du 30 juin 1999 – syndicat mixte du traitement des ordures ménagères Centre-Ouest, Seine-Marnais in Rec. P.229.

⁸ Cf. Conseil d'Etat (France) arrêt du 11 décembre 1963 – Ville de Colombes in Rec. p. 612.

⁹ Cf. CJCE 10 septembre 2009, WAZV Gotha, C-206/08, point 51 – CJCE 13 Octobre 2005, Parking Brixen, C-458/03, Rec. p. I-8585, point 39 – CJCE 13 Novembre 2008, Commission/Italie, C-437/07, points 29 et 31 – CJCE 15 Octobre 2009 – Acoset Spa – C – 196/08, point 93.

**satisfaire un besoin d'intérêt général, tandis que les contrats d'occupation du domaine public ont pour spécificité d'être conclu dans l'intérêt propre de ses occupants ;
Que dès lors, le contrat d'occupation du domaine public issu de la manifestation d'intérêts, objet du litige, n'a pas de rapport avec la gestion du service public ».**

Il faut rappeler que l'UEMOA a réglementé les délégations de service public dans les mêmes textes qui régissent les marchés publics à savoir :

- -la Directive n°04/2005/CM/UEMOA que régit contient les règles de fond et portant procédures de passations, d'exécution et de règlement des marchés publics et des délégations de service public du 09 décembre 2005 et,
- -la Directive n°05/2005/CM/UEMOA porta contrôle et régulation des marchés publics et d délégations de service public adoptée le même jour.

Ce se sont donc pas des règles identiques qui s'appliquent à deux types d'accord dont la qualification juridique n'est pas la même.

Toutefois, la Directive n°04 comporte un dispositif normatif propre aux délégations de service public et contenu aux articles 71 à 78 dans un chapitre 6 intitulés « **Régime spécial de passation des délégations de service public** ».

Pour ne pas appliquer ces dispositions, IARMP considère que la concession n'est pas une délégation de service public !

C'est-à-dire que, selon elle, nous ne sommes pas en présence d'un service public visant à « satisfaire une demande sociale considérée comme devant être disponible pour tous » et elle cite comme exemple de service public « les centrales et réseaux de distribution dans le secteur de l'électricité, des télécommunications, de l'eau, des transports publics, du ramassage des déchets etc. »

Cette vue simpliste et réductrice de la notion est une véritable *aberatio ictus* !

Car, le délégataire ne fait que se substitué à l'Etat pour agir à sa place en effectuant une prestation que le délégant aurait dû faire. Ainsi, si un opérateur économique importe cent mille tonnes de riz ou de ciments destinés aux populations, si ces cargaisons sont manutentionnées aux ports par un concessionnaire puis distribuées plus tard aux populations, l'Etat aura failli à son obligation de service public. C'est pourquoi, il le fait faire !

Dire que la concession est une délégation de service public n'est nullement contesté ni en doctrine¹⁰ ni en législation.

La concession est une délégation de service public par laquelle l'autorité concédante confie à un partenaire la création, le financement, la gestion et la prestation d'un tel service : **«la collectivité publique se retire de l'exécution du service public au profit d'une délégation** »¹¹.

Ainsi, au sens de l'article 1er de la Directive n°04 de IUEMOA « les délégations de service public comprennent les régies intéressées, les affermages, (opération de réseau) ainsi que les concessions de service public, qu'elles incluent ou non l'exécution d'un ouvrage ».

La concession portuaire est d'autant plus une délégation de service public que le concessionnaire jouit d'un monopole concernant toutes les opérations dont il a la charge en sa qualité d'adjudicataire. Par exemple, seul Bolloré, à travers 16pérateur qu'il a mis en place est habilité à procéder à la manutention des porte-conteneurs aux ports de Conakry, Freetown, Abidjan (TCI), Lomé, Cotonou, Douala, Libreville etc. Ce monopole est confié au port de Dakar à DPWorld pour les conteneurs, à Bolloré pour le roulier et à Necotrans pour le vrac non alimentaire communément appelé pondéreux.

¹⁰ Cf. Robert REZENTHEL « Les concessions portuaires » in Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports (RAMATRANS) n°2 de Juillet 2010 pages 53s (-Cf. Jean Grosdidier de Matons op.cit. pages 58

¹¹ Cf. Jean Grosdidier de Matons op.cit. Pages 58 et suivantes.

Cf. B. du Marais, *Les délégations de service public au service du développement.*

Expérience et approche de la Banque mondiale, R.F.D.A., Paris, 1997, Supplément au N°3, pp. 101-113. – 65 Nil Sybchowicz, Droit public, Montage contractuels complexes, Paris, 2003, p.31. Cf. Dossier spécial, Délégation de service public, A.J.D.A., 20.9.1996 (19contributions).

Et ces concessionnaires sont tenus au respect des lois ou principes fondamentaux gouvernant le service public à savoir¹².

- le principe de non-discrimination qui exige de lui de veiller à offrir un traitement égal à toute la clientèle, quelle qu'elle soit,
- le principe de continuité du service public qui lui interdit d'interrompre le service et qui exige de lui d'en assurer la fluidité à tout moment, y compris les jours de fête,
- le principe d'adaptabilité qui oblige le concessionnaire à conformer son matériel, ses engins et ses procédures à l'évolution de la technique pour satisfaire la clientèle.

Un contractant ordinaire ne serait pas tenu au respect de ces principes, par exemple, un manutentionnaire ordinaire détenteur d'un simple agrément. En effet, celui-ci n'est aucunement astreint aux contraintes de service public dans le cadre de son exploitation qui est soumise aux règles de fonctionnement des sociétés commerciales régies par l'Acte uniforme de IOHADA relatif aux sociétés commerciales et au groupement d'intérêt économique. Ce qui veut dire, dans ce dernier cas, que l'entreprise de manutention ordinaire peut librement exercer son activité, y compris fermer boutique pour donner congé à son personnel ou traiter avec la clientèle de son choix ou choisir de ne pas moderniser son matériel de travail. Il le ferait à ses risques et périls t' à-dire au risque d'exposer son activité aux revers du marché. Un tel comportement est, simplement, inadmissible pour un concessionnaire dans le cadre d'une concession portuaire.

Il ne s'agit pas, en conséquence, pour le Port autonome d'accepter ou de refuser la qualification «service public» ; celle-ci résulte de la concession elle-même.

En droit comparé, le droit maghrébin est édifiant en ce sens :

- Par exemple, la loi tunisienne du 1er avril 2008 en matière de concessions définit le service public comme «la prestation de services visant la satisfaction de l'intérêt général sous le contrôle direct de la personne publique concédant et de toute autre personne publique exerçant des missions de contrôle conformément à la législation en vigueur».
- Alors qu'au Maroc, la législation utiliserait le terme de délégation de service public, sans même recourir à celui de concession¹³.

En vérité, il faut dire que le « *domaine public constitue normalement l'assiette du service public, mais celui-ci peut exister en dehors de ce domaine* »¹⁴.

En tout état de cause, les procédures utilisées dans le cadre des concessions portuaires doivent être conformes aux normes applicables au risque de voir la sécurité juridique des ports concédant menacée.

Enfin, à titre conclusif, nous allons envisager la problématique de la sécurité juridique des concessions portuaires.

¹² Cf. Pape Demba SY « DROIT ADMINISTRATIF » 2^{ème} édition revue, corrigée et augmentée 2014, édité par CREDILA et L'Harmattan – Sénégal

¹³ Cf. Dahir n° 1-06.15 du 15 moharren 1427 (14 février 2006) portant promulgation de la loi N° 54-05 relative à la gestion déléguée des services publics.

¹⁴ 1Cf. E. Fatôme, Le régime juridique des biens affectés au service public, A.J.D.A. 30.1.2006, pp. 278-282.

4. La problématique de la sécurité juridique des concessions portuaires¹⁵

La sécurité juridique est, selon Jean Gros Didier de Matons¹⁶, « *une garantie implicite ou formelle du contenu, de la transparence, de l'équité et surtout de la stabilité du droit positif, jurisprudentiel et contractuel applicable à la concession* » ; avis partagé par la doctrine, en général¹⁷

Il faut, en effet, intégrer la dimension juridique dans le management de l'entreprise pour garantir sa rentabilité en évitant des risques de nature à menacer la notoriété, les acquis voire la pérennité de l'entreprise.

En matière de concessions, le Directeur général du port, en sa qualité d'autorité contractante ou concédant, doit agir non seulement en conformité avec la réglementation (interne au port, nationale, communautaire, conventionnelle) mais aussi en référence à un certain nombre de valeurs incarnées par son entreprise. C'est de cette manière qu'on gère le risque de non-conformité ou compliance pour éviter les procès et contestations de toute nature.

A ce propos, d'ailleurs, il faut faire observer que beaucoup de concessions portuaires dans les Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre ont fait l'objet de Quelques exemples peuvent être cités :

- Le Tribunal de commerce de Nanterre condamné le groupe Bolloré, jeudi 10 octobre 2013, à verser 2,1 millions d'euros au groupe français NCT Necotrans dans le litige les opposant à propos de la concession du terminal conteneurs du Port de Conakry, en Guinée.
- Un Tribunal arbitral a, sous l'égide de la Cou Commune de Justice et d'Arbitrage (CCJA) IOHADA, condamné la Guinée le 22 mai 2014 dans le litige l'opposant à Getma, la filiale guinéenne de Necotrans.
- Le Port de Dakar a, aussi, été attaqué à l'occasion de la concession du terminal vraquier à Necotrans en 2014 devant le Tribunal Régional de Dakar dont le Président avait rendu, le 30 mai 2014, une Ordonnance de référé favorable au port sur saisine de la société SEPHOS Sénégal SA. Pour éviter de tels désagréments, les Ports autonomes doivent intégrer la dimension juridique dans leur management quotidien. En effet, le management juridique devient une exigence de compétitivité et de bonne gestion : il repose sur la prise de conscience par le port que le processus décisionnel, pour être viable, doit nécessairement intégrer la gestion du risque juridique par un bon usage du droit permettant d'être davantage plus performant. D'autant que, les grands groupes avec lesquels ils contractent ne sont pas des enfants de cœur car ils disposent de directions juridiques étoffées avec des moyens conséquents (humains, matériels, financiers etc.)

La sécurité juridique dans nos ports est si importante avec ce phénomène de concessions, qu'il est indispensable de désigner ce que l'on appelle communément « *un propriétaire du risque juridique* » c'est-à-dire quelqu'un qui en sera le véritable gestionnaire. Malheureusement, dans beaucoup de ports de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre, cette fonction n'est pas bien valorisée.

Ainsi, au Sénégal, il s'agit d'un service juridique rattaché au Secrétaire général du port! Au Congo Brazzaville, le Port autonome de Pointe Noire est doté d'une Division Juridique rattachée directement, aussi, au Secrétaire Général. Si le Responsable juridique n'a pas directement accès au Directeur Général et qu'il ne fait pas partie du Top management, dire de la Task Force dépositaire du pouvoir de conception et d'aide à la décision, le risque juridique inévitable. Avec pour conséquences de fragiliser le Port et de l'exposer à de sérieuses difficultés.

Par contre, à Abidjan et à Cotonou, ce sont des Directions des affaires juridiques et du contentieux c'est la meilleure option politique et managériale pour assurer une bonne veille juridique et une intelligence

¹⁵ Cf. Ibrahima Khalil DIALLO « La problématique juridique des concessions portuaires » in www.lesoleil.sn du mardi 15 mai 2014

¹⁶ Cf. Jean Grosdidier de Matons *op.cit.* page 78

¹⁷ Cf. R. Goy, *Le tunnel sous la Manche, Annuaire français de droit international, Paris, 1986, - cf. M. Fromont, Le principe de sécurité juridique, A.J.D.A. 20.6.1996, pp. 178-184.*

juridique efficaces! D'ailleurs à Cotonou, le concept « pas un pas sans mon juriste » a été adopté par le Directeur général en février 2015.

**Pour la primauté du Droit
Pr Ibrahima Khalil DIALLO**