



Résumé

Le contrat que s'apprêterait à signer le gouvernement de la RDC et DPW pour la construction et l'exploitation du port de Banana est supposé créer une structure de sociétés permettant l'enrichissement personnel de personnes politiquement exposées, dont le Président congolais Kabila. L'ensemble des négociations serait également entaché de faits de corruption autour d'un projet qui doit s'élever à plus d'un milliard de dollars US.

BANANA



Les négociations



Depuis de nombreuses années était prévue la construction d'un port en eau profonde à Banana, seule partie du territoire congolais ayant un accès direct à l'océan Atlantique.

En 2015, le gouvernement de la RDC se met donc à chercher un opérateur pour un projet de construction d'un quai flottant au niveau de la ville côtière de Banana. Plusieurs sociétés auraient alors été approchées, dont l'entreprise française NECOTRANS.

Le 23 mars 2016, Jean-Phillipe Gouyet, directeur général de NECOTRANS, et Suhail Al Banna, directeur général de DPW pour l'Afrique et le Moyen-Orient, adressent ainsi une lettre à l'Organisation pour l'Equipment de Banana Kinshasa (« OEBK »), une autorité publique congolaise chargée du développement du corridor Banana-Kinshasa. La lettre manifeste l'intérêt du consortium DP World / NECOTRANS pour le projet de concession d'un quai flottant à Banana. ([Annexe 1 lettre du 23.03.16 envoyée par DPW NECOTRANS à IOEBK](#))

A la suite de cette lettre, le gouvernement de la RDC est entré directement en négociation avec DPW, sans NECOTRANS, pour le projet de construction du quai flottant. Etant donné qu'aucun appel d'offres n'a été publié, comme cela est pourtant requis par la loi congolaise, le service chargé du contrôle des marchés publics de la RDC aurait émis une permission spéciale pour que l'OEBK puisse négocier avec DPW sans appel d'offres.

Rapidement après le début des négociations, les parties se sont mises d'accord sur un projet plus important : la construction d'un véritable port en eau profonde. Une nouvelle autorisation pour passer outre l'appel d'offres n'aurait cette fois pas été émise pour le projet de port en eau profonde.

Moïse Ekanga, secrétaire exécutif du Bureau de Suivi du Programme Sino-Congolais, un proche du Président Kabila, aurait été impliqué dans les négociations dès le début. Ekanga aurait exigé de discuter directement avec le Sultan Ahmed Bin Sulayem, PDG de DPW, pour assurer les intérêts personnels du Président Kabila. Ekanga se serait rendu à Dubaï à cette fin.

L'homme d'affaires congolais Claude Makoso se serait également rendu à Dubaï le 27 mars 2016 pour rencontrer le PDG de DPW.

En été 2016, des représentants de DPW se rendent à deux reprises en RDC pour négocier le contrat entre les parties. Les délégations de DPW comptaient notamment Jamal Majid Bin Thaniah, vice-président de DPW et directeur général de Dubai World, la holding qui détient notamment DPW, et Tarik El Farouki, directeur du développement Afrique de DPW.

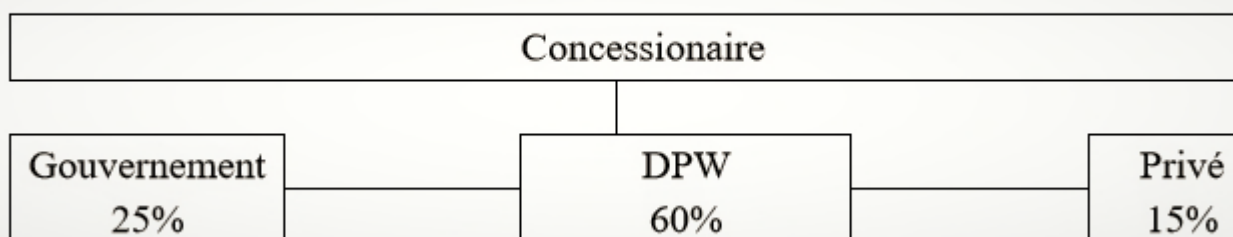
Suite aux premières négociations, le Président Kabila aurait déclaré à Ekanga vouloir une preuve garantissant qu'il tirerait un profit personnel de la construction et l'exploitation du port.

Le 4 octobre 2016, dans ce contexte, le Sultan Ahmed Bin Sulayem adresse une lettre au Président Kabila. Cette lettre aurait été envoyée à Ekanga qui l'aurait transmise au président directement. Cette lettre assure l'intention d'accorder un pourcentage du capital de la compagnie qui construira le port à une nouvelle compagnie étatique congolaise : ([Annexe 2 lettre du 04.10.16 envoyée par le Sultan au Président Kabila](#)):

"We are willing to offer a minority equity stake in the port operating company to the Government of the Democratic Republic of Congo with the management of the port being undertaken by a subsidiary owned by DP World."

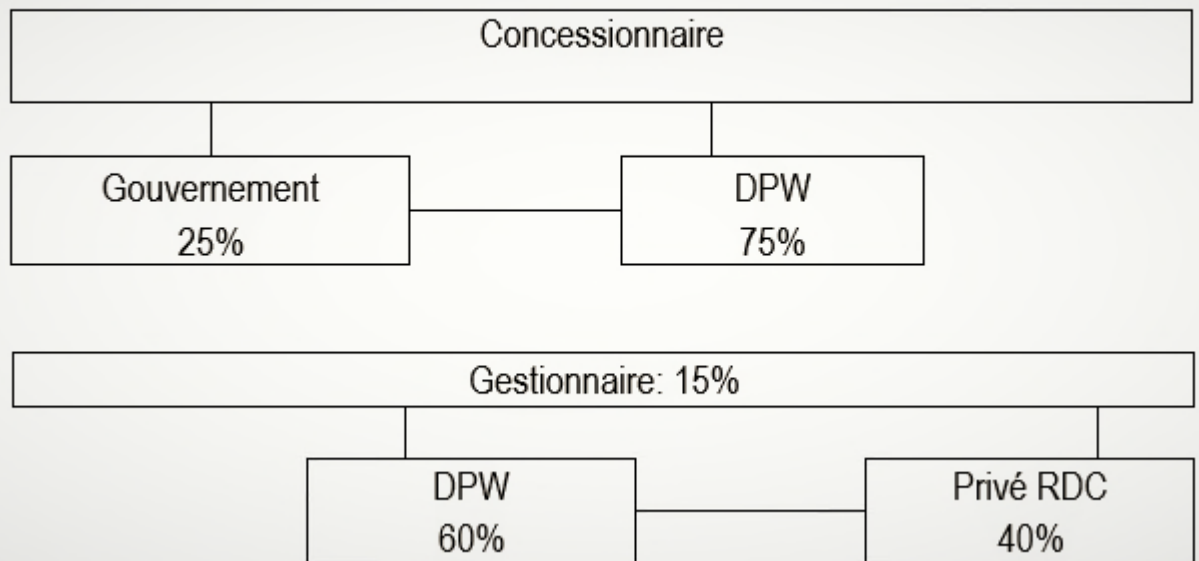
Cette lettre était accompagnée d'une annexe qui présente les différentes hypothèses permettant d'impliquer une compagnie privée dans l'affaire, présumément au choix du Président Kabila : ([Annexe 3 comparaison hypothèses A & B structure dentreprise](#))

1. Hypothèse A



L'hypothèse A proposerait donc d'impliquer des actionnaires privés dans la compagnie concessionnaire, qui serait defacto une compagnie détenue par l'entourage de Kabila. D'après les lanceurs d'alerte, cette option n'était pas la préférence de DPW car elle aurait pu créer des soupçons de corruption.

2. Hypothèse B



L'hypothèse B proposerait de donner 40% de la compagnie gestionnaire à cette compagnie privée. Le « Privé RDC » pouvant être une société appartenant in fine au président Kabila.

D'après les sources de PPLAAF, l'hypothèse B de placer une compagnie privée à hauteur de 40 % dans la compagnie gestionnaire aurait été retenue.

Un premier protocole a été signé le 3 janvier 2017 par José Makila, vice-Premier ministre et ministre des Transports, sur les bases présentées ci-dessus (Annexe 4 : protocole du 03.01.17). Puis, le 9 février 2017, le protocole est signé officiellement par José Makila et Suhail Al Banna. [Annexe 4 protocole du 03.01.17](#)). Puis, le 9 février 2017, le protocole est signé officiellement par José Makila et Suhail Al Banna. ([Annexe 5 protocole du 09.02.17](#))

Suite à cette signature, DPW ouvre une filiale en RDC, dirigée par Claude Makoso. Makoso serait pressenti pour être le futur directeur de la société chargée de la construction du port.

Claude Makoso s'était déjà illustré dans des négociations en vue de construire, gérer et exploiter le port privé fluvial de Matadi. Il aurait participé à la constitution, avec la société philippine International Container Terminal Services, le président Kabila et la Société de gestion immobilière Lengo (SIMOBILE), du patron congolais Jean Lengo dia Ndinga, de la joint-venture ICTSI DR Congo SA.

Pour que la joint-venture ait la licence d'exploitation du port, les Philippines et Jean Lengo dia Ndinga auraient permis à Kabila d'y entrer. Ce serait Jaynet Kabila, la sœur du président, qui aurait arrangé ce montage. Kabila serait donc aujourd'hui présent dans ce consortium via la Société d'investissement et des placements (SIP). Cette société est représentée au conseil d'administration de la joint-venture par Jean Lengo dia Ndinga.

Le 15 février 2017, Al Banna envoie une lettre à Makila pour le remercier et lui faire parvenir un plan de travail détaillé pour une période de six mois. ([Annexe 6 lettre du 15.02.17 envoyée par Al Banna à Makila](#), [Annexe 7 plan de travail](#))

Le cabinet d'avocats parisien Carbonnier Lamaze Rasle & Associés aurait été impliqué par DPW dans la rédaction du contrat de concession.

Pendant le mois de juin, les parties se retrouvent en RDC pour finaliser le contrat. Le dernier round de négociations se tient en toute probabilité entre le 31 juin et 4 juillet 2017. La délégation DPW aurait été composée du chef du département juridique de DPW, Olivier Schwartz, et El Farouki. La délégation aurait principalement négocié avec Ekanga.

Al Banna envoie une autre lettre à Makila le 17 juillet 2017 pour faire part de l'avancement des négociations et des études de faisabilité ainsi que pour demander la prolongation de la période d'exclusivité de deux mois, et donc de retarder la signature du contrat, prévue le 9 août. ([Annexe 8 lettre du 17.07.17 envoyée par Al Banna à Makila](#))

Le 5 octobre 2017, Makila se rend à Dubaï pour visiter les locaux de DPW en vue de la signature imminente. ([Annexe 9 « Renforcement de coopération entre la RDC et les Emirats arabes Unis », Agence de Presse Congolaise, 05.10.2017](#))

Comme décrit dans la lettre d'Al Banna, les parties ont retardé la date de signature de quelques mois. La nouvelle date prévue aurait été le 28 octobre 2017. Cette date a également été retardée car la ministre du Portefeuille congolaise, Wivine Mumba Matipa, aurait refusé d'apporter son contreseing.

La délégation de DPW arrivée en octobre comptait entre autres Anil Wats, chef des opérations de DPW, et El Farouki. Le Président Kabila les aurait reçus le 28 octobre à 10 heures pour leur annoncer le retard de la signature, et leur aurait donné l'assurance que le contrat allait être signé ultérieurement. Cette décision de repousser la signature a été prise à la dernière minute alors que des invitations avaient déjà été envoyées aux officiels pour assister à la cérémonie de signature ([Annexe 10 programme de la cérémonie de signature](#))

Le Projet

Le projet consiste en la construction ainsi que la gestion d'un port et d'une zone de libre-échange à Banana, pour un coût supérieur à un milliard de dollars US. La première phase prévue est l'aménagement d'un quai de 1 500 mètres sur la côte de l'océan Atlantique. La RDC dispose d'un accès à l'océan avec le fleuve Congo. Pour cette phase, le coût est établi à quelque 396 millions de dollars US (voir p.98 de l'étude de faisabilité). ([Annexe 11 étude du marché et de faisabilité du 21.09.17](#))



Initialement, DPW aurait voulu construire dans le carré bleu. Mais le Président Kabila aurait insisté pour commencer dans la phase 1, carré rouge, puis progresser jusqu'à la phase 2, carré jaune.

La construction du port serait assurée par une société chinoise, Guang Ping International. Guang Ping aurait déjà conclu un contrat de logistique avec la société MW Afritec d'Alain Wan, afin d'utiliser le port privé de ce dernier situé sur sa carrière près de Boma pour faciliter la construction du nouveau port. Alain Wan, homme d'affaires belgo-congolais, a déjà été épinglé par PPLAAF, le journal français Le Monde et l'Organized Crime and Corruption Reporting Project (OCCRP – un consortium de journalistes et médias enquêtant sur le crime organisé et la corruption) comme étant l'un des instigateurs d'un vaste système frauduleux mêlant plusieurs sociétés écrans permettant de dépenser de l'argent public à des fins privées, notamment dans l'intérêt direct de la société Ferme Espoir qui appartient au Président Kabila.

Les études de faisabilité et l'étude environnementale ont été approuvées par les parties.

La compagnie concessionnaire

Le grand public saura qu'une joint-venture, appelée lors des négociations « Port Autonome de Banana », est créée entre une société étatique congolaise et DPW. Cette joint-venture devrait ensuite conclure un contrat de concession avec la RDC. La société étatique dans la joint-venture aurait dû logiquement être une des autorités publiques congolaises chargées des ports (l'Office

national des Transports de la République démocratique du Congo ou l'OEBK), mais elles auraient été écartées au profit de la création d'une nouvelle entité.

C'est la joint-venture « Port Autonome de Banana » qui devrait posséder la concession. Ce serait une société anonyme, de droit congolais, appartenant à 30% à l'Etat de RDC, ou du moins à la nouvelle entité qui sera créée, et à 70% à DPW. Les parties auraient initialement négocié un partage de 25% pour la RDC et 75% pour DPW, mais c'est un partage 70/30 qui aurait été accepté.

La structure de cette société est établie dans le protocole d'accord, p.5:

« DP World conservera en tout état de cause la majorité du capital de la Société ainsi que le contrôle opérationnel de celle-ci, toutefois et pendant toute la durée de la Concession, le niveau d'actionariat de la RDC ne peut être dilué par rapport au projet du Port. »

Et puis :

« La RDC a le droit d'acquérir des actions ou parts minoritaires dans la Société. Cela peut se réaliser par un apport en nature dans la Société par l'entremise d'un organisme public qui représentera la RDC comme actionnaire pendant toute la durée de la Concession. »

La compagnie étatique au sein de la compagnie concessionnaire

La compagnie étatique au sein de la joint-venture devrait être la propriété de l'Etat congolais à hauteur de 51%. DPW ne signerait pas le contrat, d'après les lanceurs d'alerte, si cette compagnie étatique n'est pas au minimum constitué à 51% de la RDC.

D'après les lanceurs d'alerte, les 49% restants appartiendront à un prête-nom du Président Kabila ou à une société privée congolaise dans laquelle Kabila aurait directement ou indirectement des parts.

Le Président aurait donc la possibilité de toucher des profits non seulement sur les 40% de la compagnie gestionnaire, mais aussi sur ces 49% de la compagnie étatique à travers les redevances qui seraient payées à la joint-venture. Etant donné que l'identité de la société détenant les 51% n'est pas encore connue, il est possible que le Président Kabila en tire également des avantages en créant une nouvelle société étatique.

L'apport de la RDC, tel que convenu dans le protocole d'accord précité, pourra être « en nature », c'est-à-dire par l'octroi de terrains et d'exonérations fiscales. En un mot, en l'échange de terrains appartenant à l'Etat congolais, le Président Kabila, grâce aux 49% de la société congolaise possédant 30% de la joint-venture, pourrait tirer de ce contrat un large profit.

La compagnie gestionnaire

La compagnie gestionnaire serait donc une « subsidiary de DPW », avec une compagnie privée à hauteur de 40%, présumément au profit du Président Kabila.

Sur les 100% des revenus qui seront générés pendant l'exploitation, la compagnie gestionnaire toucherait 15% brut. Ces 15% seront ensuite divisés entre DPW (60%) et la compagnie privée qui serait partiellement détenue par le Président Kabila. Cette compagnie privée sera créée par le conseiller à la présidence de la République et actuel directeur général de l'Autorité de régulation de contrôle des assurances Alain Kaninda, et détenue par le Président Kabila et le Sultan. ([Voir annexe hypothèse](#)).

Selon le document présentant les hypothèses au président Kabila, un tel montage permettrait au « privé RDC » de gagner plus de 45,3 millions de dollars en sept ans.

La contribution de la RDC

La RDC ne contribue pas financièrement au projet. Outre des facilités administratives et fiscales, la contribution de la RDC à hauteur de 30% consiste surtout en l'octroi de terrains.

Voir le protocole d'accord, p.2:

« Mise à disposition de la Société par la RDC du terrain nécessaire au développement du Port ; libre de toute contrainte sociale, environnementale ou financière. »

La RDC aurait donc l'intention d'exproprier toutes les entités auxquelles appartient le terrain pour le développement du port :

- L'OEBK, conformément à l'ordonnance du 28 mars 1972, n° 072-184 créant l'OEBK et qui lui attribue toutes les terres du projet,
- L'Armée,
- Le ministère de l'Environnement, la tête de la péninsule étant perçue comme une zone touristique,
- L'ex-Office National des Transports, aujourd'hui la Société congolaise des Transports et des ports, qui y dispose d'un quai de 75 mètres,
- Plusieurs personnes privées.

La compagnie pétrolière Perenco et une compagnie de pêche chinoise seraient aussi présentes sur le terrain.

La durée de la concession

DPW aurait demandé avoir 50 ans de concession. Alors que la norme est de baser la durée de la concession sur une étude économique, DPW aurait demandé cette durée sans aucune étude de marché.

Infractions potentielles à la loi congolaise

Cette affaire comporte potentiellement quelques infractions à la loi congolaise. En premier lieu, il n'y aurait pas eu d'appel d'offres prévu par le code des marchés publics (voir articles 17, 41 et 42 du code des marchés publics). En deuxième lieu, les diverses rémunérations présumées d'agents publics seraient punissables en vertu de la loi sur la corruption (articles 147-150).

Des individus avec plus de détails sur le sujet sont encouragé à contacter [PPLAAF](#).

Annexes

- [Annexe 1 lettre du 23.03.16 envoyée par DPW NECOTRANS à IOEBK](#)
- [Annexe 2 lettre du 04.10.16 envoyée par le Sultan au Président Kabila](#)
- [Annexe 3 comparaison hypothèses A & B structure d'entreprise](#)
- [Annexe 4 protocole du 03.01.17](#)
- [Annexe 5 protocole du 09.02.17](#)
- [Annexe 6 lettre du 15.02.17 envoyée par Al Banna à Makila](#)
- [Annexe 7 plan de travail](#)

- [Annexe 8 lettre du 17.07.17 envoyée par Al Banna à Makila](#)
- [Annexe 9 « Renforcement de coopération entre la RDC et les Emirats arabes Unis », Agence de Presse Congolaise, 05.10.2017](#)
- [Annexe 10 programme de la cérémonie de signature](#)
- [Annexe 11 étude du marché et de faisabilité du 21.09.17](#)
- [Annexe 12 Compte rendu du Conseil des ministres du 21 février 2018](#)