

# OPINION

redaction.union@sonapresse.com

## Pour que cesse définitivement cette polémique autour de la Sainte-Barbe de Comilog

Par Thierry MAKANDO\*  
\*Chargé de missions Eramet-Gabon

Être performant au niveau mondial c'est faire gagner le bien-être local. Une fois de plus, la Compagnie minière de l'Ogooué (Comilog), deuxième producteur mondial de minerai de manganèse à haute teneur, qui s'est engagée depuis plusieurs décennies pour le bien-être des populations environnantes, marque un point positif supplémentaire à l'égard des populations locales, avec la réhabilitation de plusieurs écoles de la commune de Moanda et la construction de trois nouveaux lycées, entièrement équipés, pour un montant global qui avoisine les 400 millions de francs. La remise officielle des clés au représentant du ministre gabonais de l'Éducation s'est faite le 25 octobre dernier par Leod-Paul Batolo, Administrateur directeur général de cette entreprise.

C'est dans cette optique que la Comilog s'est lancée, depuis quelques mois, dans le déploiement d'un plan triennal de Responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE) en agissant pour préserver l'environnement dans lequel elle intervient. Toutefois, l'ambition des responsables de cette entreprise va plus loin : ils souhaitent donc, à travers les multiples actions menées, avoir un impact positif à l'égard des populations locales.

La contribution RSE au niveau du Gabon de cette filiale d'Eramet (acteur majeur dans l'extraction et la valorisation des métaux, ainsi que l'élaboration et la transformation d'alliages de haute performance), est significative et multiforme, notamment à travers les actions menées dans les domaines de la santé avec l'hôpital Marcel Abeké de Moanda, ouvert à tous. Dans le domaine de l'éducation, autre le soutien permanent aux établissements publics, comme ce fut le cas le 25 octobre dernier, la Comilog détient l'un des meilleurs groupes scolaires, allant du primaire au lycée, qui accueille près de 1 000 apprenants par an, qui a formé de nombreux cadres de ce pays et dont la présence aux plus hautes fonctions de l'administration publique et privée témoigne du sérieux des structures.

La promotion du sport est un élément fondamental de la politique RSE de l'entreprise. C'est à ce titre que l'association sportive profes-

sionnelle Mangasport, qui regroupe en son sein la quasi-totalité des disciplines sportives, est l'organisation la plus titrée du pays. Le développement durable n'est pas en reste, à travers plusieurs actions menées par l'entreprise, dans le respect des textes en la matière.

C'est le cas de la remise en l'état des zones exploitées, le programme de réhabilitation de la rivière Moulili débutée en 2010 par l'extraction des ultra-fines déposées en aval de la laverie et de la mine, qui se poursuit. À ce jour, plus de 13 millions de tonnes de sédiments manganésifères ont été excavées et recyclées. En ce qui concerne la préservation de la biodiversité, la Comilog finance entièrement, à travers la Sodépal, le parc animalier de la Lekedi, d'une superficie de 14,000 ha, qui accueille des grands primates et plusieurs autres espèces. Le partenariat stratégique solide et exemplaire qui lie la Comilog (2 000 collaborateurs dont 98 % de nationaux), à l'État gabonais depuis plusieurs décennies. Celui-ci, qui se poursuit dans l'intérêt bien compris

de l'économie gabonaise, des populations, et de l'engagement mutuel, a permis la construction de plusieurs infrastructures industrielles et la création de nombreux emplois.

On peut citer la Direction ferroviaire et des installations portuaires (DFIP) en 1988 avec environ 600 agents, le Complexe industriel de Moanda (CIM) mis en service au début des années 2000, avec un total de 500 employés, l'ouverture le 12 juin 2015 du Complexe métallurgique de Moanda (CMM), qui a généré la création de 432 emplois directs et autant en indirects. On note également la mise en service le 6 juin 2016 de l'École des mines et de la métallurgie de Moanda (E3MG).

À cela s'ajoute le recrutement de 250 jeunes de la région du Haut-Ogooué durant ce mois de novembre, en plus des 150 jeunes en Contrat d'apprentissage jeunesse (CAJ). Tous ces éléments confortent la place de leader de Comilog et participent au rayonnement de l'histoire industrielle du pays.

Le démarrage, dans les prochains

mois du projet Comilog 2020, qui vise à augmenter la production de manganèse grâce à l'ouverture d'une nouvelle mine, permettra de recruter 1 200 personnes pour la phase de construction et 350 personnes pour l'exploitation du plateau Okouma.

Après le financement de la construction de la route de la gare (12 milliards), la Comilog a lancé le 23 janvier 2019 les travaux de réhabilitation des voiries urbaines, à hauteur de (3,9 milliards), et la pose de la première pierre de plus de 400 logements (10 milliards), actuellement en construction, au bénéfice d'une partie des populations de la commune de Moanda. Notons que tous ces investissements initiés par la Comilog s'inscrivent dans le cadre de son engagement citoyen au profit des communautés locales.

Au regard de ce qui précède, la Sainte patronne des miniers (Sainte Barbe) qui sera célébrée, comme chaque année, le dernier week-end de novembre à Libreville, et le premier week-end de décembre a



Photo: DR

Moanda, reste un jour particulier pour les 2 000 collaborateurs de cette entreprise et leurs familles, comme c'est le cas dans toutes les entreprises du secteur minier.

Le budget alloué pour l'organisation de cet événement est négligeable, au regard des efforts consentis par cette entreprise dans le domaine de la RSE, et des efforts fournis par les salariés tout au long de l'année. Laissons donc ces pères et mères de famille jouir de ces moments de détente bien mérités. Il est plus que jamais nécessaire de changer de regards sur cette entreprise citoyenne!!!

## Sécurité routière : sur la route de l'école

Par Thomas F. EYAA\*  
Propriétaire d'une auto école

**A**VEC la rentrée, il faut reprendre la route de l'école. D'où l'opportunité de faire ici un bref rappel des comportements à éviter, afin que l'accès à l'école ne soit ni dangereux, ni dramatique pour les enfants.

### D'ABORD LE TRAJET

Au départ de la maison, il y a quelques règles de base à respecter : à savoir, l'on ne peut pas transporter plus d'enfants que de places prévues sur la carte grise du véhicule. En sachant que chaque siège doit être équipé d'une ceinture de sécurité et ne peut être occupé que par une seule personne (article 412-11- du Code de la route). De plus, tout enfant de moins de 10 ans doit être installé à l'arrière du véhicule ; à moins de l'installer dans un dispositif bébé placé dos à la route, sur le siège avant côté passager, sauf si le véhicule n'a pas de banquette arrière ou si celle-ci n'est pas équipée de ceintures, et sauf également si les sièges arrière sont inutilisables ou déjà occupés par d'autres enfants de moins de 10 ans. Avant de démarrer le véhicule, il faut absolument bien s'assurer que tous les enfants sont à bord et bien attachés, et qu'il n'y a aucun enfant sous le véhicule (car les enfants adorent s'amuser sous

la voiture à l'arrêt). Ceci étant, chacun des enfants doit être maintenu selon sa morphologie et son poids, en s'assurant que celle-ci est adaptée au port de la ceinture de sécurité, c'est-à-dire qu'elle se place sur son épaule et au niveau de son cou.

### AUX ABORDS DE L'ÉCOLE

Il faut respecter la réglementation routière et ne pas mettre en danger les autres usagers, notamment les enfants qui sont aux abords de l'école. Il convient donc d'aborder avec précaution les piétons, surtout lorsque certains sont en dehors des passages piétons. On doit toujours céder le passage aux piétons en s'arrêtant, même s'ils traversent la chaussée en biais. En conséquence, il faut maîtriser la vitesse en la réduisant à la vitesse maximale autorisée, qui est de 30 km/h aux abords des écoles.

La vitesse doit être également réduite lorsqu'on croise ou lorsqu'on dépasse les piétons, qu'ils soient isolés ou en groupe, ou encore lorsque les bus effectuent la descente ou la montée des voyageurs, en redoublant de vigilance à cause des enfants dont la petite taille les rend invisibles lorsqu'ils sont à côté d'un 4x4 ou d'un bus par exemple.

Évoquons maintenant la problématique du parking aux abords de l'école. La règle d'or à respecter consiste à effec-

tuer les manœuvres avec prudence et vigilance, de manière non seulement à garantir la sécurité de votre enfant, mais aussi à éviter de constituer un danger pour les autres usagers. C'est pourquoi, le principe de base prévu par le Code de la route est que, tout véhicule doit s'arrêter ou stationner dans le sens de la circulation, excepté si la circulation est à sens unique. Mais ceci n'est jamais exigé chez nous, alors qu'il est plus sanctionné dans les pays anglophones.

Il faut donc, par conséquent, utiliser les emplacements autorisés, surtout ne pas s'arrêter, ni stationner sur les passages piétons, sur les trottoirs et, bien entendu, sur les chaussées et voies destinées à la circulation de véhicules, ou sur les emplacements réservés aux personnes handicapées et où le stationnement empêche l'accès ou le dégagement d'un autre véhicule, notamment en double file ou devant les sorties d'immeubles. S'agissant des enfants qui se rendent à pied à l'école, il faut leur recommander de ne pas marcher dans le sens de la circulation sur la chaussée, mais toujours s'assurer qu'ils regardent les voitures venir en face et, avant de traverser la route, ils doivent regarder à gauche, puis à droite, pour voir si aucune voiture n'arrive à ce moment-là.

Étant donné que les enfants et les vieil-



Photo: Pr. Saxe NZE BEKALE

lards ont une mauvaise appréciation de la vitesse des voitures, puisqu'ils sous-estiment la distance qui les sépare des véhicules, les automobilistes doivent beaucoup faire attention en les apercevant.

Pour conclure et selon une étude réalisée en France par le Conseil national des transports, organisme qui se penche surtout sur les questions relatives à la sécurité des transports d'enfants, le nombre d'enfants victimes d'accidents graves s'observe principalement sur le trajet de la route de l'école, soit 60 %, alors que ce taux est paradoxalement de 40 % sur le point d'arrêt des véhicules, pourtant considéré comme plus accidentogène.

\* Président du Collectif des dirigeants des écoles de conduite du Gabon