

MINISTRE D'ETAT
MINISTRE DES INFRASTRUCTURES
ECONOMIQUES

.....
CABINET
.....

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union - Discipline - Travail
.....

Abidjan, le 24 12 2003

03 18

NRéf. : _____ /ME-MIE/CAB/TJ

Objet : Convention de Concession pour
la Gestion et l'Exploitation du TCV
en date du 23 octobre 2003.



LE MINISTRE D'ETAT
PORTE-PAROLE DU GOUVERNEMENT

à

Monsieur le Président Directeur Général
du Groupe BOLLORE
31-32 Quai de Dion-Bouton

FRANCE

Monsieur le Président Directeur Général,

Après examen par les Autorités de la Convention susvisée, des réserves ont été émises sur un certain nombre de dispositions. Cette situation n'a pas permis l'inscription de l'examen de la Convention à l'ordre du jour du Conseil d'Administration du 18 décembre 2003, aux fins de son approbation.

Aussi, me référant aux délibérations des deux derniers Conseils d'administration, requérant que les modifications demandées par les Autorités puissent être prises en compte, j'ai l'honneur de vous inviter à prendre part à des discussions en vue d'apporter les aménagements nécessaires au dit document.

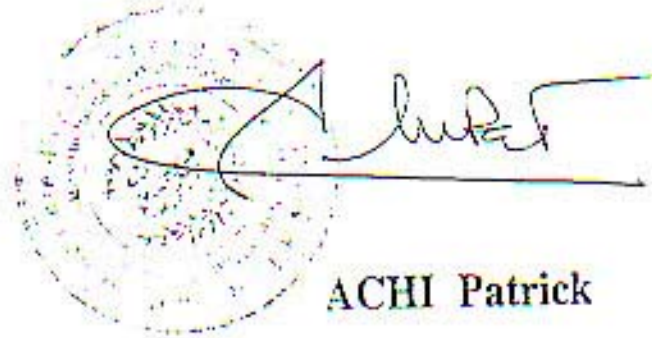
Dans cette perspective, je vous prie de trouver ci-joint un tableau synoptique et récapitulatif des principaux points (liste non exhaustive) de la Convention qui doivent faire l'objet de modifications.

A l'issue de ces modifications, la Convention pourra, conformément aux statuts du Port Autonome d'Abidjan, faire l'objet d'un examen et de l'approbation du Conseil d'Administration, et, le cas échéant, en fonction de la nature des opérations convenues, d'une délibération du Conseil des Ministres.

.....

C'est au terme de cette procédure que la Convention deviendra valide, légale et acquerra force exécutoire entre les parties signataires.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président Directeur Général, à l'assurance de ma considération distinguée.



ACHI Patrick

Ampliations

- SEM le Président de la République
- SEM le Premier Ministre
- Monsieur le PCA du PAA

SYNTHESE DES PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION A AMENDER

Le présent document ne met en lumière que les points clés de la Convention qui doivent être amendés.

Il sera complété par le projet révisé de Convention, étant précisé que le contenu des Annexes devra être révisé concomitamment à celui de la Convention elle-même.

Il n'est pas encore formulé de propositions de modifications sur les points pour lesquels une solution alternative doit être envisagée.

Ceux-ci, de même qu'un certain nombre d'autres items, à portée moins significative, devraient être abordés et tranchés dans le cours des négociations.

Rappel des principaux objectifs de la privatisation du TCV

- Rationalisation des coûts de fonctionnement
- Optimisation des performances
- L'ouverture à la concurrence
- La modernisation des équipements portuaires

Ref.	Intitulé/Objet	Observations/Commentaires	Proposition de modification
<p>1 Art. 3.3 et 3.4, Prém. 5 (ancien) et J (nouveau)</p>	<p><u>Société concessionnaire</u> <u>Actionnaires de référence</u> Les sociétés Bolloré et Saga (actionnaires de référence) détiennent 100% du capital du Concessionnaire et détiendront au moins 60% du capital pendant une période de 5 ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention, le reste du capital étant réparti à leur discrétion aux opérateurs de manutention présents sur le Port d'Abidjan.</p>	<p>Cette position dominante aurait pour conséquences notamment ; - de réduire l'intérêt des autres opérateurs à privilégier Abidjan comme « hub » de leurs opérations ; et - d'annihiler tout intérêt des actionnaires de référence à favoriser/investir dans la réalisation à terme d'un nouveau terminal à conteneurs (investissement jugé risqué dans le contexte actuel). Pour pallier cette difficulté, il est nécessaire que les acteurs clés soient associés à la gestion du TCV et que leur choix ne résulte pas de la seule volonté du Concessionnaire.</p>	<p>- Aménagement de la structure du partenariat sur le TCV de manière à permettre l'entrée de nouveaux actionnaires dans la concession. ⇒ cf. projet de convention modifiée et projet de pacte d'actionnaires ; - Définition de mécanismes juridiques garantissant un lien entre l'actionariat de la société concessionnaire du TCV et celui de la future concession Boulay afin de s'assurer de sa réalisation (approbation du pacte d'actionnaires par l'Etat, step in rights de l'Etat, etc.) → cf. projet de convention modifiée et projet de pacte d'actionnaires ; - A l'effet du contrôle de la société concessionnaire, par l'Autorité Concédatrice et sa tutelle, notamment pour ce qui concerne la régularité des comptes permettant la détermination de la redevance et le respect du programme d'investissement, la question de l'attribution d'une Golden Share, à l'Autorité Concédatrice, si telle ou un tiers convenu, devra être analysée. → aucune proposition de modification n'est encore formulée sur ce point.</p>

Réf.	Intitulé/Objet	Observations/Commentaires	Proposition de modification
2	<p>Art. 5.6, 5.7, 5.9 et 6 (cf. également Art. 23 et Annexe 2)</p> <p><u>Engagements et principaux droits du Concessionnaire</u></p> <p>Le Concessionnaire aura la responsabilité exclusive de conclure de nouveaux contrats de services avec les Usagers pour la manutention, aux conditions tarifaires qu'il définira.</p>	<p>Disposition allant à l'encontre des principes du service public, dont ceux du traitement égalitaire des usagers et du caractère concurrentiel et objectif des tarifs appliqués.</p> <p>Pour pallier cette difficulté, il est nécessaire qu'une politique transparente et approuvée aux prix soit déterminée et approuvée par une autorité chargée de la régulation, en l'espèce le PAA.</p>	<p>→ cf. projet de convention modifiée.</p>
3	<p>Art. 9</p> <p><u>Programme et projets d'investissements</u></p>	<p>Annexe 8 non élaborée.</p> <p>Nécessité impérative de définir, en accord avec la partie ivoirienne, un programme d'investissement détaillé afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - s'assurer de l'atteinte des objectifs de performance et la cohérence avec la capacité de traitement (cf. point 6) ; - permettre le contrôle de l'exécution par l'autorité concédante de ce programme. 	<p>→ cf. projet de convention modifiée.</p>

Réf.	Intitulé/Objet	Observations/Commentaires	Proposition de modification
4 Art. 26	<u>Capacité du Terminal</u>	<p>La partie variable de la redevance annuelle d'exploitation définie au 2.6.1 laisse envisager une possibilité de « croissance indéfinie » de la capacité de traitement sur le TCV, au-delà de la délimitation géographique indiquée à l'art. 6.</p> <p>Un tel scénario d'extension, non conforme au plan directeur de développement du port, doit être exclu afin de permettre l'évaluation du risque marché (trafic) pour le projet île Boulay.</p>	<p>- limitation à terme de la capacité maximum de traitement du TCV (en fibre de EVP) ⇒ aucune proposition de modification n'est encore formulée sur ce point.</p>
5 Art. 35 à 41 et Art. 46 à 48	<u>Résiliation par le PAA et Résiliation par le Concessionnaire</u>	<p>Dans sa rédaction actuelle, l'Etat garantit la dette du Concessionnaire en cas de résiliation du contrat, même en cas de défaut du Concessionnaire.</p>	<p>⇒ cf. projet de convention modifiée.</p>
6 Art. 39	<u>Imprévision</u>	<p>La définition de l'imprévision prévue dans le contrat est très dangereuse pour l'Etat. Elle évoque des « circonstances nouvelles ». Le développement du terminal Boulay pourrait donc être un facteur déclencheur de l'imprévision.</p> <p>Il est fondamental que cette définition exclue précisément ce qui est prévisible et notamment le développement du nouveau terminal Boulay.</p>	<p>⇒ cf. projet de convention modifiée.</p>
7	<u>Conditions financières</u> Cession des portiques Redevances	<p>Annexes 8 et 11 non élaborées.</p> <p>A définir au regard du plan d'affaire prévisionnel établi par le Concessionnaire</p>	<p>⇒ aucune proposition de modification n'est encore formulée sur ce point.</p>

8	<p>Réf. Art. 1, 6, 9 et 36.2</p>	<p>Intitulé/Objet <u>Exclusivité</u> La Convention prévoit une exclusivité de l'exploitation du TCV en faveur du Concessionnaire.</p>	<p>Observations/Commentaires</p>	<p>Proposition de modification</p>
<p>Art. 7.5</p>			<p>La notion d'exclusivité doit être précisée de sorte à indiquer qu'elle ne fait pas obstacle à l'édification et à la mise en concession auprès d'un tiers et dans le cadre des projets d'extension d'un ou plusieurs nouveaux terminaux à conteneurs, notamment en exécution de la convention Lodeco (antérieure à la Convention du TCV) et de la convention Boulay en cours de négociation.</p> <p>La Convention devra prévoir en outre une répartition du trafic qui ne porte pas préjudice au développement de nouveaux projets.</p>	<p>-> aucune proposition de modification n'est encore formulée sur ce point.</p>