

Transport maritime et fluvial

Regards croisés sur la CNNII, acteur majeur du secteur

LE transport maritime et fluvial des personnes et des marchandises connaît un regain d'intérêt et d'activités depuis quelques années dans notre pays. De Libreville, en passant par Lambaréné à Port-Gentil, le bateau est désormais un

moyen de transport incontournable. Acteur majeur du secteur, la Compagnie nationale de navigation intérieure et internationale (CNNII) tente de se frayer un chemin entre plusieurs eaux, troublées entre autres, par la crise

économique et l'absence de subventions des pouvoirs publics.

Comment s'est comportée cette entreprise en 2018 ? Comment arrive-t-elle à équilibrer ses comptes, malgré l'absence de subvention ?

Quelles sont les perspectives ? Claude-Abdon Tchibinda, le directeur général de la CNNII, fait de la réhabilitation de l'outil de production de l'entreprise son cheval de bataille.

Bilan 2018

Des résultats encourageants !

I.M'B  
Libreville/Gabon

LA Compagnie nationale de navigation intérieure et internationale a enregistré 123 000 passagers transportés en 2018. La même année, la CNNII a convoyé 1700 conteneurs, 1600 véhicules transportés, et un fret vrac de 80 000 palettes. Malgré l'absence des subventions de fonctionnement et d'investissement, l'entreprise a réalisé un résultat positif de 20 millions de francs en 2018.

Un chiffre petit certes, mais qui équivaut tout de même à un redressement, quand on sait que les prix des carburants ont augmenté, tandis que ceux des billets passagers n'ont pas bougé depuis 25 ans. De plus, la compagnie de navigation maritime de l'Etat a aligné, depuis 2015, de mauvais bilans. On parle d'une contre-performance en 2015 (moins de 788 millions de pertes), d'un déficit de 650 millions de francs en 2016, d'un résultat négatif de 603 millions en 2017. A l'actif de la CNNII cependant, la formation en 2017



Claude-Abdon Tchibinda, DG de la CNNII.

et 2018 du personnel marin et mécanique gabonais, à l'Institut maritime de Douala. Lequel personnel a remplacé les marins et

techniciens sénégalais et camerounais. Sauf dans des domaines pointus des moteurs à grande vitesse où des Grecs sont encore présents pour encadrer les nôtres. Par ailleurs, la compagnie a terminé l'année sans arriérés de salaires, ceux de décembre 2018 ont été payés il y a deux jours. Un exploit au moment où les agences d'État et autres entreprises para-étatiques cumulent plusieurs mois de salaires impayés. Malgré cela, l'entreprise de 320 employés devra encore traîner, comme un boulet,

les contributions à la Caisse nationale de sécurité sociale (CNSS) et à la Caisse nationale d'assurance maladie et de garantie sociale (CNAMGS), ainsi que la dette sociale, à l'exemple des congés annuels dus aux agents. Pour le directeur général de la CNNII, Claude Abdon Tchibinda, le transport maritime est un secteur à fort potentiel. « Ne nous leurrions pas. La CNNII est une entreprise à la fois viable et fragile. Viable parce qu'elle dispose d'énormes opportunités. Fragile en raison de la vétusté des navires », dit-il.

La CNNII pourrait avoir encore des beaux jours devant elle, pour peu qu'elle soit accompagnée par les gouvernants. Des bateaux neufs, un solide Partenariat public-privé ou l'ouverture du capital pourraient constituer des solutions pour la pérennité de cette entreprise qui a l'Etat pour seul actionnaire. « Les banquiers connaissent la vitalité du secteur maritime », affirment d'aucuns, qui ajoutent que les argentiers ne peuvent malheureusement l'accompagner, du fait de son statut et de son passif.

Perspectives

La réhabilitation de l'outil de production comme priorité

Willy NDONG  
Libreville/Gabon

LE directeur général de la Compagnie nationale de navigation intérieure et internationale (CNNII), Claude Abdon Tchibinda, au cours d'un entretien-bilan accordé à notre rédaction, affiche clairement ses ambitions pour l'exercice 2019. Au chapitre des priorités de ses prochaines actions, figure en bonne place la réhabilitation de l'outil de travail de la CNNII, gage de survie de

l'entreprise. « Pour 2019, notre priorité reste, incontestablement, la réhabilitation de plusieurs de nos navires, qui constituent nos outils principaux de production. Ainsi, les navires Ndindi et Ntchengue sont en cours de réhabilitation pour un coût global de 480 millions de francs. S'agissant du Ndindi, il est en train d'être réhabilité sur fonds propres, à hauteur de 280 millions de nos francs », a expliqué, confiant, M. Tchibinda. Mieux, la direction générale de la CNNII a lancé un ambitieux projet à Port-Gentil,



Une vue partielle du futur atelier mécanique de la CNNII qui servira à la maintenance des engins.

fruit d'un Partenariat public-privé avec le chinois CMT, pour la construction d'un chantier naval dans la capitale économique.

« Nous avons plusieurs navires en "rade". Par conséquent, il faut les remettre en mer. Pour y arriver, la construction d'un chantier

naval était une autre de nos priorités. A cet effet, nous avons entamé les travaux de construction du futur chantier naval de Port-Gentil, fruit d'un partenariat avec le chinois CMT. C'est dans ce chantier que nous allons désormais réparer nos navires », a-t-il encore expliqué. A Libreville, il est également prévu l'ouverture d'un atelier mécanique et métallique. Le règlement de la dette sociale de l'entreprise, la formation, l'amélioration de la qualité de service à bord des navires, figurent également en bonne place dans

l'agenda du DG de la CNNII. S'agissant de la dette sociale, « nous comptons signer, dans les prochains mois, un moratoire de règlement avec la CNSS et la CNAMGS », a fait savoir Claude Abdon Tchibinda, qui reste convaincu que « la Compagnie nationale de navigation intérieure et internationale a encore de beaux jours devant elle. Ce que nous demandons, c'est l'accompagnement de l'Etat. Cet accompagnement qui, à terme, permettra à l'entreprise de voler de ses propres ailes », a-t-il conclu avec optimisme.

Opération réduction des coûts (cost-killing)

Tordre le cou à la sous-traitance et aux locations coûteuses

I.M'B  
Libreville/Gabon

AUJOURD'HUI, la tactique opérationnelle de la direction générale de la Compagnie nationale de navigation

intérieure et internationale (CNNII) consiste à couper dans les charges d'exploitation et d'acquérir des engins et moyens logistiques. Cette entreprise de 320 salariés doit alléger ses charges d'exploitation si elle veut accroître ses chances d'atteindre

l'équilibre de ses comptes et sa rentabilité. Alors que la sous-traitance est censée réduire les charges et assurer plus de flexibilité aux grandes entreprises, à la CNNII, elle a plutôt contribué à alourdir les factures et à saigné les

caisses de l'entreprise. Un camion-tracteur a longtemps coûté 200 000 de francs par jour et chaque charriot-élevateur loué revenait quotidiennement entre 150 et 180 000 francs. Pendant un mois, c'est donc globalement une somme

avoisinant la centaine des millions qu'il fallait payer. Dans certains cas, ces opérations de sous-traitance ont viré en procès (lire ci-dessous). Pour Claude Abdon Tchibinda, l'administrateur directeur général de la CNNII,

« les engins loués étaient tous d'occasion. Nous avons donc entamé une série d'acquisitions des camions-tracteurs, de charriots-élevateurs et d'autres moyens logistiques. Cela revient finalement moins cher à la compagnie. »

Petit angle

Les 15 millions de francs de la discorde

I.M'B  
Libreville/Gabon

QUINZE millions de francs. C'est la somme que réclame la CNNII à son ancien fournisseur de moyens logistiques, Transluso. L'affaire, apprend-on d'un agent du cabinet Raymond Moubellet, huissier de justice de Transluso, est encore pendante devant les tribunaux. Pour mémoire, sur un mar-

ché de vente de moyens logistiques, la CNNII dit avoir payé en juillet 2013, quatre chèques délivrés à son fournisseur Transluso. Soit une somme de 119 millions 644 mille francs. Dans le même temps, le Trésor public va régler au même fournisseur, sur la ligne de subvention de l'Etat à la CNNII, la somme de 51 millions 644 mille francs, le 23 décembre 2013, " Un trop perçu ", estime la CNNII qui réclame jusqu'à ce jour à son four-

nisseur cet excédent financier. Joint au téléphone, Raoul, actuel patron portugais de Transluso, affirme: « c'est la Compagnie nationale de navigation intérieure et internationale qui me doit 35 millions de francs. » Un imbroglio ! Il se dit qu'un agent au service comptable de la CNNII interne aurait filé un document au Portugais. Lequel s'est empressé de saisir le tribunal et opposé à la

CNNII un paiement de 35 millions de francs. Hier encore, alors que nous tentions de démêler les fils de l'écheveau dans cette affaire, et sachant qu'il avait du mal à s'exprimer en français, le patron de Transluso nous a renvoyé vers un certain Saturnin, qu'il qualifie comme étant son huissier de justice, pour de plus amples informations. L'accueil, plutôt tumultueux, de Me Saturnin à l'endroit du journaliste de

l'Union est venu amplifier le flou qui entoure cette affaire. En effet, sur la défensive, "Me Saturnin" - nous conservons la copie sonore de ses houleuses réponses -, a rendu plus confus cet échange qui devrait pourtant éclairer l'opinion. Morceaux choisis des propos tenus par l'huissier: « Hein, dites-moi, pourquoi vous vous intéressez à ce dossier là ? Quel est l'intérêt de l'Union dans ce dossier? »

Il a conclu par une envolée qui laisse perplexe, et qui n'apporte pas davantage de lumière au dossier : " Vous n'aurez jamais l'information avec moi. Je suis un cabinet d'huissiers de justice. Moi, je n'ai rien à vous dire. Envoyez-le où vous voulez. » Encore une fois, l'affaire CNNII contre Transluso montre que le climat des affaires au Gabon est loin d'être un long fleuve tranquille.