

LE FAIT DU JOUR

redaction@sonapresse.com

La CNNII au bord du

FLOTTE immobilisée, équipements obsolètes, accumulation des pertes financières, effectifs pléthoriques: la Compagnie nationale de navigation intérieure et internationale (CNNII) est sur le point de faire naufrage au port. Sauf s'il y a de toute urgence une intervention expresse des pouvoirs publics. Un plan de sauvetage est pourtant envisagé sans garantie de réussite en raison de la complexité de la situation.

Maxime Serge MIHINDOU
Libreville/Gabon

CRÉÉE en 2013 pour devenir le fleuron de la navigation maritime au Gabon, la Compagnie nationale de navigation intérieure et internationale (CNNII) est aujourd'hui au creux de la vague, minée par des problèmes financiers et structurels presque insurmontables. Sans une intervention expresse des pouvoirs publics, elle pourrait couler à jamais, emportant son maigre patrimoine au fond de l'océan. En effet, les conclusions de la revue des comptes des exercices antérieurs initiée en 2020 et confiée au cabinet KPMG ont mis en évidence une accumulation continue de pertes financières depuis la création de la compagnie; une situation de quasi-faillite caractérisée par des fonds propres négatifs de l'entreprise (celle-ci a mangé son capital); une absence de mécanismes comptables de renouvellement des équipements de production (navires, logistique, mobilier); une masse salariale ayant augmenté de 250 % entre 2013 et 2018 et représentant 76 % du chiffre d'affaires; et des coûts d'exploitation élevés en raison de charges locatives excessives de bateaux et de matériel logistique. Aujourd'hui, face à cet état des lieux catastrophique, la CNNII ne peut plus répondre de façon optimale à la forte demande de ses clients car, elle ne dispose quasiment plus de... rien.

SINISTRE* À l'exception d'une barge non motorisée, l'ensemble de sa flotte composée de 8 navires est immobilisé, obsolète et rivée à quai à Port-Gentil.

de navires. Estimées à plusieurs milliards de francs, lesdites réparations constituent un goulot d'étranglement pour une entreprise dont l'activité constitue un maillon essentiel de l'approvisionnement de Port-Gentil en marchandises et de transport de passagers au tarif social. L'unique navire exploité par cette compagnie est une location. Le reste de la navigation sur cette branche d'activité est contrôlé par des compagnies privées. Hormis la flotte, se pose également le problème des deux quais des ACAE et Port-Môle de Port-Gentil qui ne répondent plus aux normes.

À l'exception d'une barge non motorisée, l'ensemble de sa flotte composée de 8 navires est immobilisé, obsolète et rivée à quai à Port-Gentil.

de grèves susceptibles de bloquer l'exploitation et compromettre davantage sa situation financière. Non sans considérer que l'effectif pléthorique de 260 agents ne diminue en rien toutes ces difficultés. Leur nombre ayant doublé entre 2013 et 2018.

Sur le plan juridique, la CNNII n'a pu respecter aucune règle dans les domaines fiscal et social depuis sa création en 2013. Elle a en outre perdu les nombreux accompagnements publics dont bénéficiait son aînée la CNI. " La forte masse salariale, l'insurmontable retard de reversement des cotisations sociales, l'accumulation des pertes financières, les coûts d'exploitation élevés en raison des charges locatives des navires des insuffisances techniques, sont autant de problèmes qui font que la CNNII navigue en eaux troubles. Il est de ce fait plus qu'urgent que cette société d'État se dote des outils nécessaires à la production de richesse pour garantir sa survie ", clame un haut responsable de la compagnie.

Malgré ce sombre tableau, le directeur de l'entreprise ne veut pas céder à la fatalité. Comme un dernier réflexe de (sur)vie, l'équipe dirigeante a élaboré un nouveau plan de sauvetage afin de sortir la tête de l'eau (Lire par ci-contre).



Le siège social de la CNNII au Port-Môle de Libreville.



U naufrage !

Des mesures de sauvetage pour éviter de couler

Jonas OSSOMBEY
Libreville/Gabon

EN dépit des difficultés presque insurmontables que traverse la CNNII, ses dirigeants ne veulent pas céder à la panique, ni rester les bras croisés.

Au plus fort des conséquences économiques de la pandémie de Covid-19, une nouvelle dynamique a été impulsée et diverses réalisations mises en branle, depuis quelques mois. Il s'agit notamment de la rédaction d'un nouveau projet de texte portant création et organisation de la compagnie; du règlement de 7 mois de salaire sur un ensemble de 8 mois d'activité ou encore de la mise en place d'un cadre de concertation

Au plus fort des conséquences économiques de la pandémie de Covid-19, une nouvelle dynamique a été impulsée et diverses réalisations mises en branle, depuis quelques mois.



Photo: DR

Face aux récifs, la direction de l'entreprise se bat comme un beau diable pour rester en vie...

avec les délégués du personnel en vue de l'apaisement du climat social.

Sur les plans comptable et financier, la direction générale a procédé à la conduite des travaux de régularisation et de mise aux normes de la situation comptable de l'entreprise. Au niveau technique, le top management a entamé des négociations avec le Groupe Bolloré pour la mise en carénage (réparation) du navire Sette-Cama chez sa filiale Del-

mas Petroleum Services (DPS) à Port-Gentil en vue de sa remise à flot en début 2021.

L'équipe dirigeante a également fait l'acquisition de deux hysters auprès de " Tractafric " par location avec option d'achat pour réduire les charges locatives des matériels logistiques et techniques, et d'un groupe électrogène aux normes avec une puissance de 155 KVA pour mettre fin à un contrat de location léonin.



Comment sortir de l'ancre de la pieuvre ?

J.O.
Libreville/Gabon

EN dehors de ce qui est fait en cette période de crise sanitaire, le fonctionnement de la CNNII devrait également accélérer la mise en œuvre de ses choix stratégiques en vue de se sortir des difficultés financières et techniques qu'elle traverse.

Il est ainsi question, pour ses dirigeants, de moderniser l'entreprise et mettre en place un nouveau modèle économique et industriel intégré et structurant pour son corps de métier et pour les activités situées en amont comme en aval de la navigation maritime. Il s'agirait notamment

de transformer la compagnie en groupe industriel diversifié dont les activités couvriraient entre autres la stabilisation et le renforcement du transport mixte de fret et de passagers par bateau précisément entre Libreville et Port Gentil; le développement d'une offre spécifique de transport par barges pour les entreprises industrielles des secteurs économiques à forte valeur ajoutée; le développement d'une unité de transport urbain maritime, moderne, touristique et intermodal dotée de son agence de voyages; la mise en place d'un chantier naval compétitif; le cabotage international dans le golfe de Guinée; la navigation fluviale sur le bassin de l'Ogooué et dans

le Fernan-Vaz.

La réalisation d'une telle ambition devrait, à en croire certains experts des questions maritimes, passer par un volontarisme absolu tourné vers des partenariats publics privés (PPP) avec des acteurs stratégiques, techniques et financiers en vue de pérenniser et professionnaliser davantage le transport naval effectué par l'unique armement national de droit public de notre pays le Gabon.

Encore faudrait-il pour cela que les réformes internes qui sont de nature à rassurer d'éventuels partenaires soient menées sans délais pour permettre à l'entreprise de négocier sa mue en position de force...



Photo: DR