



Camille Epembia, Yorha Consulting

Ce natif de Libreville est passé par l'Afrique du Sud pour décrocher un master dans une discipline qui mérite d'être plus valorisée au Gabon : les ressources humaines. Cette conviction l'a poussé à faire de sa société une véritable référence en la matière. **Lire p. 8**

Le Concours des managers de l'année

EVENEMENT

A l'occasion de son premier anniversaire, *Gabon Economie +* a le plaisir de vous présenter son Concours des managers de l'année en partenariat avec la Chambre de commerce, d'agriculture, d'industrie, des mines et de l'artisanat du Gabon. Un événement qui récompensera les leaders de cinq secteurs d'activité, choisis par des personnalités éminentes de l'économie gabonaise. Rendez-vous en juin pour connaître les lauréats ! **Lire p. 23**



LE PÉRIODIQUE DES DIRIGEANTS ET LEADERS D'OPINION - LE PÉRIODIQUE DES DIRIGEANTS ET LEADERS D'OPINION - LE PÉRIODIQUE DES DIRIGEANTS ET LEADERS D'OP

L'ESSENTIEL

LASER

De l'engrais pour l'économie gabonaise !

Le Gabon a décidé de se lancer dans la production d'amoniak-urée d'ici 2014, sur le site de la zone économique spéciale de l'île Mandji, à Port-Gentil. Un vaste projet qui fera l'objet d'une joint-venture entre la société singapourienne Olam et le géant indien Tata Chemicals. Le lancement de cette production d'engrais devrait permettre d'accompagner la politique de développement agricole dans le pays. **Lire p. 4**

PAYS

Côte d'Ivoire, état des lieux

Après des mois d'incertitudes politiques et plusieurs semaines de violences, notre envoyé spécial s'est rendu sur place pour mesurer l'ampleur de la tâche qui attend les Ivoiriens, contraints de rebâtir des pans entiers d'une économie malmenée par une crise qui aura causé la mort de plusieurs milliers d'entre eux. **Lire p. 21**

EMPLOI/FORMATION

L'Afram : une expertise pour la formation de compétences

L'Académie franco-américaine de management (Afram) a acquis une reconnaissance de premier plan, conséquence de sa volonté de proposer un enseignement de qualité, collé aux exigences de standards internationaux. La gestion des affaires est le cœur de métier de cet établissement qui, parmi ses nombreuses offres de formation, propose même un programme MBA. **Lire p. 24**

MINES

Le pari en or du Gabon

Le métal jaune reste une valeur refuge en ces temps de crise. La demande mondiale ne s'infléchit pas, tirée par l'Inde et la Chine qui représentent à eux seuls 45% de celle-ci. Fort de ce constat, les autorités gabonaises ont décidé de relancer une nouvelle vague d'exploitation des gisements d'or sur le territoire, à l'image de convention minière pour l'exploitation de la mine d'or de Bakoudou, au sud-est du pays. **Lire p. 26**

DOSSIER Transports



Depuis l'accession à l'indépendance, le développement des transports terrestres (fluviaux, ferroviaires et routiers) a été une aventure semée d'embûches et jalonnée de nombreux défis. A découvrir dans ce dossier spécial, un retour sur les aménagements qui ont été réalisés depuis ces dernières décennies et un éclairage sur les programmes en cours.

MANAGEMENT

Le coaching image à la loupe

Symbole de l'importance de l'image que l'on veut donner de soi, le coaching s'est taillé une place de choix dans le monde professionnel, et même dans la sphère privée. Comment trouver un partenaire qui saura accompagner sa mutation en termes de confiance personnelle, de capacité de communication, de bien-être personnel... et même de re-look ? Des professionnels



se sont spécialisés dans cette activité qui a de beaux jours devant elle. Et il n'est guère étonnant que parmi les clients les plus avides de bénéficier de leurs conseils, on trouve les personnalités publiques, celles qui sont en lumière dans le cadre du petit écran. **Lire p. 28**

CONSO

Google dévoile son notebook « spécial web »

Les Chromebooks, ordinateurs portables « spécial web » élaborés par Google, le géant américain de l'Internet, arrivent enfin dans la place ! Ce sont les constructeurs Samsung et Acer qui se sont vu confier le tâche de fabriquer les nouveaux venus sur le marché, déjà fort encombré, de l'informatique personnelle. Les premiers modèles seront commercialisés dans plusieurs pays, dont la France, à partir



du 15 juin prochain. Parmi les nombreuses sources d'attractivité de ce nouveau produit, une mise à jour automatique qui permettra à son utilisateur, selon Google, de disposer d'« un nouvel ordinateur à chaque démarrage ». Présentation du nouveau-né dans ce numéro. **Lire p. 30**

www.airtel.com

Facebook **Twitter** **YouTube** **BlackBerry Messenger**

Ecran Tactile **Navigation améliorée.** **Image Haute définition** **Mémoire de 4 GO** **Caméra 5 Mégapixels**

BlackBerry Torch,
prenez de l'avance sur le présent !

airtel

EDITO

Comme elle est longue la route du désenclavement ! La terre du Gabon se distingue par sa beauté, mais aussi par son âpreté pour qui veut la redessiner en un réseau capable de relier les hommes, de bâtir les infrastructures qui permettent de répondre aux besoins d'une activité économique qui fait fi de l'esthétique de la nature. Les anciens qui ont construit le Transgabonais en sont témoins, c'est au prix d'efforts considérables que les richesses produites dans l'arrière-pays ont pu être convoyées vers l'Océan avant de rejoindre leurs destinations dans le monde entier. C'est aussi la volonté politique et le travail des Gabonais qui ont permis de transformer les routes de latérite en voies bitumées. L'exploitation du gisement de fer de Bélinga, ou encore le projet de développement de la culture de palmiers à huile, dans le sud du pays, renforcent la nécessité de poursuivre cet effort de désenclavement, car si l'information est aujourd'hui véhiculée sans contrainte de temps, le déplacement des hommes et des biens reste dépendant de la capacité d'un pays à favoriser leur mobilité. Rendez-vous dans notre dossier spécial pour revenir sur cette longue épopée. Nous convoquerons également le passé, certes bien plus récent, pour fêter prochainement la première année d'existence de notre journal qui, nous l'espérons, est devenu le vôtre. A cette occasion, vous trouverez dans notre prochain numéro le palmarès des lauréats de notre premier Concours des managers de l'année, qui seront couronnés en ce mois de juin. Un événement appelé à devenir pérenne et qui vise à mettre en lumière des leaders qui brillent dans cinq secteurs d'activité emblématiques de l'activité économique gabonaise. Nous sommes particulièrement heureux d'organiser cette manifestation en collaboration avec la Chambre de commerce, d'agriculture, d'industrie, des mines et de l'artisanat du Gabon qui, selon les termes de son nouveau président, Jean-Baptiste Bikalou, est une véritable « vitrine économique et commerciale d'un pays ». Gageons que celle-ci brille pendant longtemps grâce à tous ses acteurs, que nous n'avons de cesse de mettre en exergue dans ce journal.

JEAN-PIERRE PONT

Sommaire

Laser

De l'engrais pour l'économie gabonaise !	p. 4
Les motels, valeur sûre de l'industrie de l'hébergement	p. 5

Rencontre

Camille Epembia, Yorha Consulting	p. 8
-----------------------------------	------

Dossier Transports

La longue route du désenclavement	p. 10
Entretien avec Aloïse Bekale Ntoutoume, directeur général de la Sogatra	p. 14

Pays

Côte d'Ivoire : état des lieux	p. 21
--------------------------------	-------

Evénement

Le Concours des managers de l'année	p. 23
-------------------------------------	-------

Emploi/formation

L'Afram : une expertise pour la formation de compétences	p. 24
--	-------

Pétrole et mines

Le pari en or du Gabon	p. 26
------------------------	-------

Management

Le coaching image à la loupe	p. 28
------------------------------	-------

Conso

Shopping high-tech	p. 30
Les bonnes table de Gabon Eco +	p. 31

Entrez dans le monde Sage !

Comptabilité et Gestion Commerciale : le duo logiciel gagnant

Offre exceptionnelle*
-20%



Sage 30 Comptabilité

- Automatisez vos relances et le suivi des paiements
- Réduisez vos délais de règlements
- Diminuez le risque clients et le nombre d'impayés

Sage 30 Gestion Commerciale

- Maîtrisez l'ensemble du cycle d'achat et de vente de votre entreprise
- Créez votre site web marchand en quelques clics
- Analysez en un clin d'œil vos données commerciales grâce aux tableaux de bord

- Simplicité
- Fiabilité
- Evolutivité vers Sage 100
- Accompagnement local

Pour bénéficier de cette offre promotionnelle, contactez
AnaLuisa.Utrilla@sage.com

Code promotionnel
OPDUOEXP

www.sage.fr



RÉDACTION

Rédacteur en chef : Johann Freixas
+241 07 97 02 55 assisté de Rebecca Ntsame
Secrétaire général de la rédaction : Didier Bras

Directeur artistique : Jean-Noël Dubois
Maquettistes : Aurélie Landeau et Nathalie Pointlane

Webmaster : Prune Pont-Benoit

Ont participé à ce numéro : Diego Essandone, Johann Freixas, Albert Boundoukou, Madeleine Ngoya Ono Mbaye, Rebecca Ntsame, Christiane Reveno, Prune Pont-Benoit.

GESTION ET ADMINISTRATION

Directeur de la publication : Bertrand Mickael Moundjoukou.

Assistante administrative et commerciale : Mabelle Clothilde Ambani - +241 07 12 61 00
ambanimabelle@yahoo.fr

Chef de Publicité Gabon : Laure Chatelier - +241 07 47 74 77 - laurechatelier@hotmail.com
Maquettistes : Esther Ludeau - +241 03 14 00 38 - e.ludeau@yahoo.fr

Gérant : Philippe Chandezon +241 05 31 70 00 - pchandezon@yahoo.fr

Co-gérant : Jean Pierre Pont - jeanpierrepoint@gmail.com

Régie internationale : MOBILITY MEDIA AGENCY : +33 6 83 14 43 08

INFORMATIONS LÉGALES

MOBILITY MEDIA AFRICA : Sarl au capital de 20.000.000 FCFA - RCCM N°2010B09428 - Numéro statistique : 071619 R
Siège social : immeuble BICP, BP 4562 Libreville Gabon - Editeur de : ECONOMIE GABON + - Révisé de déclaration de constitution d'un organe de presse : N°0165/ MCPEN/SG/DCOM du 3 Juin 2010 - Site Internet : www.economie-gabon.com
Impression : Groupe RICCOBONO 115, chemin des Valettes, 83490 Le Muy, France - Tirage : 10 000 exemplaires

De l'engrais pour l'économie gabonaise !

Dans le cadre de la joint-venture signée le 13 novembre dernier entre l'Etat gabonais et Olam pour plus de 1,5 milliard de dollars, le groupe singapourien s'était notamment engagé à construire une usine d'engrais ammoniac-urée au Gabon pour laquelle il apporterait une participation propre de 80% du capital. En avril dernier, le groupe indien Tata Chemicals, le deuxième plus grand producteur mondial de carbonate de soude, a acquis 25,1% des parts du projet en injectant 130 milliards de francs CFA dans la construction de l'usine. De ses 80%, le singapourien Olam a cédé un peu plus de 17%, conservant son statut d'actionnaire majoritaire avec 62,9%, alors que l'Etat gabonais a cédé 8%, conservant 12% des parts. Une opportunité en or pour le groupe indien, attiré par le très faible coût de production du gaz naturel au Gabon. L'urée est principalement produite à partir d'ammoniac, qui est issu du gaz naturel. « *Le Gabon présente un potentiel en gaz naturel peu connu et donc insuffisamment développé et en produit des volumes relativement faibles dont une grande quantité est brûlée en torchère* », déplorait fin 2009 le ministre de l'Energie et des Hydrocarbures. Les réserves prouvées de gaz naturel au Gabon étaient de 32,59 milliards de mètres cubes en 2008, et « *les politiques énergétiques devront désormais intégrer l'utilisation accrue du gaz naturel* », avait également recommandé Mary Barton Dock, directrice des opérations à la Banque mondiale pour l'Afrique centrale.

Un potentiel encore sous-exploité

L'usine sera érigée sur le site de la zone économique spéciale de l'île Mandji, à Port-Gentil, dont les travaux d'aménagement ont été récemment relancés. Un site bien choisi, à proximité des futures palmeraies, et sur le littoral où doit être

Le Gabon ambitionne de se lancer d'ici 2014 sur le marché de l'engrais avec la construction, à Port-Gentil, d'une usine de production d'ammoniac-urée en joint-venture avec la société singapourienne Olam et le géant indien Tata Chemicals.



Engrais azoté solide d'usage commun, l'urée est synthétisée à partir de l'ammoniac et du dioxyde de carbone. On l'utilise généralement en couverture sur des cultures d'été et son usage est fréquemment employé dans les pays du Sud-Est asiatique, notamment pour la culture du riz.



aménagé un port en eaux profondes pour faciliter l'évacuation de la production. Le complexe s'étalera sur plus de 120 hectares avec une capacité de production de 1,3 milliard de francs CFA. Cette usine de production d'engrais devrait créer plus de 2 000 emplois directs et indirects. Doté d'énormes potentialités, le secteur agricole gabonais est encore très sous-exploité. L'Etat multiplie les plans de développement de ce

secteur, à l'image du Programme agricole de sécurité alimentaire de croissance (Pasac) mis en place au début de l'année 2010 afin de redynamiser la production. D'un budget de 38,4 milliards FCFA, dont les

trois quarts ont été réservés à l'investissement global pour l'exercice 2010, le Pasac a, entre autres, pour mission d'augmenter les capacités de rendement des matières végétales. Dans cette même optique, le gouvernement avait annoncé début 2011 la création de six fermes agropastorales afin de garantir la sécurité alimentaire et réduire la dépendance alimentaire du Gabon vis-à-vis de l'extérieur. Le lancement de la production d'engrais au

Gabon devrait permettre d'accompagner cette politique de développement agricole. La principale demande locale en engrais devrait venir du côté du singapourien Olam, qui pilote un projet de développe-

L'urée est principalement produite à partir d'ammoniac, qui est issu du gaz naturel.

ment de plus de 200 000 hectares de palmiers à huile, qui ferait du Gabon un des premiers producteurs africains.

Des cours à la hausse

Sur le marché mondial, l'urée représente 51% de l'utilisation globale de l'azote. Après avoir vu ses cours baisser jusqu'en mars, sa cote repart à la hausse avec une demande soutenue, notamment en Asie où les besoins sont importants et les stocks bas. L'azote est de plus en plus cher et enregistre une hausse régulière depuis une dizaine d'années. La demande en engrais et solutions azotées dans le monde revient à un niveau moyen de 2,2 millions de tonnes. La hausse des surfaces cultivées en est la principale cause. Et aujourd'hui les cours remontent nettement, en comparaison avec 2009 où la consommation d'azote était tombée à 2,07 millions de tonnes en raison des prix des céréales n'incitant pas à l'achat.



Rebecca Ntsame

Urée, mode d'emploi

Soluble dans l'eau, le benzène et l'alcool, l'urée est synthétisée à partir de l'ammoniac et du dioxyde de carbone. C'est un engrais azoté solide d'usage commun. Facilitant la fertilisation en zone humide, il est fortement demandé dans les pays du Sud-Est asiatique, notamment dans la culture du riz. La particularité de l'urée est qu'elle nécessite d'être hydrolysée avant d'être assimilable par la culture : c'est un engrais à action rapide mais non immédiate. Cette hydrolyse s'effectue sous l'effet de certains micro-organismes contenus dans le sol. L'urée, présente comme autre avantage de pouvoir être utilisée en pulvérisation foliaire (sur les feuilles), ne laissant aucun dépôt. A l'état pur, l'urée n'est pas toxique

R. N.

Les motels, valeur sûre de l'industrie de l'hébergement

Existe-t-il un secteur d'activité rentable capable de braver l'atonie économique qui grippe des pans entiers de l'économie locale ? Inutile de se ruer sur les terminaux de la BVMAC pour le dénicher. Il ne fait même pas partie des secteurs d'activité à haute valeur ajoutée technologique. C'est celui de l'hébergement, plus précisément la branche motel.



Considérée il y a encore peu comme marginale, cette branche est devenue un des leviers importants de l'industrie de l'hébergement, notamment dans la capitale gabonaise. En effet, les motels sont partout, dans les quartiers huppés comme dans ceux moins nantis. Chaque partie de Libreville à ses motels et ils ne désespèrent pas.

Selon un récent recensement effectué par le ministère du Tourisme en décembre dernier, la capitale gabonaise compterait 460 motels répartis entre ses six arrondissements et la commune voisine d'Owendo. Si l'on répartit de manière égale ce chiffre entre ces agglomérations, chacune disposerait ainsi de 66 motels. Et si chacune de ses structures dispose d'au moins cinq chambres, chaque arrondissement disposerait d'une capacité d'accueil d'environ 330 chambres. Or, selon des sources de la Direction générale de la concurrence et de la consommation, ce recensement ne prendrait pas en compte les « structures informelles ». Selon cette source, Libreville compterait plus d'un demi-millier de motels et il est probable que la barre des 1 000 soit atteinte d'ici l'année prochaine, dans la perspective de la CAN 2012.

Un transfert d'activité vers les hôtels de moyenne capacité

Pourquoi cette branche connaît-elle un tel essor alors que l'activité économique est marquée par une certaine atonie ? Est-ce la perspective de la CAN 2012, que le Gabon organisera conjointement avec la Guinée équatoriale, qui en est le moteur ? Comme l'affirme le directeur de la réglementation au ministère du Tourisme, la CAN a en effet donné un réel

coup de fouet à l'expansion des motels. Selon ce dernier, « *faute de capacité hôtelière, certains particuliers gabonais et expatriés se sont mis à construire, voire à transformer leurs habitations en motels dans le but de capter l'important flux migratoire à venir* », dans le cadre de ce grand événement sportif.

L'activité dans le secteur de l'hébergement est réalisée par deux catégories de structures : les hôtels de dimension internationale et les hôtels de moyenne capacité. Or, bien avant la conjoncture économique actuelle, depuis 2005, les hôtels de classe internationale étaient déjà confrontés par une baisse sensible de leur clientèle. Cette baisse, affirme une source de la Direction générale de l'économie, est due à la faible intensité des flux touristiques induits par des événements nationaux et internationaux : séminaires, conférences, rencontres politiques, sommets, etc. La même source évoque également le coût plus au moins élevés des nuitées comme un autre facteur de sous-exploitation de ces structures.

Ce reflux d'activité a bénéficié aux hôtels de moyenne capacité, c'est-à-dire les motels, la branche la plus étendue sur l'ensemble du territoire et qui, selon la nomenclature du ministère de l'Économie, regroupe deux catégories d'acteurs. Il s'agit d'une part des hôtels disposant de plus de vingt chambres, d'autre part de structures dotées de moins de quinze chambres. Au demeurant, la branche compte également des unités de petite taille avec parfois moins

de cinq chambres. Dans cette extrémité, observe un agent de la DGCC, les structures évoluent plus au moins dans le secteur informel.

Quand la chambre se loue à l'heure...

Quelle que soit leur taille, ces structures font du chiffre car l'activité est rentable, ce qui explique la vitalité du secteur. « *La demande est croissante et les clients sont attirés par les prix bas pratiqués dans les motels par rapport à ceux des hôtels. Par exemple lorsque l'hôtel Sossa d'Owendo vend la nuitée à 25 000 FCFA la chambre, le motel Sossa de Montagne-Sainte la propose à 10 000 FCFA. Vous voyez tout de suite de quel côté va se tourner le client...* », argumente un agent du ministère du Tourisme.

Pour le gérant de Motel de Rio, l'attractivité de cette activité est due à un facteur clé : « *S'il y a autant de motels qui se construisent, c'est parce que certains Gabonais ont compris qu'au lieu de construire des appartements à louer où la rentabilité sera lente, autant les transformer en motels où ils apporteront une meilleure rentabilité, et à court terme.* »

En réalité, même si ceux qui gèrent ces établissements ne le disent pas clairement, les motels sont aussi attractifs car ils sont adossés au « commerce du sexe », et ce dernier a besoin des structures appropriées comme les motels pour prospérer. En effet, en prenant l'exemple d'un motel qui n'a que cinq chambres et qui propose celle-ci à 5 000 FCFA l'heure,



La perspective de l'organisation de la Coupe d'Afrique des nations 2012 de football devrait induire des besoins nouveaux en termes d'hébergement.

si chacune d'entre elles est occupée durant dix heures par jour, la recette journalière s'élèvera à 250 000 FCFA. A raison d'un fonctionnement de cinq jours par semaine, la recette mensuelle atteindra donc 5 250 000 FCFA. Or, rares sont les maisons en location qui peuvent générer des gains comparables. C'est davantage la « sécurité » de ces gains qui fait l'attractivité des motels. Et tant qu'il y aura des hommes ce commerce s'épanouira et les motels fleuriront. D'ailleurs la bulle

démographique que représentent Libreville et ses agglomérations suburbaines – plus de 500 000 habitants – constitue un formidable filon pour l'expansion des motels. Par ailleurs, ces structures posent d'une certaine manière le jalon de l'industrie touristique, car nombre d'entre eux finiront par migrer vers l'hôtellerie classique, tout en conservant leur service magique : le repos.

Albert Boundoukou

ALIOS FINANCE

Les solutions de financement dédiées aux professionnels

- CRÉDIT-BAIL
- CRÉDIT D'INVESTISSEMENT
- LOCATION LONGUE DURÉE



Ratokham |

Gabon Siège BP 63 - Quartier Glass
Tél 76 08 46 - Fax 76 01 03
email : gabon@alios-finance.com

www.alios-finance.com

ALIOS
FINANCE
GABON

Plus proches pour aller plus loin

BGFIBank Gabon 40 ans de défis et de succès



Faste et réjouissance étaient au rendez-vous le 28 avril dernier à l'hôtel Laico à l'occasion du cocktail commercial de BGFIBank Gabon, rehaussé cette année de la célébration du 40^e anniversaire de la création de BGFIBank.



FAITS MARQUANTS 2010

- Démarrage des activités de BGFIBank Gabon après sa création en avril 2010,
- Agrément par la COBAC du traité d'apport d'actifs de BGFIBank S.A. vers BGFIBank Gabon, et de ses dirigeants,
- Conclusion de plusieurs opérations de financements en faveur de la République Gabonaise et l'achat de créances sur l'Etat Gabonais dans le cadre du « Club de Libreville VI »
- Forte croissance des dépôts de la clientèle, ainsi que l'accroissement du volume d'opérations et de la trésorerie,
- Amélioration du risque clientèle se traduisant pas une charge de risque positive.

CHIFFRES CLÉS au 31/12/2010

- Total bilan : 674,005 milliards FCFA (+35%)
- Dépôts de la clientèle : 558,197 milliards FCFA (+53%)
- Volume global des crédits à la clientèle : 419,782 milliards FCFA (+30%)
- PNB : 39,778 milliards FCFA (+3%)
- Résultat net bénéficiaire : 14,127 milliards FCFA
- Retour sur capitaux : 26%

C'est dans la grande salle des banquets de l'hôtel Laico Okoumé Palace, animée par de talentueux musiciens, que la Direction Générale de BGFIBank Gabon et toute son équipe commerciale ont offert à leurs meilleurs clients un grand cocktail dinatoire le 28 avril dernier. Cette année, l'événement a pris une dimension particulière puisqu'il a également été l'occasion de célébrer le 40^e anniversaire de BGFIBank, créée en avril 1971, et de revenir sur les défis et les succès qui ont été ceux de la banque jusqu'à aujourd'hui.

Une épopée qui a été relatée dans un ouvrage exceptionnel de 108 pages réalisé grâce à des documents d'archives et des interviews des cadres de la banque qui retracent les moments forts de l'existence de BGFIBank de 1971 à ce jour. Réalisé par le consultant belge Marc Everaert, consultant en communication, qui travaille depuis une dizaine d'années avec le groupe BGFIBank, l'ouvrage est préfacé par le président de la République, Ali Bongo Ondimba, et le président de la Commission de l'Union Africaine, Jean Ping.



EXTRAITS DE DISCOURS

« Cette entreprise s'est transformée progressivement en une institution mature qui a démontré à ses clients sa capacité à résister aux aléas de la conjoncture économique internationale, à se différencier des autres acteurs du marché, à renforcer son leadership et sa solidité financière, à maîtriser les risques inhérents aux métiers de la banque et de la finance et, surtout, à se renouveler afin de tendre en permanence vers l'excellence. »

« BGFIBank Gabon est la première banque d'Afrique subsaharienne à être certifiée ISO 9001 sur l'ensemble de ses activités. Elle a été suivie à un tel niveau d'excellence par BGFIBank Congo en 2010. »

Jean Luc Labonte,
Directeur Général BGFIBank Gabon

« Notre groupe, gabonais et fier de l'être, sera demain un acteur de premier rang au cœur du système bancaire

africain, également fort d'une présence hors d'Afrique aujourd'hui concrétisée par notre filiale à Paris, BGFIBank International, qui s'affirme dès à présent comme un acteur financier majeur. (...) Cela passe par le renforcement du dynamisme commercial, l'adaptation du système d'information, la professionnalisation des équipes, l'élargissement de l'offre de services, l'internationalisation de la culture d'entreprise, le renforcement des contrôles, la fiabilisation du dispositif de reporting, la modernisation de la gouvernance... et de nombreux autres défis. »

« Cette dynamique de croissance fera du groupe BGFIBank un grand groupe bancaire international en 2015. Soyons fiers d'être gabonais, soyons fiers d'être africains, soyons fiers d'être citoyens du monde, et ensemble, inventons notre futur ! »

Henri Claude Oyima,
Administrateur Directeur Général Groupe BGFIBank
et PCA de BGFIBank Gabon

Camille Epembia, Yorha Consulting

« L'entreprise repose avant tout sur les hommes qui l'animent »

Jeune, dynamique et déterminé, Camille Epembia I Borobo vient de créer sa structure de conseil en ressources humaines, Yorha Consulting. Une entreprise pleine d'ambitions et de défis que le jeune diplômé de Midrand Graduate Institute de Johannesburg est prêt à relever.



Né le 23 juillet 1980 à Libreville de parent punus (sud du pays), Camille Epembia I Borobo a grandi à Libreville. Il a suivi son cycle secondaire au lycée privé Mbélé, dans le sixième arrondissement, où il a obtenu son baccalauréat en 2001. Il s'est ensuite inscrit alors en droit à l'université Omar-Bongo avec le rêve de devenir avocat. Malheureusement 2002 fut marquée par de violents mouvements sociaux au sein de l'université, qui aboutirent finalement à la déclaration de l'année blanche. Déterminé à poursuivre ses études dans de bonnes conditions, il entreprend les démarches pour s'inscrire dans une école supérieure à l'étranger. C'est ainsi qu'en 2003, il s'envole pour l'Afrique du Sud afin d'y poursuivre son cycle supérieur.

Après la première année de mise à niveau en anglais, il intègre la Damelin Management School, à Johannesburg, en filière ressources humaines. Il poursuit ensuite son cursus à Midrand Graduate Institute, établissement situé à la périphérie de la capitale économique sud-africaine, où il obtient son master en ressources humaines en 2008. Durant ses études à Johannesburg, il réalise de nombreux stages et immersions en milieu professionnel, notamment chez Woolworths, le géant américain de la grande distribution, où il passera six mois.

La volonté d'entreprendre

De retour au Gabon en 2009, pleins d'ambitions, Camille Epembia se trouve confronté à un marché du travail assez cloisonné où les ressources humaines

n'occupent pas encore la même place que dans des pays comme l'Afrique du Sud. Il est d'abord recruté comme enseignant à l'École supérieure de science informatique et gestion (Essig) à Libreville. Mais les conditions sont précaires, et surtout Camille Epembia aspire à mettre en œuvre les connaissances acquises dans le monde professionnel. Recruté comme agent administratif puis agent marketing chez le singapourien Olam, qui assure au Gabon la mise en œuvre de la Zone économique spéciale (ZES) de Nkok, il n'y trouvera pas non plus les ouvertures qui lui auraient permis de mettre en pratique ses compétences en ressources humaines. « Ce n'était pas tout à fait ce à quoi j'aspirais, alors j'ai décidé de créer ma propre entreprise », explique le jeune diplômé.

« Au Gabon, les ressources humaines restent un secteur peu exploité. De nombreuses entreprises embauchent encore des ressources humaines sans toujours percevoir le rôle et l'importance de ce poste-là. La gestion des RH est un des points les plus importants au sein d'une entreprise, parce que l'entreprise repose avant tout sur les hommes qui l'animent. Alors s'ils ne sont pas bien gérés, la productivité et la rentabilité de l'entreprise en prendront un coup », développe-t-il. Un constat qui le pousse à créer une offre de conseils en ressources humaines adaptée aux besoins des entreprises gabonaises. « Dans le monde du travail gabonais, j'ai eu le temps d'observer la gestion des ressources humaines, de quelle manière sont gérées les carrières, les différentes stratégies de motivation pour fidéliser les collaborateurs clés, les systèmes de mesure de performance mises en place au sein des entreprises. Mais il y a d'énormes lacunes et un réel besoin de solutions personnalisées pour les chefs d'entreprises », poursuit Camille Epembia. Des lacunes que se propose justement de résoudre Yorha Consulting grâce à une approche différente. « Généralement, les services offerts par les quelques cabinets de ressources humaines sont très classiques : les processus de recrutement, la gestion des carrières, la formation... De notre côté, nous allons beaucoup plus loin ! Nous intervenons au sein des entreprises afin d'établir un diagnostic de ce qui ne fonctionne pas dans le domaine RH. A partir de là nous pouvons mettre en place une stratégie adaptée et personnalisée, destinée à améliorer la gestion des ressources humaines. En suivant cette stratégie bien définie, avec des étapes à suivre, les entreprises améliorent leurs performances », explique avec entrain le créateur du nouveau cabinet de conseil en RH. « Mais c'est un secteur très sensible. Un entrepreneur ne peut pas confier la gestion de ses ressources humaines à n'importe qui ! », avoue Camille Epembia.

L'importance de la formation

Et si ce domaine est encore si sensible dans le monde de l'entreprise au Gabon, c'est que le rôle et l'importance du responsable des ressources humaines sont encore mal appréhendés par de nombreux entrepreneurs. « Le responsable des ressources humaines devrait travailler en collaboration directe avec le directeur général. C'est le responsable des ressources humaines qui réalise les stratégies de recrutement, et pour cela il réalise une étude pour préparer l'environnement, destinée à recevoir les nouvelles compétences ; il met en place des formations adaptées à l'amélioration des potentialités des employés déjà présents dans l'entreprise et il assure la gestion des carrières au sein de l'entreprise. Nous savons que la productivité dépend des compétences. Un chef d'entreprise ne peut avoir le contrôle sur celles-ci que si son responsable des ressources humaines sait repérer les talents et, sans cesse, améliorer leurs capacités. La gestion des RH est une direction extrêmement importante

dans l'entreprise. Et nous devrions porter un regard particulier sur ce département », estime le fondateur de Yorha Consulting. Quand on aborde plus en profondeur les problèmes de gestion RH qui minent les entreprises gabonaises, Monsieur Epembia déplore que certains entrepreneurs négligent le tort causé par l'embauche d'une personne à un poste qui ne correspond pas à son profil. « Chaque poste de l'entreprise devrait correspondre à un organigramme bien déterminé, avec des tâches bien précises ». Pour Camille Epembia, la formation est au cœur du métier des ressources humaines, et un des principaux leviers de la performance. « Nous nous rapprochons des entreprises pour les éclairer sur leurs besoins en termes de formations, et nous pouvons nous charger de les organiser. Par exemple, nous avons commencé un partenariat avec la Maison de l'entrepreneuriat gabonaise et pensons en finaliser d'autres avec certaines institutions de formation supérieure, ici et à l'étranger. De surcroît, nous pouvons compter sur des spécialistes que nous mettons à la disposition des entreprises pour des formations en interne », poursuit-il.

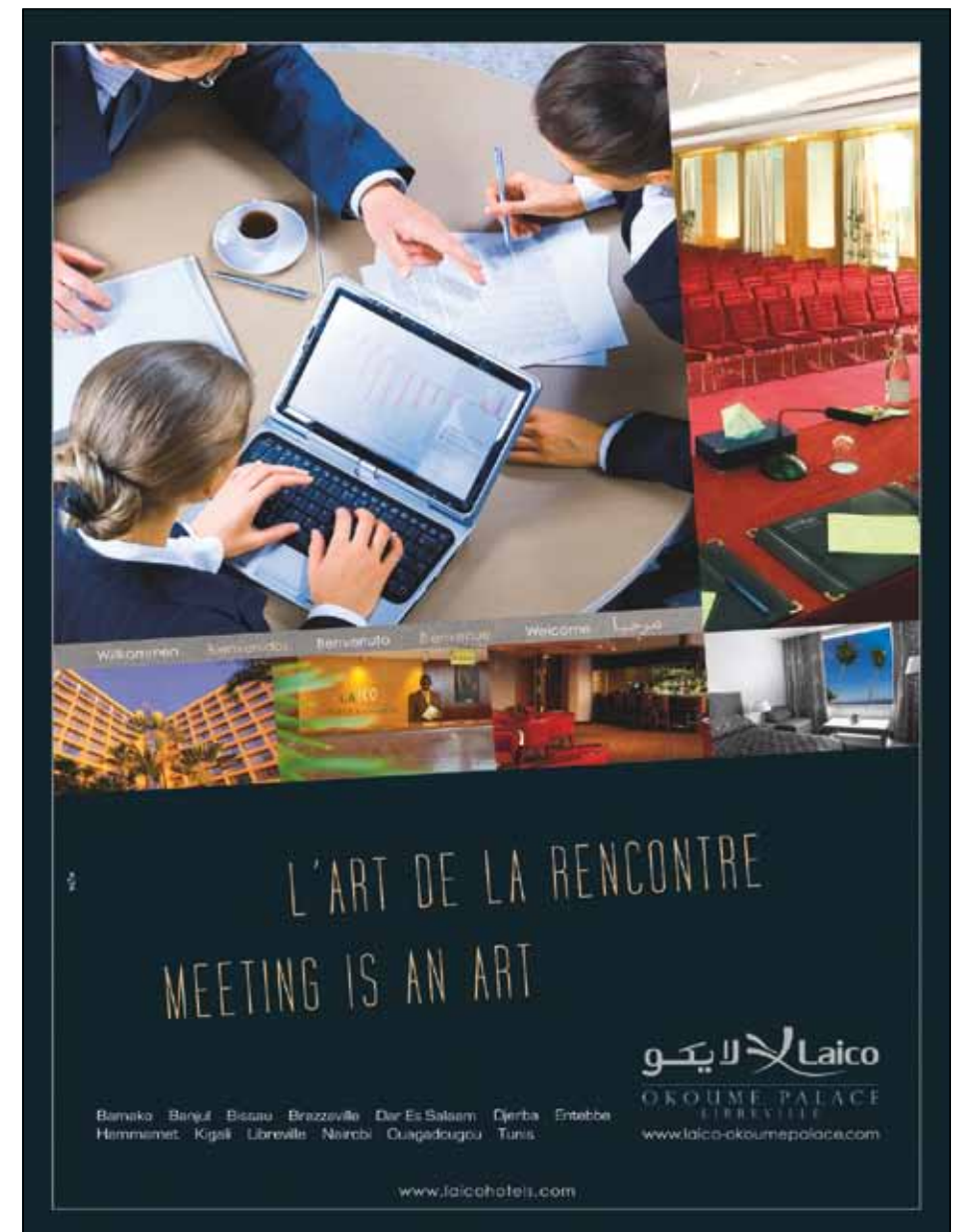
Un atout pour les PME

A première vue, on serait tenté de dire que ces services sont réservés aux en-

treprises d'une certaine taille. « Non ! », répond énergiquement Camille Epembia, assurant qu'il s'agit là d'un problème de fond au Gabon. « Aujourd'hui, même les PME devraient avoir une gestion des ressources humaines. Pourtant il semble encore aberrant au Gabon de demander à une entreprise de moins de dix employés d'avoir un chef du personnel, ou à son profil. « Chaque poste de l'entreprise devrait correspondre à un organigramme bien déterminé, avec des tâches bien précises ». C'est la raison pour laquelle nous apportons des solutions RH au chef d'entreprise, car c'est encore souvent lui qui doit gérer ce secteur », précise le consultant. Plus qu'un diagnostic, la gestion des ressources humaines dans les PME gabonaises s'affichent comme un véritable défi pour le jeune cabinet de conseil. « Les PME ont besoin d'une bonne gestion des RH car il faut fidéliser les collaborateurs clés. Il est nécessaire de mettre en place des stratégies de motivation pour que ces collaborateurs clés soient satisfaits et puissent être productifs. Il faut déceler les besoins en formation pour améliorer la productivité des entreprises, investir sur les employés et leur apporter une attention particulière », conclut-il.

« La productivité dépend des compétences. Un chef d'entreprise ne peut avoir le contrôle sur celles-ci que si son responsable des ressources humaines sait repérer les talents. »

DIEGO ESSANDONE



Géant CKdo

Bonne fête
Maman

HORAIRES:

DU LUNDI AU JEUDI DE 8H30 A 12H30
ET DE 15H A 20H

LE VENDREDI DE 8H30 A 21H
SANS INTERRUPTION

LE SAMEDI DE 8H30 A 20H
SANS INTERRUPTION



La longue route du désenclavement

Riche en ressources naturelles, le Gabon a développé une économie extravertie reposant prioritairement sur l'exploitation et l'exportation de ses matières premières comme le pétrole, le bois ou le manganèse. Or à cet effet, les ports d'Owendo, à la périphérie sud de Libreville, et de Port-Gentil, la capitale économique, assument à eux seuls plus de 90% des échanges extérieurs. Depuis l'accession à l'indépendance, le développement des transports terrestres (fluviaux, ferroviaires et routiers) a été une aventure semée d'embûches et de défis. Boosté par le boom pétrolier des années 1970, le réseau de transports terrestres connaît aujourd'hui un nouvel essor avec les grands projets comme l'exploitation du gisement de fer de Bélinga, ou le projet de développement de la culture de palmiers à huile dans le sud du pays.

De la pirogue au ferry-boat

La voie d'eau et la piste de latérite furent longtemps les principaux modes d'acheminement des biens et des personnes. D'utilisation commode et n'exigeant qu'un minimum d'investissement de départ, la voie d'eau fut d'abord la plus couramment sollicitée, notamment pour l'évacuation des grumes d'Okoumé vers l'interface maritime. Les pirogues traditionnelles ne pouvant guère transporter plus d'une tonne de marchandise, le transport fluvial dans ses formes modernes est à mettre à l'actif des sociétés forestières dont les premiers chantiers ont été implantés au plus près du littoral atlantique, à proximité des nombreux cours d'eau. Le réseau navigable du littoral gabonais offre de nombreuses possibilités avec notamment les baies ouvertes de la Mondah et l'estuaire du Komo ou bien les diverses lagunes de la façade Atlantique, et l'Ogooué qui reste l'axe majeur de communication fluvial dans l'in-

Depuis l'accession à l'indépendance, le Gabon a investi de colossales ressources pour développer son réseau routier, ferroviaire et fluvial. Pourtant le transport des biens et des personnes souffre encore de nombreuses carences sur l'étendue du territoire national. Retour sur les défis historiques du désenclavement du pays et entrevue des nouvelles perspectives de développement.

terland. En août 2006, un ferry-boat de 50 m de long sur 14 de large, baptisé « l'Ogooué » et équipé de moteurs 440 CV, a été mis en service par la CNI (Compagnie de navigation intérieure). Il peut emporter à chaque voyage 350 passagers et prendre théoriquement 500 tonnes de marchandises, bien que les conditions de navigation ne lui permettent en fait de ne charger que 110 tonnes au maximum en saison des pluies et 40 tonnes seulement en saison sèche. Car les crues, de la mi-septembre à la mi-mai, rendent difficile la remontée du fleuve par les embarcations, et en basses eaux, entre août et janvier, la navigation devient périlleuse faute d'un système de balisage satisfaisant.

Les interfaces maritimes

Pour l'exportation de ses matières premières, le Gabon dispose de deux ports principaux que sont Libreville-Owendo et Port-Gentil. Mais ces deux grandes interfaces maritimes se trouvent aujourd'hui saturées par un trafic en constante augmentation. Du point de

vue technique tout d'abord, la dégradation et l'étréouissement des infrastructures sont des obstacles majeurs au bon fonctionnement des installations portuaires gabonaises. Le port d'Owendo principalement, avec 8 mètres seulement de tirant d'eau au niveau du quai n°2, est désormais dépassé par ses concurrents de la sous-région. Créés en effet il y a plus de vingt ans, les ports sont ici soumis aux agressions permanentes des agents naturels (pluies, érosion, altération naturelle...). Aussi, compte tenu de la croissance de l'activité économique mondiale et des progrès technologiques, en matière de manutention

notamment, les ports, qui n'ont guère reçu d'investissements adéquats au cours des dernières décennies, donnent maintenant l'impression d'être les laissés-pour-compte des années de croissance. Collectant les eaux des fleuves Komo et Mbé ainsi que de nombreux écoulements mineurs (Eboné, Ikoï, M'vané, Pongole, Assongo, etc.), l'estuaire du Gabon correspond à un fossé d'effondrement où se rencontrent eaux fluviales et marines, avec

pour résultat un engraissement rapide des fonds au droit des quais malgré des dragages qui ne font que déplacer la vase, aux effets vite annulés. Quant au type de construction retenu pour l'aménagement du quai d'Owendo, une batterie de 552 pieux, il ne fait qu'encourager le dépôt rapide de la vase le long du front d'accostage, depuis la mise en place de l'appontement. Tout cela constitue *de facto* un obstacle majeur à l'accueil de gros navires à cet endroit. Au niveau économique par ailleurs, la faiblesse de l'arrière-pays est une grave servitude pour les ports gabonais, car mis à part les trafics nationaux, à l'import comme à l'export, Owendo et Port-Gentil sont exclus de l'activité maritime régionale, faute de moyens de redistribution intérieurs à destination des pays limitrophes, faute également d'une réelle volonté nationale à tenter d'attirer les flux maritimes extérieurs.

De la latérite au bitume

Malgré les importants investissements consentis de longue date, l'ampleur du réseau de pistes et de routes en latérite est le trait marquant du réseau routier gabonais. Plusieurs facteurs expliquent cette longue carence, au premier rang desquels la très faible démographie de l'arrière-pays, qui grève les enjeux du développement socio-éco-

nomique induit par l'amélioration du réseau routier. L'absence d'une véritable industrie agricole n'a pas non plus permis de « tirer » le goudron jusque dans les endroits les plus reculés. La valorisation des gisements nationaux d'or et de diamants n'eut guère plus de conséquences vu la faiblesse des trafics générés, pas plus que les progrès de l'exploitation du pétrole, qui contribua certes à étendre le réseau des pistes ouvertes à des fins de prospection, mais vit aussi se développer ici les premiers oléoducs reliant pour l'essentiel les sites d'extraction aux points de chargement portuaires. Mais on doit également ce constat à l'instabilité des sols d'altérite, l'ampleur du manteau forestier et la forte pluviométrie qui rendent particulièrement onéreux l'aménagement des pistes et leur entretien. Quand on regarde la carte du réseau routier national, on distingue deux axes majeurs de communication. Le premier, à peu près nord-sud, est long de 876 km. Il met pratiquement en relation les frontières du Cameroun et du Congo via Oyem, Lambaréné, Mouila et Ndjolé. Le second, orienté est-ouest, s'étire sur 887 km depuis Libreville jusqu'à la frontière congolaise, par Ndjolé, Lastourville, Franceville et Léconie. Mais il s'agit surtout de pistes dont l'entretien est rendu saisonnièrement difficile par la fréquence et l'intensité des pluies qui minent les infrastructures à peine terminées. La pluviométrie abondante entraîne même des inondations qui perturbent souvent la circulation pendant la saison pluvieuse, tandis que la densité du couvert forestier, qui représente 85 % du territoire national, empêche les routes de sécher après la pluie, entraînant la formation de bourbiers où s'enlisent les véhicules. La surcharge des véhicules, notamment les imposants grumiers, accélère également la dégradation rapide de tronçons entiers.

Une succession de programmes d'aménagement routiers

Mais pour permettre et accompagner l'émergence d'une économie moderne, les axes principaux de communication doivent impérativement être renforcés, notamment à proximité des grands foyers portuaires et urbains. L'entretien du réseau a longtemps été financé par le budget de l'État mais les difficultés financières des années 1980 ont vite montré les limites de la situation : la réduction des moyens disponibles a eu pour effet la contraction des budgets d'entretien et de renouvellement du matériel. Jusqu'en 1993, le programme d'aménagement n'avait, pour cette raison, concerné que 468 km effectivement bitumés, dont seulement 109 en structure « lourde » (béton bitumineux) et le reste en structure légère (bi-couche). Pour tenter de combler le retard constaté dans l'effort d'équipement des régions intérieures, les autorités gabonaises avaient alors été amenées à faire appel à l'aide extérieure en lançant, au début des années 1990, avec le concours des bailleurs de fonds internationaux le Programme d'aménagement du réseau routier (PARR), visant à doter le pays d'un réseau bitumé dense, et le Programme triennal d'entretien routier (PTER), couvrant la période 1991-1994 pour un montant de 50 milliards de FCFA, ce qui a notamment permis de rééquiper la région en matériel neuf. Mais face aux aléas budgétaires des années 1994-1996, les institutions financières concernées devaient pousser à la privatisation des tâches d'entretien : il en résulte, en 1997, la mise en place d'un Fonds d'entretien routier (FER). Mais cet organisme, placé sous la tutelle de l'État, fonctionne mal. Il souffre de

la restriction de ses crédits, de la mobilisation tardive des fonds alloués, et surtout de la lourdeur de fonctionnement de la structure. Face à ce constat, les autorités ont créé un Fonds d'entretien routier de seconde génération (FER 2), de structure plus légère et doté d'un conseil d'administration allégé puisque ramené à seulement neuf membres. Il devrait être aussi mieux alimenté que la structure précédente grâce à des ressources affectées (redevances, diverses taxes et amendes...), un certain nombre de ressources propres (produits de péages, de la vente des dossiers d'appels d'offres) et des subventions publiques (prêts, subventions, aides, dons et legs, etc.).

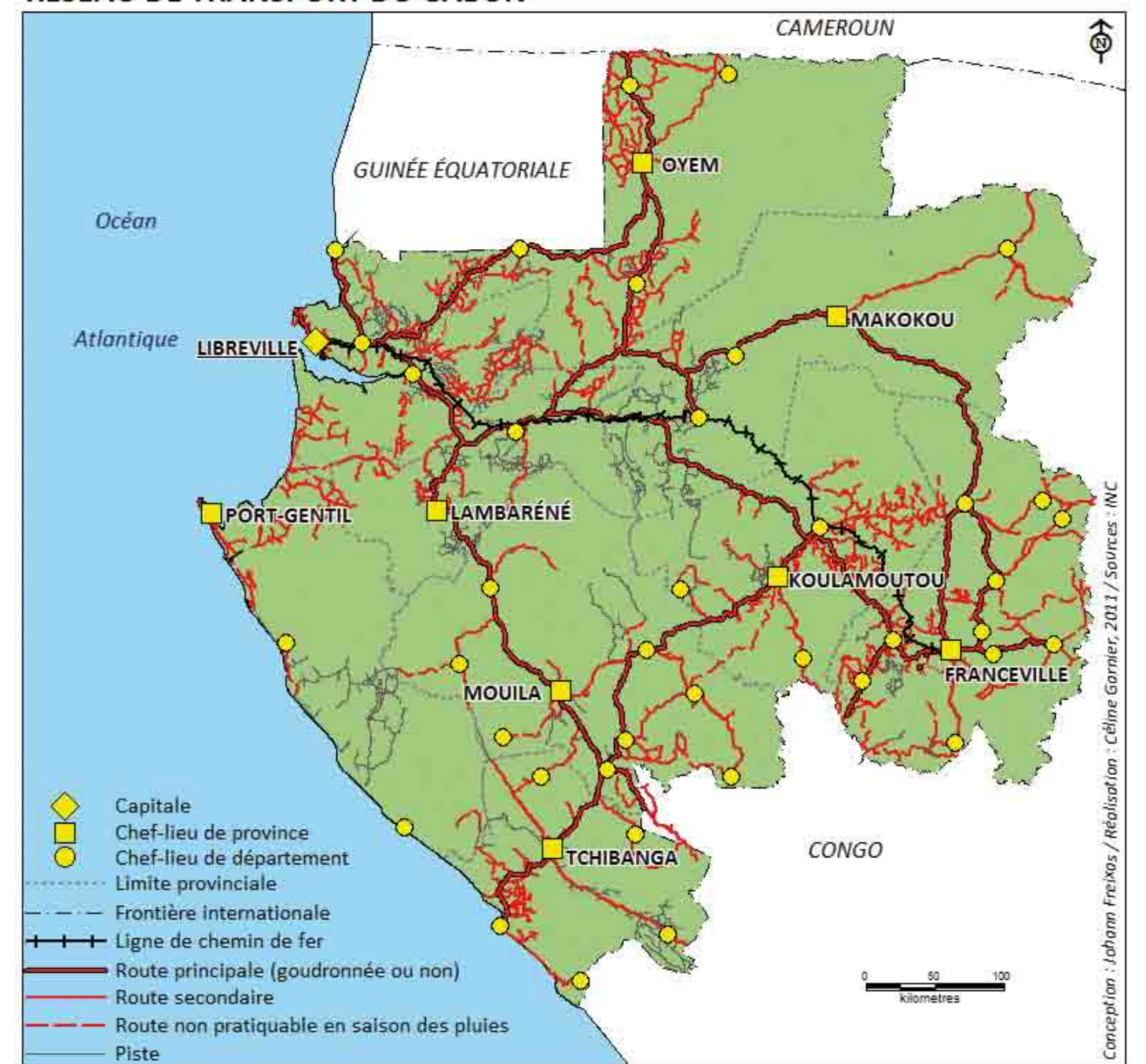
Du chemin de terre au chemin de fer

Le Gabon étant un pays tourné vers la mer pour son commerce extérieur, c'est naturellement vers la côte qu'est dirigé l'essentiel des productions de l'intérieur du pays, notamment grâce à la voie ferrée qui relie Franceville, au

sud-est du pays, à la capitale Libreville. Si les premières études relatives à la construction d'un chemin de fer minéralier datent de juillet 1968, c'est seulement le 11 juillet 1973 qu'un accord international sur le financement du premier tronçon fut obtenu du Fonds européen de développement (FED), assurant la coordination des créanciers. C'est dans le contexte du « boom pétrolier » que les travaux furent finalement lancés, le 21 octobre 1974, permettant les inaugurations successives des quatre tronçons menés à terme : celui d'Owendo - N'Djolé (183 km) le 27 décembre 1978 ; N'Djolé à Bououé (157 km) le 18 juillet 1983 ; Bououé à Lastourville (145 km) le 28 mars 1986, et Lastourville à Franceville (163 km), le 30 décembre de la même année. La construction du Transgabonais devait permettre d'évacuer les nombreuses matières premières minières extraites dans l'arrière-pays, notamment celles de la région de Franceville, dans le sud-est du pays, où se situe le grand pôle minier ga-



RESEAU DE TRANSPORT DU GABON



Oyane, etc.), allégeant d'autant la charge imposée à la route.

Les mésaventures de l'Oetra

Mais l'exploitation de la voie souffre cependant depuis quelques années de bien des handicaps. D'abord parce qu'au lieu des 20 millions de tonnes de capacité espérées, seules 3 millions sont réellement transportées par celle-ci. Ensuite parce que moins de deux décennies après sa création, décidée en 1972, l'Office du chemin de fer Transgabonais (Oetra), d'abord propriété de l'Etat, a dû être concédé en 1999 en raison de ses graves difficultés de trésorerie. Accablée par le poids des salaires, l'entreprise publique n'était plus capable de faire face aux exigences du trafic et ne parvenait même plus à renouveler son matériel. Mais plutôt que de confier la gestion de la voie à la Comilog, on a alors préféré attribuer la concession à la Société du Transgabonais, un consortium dans lequel la Société nationale des bois du Gabon (SNBG) était majoritaire, alors qu'elle était elle-même en proie à de graves problèmes. Par conséquent, le 15 mai 2003, on dut lui en retirer finalement la concession, sans indemnité, pour la transférer à la Compagnie minière de l'Ogooué, filiale du groupe français Eramet. La gestion de l'entreprise a finalement été confiée à une nouvelle entité, la Setrag (Société d'exploitation du Transgabonais), filiale de la Comilog. Constatant l'amélioration effective de l'exploitation de la voie ferrée, l'Etat gabonais a donc décidé en mai 2005 d'accorder la concession de son chemin de fer à la Comilog pour une durée de trente ans. Encore freinée dans son expansion par la vétusté de certaines infrastructures, Setrag multiplie les efforts pour renforcer ses capacités, surtout que se profile à l'horizon 2012 l'organisation de la Coupe d'Afrique des nations. Pour offrir des capacités de transports aux visiteurs entre les stades de Franceville et Libreville, elle vient d'acquiescer six nouvelles locomotives et dix rames de voyageurs. Le gouvernement vient par ailleurs d'annoncer la création d'une nouvelle ligne ferroviaire reliant Mbigou, dans la Ngounié, au sud du pays, à la ville côtière de Mayumba au sud-ouest du Gabon, qui sera exploitée par la Société du Chemin de fer de Mayumba (SCFM). Ce nouvel axe de communication devra permettre l'acheminement rapide vers l'interface maritime de Mayumba des ressources naturelles exploitées dans la région. Elle permettra en outre l'évacuation des productions du grand projet de culture de palmiers à huile dans la province, et ainsi, de désengorger les ports de Libreville et de Port-Gentil dont les capacités sont aujourd'hui très saturées.

De nouvelles perspectives d'aménagement

La nouvelle dynamique économique impulsée par le gouvernement depuis fin 2009 laisse augurer de belles améliorations. Les grands projets miniers, industriels et agricoles lancés ces dernières années au Gabon annoncent déjà en effet de nouveaux aménagements pour le transport des biens et des personnes à l'intérieur du pays. Le projet d'exploitation du gisement de fer de Bélinga, l'un des plus grand au monde découvert à ce jour, en est un exemple probant. Confié à une société chinoise, le projet de développement de cette mine située au nord-est du pays, prévoit notamment l'aménagement d'une voie ferrée jusqu'au Cap Santa Clara (à quelques encablures au nord de Libreville) ou sera aménagé un port en eaux profondes pour l'évacua-

A quand l'interconnexion sous-régionale ?

Actuellement, seules les villes de Yaoundé et Libreville seraient reliées par route. Un constat qui met en exergue le colossal travail qui reste à accomplir pour assurer l'interconnexion des principales métropoles d'Afrique centrale. Réunis en Octobre 2010 à Douala pour la réunion sur le Plan directeur consensuel de transport en Afrique centrale (PDCT-AC), les experts sous-régionaux ont conclu qu'il fallait 8 000 milliards de francs CFA aux pays de la CEEAC pour construire les infrastructures routières manquantes. Tenant compte du fait que 80% des échanges dans cette région sont assurés par le transport terrestre, les pays de la CEEAC ont convenu de la nécessité de développer prioritairement ce réseau de transport, l'objectif étant de permettre, à court terme, de « *circuler sur une route bitumée d'une capitale à une autre* ». En attendant de réunir les fonds nécessaires, il a été décidé de mobiliser 7,2 milliards de francs CFA pour l'aménagement du réseau routier, essentiellement des travaux d'entretien et de

tion du minerai. Le choix de Santa Clara ne connaît, à l'inverse d'Owendo, aucun risque d'envasement ni d'ensablement, mais on n'y trouve pas de profondeurs importantes (elles sont de 4 à 6 m en moyenne) et sa valorisation devrait impliquer la construction d'un appontement d'environ 3 km pour gagner des profondeurs de l'ordre de 15 m. Par contre, dépourvu d'abri, Santa Clara se trouve privé

de protections contre la houle, le vent et les courants marins, ce qui obligera à prévoir les protections indispensables. Cependant, les futures installations aménagées sur dalles ne devraient pas gêner la circulation normale des sédiments et, avec de meilleures conditions de balisage qu'à Owendo, ce nouvel organisme portuaire devrait pouvoir accueillir les navires de fort tonnage qui ne peuvent pas accoster à

bitumage des routes, portant sur une cinquantaine de projets. Mais les difficultés rencontrées pour réunir les fonds mettent le projet en péril. Des échanges en cours laissent croire que certains partenaires au développement pourraient accompagner ce projet, comme l'Agence française de développement (AFD), la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (Badea), la Banque islamique de développement (BID), la Coopération allemande et la Coopération japonaise. Les assises de Douala ont également permis aux participants et experts de plancher sur les difficultés des transports inter-Etats, entravés par les multiples barrières douanières et policières. Il en résulte des coûts de transport élevés, un faible niveau des échanges intra-communautaires et des produits sous-régionaux peu compétitifs sur le marché international dans un contexte de libéralisation économique. Une situation qui fait de l'Afrique centrale la région d'Afrique où les échanges inter-Etats sont les plus complexes.

Owendo. Bien entendu, le projet prévoit également le bitumage des voies d'accès au site, ce qui devrait par ailleurs aider à désenclaver la province de l'Ogooué-Ivindo (nord-est) qui reste l'une des plus mal desservies en routes. Le gisement de fer de Bélinga est connu de longue date. Depuis 1865, on sait en effet que le Gabon dispose là d'un riche gisement de fer à teneur élevée et c'est même dans le but

de le valoriser qu'avait été initialement conçu le projet du Transgabonais que devait compléter l'ouverture d'un port en eau profonde à Santa Clara, au nord de Libreville. Mais l'état du marché du minerai de fer à l'époque avait finalement assez vite entraîné l'abandon de ce vaste chantier pour lui préférer la mise en exploitation du gisement de manganèse de Franceville, auquel la voie ferrée réalisée doit son tracé actuel.

L'empire du Milieu à la rescousse

Aujourd'hui, avec la forte expansion de l'économie chinoise et la volonté politique évidente d'ouverture commerciale de l'empire du Milieu en direction de l'Afrique, le projet a été repris et a de bonnes chances d'aboutir à court terme, une fois le consensus trouvé sur la gestion de l'impact environnemental et les avantages fiscaux, diplomatiques et douaniers accordés à la partie chinoise. La Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), géant brésilien du minerai de fer, privatisée en 1997, s'était déclarée candidate à l'exploitation de ce gisement et envisageait un partage à parts égales du coût financier du projet avec le gouvernement gabonais. Les Chinois ont finalement réussi à enlever prestement le marché en pro-



posant de réaliser sur fonds propres l'ouverture de la mine, ainsi que de prendre la totalité de la charge des investissements nécessaires à la réalisation de toutes les infrastructures complémentaires indispensables, qu'elles soient routières, ferroviaires, énergétiques et même portuaires, épargnant ainsi opportu-

ment au Gabon le poids d'un nouvel endettement. L'Etat gabonais espère ainsi bénéficier de notables avantages en matière d'emplois et de salaires puisqu'on escompte la création de près de 30 000 emplois (dont 80% destinés à des nationaux) pendant la phase de réalisation des diverses infrastructures, puis 3 000

emplois directs et 10 000 emplois indirects en période d'exploitation, ainsi que diverses retombées industrielles et agricoles. Le minerai devrait en effet subir sur place une première transformation visant à la production de « pellets » en vue de l'exportation à laquelle serait associée une unité de production de charbon végétal valorisant les sous-produits de l'industrie locale du bois ainsi que le bois d'eucalyptus issu de plantations locales à créer. On envisage aussi le développement d'une unité de production de ferro-manganèse utilisant le manganèse du Haut-Ogooué pour la production de ferro-alliages, l'énergie nécessaire provenant du barrage de Poubara situé dans la région de Franceville, qui produit déjà l'électricité à l'échelle de la province. L'objectif affiché est dans ces conditions une production de minerai de fer de l'ordre de 20 millions de tonnes par an pour commencer, mais qui devrait atteindre les 40 millions de tonnes en phase de pleine exploitation, soit à l'horizon de 2010.

Le choix de la modernisation des infrastructures existantes

A Libreville et dans l'intérieur du pays, les chantiers routiers se multiplient pour renforcer les axes principaux, aménager les chaussées, entretenir les voies existantes, bitumer les tronçons manquants et ouvrir de nouvelles routes. Il faut toutefois tenir compte des possibilités financières réelles du pays car elles interdisent de multiplier les projets si l'on veut éviter de devoir s'en remettre, pour les plus onéreux, à des partenaires privés souvent difficiles à contrôler. De l'avis des experts, il conviendrait de mettre en avant l'entretien et la modernisation des infrastructures existantes, de manière à consolider les acquis tout en limitant les charges de l'investissement pour l'Etat. De la même façon il est nécessaire de recenser les axes prioritaires et les modes de transport les plus utilisés, afin que leur soit accordé un traitement particulier. A cet effet, la navigation sur l'Ogooué et le bon entretien des routes, en direction notamment du sud et de l'est du pays, devraient certainement bénéficier d'un traitement prioritaire.

DIEGO ESSANDONE

Soif d'originalité ?

VODKA PAMPLEMOUSSE

BOOSTER Goûtez à de nouvelles sensations

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. A consommer avec modération.

Une nouvelle taxe pour les transports terrestres

Depuis avril 2011, une taxe sur le transport terrestre et maritime des personnes et des marchandises est effective au Gabon au profit des collectivités locales. Les sociétés de transport terrestre et autres transporteurs urbains ou suburbains exerçant sur le territoire national se verront ainsi prélever la somme de 500 francs CFA par personnes et 1 500 francs CFA par tonne de marchandises, tandis que sur l'international, les montants s'élèvent à 1 000 francs CFA par personne et 2 000 francs CFA par tonne de marchandises. En ce qui concerne le transport national par voie maritime, ce sont 250 francs CFA qui seront prélevés par personne, alors que 1 000 francs CFA seront prélevés par tonne de marchandises. Cette taxe concerne également le transport international par voie maritime où l'on prélèvera 2 500 francs CFA par personne et 2 000 par tonne de marchandises. Selon le communiqué publié par la mairie centrale de Libreville, « cette taxe est exigible dans tous les ports et gares routières de la capitale gabonaise ».

Aloïse Bekale Ntoutoume,

directeur général de la Société gabonaise des transports (Sogatra)

« Nous sommes d'abord un service public »

Handicapée par le manque de moyens roulants et les faiblesses du réseau routier, la Sogatra a pris un nouveau souffle depuis 2010 avec une amélioration considérable de son parc automobile et la modernisation de son fonctionnement. Rencontre avec Aloïse Bekale Ntoutoume, qui a pris la direction de la Sogatra depuis fin 2009. Il revient sur les étapes franchies par la société pour améliorer les transports intra-urbains et intercommunaux.



Pouvez-vous revenir sur les différentes étapes franchies par la Sogatra durant l'année 2010 ?

Il y a eu beaucoup d'évolutions, en premier lieu la promesse du chef de l'Etat, qui a été tenue. Il avait promis de faire de la Sogatra un des éléments essentiels de sa politique et il nous a fait bénéficier d'acquisitions de nouveaux bus à la fin de l'année 2010. C'est une promesse tenue. Aujourd'hui, nous sommes à 210 bus en comptant ces nouvelles acquisitions et ceux livrés par la Société de transports abidjanaise (Sotra).

Des étapes ont été franchies par la Sogatra, et nous avons traversé des moments difficiles. Pour notre fonctionnement, nous bénéficions d'une subvention qui nous est allouée par le ministère des Finances. Il s'est trouvé qu'en 2010, le montant alloué ne couvrait pas la totalité des salaires pour toute l'année. Nous avons connu une situation difficile puisque dès le mois de septembre nous n'avons plus payé les derniers salaires. Octobre, novembre et décembre 2010 ont été des mois particulièrement difficiles. Il ne faut pas s'asseoir dessus,

cela fait partie des étapes que la Sogatra a franchies. Et puis cette situation était inévitable. Il faut savoir deux choses : d'abord, la dotation était plus importante en 2010 qu'en 2009. Mais il y a eu des éléments nouveaux. En 2010, nous avons réceptionné beaucoup de bus, ce qui a entraîné un accroissement important des charges, notamment le carburant. Quand je suis arrivé dans la société, en novembre 2009, notre parc ne se composait que de huit bus. J'ai dû en faire réhabiliter une dizaine en moins de deux semaines, nous sommes donc

passés de dix à dix-huit. Puis quelques semaines plus tard, nous avons réceptionné les dix bus de la Côte d'Ivoire. Ensuite, nous avons reçu les acquisitions promises par le chef de l'Etat à partir du mois de mars, avec une trentaine de bus. Aujourd'hui, nous sommes à plus d'une centaine. Une inscription budgétaire a été prévue et le mécanisme a suivi puisqu'aujourd'hui nous attendons encore une trentaine de bus.

N'oublions pas également qu'en 2010, dans le cadre de la politique sociale du chef de l'Etat, le Revenu minimum moyen est passé de 80 000 FCFA à 150 000 FCFA. C'était une bonne nouvelle à intégrer à la gestion de la masse salariale de la société. Et puis il y avait le problème de la sécurité sociale. Les agents n'étaient pas assurés à la Caisse nationale de sécurité sociale (CNSS) car les cotisations n'étaient pas reversées. Alors j'ai pris attache avec un cabinet qui, jusqu'à ce jour fait très bien son travail. Ainsi, en 2010, nous avons payé à la Sécurité sociale un peu plus de 160 millions de FCFA, toujours débitables dans la subvention allouée par les autorités. Il y avait aussi le fait que le budget de l'année 2010 avait déjà payé les salaires de la fin de l'exercice 2009, c'était une avance sur budget. Donc la situation était inévitable. Et dès lors que nous avons des autobus, il fallait trouver des conducteurs, or, les ratios prévoient trois conducteurs par bus. Sans compter la nécessité de disposer d'agents de sécurité, notamment dans le cadre de notre politique de lutte renforcée contre les cascadeurs. Vous avez pu ainsi constater qu'en 2010 ce phénomène s'est calmé car nous avons fait la chasse aux cascadeurs. Nous avons mis des agents de sécurité en civil à l'intérieur des bus spécialement pour lutter contre eux, mais également pour assurer la sécurité des passagers et des conducteurs.

Nous avons également apporté des innovations dans les locaux. Ceux qui connaissaient la Sogatra avant ne s'y retrouveraient pas aujourd'hui ! C'était un vrai cimetière de bus, que j'ai dû faire évacuer d'ici vers Owendo. Les bureaux n'existaient pas, nous en avons construit, et nous avons également aménagé des containers en bureaux afin que le personnel puisse travailler dans de bonnes conditions. Enfin, l'informatisation de la Sogatra a été un grand pas. Aujourd'hui, tout le système est informatisé, les bureaux sont équipés d'ordinateurs et nous avons même aménagé une salle multimédia ultra-moderne dans nos bureaux à Owendo. Avant 2010, nous pouvions compter les ordinateurs sur les doigts d'une seule main. Mais aujourd'hui



Le renouvellement du parc de véhicules dont a bénéficié la Société gabonaise des transports est la conséquence des engagements pris par le chef de l'Etat, qui souhaitait redorer le blason de la Sogatra. Ces nouvelles acquisitions permettent de proposer une offre de transport mieux adaptée aux besoins du public.

chaque bureau en compte au moins un. Je pense que pour demander des résultats à nos collaborateurs, il convient de les mettre dans des conditions de travail assez acceptables. Voilà ce qui a justifié les difficultés que nous avons connues et qui font partie des étapes que nous avons franchies en 2010.

Quelles améliorations ces nouvelles capacités de transport ont-elles apporté ?

En 2010, nous avons ouvert la desserte de Nkembo qui a été transformée en agence. Nous avons aussi rouvert la ligne vers Lambaréné, la capitale provinciale du Moyen-Ogooué, fermée en raison d'absence de moyens roulants, et qui est aujourd'hui très fonctionnelle. Le mois dernier, nous avons aussi ouvert l'agence de Ntoun, à 40 kilomètres de Libreville. Il y a eu également l'ouverture des dessertes du Cap Estérias, d'Owendo, la SNI, Alénakiri, la zone Jean-Violat et les nouvelles dessertes de Nzeng-Ayong. Lors du premier Conseil des ministres délocalisé qui s'était tenu à Port-Gentil le 4 mars 2010, le chef de l'Etat avait demandé l'extension de la Sogatra à l'intérieur du pays. A cet effet, quatre villes avaient été retenues : Port-Gentil, Franceville, Oyem et Mouila. En 2010, nous avons mené des missions de prospection à Port-Gentil et Franceville. Dans la capitale économique, nous avons trouvé un site et réalisé toutes les études. Mieux encore, en collaboration avec l'Office national de l'emploi local, nous avons procédé à la sélection du personnel, aussi bien les conducteurs que les receveurs, les régulateurs, le personnel administratif. L'encadrement partira de Libreville pendant la période de mise en place. Donc, au niveau de Port-Gentil tout est fin prêt, ainsi qu'à Franceville. Mais nous avons décidé de surseoir au projet à Oyem et Mouila tant que rien n'a effectivement commencé à Port-Gentil et Franceville.

Malgré cela, éprouvez-vous encore des difficultés à rentabiliser votre activité ?

Le coût du transport, encore à 100 FCFA, nous pénalise énormément. Nous ne pouvons pas trouver d'équilibre financier tant que les pertes sont si importantes et que les recettes ne sont pas sécurisées. Nous vendons des tickets à la montée. Mais le receveur peut, et c'est ce qui arrive parfois, demander au passager de monter sans lui donner de ticket, et les 100 FCFA vont dans sa poche. Le receveur peut également utiliser des tickets en repasse, et cela entraîne des pertes énormes pour nous. Il existe plusieurs solutions à ce problème, comme la mise en place de systèmes d'abonnements, mais le contexte ne le permet pas encore. Nous sommes en train de mettre en place ce système avec le lycée technique de Ntoun. Nous avons été sollicités par le proviseur et avons eu plusieurs entretiens en vue de la mise en place de ces cartes d'abonnements. Nous avons déjà trouvé le partenaire qui pourrait nous confectionner les badges pour les élèves qui sont déjà identifiés. Parce qu'une partie des élèves du lycée technique réside à Ntoun, mais la plus grande partie vit à Libreville. Il fallait d'abord trouver une solution médiane par rapport au coût du transport entre Libreville et Ntoun, qui s'élève à 300 FCFA. Nous avons ramené ce prix à 200 FCFA, c'est-à-dire que l'élève paye 100 FCFA à l'aller et 100 FCFA au retour. On ne gagne pratiquement rien,

mais cela entre dans le cadre de notre politique sociale.

Il est vrai que les systèmes d'abonnement présentent de grands avantages, mais sont assez difficiles à mettre en place. Par conséquent, ce sur quoi nous réfléchissons actuellement, c'est d'installer des distributeurs de tickets à l'intérieur des bus. C'est plus sécurisant mais cela représente un coût important. Cela serait moins compliqué si nous disposions de bus de plus grande capacité mais notre parc est composé en majeure partie des bus de petite capacité (30 places). Alors si l'on compte 25 places à 100 FCFA,

« Ceux qui connaissaient la Sogatra avant ne s'y retrouveraient pas aujourd'hui ! C'était un vrai cimetière de bus, que j'ai dû faire évacuer d'ici vers Owendo ! »

pour 120 litres de gasoil à 575 FCFA le litre, nous n'arrivons même pas à amortir le carburant. A ce jour nous dépensons pour le carburant 54 millions de francs CFA par mois, ce qui est énorme. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que nous sommes une entreprise parapublique. Nous rendons un service public et

nous dépendons des grandes orientations données par la tutelle. Lors du dernier conseil d'administration, nous sommes convenus que nous pouvions exercer des activités connexes comme la publicité et la location, même si nous n'avons pas encore les moyens roulants suffisants pour faire de la location puisque la presque totalité de nos bus sont affectés à notre mission première qui est le transport des personnes. Nous sommes aujourd'hui à 102 bus réceptionnés de la part des autorités et j'en attends encore une trentaine. La convention est passée et une

partie du règlement a déjà été effectuée. Nous allons donc passer à 132 bus. Dans le cadre de l'appel d'offres lancé par le gouvernement en février, la société SDP, qui avait remporté le marché, devrait en principe mettre à notre disposition 208 bus, ce qui nous permettra de dépasser les 300 véhicules. Nous ne pourrions plus les stocker sur cette base et c'est pourquoi nous envisageons la délocalisation de notre base pour un site qui nous a déjà été présenté et qui a déjà été aménagé, et que nous devrions pouvoir occuper à l'horizon 2012.

Quelles sont les difficultés qui freinent encore votre expansion et l'amélioration des transports intra-urbains et intercommunaux ?

Aujourd'hui nous parlons d'interconnexion interprovinciale, mais rendez-vous compte que nous éprouvons encore de grosses difficultés pour rallier Lambaréné, parce qu'entre Libreville et Kango la route est très dégradée, et nos bus en souffrent. Or tous sont dotés de boîtes de vitesses manuelles et de systèmes de freinage mécaniques. La semaine dernière, nous avons dépanné cinq bus pour des problèmes de plaquettes de freins et de système d'embrayage. Même en intra-urbain, les conducteurs sont constamment contraints de freiner, embrayer, débrayer, pour éviter les nids de poule et les dégradations du réseau routier urbain. C'est vraiment le réseau routier qui nous pose de sérieux problèmes aujourd'hui. Imaginez que l'on passe plus de temps entre Libreville et Kango (40 km) qu'entre Kango et Lambaréné (90km). Les bus qui font Libreville-Ntoun doivent endurer tous ces désagréments. Moi-même, je vis en Nkok, à 27 kilomètres de Libreville, et je ne consacre pas moins de deux heures de

mon temps pour venir au bureau le matin. Avec un réseau routier performant, nous pourrions être plus rentables. La ligne de Lambaréné, par exemple, est aujourd'hui très rentable. Heureusement, les travaux routiers se multiplient à Libreville et à l'intérieur du pays. Et puis avec la délocalisation prévue de l'aéroport international à Andeme, nous avons bon espoir en ce qui concerne la réfection de cette voie. Cela nous permettra de mieux fonctionner, d'intensifier les fréquences, et ainsi d'encourager le développement socio-économique sur cet axe et d'augmenter ainsi notre chiffre d'affaires. Il est vrai que celui-ci est en nette progression depuis que nous avons commencé à agrandir le parc automobile: nous sommes presque à 100 millions FCFA par mois. Mais cela ne peut absolument pas couvrir nos charges. Avec le seul carburant, nous avons déjà 54 millions de francs CFA de charges par mois. Nous avons des agents temporaires qui sont chargés du nettoyage des bus en fin de service, dans la soirée entre 18 h et 21 h et nous leur accordons un forfait salarial de 90 000 FCFA par mois. Ils sont environ 52 hommes et femmes qui, avec les nouveaux conducteurs recrutés, sont payés sur fonds propres. Cela représente environ 11 millions de francs CFA par mois. Et il faut, là encore, supporter l'entretien des véhicules, les salaires des agents, les investissements pour le développement de nos activités... Donc notre chiffre d'affaires mensuel est en-



core bien trop faible par rapport à nos charges d'exploitation. La subvention annuelle atteint 1,2 milliard FCFA. Et comme l'année dernière, nous ne pourrions cette année payer les salaires que jusqu'en septembre. Nous comptons sur une action du gouvernement, comme l'année dernière, où les salaires d'octobre, novembre et décembre avaient été supportés par le budget de l'Etat. Et si nous mettons de côté les recettes d'exploitation, cela veut dire que nous ne pourrions plus payer les réparations des bus, ni le carburant, donc notre acti-

tivité cesserait. Car il y a des charges qui sont incompressibles, on ne peut pas, par exemple, ne pas payer la sécurité sociale, c'est impossible.

Pouvez-vous nous parler de votre partenariat avec votre homologue ivoirienne, la Société de transports abidjanaise (Sotra) ?

La Sotra est devenue notre partenaire dans le cadre de la coopération Sud-Sud. Nous avons réceptionné de Sotra une dizaine de bus en décembre 2009. Il s'agissait de prototypes, mais malheureuse-

ment, ces bus n'étaient pas accompagnés de pièces de rechange. Nous avons attendu au moins huit mois pour recevoir les premières d'entre elles, et la plupart de celles-ci ne correspondaient pas du tout aux bus réceptionnés. A ce jour, sur les dix bus, il n'y en a que quatre qui continuent à rouler, et au forceps. Il y a trois mois, nous avons encore dû déboursier plus de 37 millions FCFA de réparation sur ces véhicules. Aujourd'hui, ce partenariat est un peu au point mort.

Comment envisagez-vous le développement des transports en commun à Libreville ?

La ville de Libreville est grande. Pourquoi ne pas envisager un jour un tramway qui relierait Libreville et Owendo en suivant la voie express ? Et puis il y a d'autres sociétés privées qui peuvent nous aider à prendre le relais pour mieux desservir les quartiers de Libreville et les provinces du pays. La société Mouila Transports, qui relie Libreville à Mouila en passant par Lambaréné, a récemment décidé de diversifier ses services en faisant des dessertes intra-urbaines à Libreville. Nous sommes dans un pays d'économie capitaliste, nous sommes membres de l'OMC, donc les monopoles sont interdits. Mais nous, nous sommes d'abord un service public et nous sommes là pour desservir la population.

JOHANN FREIXAS

partout pour vous, il y a tsg

- transport de personnel
- transport vip
- location longue durée
- location courte durée

Nous apportons Service, Qualité et Réactivité

à nos clients pour qui le respect du délai est une valeur primordiale

Autour du transport de personnel TSG, Transport Service Gabon a su créer des pôles de capacités complémentaires lui permettant d'élargir ses offres de services. Vous pouvez vous appuyer sur l'expérience et le professionnalisme du personnel de TSG pour mener à bien vos projets.

B.P. 1583 Libreville - GABON
zone industrielle d'Oloumi -
Tel. : +241 77 84 06 / 77 55 94 / 77 26 05 / 77 26 15
tsg@assala.net

Parce que le FRET est aussi notre métier



GABON logistics
AIRLINES

Direction Fret 44 25 15 - Fax 44 25 16 • Représentation Port-Gentil 05 93 80 23 - Fax 56 49 01

www.gabonairlines.com



CINQ QUESTIONS

à Georges Ben Harroche
directeur général d'Air France pour l'Afrique centrale

Quelle place l'Afrique centrale occupe-t-elle dans la politique de développement d'Air France sur le continent ?

Je crois tout d'abord qu'il est important de rappeler que la compagnie Air France relie l'Afrique Centrale depuis plus de 75 ans pour certains pays, et ceci sans interruption. Aujourd'hui nous opérons plus de 40 vols par semaine au départ de l'Afrique centrale en utilisant les avions les plus modernes de notre flotte. Forte de ces années d'investissements, Air France a décidé de poursuivre ses efforts en accompagnant le développement économique très dynamique de la plupart des pays de la zone. C'est pourquoi nos projets sont nombreux pour la région. En 2011, avec 9 destinations, nous desservons tous les pays de la région Afrique centrale :

- Au Cameroun, nous opérons 7 vols par semaine au départ de Douala et 3 au départ de Yaoundé.
- En Guinée équatoriale, 7 vols par semaine au départ de Malabo. Nous projetons d'ouvrir la destination de Bata avec 2 fréquences par semaine. Nous serons la première compagnie européenne sur cette destination.
- Au Congo Brazzaville nous effectuons 9 fréquences par semaine (+2 en un an) dont 5 au départ de Pointe Noire et 4 au départ de Brazzaville.
- En République démocratique du Congo, nous volons 4 fois par semaine depuis Kinshasa.
- En République centrafricaine, nous proposons 1 vol par semaine au départ de Bangui.
- Au Tchad, nous effectuons une rotation quotidienne vers Paris.
- Enfin, au Gabon, nous opérons aujourd'hui 4 vols par semaine, et 5 vols à compter du 4 juin 2011. Cette cinquième fréquence sera réalisée sur avion Air France en coopération commerciale avec la compagnie Gabon Airlines.

Il est à noter que les évolutions que nous avions apportées à notre offre sur le Gabon depuis treize ans ont surtout porté sur le type d'avion. Actuellement nous disposons de/vers Libreville d'un Boeing 777-300, l'avion le plus moderne de notre flotte. Cette approche trouve à présent ses limites. En effet, la dynamique économique que connaît actuellement le pays induit de très nombreux déplacements, tant de la part des Gabonais que des investisseurs étrangers. De plus, la CAN 2012 devrait générer un flux important de déplacements. C'est pourquoi nous avons exprimé, aux plus hautes autorités gabonaises notre souhait d'augmenter nos fréquences vers Paris dès 2011, et aussi d'ouvrir une ligne directe au départ de Port-Gentil vers Paris. Nous souhaiterions que ce développement se fasse via un partenariat « gagnant-gagnant » avec la compagnie aérienne gabonaise. Cette année, nous continuerons à investir pour offrir toujours plus de vols et de destinations à nos clients.

Quelles mesures ont été mises en place pour faire face à la poussée de la concurrence sur cette région ?

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, Air France ne voit pas la concurrence comme un inconvénient mais au contraire comme une opportunité, un challenge positif. Nos équipes

doivent continuer à être les meilleures, à offrir une qualité de service au plus haut niveau tant au sol (agences, aéroports) qu'en vol.

Si la qualité de service, la sécurité, la fiabilité et l'accès à un réseau mondial sont les atouts essentiels de notre offre, le prix est un élément qui compte aussi dans le choix des clients. C'est un sujet sur lequel nous travaillons en permanence et nous pouvons dire d'ores et déjà que les destinations qui ont bénéficié d'une augmentation de l'offre ont toutes enregistré une nette amélioration de nos propositions tarifaires.

Nous ne pouvons pas éluder le fait que nous devons encore faire des efforts, surtout au départ des villes qui ont une offre trop restreinte. La principale raison de cette situation, que nous souhaitons voir évoluer, réside dans un sérieux problème de sous-capacité mais également, je l'espère, de manière conjoncturelle dans le prix du pétrole qui flambe à nouveau.

Quels sont les principaux avantages qu'offre Air France pour les voyageurs d'Afrique centrale ?

Tout d'abord notre expérience dans cette région d'Afrique centrale : 75 ans sans interruption, ça compte, et d'ailleurs la confiance que nous accordent nos clients a permis à Air France de continuer à se développer. Ensuite, les femmes et les hommes qui constituent les équipes de l'Afrique Centrale sont très engagés et conscients des enjeux actuels. Pour autant il ne faut pas s'endormir sur nos lauriers et toujours veiller à mériter cette confiance. Pour cela une enquête permanente est réalisée auprès de nos clients (500 000 questionnaires annuels). Nous travaillons avec un panel permanent de 120 000 internautes et nous avons plus de 1 000 « clients mystères » qui auditent en permanence nos services. La confiance de nos clients est le bien le plus précieux à conserver. Autre point essentiel : notre qualité de service. Pour cela, les avions les plus modernes sont engagés sur toutes les voies aériennes de l'Afrique centrale. Ces avions offrent les meilleurs standards internationaux et un choix entre quatre cabines allant du luxe unique de « La Première » au confort de la nouvelle « Classe Affaires », de la nouvelle cabine « Premium Voyageur » offrant 40% d'espace supplémentaire par rapport à la cabine Voyageur à la cabine Voyageur avec ses écrans individuels de télévision. Notre autre force, c'est enfin la puissance de l'alliance SkyTeam. Avec ses partenaires, Air France et KLM offrent aux voyageurs au départ de l'Afrique centrale un réseau de plus de 898 destinations dans 169 pays.

Selon vous, comment va évoluer le secteur de l'aviation civile en Afrique centrale dans les prochaines années ?

Je ne suis arrivé en Afrique que depuis quelques mois et je ne peux que partager avec vous mes premières impressions. Tout d'abord, le contexte économique de la région sur lequel la plupart des experts s'accordent : l'Afrique connaît et connaîtra dans les années à venir un développement économique sensiblement plus rapide que la

moyenne mondiale. Ceci signifie que les besoins en échanges et en déplacements deviendront de plus en plus forts. L'avion est de loin le moyen le plus adapté tant que les autres infrastructures restent en devenir.

De mon point de vue, cela signifie qu'il y a et qu'il y aura besoin de compagnies aériennes africaines nationales ou transnationales. Celles-ci devront renforcer les vols domestiques et régionaux mais aussi les vols plus lointains car les clients de/vers l'Afrique viennent à présent du monde entier. Toutefois, nous constatons que dans le monde tous les développements de même nature passent par des alliances.

En tant que partenaire historique du développement africain, quelles ont été les actions menées sur le plan social dans les pays où Air France est présent en Afrique centrale ?

La première des actions est d'investir localement. En cela il me paraît utile de rappeler que notre Groupe, pour l'ensemble de ses activités, est un des acteurs les importants de l'économie régionale. Quelques exemples : nous avons des équipes dans chaque pays d'Afrique centrale. Au total nous générons près de 800 emplois dont plus de 250 directs. Les dépenses effectuées en Afrique centrale dépassent les 115 milliards de francs CFA par an, hors carburant. En 2010, nous avons dispensé près de 2 000 heures de formation à nos équipes en Afrique centrale. Au-delà de son implication économique, Air France joue depuis longtemps un rôle actif dans les programmes humanitaires et de développement en Afrique centrale. A travers la Fondation Air France, créée en 1992, nous nous engageons sur le long terme dans des projets liés à la protection de l'enfance, la prévention sanitaire, la culture, la formation et le transfert de compétences, ainsi qu'à des programmes de développement durable. En 2010, le montant total des contributions du Groupe engagées à cet effet a représenté près de 6 milliards de francs CFA, dont près de la moitié concerne des projets menés sur le continent africain, et pour l'Afrique centrale cinq projets ont été concrétisés. Quelques exemples :

- Au Cameroun, la Fondation Air France soutient l'ONG « Sidaction » qui a pour but la lutte contre le sida par la collecte et la répartition de fonds pour la recherche, des activités de prévention et d'amélioration de la qualité de vie de personnes atteintes par le VIH.
- La Fondation a permis la prise en charge 250 enfants orphelins défavorisés de la commune de Douala pour un accompagnement scolaire ou une formation professionnelle selon l'âge.
- En République démocratique du Congo, la Fondation a parrainé l'association « Clown sans frontières » dont l'objectif est d'apporter un soutien moral aux populations en difficultés à travers des tournées de spectacles d'artistes professionnels bénévoles. Le projet consiste en la transmission d'outils artistiques pour la création des spectacles. Nous espérons qu'en 2011 le nombre d'actions menées en Afrique centrale pourra progresser et que nous pourrions concrétiser certains projets en cours d'initialisation, en particulier sur le Gabon.

INFOS PRATIQUES

Nouvelles destinations et fréquences renforcées en Afrique

Hiver 2010 :

- Kigali le 31 octobre 2010, desservie par KLM, cinq fois par semaine
- Air France et KLM renforcent également leur desserte par l'ajout de fréquences sur :
 - Pointe Noire
 - Malabo
 - Dar Es Salaam
 - Kilimandjaro

Été 2011 : 3 nouvelles destinations :

- Freetown, en Sierra Leone, desservie par Air France deux fois par semaine.
- Monrovia, au Liberia, desservie par Air France deux fois par semaine.
- Bata (hiver 2010-été 2011), desservie par Air France deux fois par semaine.
- Air France renforce également ses services vers Libreville avec cinq vols par semaine, sous réserve de l'obtention des droits de trafic auprès des autorités gabonaises. KLM prévoit également d'augmenter ses fréquences pour desservir Capetown et Entebbe/Kigali six fois par semaine.

Grâce à leurs partenaires africains, Air France et KLM offrent un réseau de 45 destinations à leurs clients à l'été 2011. Depuis 1996, KLM propose des vols au départ du Kenya au travers d'un partenariat de joint-venture avec Kenya Airways, permettant par exemple à Mombasa d'être reliée via Amsterdam au reste du monde. Cette coopération a été étendue à Air France par un accord de code share entre Nairobi et Paris, puis par l'extension de la joint-venture en 2009. Cinq destinations viennent ainsi enrichir le réseau :

- Bujumbura (Burundi),
- Kisumu (Kenya),
- Lilongwe (Malawi),
- Lusaka (Zambie),
- Mombasa (Kenya).

Depuis 2008, Air France propose des vols au départ de Luanda (Angola) en code share avec la TAAAG Angola Airlines.

Depuis 2010, 2 vols par semaine relient Luanda à Paris.

- KLM, en coopération avec Comair, propose des vols sur Amsterdam via Johannesburg au départ de Durban et de Port Elizabeth (Afrique du Sud)

Air France-KLM dispose d'une des flottes les plus jeunes au monde pour desservir l'Afrique :

- Age moyen de la flotte long-courrier Air France : 8,1 ans.
- Johannesburg, 2^e escale Air France de l'A380.
- Investissement Air France dans le renouvellement de la flotte de 1998 à 2012 : 1 milliard de dollars par an.

Pour les bagages en soute, Air France KLM propose des offres adaptées :

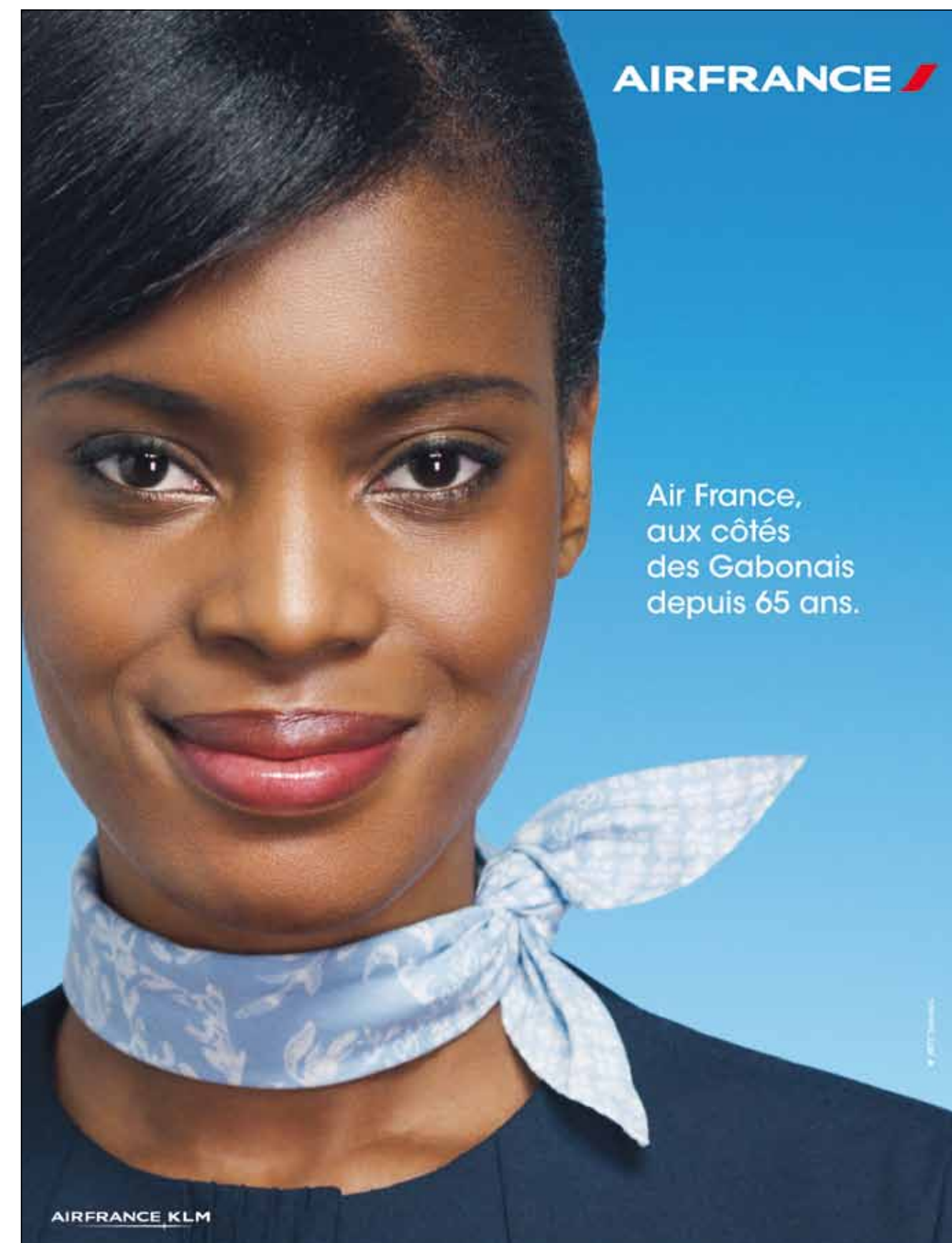
PREMIÈRE CLASSE	3 bagages de 32 kg maximum chacun
CLASSE AFFAIRES (World Business Class)	2 bagages de 32 kg maximum chacun
PREMIUM VOYAGEUR	2 bagages de 23 kg maximum chacun
VOYAGEUR	2 bagages de 23 kg maximum chacun

Départ	Arrivée	L	M	M	J	V	S	D	N° vol	Départ	Arrivée	L	M	M	J	V	S	D	N° vol
Libreville → Paris CDG										Paris CDG 2 → Libreville									
21:45	05:35*	.	2	.	4	5	6*	7	AF977	11:10	17:00	.	2	.	4	5	6*	7	AF976

* à partir du 04/06/2011

Retrouvez toutes les informations et meilleures offres d'Air France sur www.airfrance.ga

* Arrivée le lendemain - Type avion : Boeing 777
Horaires susceptibles de modifications sans préavis.



AIRFRANCE

Air France,
aux côtés
des Gabonais
depuis 65 ans.

AIRFRANCE KLM

Présente au Gabon depuis plus de 3 générations, Air France s'implique dans la vie locale en soutenant des actions économiques et culturelles.

Air France. Toujours près de vous.

www.airfrance.ga

BICP

BUREAU INTERNATIONAL
DE CONSEIL & DE PROMOTION

IMMEUBLE BICP - BORD DE MER - 1474 AV. G. POMPIDOU
BP 4562 LIBREVILLE

TÉL. : 73 18 80 - 73 17 55 - 05 31 70 00

E-mail : pchandezon@yahoo.fr



PHILIPPE CHANDEZON

ET SES COLLABORATEURS VOUS PRÉSENTENT LEURS
NOUVEAUX PROJETS IMMOBILIERS À LIBREVILLE.



IMMEUBLE MIXTE À 800M DU STADE DANS
LE LOTISSEMENT «LES BAS D'ANGONDJÉ»



IMMEUBLE RÉSIDENTIEL AU QUARTIER «LOUIS»

DISPOSANT DE TITRES FONCIERS, NOUS SOMMES À LA RECHERCHE DE PARTENAIRES FINANCIERS POUR LEUR RÉALISATION. NOUS POUVONS VOUS CONSEILLER POUR TOUT PROJET IMMOBILIER AU GABON ET EXPERTISER VOS BIENS À LA VENTE. NOUS POUVONS ÉGALEMENT VOUS PROPOSER DES INVESTISSEMENTS LOCATIFS EN FRANCE PROFITANT DES LOIS ACTUELLES SELLIER ET LMNP BOUVARD



VILLAS JUMELÉES DANS LE LOTISSEMENT «LES HAUTS D'ANGONDJÉ»



Côte d'Ivoire :

état des lieux



L'investissement d'Alassane Ouattara à la tête de la Côte d'Ivoire est l'épilogue d'une crise qui s'est traduite par la mort de plusieurs milliers de civils et qui a détruit des pans entiers de l'économie locale. Le nouveau chef de l'Etat est face à deux impératifs majeurs : restaurer rapidement l'unité nationale et relancer une activité économique exsangue. Nous avons enquêté sur le terrain pour mesurer l'ampleur des dégâts.

Arrivés à Abidjan en provenance de Lomé par un vol le lundi 25 avril, nous découvrons un aéroport désert : seul un avion-cargo d'Air France se trouve sur le tarmac. Il vient de décharger des médicaments. Abidjan semble être une ville fantôme. La seule station-service ouverte en centre-ville est entourée d'une file d'attente d'au moins 200 mètres. En effet, bon nombre d'entre elles ont été pillées et, dans certains cas, même les pompes à essence ont disparu. Sur le boulevard Giscard-d'Estaing qui relie l'aéroport à la ville, les vitrines ont été détruites et les magasins brûlés. Témoignage macabre des violences récentes, on tombe même sur quelques cadavres calcinés.

Pourtant, dès le lendemain matin, on peut constater que la vie reprend tout doucement son cours. Les engins d'entreprises de travaux publics déblayent les déchets provoqués par les pillages et l'accumulation d'ordures ménagères. Ils parviennent à nettoyer une partie de la ville en 48 heures.

Une administration paralysée

Les banques, elles, sont toujours fermées. Leur réouverture aura lieu les 28 et le 29 avril afin d'assurer le paiement des salaires des fonctionnaires, qui accuse deux mois de retard. Aussitôt, on peut apercevoir de gigantesques files d'attente, contraignant certains à patienter plusieurs heures. Ces fonctionnaires ne reprendront le travail que le 3 mai (le 2 mai a été proclamé jour férié pour compenser le 1^{er} mai qui tombait un dimanche). Néanmoins cette reprise d'activité dans le quartier des administrations est rendue difficile car trois tours sur cinq qui ont été pillées... Pourtant, le ministre de la Fonction publique, Gnamien Konan, déclare que « la priorité des priorités est la présence au travail », avant d'ajouter que « de tout temps, on a accusé la fonction publique de laxisme. Il faut que les fonctionnaires viennent au travail pour montrer qu'ils ont changé. Il faut aussi que le service public soit gratuit et que la corruption cesse ».

Ce 3 mai correspond également à la reprise d'activité des banques – fermées depuis le 14 février – auprès des particuliers et des entreprises. Certaines, comme la BCC (filiale de la BNP), rencontrent d'importantes difficultés à fonctionner, leur service informatique ayant été partiellement détruit. La fermeture des établissements bancaires a constitué un gros coup dur pour les entreprises dont la plupart ont été obligées de cesser leurs activités pendant plus de deux mois, faute de pouvoir fonctionner sans circuit bancaire.

De la nécessité de soutenir le secteur privé

Cette interruption des services bancaires n'a pas été la seule à pénaliser les entreprises. Le blocus du trafic maritime et les pillages perpétrés durant les derniers jours du conflit ont encore aggravé la situation financière d'une partie d'entre elles, lorsqu'elles n'ont pas été entièrement détruites. Les 800 compagnies françaises et européennes – dont plus de

700 sont des PME indépendantes, représentant plus de 60 000 emplois – sont presque toutes en insuffisance de trésorerie ou en cessation de paiement. En l'état actuel des choses les entrepreneurs se posent tous la question de savoir quelles mesures d'accompagnement la France ou l'Europe vont proposer pour leur redémarrage, voire leur survie (*lire encadré p. 22*).

A ce jour, le redémarrage de ce secteur privé reste lent. Les compagnies d'électricité et de distribution d'eau ont fait appel à l'Onuci et aux forces françaises (Licorne) pour protéger leurs équipes et remettre leur réseau en service. Sitarail (groupe Bolloré) doit procéder au nettoyage des voies de chemin de fer avant le redémarrage de la ligne Abidjan-Ouagadougou. De novembre 2010 à avril 2011, selon le secteur d'activité, les baisses de chiffre d'affaires se sont échelonnées entre 50 et 100%.

Dans l'urgence, certaines mesures fiscales ont été décidées : dispense de l'achat de vignette automobile en 2011, gratuité des transports publics jusqu'au 18 juin 2011... Par ailleurs, un fond de 70 millions d'euros a été débloqué par le gouvernement dans le but de renforcer le système de santé, l'hydraulique villageoise et l'éducation. Sur ce dernier point, pour éviter une année blanche dans la zone nord de la Côte d'Ivoire – et peut-être dans une partie du sud, où les élèves ont perdu trois mois de cours – la date des vacances d'été est décalée au 26 août. Les examens du bac auront lieu de septembre à octobre. En revanche, les universités de Cocody



Si la vie semble reprendre son cours en Côte d'Ivoire, les forces de maintien de la paix demeurent présentes pour une durée encore indéterminée.

et d'Abobo-Adjamé ainsi que les résidences universitaires d'Abidjan sont entièrement fermées dans le but d'être réhabilitées, et aucune date d'ouverture n'est encore annoncée.

Vers un retour à la normale ?

Aujourd'hui, les forces de maintien de la paix sont toujours présentes dans le pays, selon la volonté de l'ONU. Les violences qui ont secoué le pays du-

rant le conflit semblent enfin connaître une accalmie, y compris à Youpougon, l'ancien bastion des miliciens. La vie revient peu à peu. Cette volonté de reprise est appuyée par la réouverture des bureaux de la Banque mondiale après quatre mois de fermeture.

Sur le plan de la politique régionale, le nouveau président, Alassane Ouattara, s'attache à recréer l'axe Dakar-Abidjan-Ouagadougou grâce à deux visites

Des moyens pour reconstruire

L'aide internationale se révèle indispensable pour envisager un redressement de l'économie locale, aujourd'hui exsangue. Ainsi, le 26 avril 2011, une convention de prêt de 350 millions d'euros a été signée entre l'Agence française de développement (AFD) et la Côte d'Ivoire. Le concours de l'AFD doit contribuer au redressement à court terme des finances publiques en finançant des dépenses budgétaires prioritaires. L'Etat sera ainsi en mesure d'assurer ses obligations vis-à-vis des fonctionnaires, de ses fournisseurs et de réaliser certaines dépenses urgentes (achats de médicaments, assainissement). Du côté de l'Union européenne, l'aide consentie vise dans un premier temps à répondre à la crise humanitaire qui a frappé le pays. A cet effet, Bruxelles a doublé son aide en matière d'alimentation et de soins : celle-ci est passée de 30 à 60 millions d'euros. Par ailleurs, pour soutenir la relance du secteur agricole et la réforme de sa Justice, l'Union a dégagé début mai une enveloppe de 44 millions d'euros.

Au-delà de cette indispensable aide internationale, le ressort doit aussi être activé sur le plan local. De nombreuses PME ont en effet été victimes de cette crise (dommages matériels, inactivité), pour lesquelles il convient de mettre en place un plan de relance (financement des immobilisations détruites, besoins en fonds de roulement). Le secteur privé doit, au travers de ses organes de représentations (Chambre de commerce et d'industrie de Côte d'Ivoire, Confédération générale des entreprises de Côte d'Ivoire, Chambre de commerce européenne, Chambre de commerce française en Côte d'Ivoire) participer activement à la gestion de ce plan de redémarrage des PME sinistrées. Une reprise qui s'avère semée d'embûches, d'autant que malgré la levée des sanctions de l'Union européenne interdisant aux navires d'accoster dans les ports d'Abidjan et de San Pedro, le spectre de la pénurie de carburant plane toujours sur les Ivoiriens.

PRUNE PONT-BENOIT

officielles. Son investiture en grandes pompes, le 21 mai à Yamoussoukro, est estimée à plus de 3 millions d'euros. Une somme considérable lorsque l'on connaît l'état actuel de l'économie ivoirienne et au regard des milliers de civils qui sont morts ces quatre derniers mois, victimes des exactions commises

autour de cette élection. Un constat dramatique qui doit inciter à la modération et au sens de la responsabilité de la part de dirigeants d'un pays dont la population a déjà payé un trop lourd tribut aux rivalités politiques.

JEAN-PIERRE PONT

oui! Je peux envoyer de l'argent à l'intérieur du pays avec Western Union

transfert à partir de **1500 Fcfa***

N'oubliez pas votre carte gold Western Union pour votre prochaine transaction.

WESTERN UNION | yes! transfert d'argent

© 2011 WESTERN UNION HOLDINGS, Inc. Tous droits réservés. Tarifs effectifs depuis décembre 2009. Transfert d'argent rapide et fiable au Gabon et dans le monde entier. *tarifs toutes taxes comprises et sujets à changement sans préavis. Voir les détails sur le formulaire d'envoi.

Concours des managers de l'année



Depuis bientôt un an, nous mettons en lumière les secteurs porteurs de l'économie gabonaise en rencontrant les opérateurs économiques et les artisans de la croissance. Pour encourager la création et le développement des entreprises gabonaises, *Economie Gabon +*, en partenariat avec la nouvelle Chambre de commerce de Libreville, organise le **Concours des managers de l'année**. Passage en revue de ses modalités d'organisation et d'attribution.



- Etre à jour des obligations fiscales pour les exercices écoulés.
- Fournir leurs chiffres d'affaires et résultats net des trois derniers exercices (chiffres d'affaires et résultats net des deux derniers exercices pour les entreprises créées en 2008. Si l'entreprise a été créée en 2009 : fournir l'évolution sur l'année du chiffre d'affaires et du résultat net).
- Communiquer le volume et la nature de leurs effectifs.

Le jury devra noter les chefs d'entreprises retenus selon cinq critères :

- L'évolution des résultats financiers (chiffres d'affaires et résultats net).
- La création de main-d'œuvre locale.
- L'image de marque de l'entreprise et de ses produits.
- Le management des ressources humaines et les acquis sociaux.
- Les investissements et la dynamique d'expansion.

Au total, cinq lauréats seront désignés parmi les secteurs d'activités suivants :

- Commerce.
- Artisanats et Métiers.
- Industries et Mines.
- Services.
- Agriculture, Eau, Forêt et Environnement.

Pour départager les entreprises enregistrées à la Chambre de commerce dans ces différents secteurs, un jury de dix membres sera constitué, comprenant :

- Un banquier.
- Le directeur d'un cabinet de recrutement.
- Un expert-comptable.
- L'éditeur d'*Economie Gabon +*.
- Un journaliste de la RTG 1.
- Un avocat d'affaires.
- Le dirigeant d'une agence de publicité,
- Le directeur de la Coface Gabon,
- Un vice-président de la Chambre de commerce,
- Le directeur général de l'Economie

La notation de ces critères est pondérée par des coefficients, comme indiqué dans le tableau ci-dessous suivant :

Critères de notation	Coefficient appliqué
Evolution des résultats financiers	2
Création de main-d'œuvre locale	2
Image de marque de l'entreprise	1
Management des ressources humaines	1
Investissements et dynamique d'expansion	2

l'occasion du premier anniversaire d'*Economie Gabon +*, le périodique des dirigeants et leaders d'opinion, un grand concours inédit sera organisé pour récompenser les meilleurs managers de l'année 2010.

En partenariat avec la Chambre de commerce, d'agriculture, d'industrie, des mines et de l'artisanat du Gabon, il permettra d'encourager les entrepreneurs gabonais en désignant celles et ceux qui ont manifesté des efforts remarquables pour l'essor de l'économie nationale. Les délibérations du jury seront soumises

au contrôle d'un huissier. Les résultats et les prix seront remis à l'occasion de la célébration du premier anniversaire du journal *Economie Gabon +*, le 16 juin 2011 à l'occasion d'une soirée à l'hôtel Méridien Re-Ndama le 16 juin 2011.

Fonctionnement du concours Pour participer au concours, les entreprises doivent :

- Etre constituées en SA ou SARL.
- Etre régulièrement enregistrées à la Chambre de commerce.
- Etre cotisants à la CNSS.

Le nouveau souffle de la Chambre de commerce du Gabon



Bikalou, président-directeur-général de Petro Gabon, premier président de la Chambre de commerce issu du secteur privé et élu par ses pairs. De nombreux opérateurs économiques nationaux et étrangers évoluant au Gabon ont jugé salutaire la volonté des autorités gabonaises de restructurer l'outil dont la gestion sera désormais assurée par le secteur privé. « Aujourd'hui est un jour important pour nous, hommes et femmes d'affaires, dans la mesure où nous allons pouvoir nous réapproprier la Chambre de commerce, toute chose qui débute par cette première élection de l'assemblée générale. Cette élection est capitale parce que ce sont ces délégués, ces grands électeurs, qui vont élire le Bureau du Conseil de la Chambre de commerce, dont le président. Donc, il est important que ceux qui vont être élus aujourd'hui soient compétents, car le Bureau va forcément s'appuyer sur eux

pour mener à bien ses différentes missions », avait déclaré Jean-Baptiste Bikalou, en janvier dernier. Les membres élus seront appelés à faire des propositions au gouvernement sur toutes les questions économiques, commerciales et artisanales. « La Chambre de commerce est une vitrine économique et commerciale d'un pays. Elle sert également de partenaire, d'encadreur aux opérateurs économiques dans la recherche de leurs débouchés pour des produits ou partenariats à l'extérieur. Toute chose qui est aussi valable en matière de financement, sachant que la quasi-totalité des Chambres de commerce travaille en symbiose », a expliqué Roger Owono Mba, qui a assuré la transition à la tête de la structure. A cet effet, la nouvelle Chambre de commerce a lancé sur toute l'étendue du territoire national une campagne d'adhésion des opérateurs économiques.



L'Afram : une expertise pour la formation de compétences



Plusieurs structures universitaires, à la fois privées et publiques, ont investi le créneau de la formation avec l'ambition de devenir de vraies « fabriques de compétences ». L'Académie franco-américaine de management (Afram) fait partie de ces établissements dont la vocation est d'offrir un enseignement de qualité, collé aux exigences de standards internationaux. Créé à l'orée des années 2000 par une poignée de Gabonais, cet établissement situé au quartier Montagne Sainte, en face de la polyclinique Chambrier, s'est spécialisé dans un créneau stratégique : celui de l'administration des affaires. Son ambition est d'offrir des enseignements axés sur l'essentiel de la gestion des affaires. L'établissement propose des formations en administration et gestion des entreprises, commerce et affaires internationales, sciences économiques et sociales, ainsi qu'en administration des affaires. Il s'agit de formations universitaires, mais à forte valeur ajoutée professionnelle pour mieux répondre aux exigences du marché. Si la liste des diplômés ayant suivi leur cursus à l'Afram explique la notoriété acquise en l'espace de quelques années seulement, le Bachelor en administration des affaires (BAA) reste le diplôme emblématique de l'établissement.

Une offre de formation centrée sur la gestion des affaires

En effet, la gamme des offres de formation s'est considérablement élargie comparativement aux premières an-

L'élargissement de la base productive est un enjeu crucial pour le Gabon, ce pays aux énormes potentialités qui souhaite les transformer en réalités économiques tangibles. La diversification de l'économie engagée depuis plus d'une décennie vise à essayer les PME afin de catapulte le pays au rang de pays émergent. Mais le pays dispose-t-il de compétences appropriées pour tenir ce pari ?



nées, mais demeure centrée sur la vocation première de l'établissement, à savoir la gestion des affaires. Les programmes les plus en vue sont ceux de licence, bachelor et master.

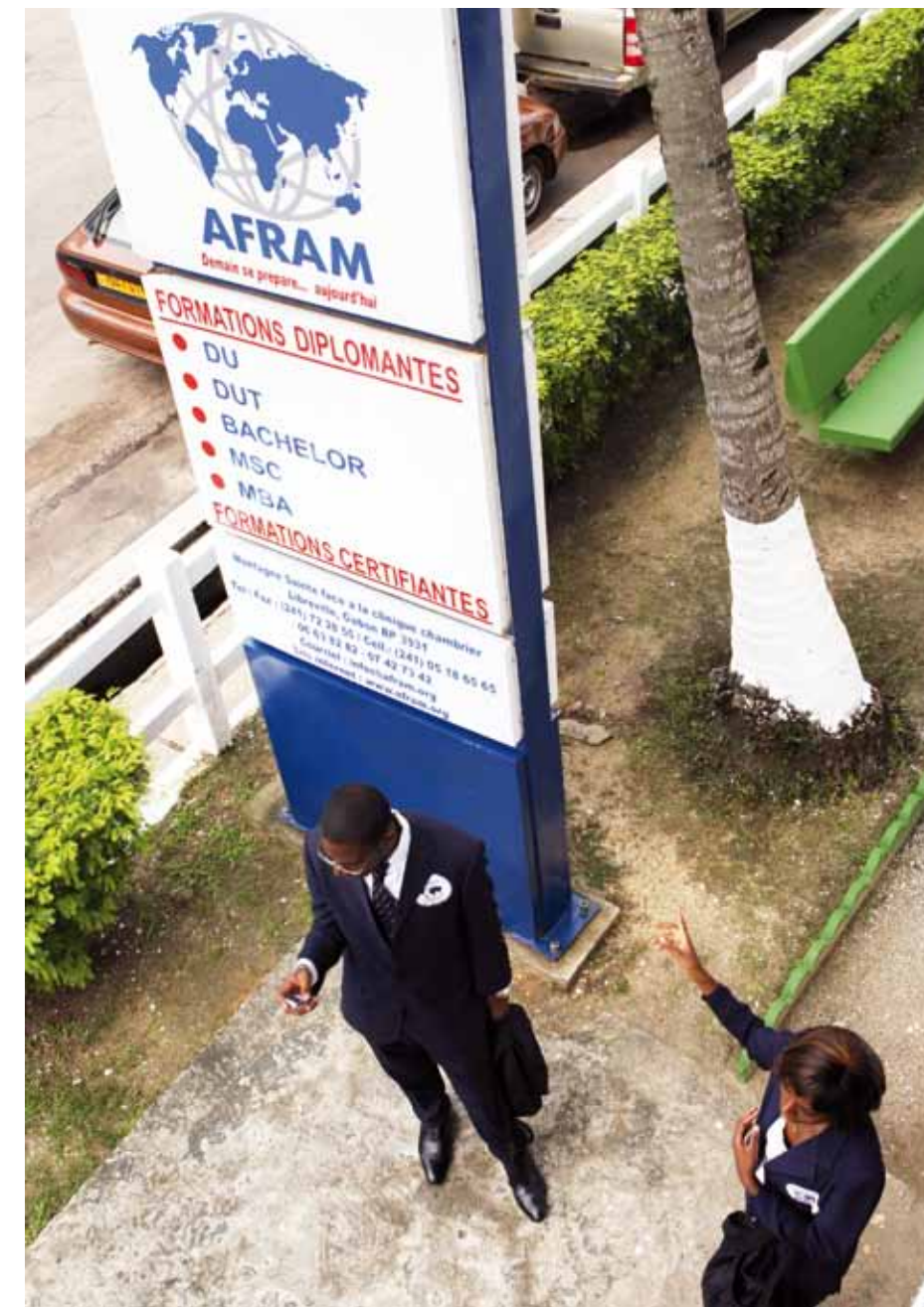
Le programme licence, axé sur l'Administration économique et sociale (AES), comporte quatre spécialités ou parcours : Administration et gestion des entreprises (AGE), Commerce et affaires internationales (CAI), Développement social (DS) et Sciences économiques et sociales (SES).

Le programme Bachelor en administration des affaires (BAA) constitue le noyau dur de l'offre de formation de l'Afram. Sa vocation est de former des cadres de haut niveau dans les différentes fonctions liées à l'administration des affaires. Ce programme, qui se déroule en trois ans, se divise en quatre options : gestion de projet ; marketing-communication et commerce international ; management et gestion des ressources humaines ; et enfin comptabilité, audit et contrôle de gestion. La première année est décisive, axée sur l'acquisition de connaissances solides dans les matières de base : comptabilité générale, économie des entreprises, mathématiques, statistiques, marketing, management, droit civil, droit commercial, informatique, communication, anglais et chinois.

En deuxième année les enseignements sont regroupés en deux grands segments. Le premier regroupe l'ensemble des enseignements spécifiques aux disciplines suivantes : management, marketing-communication, gestion des ressources humaines et commerce international. Il s'agit notamment des enseignements de finance, stratégie et management, management de commercialisation, marketing contexte, communication d'entreprise, commerce international, gestion des ressources humaines et informatique. Le second segment est axé sur la comptabilité, audit et contrôle de gestion de finance et s'applique à l'approfondissement des enseignements de comptabilité approfondie, audit et contrôle informatique, gestion des projets, analyse financière, droit des sociétés et fiscalité. Les enseignements de spécialité sont complétés par ceux abordés en tronc commun, à savoir la comptabilité analytique, mathématiques, statistiques, micro-économie, droit des affaires et anglais.

Un programme MBA attractif

La troisième année offre trois options : management-GRH ; comptabilité-audit et contrôle finance ; et marketing-communication. La première option se concentre sur la gestion des ressources humaines, l'audit et le contrôle de gestion sociale, le management stratégique informatique, l'ergonomie et le droit social. La seconde option s'appuie sur la finance, comptabilité des sociétés, comptabilité approfondie, finance des marchés, audit et contrôle de gestion, fiscalité et trésorerie informatique. La dernière option s'organise quant à elle autour du management de la force de vente, commerce et logistique internationale, communication, informatique et gestion de projet. Toutes ces options supposent l'obligation de suivre les cours de tronc commun : économie



L'établissement propose des formations en administration et gestion des entreprises, commerce et affaires internationales, sciences économiques et sociales et en administration des affaires.

internationale, gestion de projets, fiscalité, communication d'entreprise, droit du travail, stratégie et direction générale commerce international.

De tous les programmes proposés par Afram, le BAA est le plus attractif car il permet d'acquérir des solides connaissances sur l'ensemble des leviers de gestion d'une entreprise ou de la conduite des affaires. Cette approche utilitaire et pragmatique amène chaque année des candidats à solliciter une inscription dans cet établissement qui vient d'ouvrir un second site, au quartier Batterie-IV, toujours à Libreville.

Même si cette extension n'est pas forcément synonyme d'un certain rayonnement intellectuel de l'établissement, elle traduit cependant une réelle attractivité de ses offres de formation. Son programme de master spécialisé, comme celui du MBA, attire du monde. En effet, cet établissement, dirigé par le Dr Konde de-

puis sa création, propose également un parcours de master spécialisé dans trois domaines : audit et contrôle de gestion, ingénierie financière et banque, gestion stratégique des ressources humaines, marketing et intelligence d'affaires. Le programme MBA constitue l'autre produit d'appel d'Afram. Conçu pour apporter une formation de haut niveau, apte à promouvoir l'innovation et le changement dans les organisations, ce programme fait allègrement son petit bonhomme de chemin et attire plusieurs cadres déjà en activité.

Des partenariats et un corps professoral de qualité

Toutefois, ce n'est pas tant la diversité des diplômes proposés qui génère l'attractivité de cet établissement. Il la doit plus sûrement à la pertinence de son approche pédagogique et à la qualité de son corps professoral. En effet, la formation à Afram est basée sur

une pédagogie active qui combine cours magistraux, travaux dirigés et travaux pratiques sous forme d'études de cas sur des problèmes concrets en entreprise. Cette approche permet d'allier savoirs universitaires et savoirs professionnels pour apporter des solutions concrètes aux problèmes rencontrés, avec une bonne dose de pragmatisme.

Cette pédagogie est à mettre à l'actif du corps professoral, composé des meilleurs enseignants et hauts cadres des administrations et entreprises de la place ; ainsi que des enseignants du réseau des universités et grandes écoles partenaires d'Afram. Il s'agit notamment de trois établissements français : l'université Paul-Valéry de Montpellier-II (France), l'Institut universitaire de technologie de l'Oise, l'université de Picardie, mais aussi l'Ecole supérieure des sciences techniques et de management (Maroc), l'Institut africain de management (Sénégal), l'Ecole supérieure multinationale des télécommunications (Sénégal) et le Beckett collège (Irlande). Cette diversité de partenaires crédibilise sans doute la qualité de son personnel pédagogique, mais renchérit peut-être aussi les frais de scolarité. Il est vrai que les coûts de formations sont élevés si on les compare à ceux de certains établissements de même nature. Les frais de scolarités en parcours licence sciences économiques et sociales s'élèvent par exemple à 2 280 000 FCFA, auxquels il faut ajouter les frais d'inscription, fixés à 370 000 FCFA. Ce facteur constitue sûrement un obstacle de taille pour nombre des jeunes qui souhaitent bénéficier de l'expertise de l'Afram. Pour les dirigeants de l'établissement, les coûts de formation sont raisonnables et constituent la meilleure garantie de la qualité de la formation.

MADELINE NGOYA ONO MBAYE

Economie Gabon
Le périodique des dirigeants et leaders d'opinion

Abonnez-vous dès aujourd'hui

Comment trouver des financements
Les clés pour développer et sauver son entreprise

economie-gabon.com

Le pari en or du Gabon

Dans la logique de diversification de son économie, le Gabon explore de nouvelles pistes pouvant lui permettre d'atteindre une croissance rapide, comme en témoigne la nouvelle vague d'exploitation de ses gisements d'or. Les attentes sont grandes car la demande mondiale suscitée par le métal jaune ne s'infléchit pas...

Il n'y a pas que du manganèse à extraire du sous-sol gabonais. La publication, fin 2010, de la toute dernière cartographie minière du pays fait en effet ressortir une richesse inestimable en divers métaux précieux et minerais rares, et notamment en or. Alors qu'il était presque reclus au secteur informel, le marché de l'or se voit aujourd'hui ouvrir de nouvelles opportunités avec deux permis d'exploitations délivrés en moins d'un an par le gouvernement, le premier à la filiale du groupe marocain Managem : Ressources Golden Gram Gabon Sarl (REG), et le second à la société sud-africaine Goldstone Ressources Ltd.

Les promesses de la mine de Bakoudou

Signée le 14 mai 2010 par le gouvernement gabonais et Managem, la convention minière pour l'exploitation de la mine d'or de Bakoudou, au sud-est du pays, dans la province du Haut-Ogooué, entrera dans sa phase d'exécution dès le mois de juillet 2011. Ayant nécessité un investissement du groupe marocain de 16 milliards de francs CFA, la mine d'or de Bakoudou, dont la production a été évaluée à 500 000 tonnes de minerai par an, pour un résultat de 1,2 à 1,4 tonne d'or produite chaque année, dispose d'une durée de vie allant de trois à quatre ans. Les ressources de la mine sont évaluées à 2,4 millions de tonnes, d'une teneur établie à 3,01 grammes par tonne d'or, soit 232 000 onces d'or. Quant à ses réserves, elles ont été estimées, après la réalisation d'une étude de faisabilité, à 1,7 million de tonnes à 1,83 g/t, soit 155 000 onces d'or. « Nous sommes confiants sur le potentiel de la zone car nous avons des réserves importantes et la durée de nos activités sera plus importante dans le futur », avait alors expliqué Youssef El Hajjian, directeur général de la branche Métaux précieux chez Managem. La mine de Bakoudou avait été découverte en 1940 par le Bureau français de recherche géologique et minier (BRGM) et fut très légèrement exploitée au début des années 1980

par la Compagnie minière de l'Ogooué (Comilog), filiale du groupe français Eramet, spécialisée dans l'exploitation du manganèse.

De l'emploi et des recettes pour le pays

En avril dernier, c'est la société sud-africaine Goldstone Ressources Ltd qui est venue s'implanter au Gabon. Grâce à l'étude géologique Sysmin effectuée grâce au financement de l'Union européenne, elle a pu mettre à jour des anomalies géologiques révélatrices de potentialités aurifères. Elle a obtenu du gouvernement deux permis d'explorations aurifères pour une période de trois ans, renouvelables deux fois. L'un de 515 km² près de la ville d'Oyem, dans le Woleu Ntem, au nord du pays, et l'autre de 515 km² à Ngoutou, dans le Haut-Ogooué. Deux chantiers qui vont créer de l'embauche

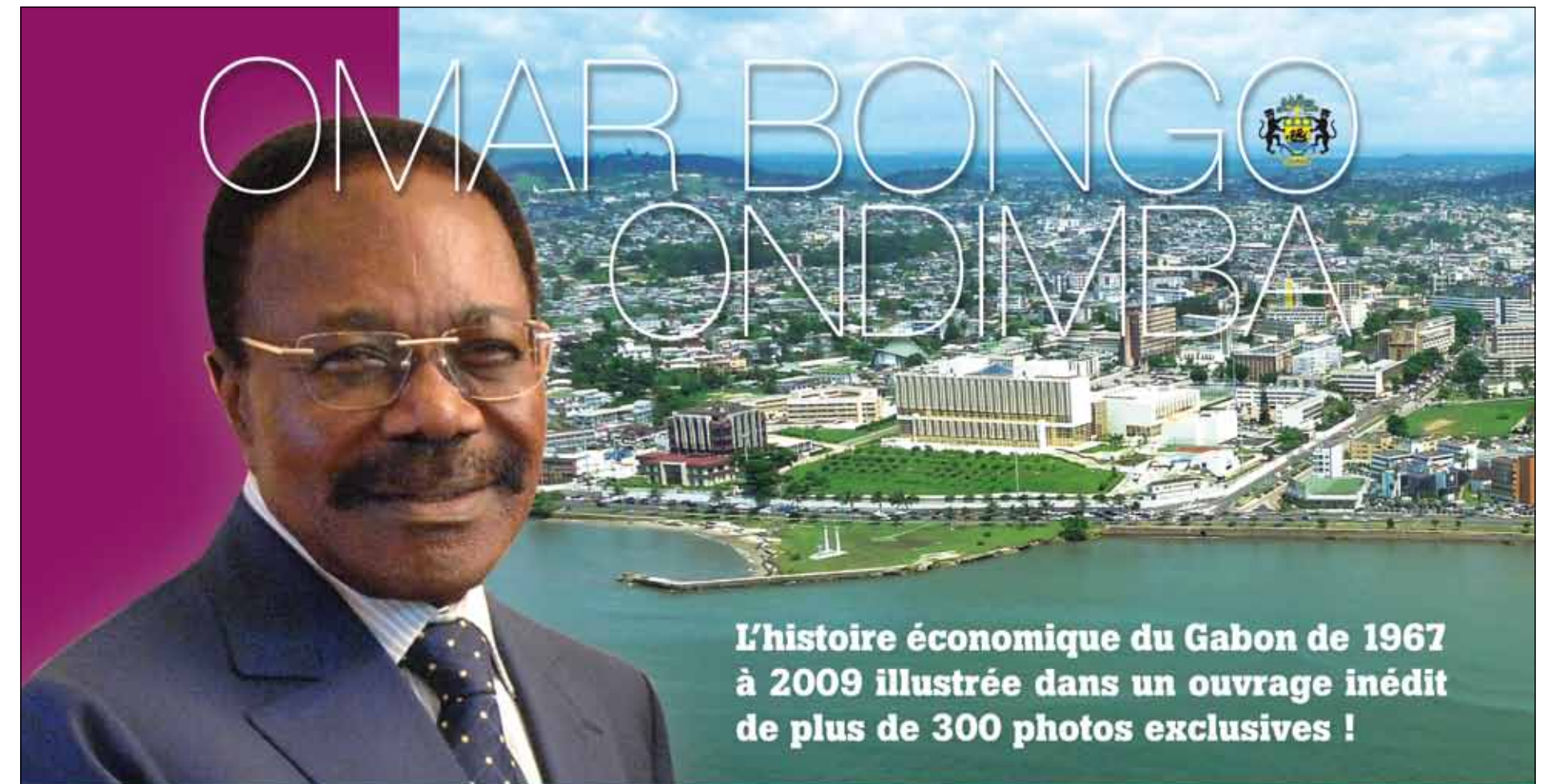
pour les Gabonais. A elle seule, l'exploitation minière de Bakoudou générera 178 emplois, dont 156 pour des Gabonais, les 22 autres employés étant des expatriés chargés de leur formation. Et ce gisement devrait générer pour l'Etat plus de 8 milliards de francs CFA. Une étude validée par la Direction générale de l'Environnement du Gabon a par ailleurs été réalisée avant la délivrance des permis d'exploration et d'exploitation pour confirmer le faible impact environnemental du projet. Sur le marché mondial, le prix de l'or ne cesse de grimper, atteignant en avril dernier un record historique de 1 500 dollars l'once sur les marchés comptant. L'affaiblissement du dollar, la crainte de l'inflation sont autant de facteurs qui expliquent cette ruée vers l'or. Détenant la moitié des réserves d'or



Une valeur refuge

Alors que le pétrole n'est plus utilisable après consommation, l'or est une matière première de stock. Il représente une valeur refuge pour les investisseurs, plébiscité notamment pendant les crises. Ce statut particulier provoque un déséquilibre entre l'offre et la demande d'or toujours largement supérieure. A eux deux, l'Inde et la Chine représentent 45% de la demande. Les importations de métal jaune ont été multipliées par six en Chine l'an passé, son succès traduisant à la fois l'opulence nouvelle des classes aisées et le besoin de se protéger contre l'inflation. Mais le plus gros acheteur de la planète est l'Inde, où, pour les paysans, l'or a toujours incarné la notion de patrimoine et d'épargne. A l'heure actuelle, l'or bénéficie de la faiblesse générale des taux d'intérêt, de la baisse du dollar, du tsunami au Japon et les craintes d'une poussée inflationniste. Les banques centrales de la Russie, de la Chine, mais aussi de la Thaïlande, du Venezuela ou du Bangladesh ont acheté plus d'or qu'elles n'en ont vendu en 2010.

REBECCA NTSAME

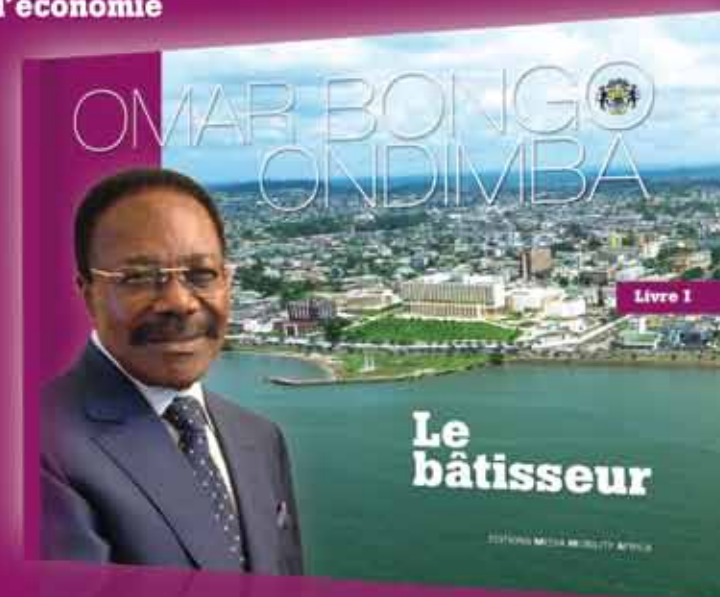


L'histoire économique du Gabon de 1967 à 2009 illustrée dans un ouvrage inédit de plus de 300 photos exclusives !

Découvrez toutes les transformations initiées par OMAR BONGO ONDIMBA dans tous les domaines de l'économie

Les travaux de désenclavement du pays à travers l'épopée du Transgabonais, les grands chantiers de rénovation des villes, l'exploitation des ressources locales, le développement des télécommunications et des outils d'information... Des images que l'on parcourt comme un voyage dans le temps et qui révèlent le rôle de bâtisseur du Président Omar Bongo Ondimba.

Un livre unique de 172 pages, premier tome d'une trilogie, édité par Mobility Media Africa, pour un cadeau d'entreprise exceptionnel...

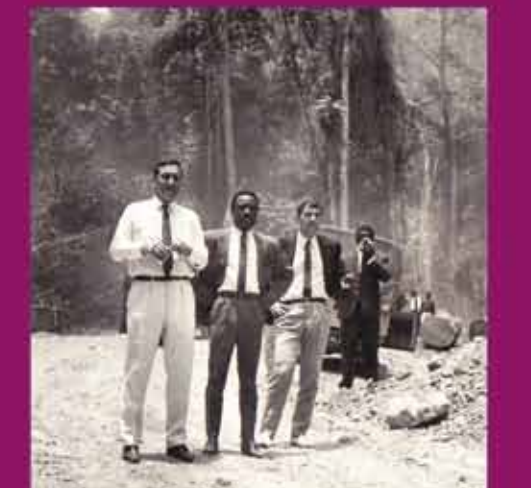


172 pages - Prix de vente public 29 000 FCFA

Disponible à Libreville dans les points de vente suivants : Kiosque de l'hôtel Laico Intercontinental • Boutique Select (Galerie de Mbolo) • Mbolo (grande surface) • Librairie du Komo • Kiosque du Méridien Re-Ndama • Maison de la presse.



Pour toutes commandes en volume, contactez Laure CHATELIER - 07 47 74 77 - laurechatelier@hotmail.com ou Esther LUDEAU - 03 14 00 38 - e.ludeau@yahoo.fr ou bien Bertrand MOUNDJOUKOU - 03 30 90 11 - moundjoukouberttrand@yahoo.fr



Un outil de performances Le coaching image à la loupe

L'expression « l'habit ne fait pas le moine », que certains prêtent à l'épopée de François de Grimaldi, plus connu sous le surnom de François le Malicieux, qui s'empara le 8 janvier 1297 de la forteresse de Monaco en se faisant passer pour un moine franciscain, reste toujours d'actualité aujourd'hui, tant il est vrai que vêtu de la sorte on entre plus vite au monastère, même si l'illusion est souvent de courte durée.

Le temps a passé et l'image est devenue une préoccupation majeure lorsque l'on gravit les échelons de la société, avec le souci de contrôler tous les instants, pour ceux qui s'aventurent dans l'arène politique. En effet, la conquête du plus grand nombre, qu'il s'agisse des téléspectateurs, des auditeurs, des lecteurs ou des électeurs potentiels, nécessite de respecter certaines règles et de nombreux codes établis par la société – souvent de manière tacite – et leur décryptage pour éviter les fausses notes à ceux qui sont ou aspirent à être sous les projecteurs. Il s'agit là d'un marché prospère qui a décroché ses lettres de noblesse avec le roi George VI du Royaume-Uni, piètre orateur en proie à un bégaiement insurmontable, dont viendra finalement à bout un orthophoniste australien, Lionel Logue, grâce à une thérapie peu orthodoxe privilégiant l'humour, la patience et la compassion. Lionel Logue a été élevé en 1944 au rang de Commandeur de l'ordre royal de Victoria en témoignage de la véritable amitié née entre les deux hommes.

Une démarche adoptée pour des raisons diverses

Le sens relationnel est la première qualité recherchée chez un coach, comme en témoignent 83% des personnes interrogées pour une étude éditée en 2010 par l'ICF (International Coach Federation) réalisée auprès de clients de coaching dans le monde dont 96% se déclarent satisfaits et prêts à renouveler l'expérience, et 75% révèlent avoir constaté une amélioration de leur estime personnelle, de leur communication et de leurs performances professionnelles. Concernant les formules de coaching plébiscitées par les sondés, il ressort que 58% des personnes interrogées ont déjà suivi un coaching de vie et d'amélioration de soi, 36% un coaching professionnel, 33% un coaching de cadre supérieur, 30% un coaching de dirigeant et 25% un coaching de transition de carrière. De plus, 45% d'entre eux ont eu plus d'un coach au cours des cinq dernières années car il n'est pas rare de faire appel à divers inter-

L'image est omniprésente dans le monde moderne et les personnalités du monde public comme celles de la sphère privée ont pris conscience qu'elles devaient s'attacher à soigner celle qu'ils renvoyaient. Accompagnant ce besoin nouveau, des sociétés se sont spécialisées dans cette activité professionnelle. L'Afrique n'est pas en reste et ce nouveau marché suscite l'intérêt de nombreux partenaires potentiels.



Le coaching professionnel est apparu aux Etats-Unis dans les années 80. Cet accompagnement peut prendre des formes différentes mais le développement du sens relationnel demeure une des priorités recherchées par ces spécialistes de la performance.

locuteurs selon leur spécificité. La durée moyenne d'un coaching est d'un an, pour une fréquence de deux ou trois sessions de coaching chaque mois, par téléphone pendant une quarantaine de minutes ou un entretien en face-à-face, comme il est souvent d'usage, d'une durée moyenne de 70 minutes pour un tarif horaire d'un peu plus de 120 euros et une facture globale dépassant les 3 000 euros pour l'ensemble de la mission. Ces chiffres sont à prendre avec des pincettes car l'enquête souligne que les tarifs sont extrêmement volatiles d'une région du monde et d'un type de

coaching à l'autre, que l'on soit un particulier ou affilié à une entreprise, puisque le processus de coaching se concentre sur la situation du client et sur ce qu'il est prêt à mettre en œuvre pour atteindre ses objectifs, moyens humains et matériels. L'engouement sur médiatisation du coaching, qui date du début des années 2000 en France, a aujourd'hui cédé la place à une évolution plus modérée du marché qui connaît une croissance douce, évaluée en 2010 par la société française de coaching (SFCoach) à 105 millions d'euros. Un chiffre d'affaires que se partagent 1 500

professionnels, dont seulement 450 environ sont accrédités par des organisations professionnelles référentes pour l'exercice du coaching professionnel. Nombre d'entre eux exercent en effet des activités annexes auxquelles viennent s'ajouter les revenus du coaching.

Un outil indispensable dans le monde des affaires

Dans certains pays européens, le coaching semble être entré dans les mœurs comme en Allemagne et au Royaume-Uni, qui rassemblent 30% de la population euro-

péenne et 70% des 16 000 à 18 000 coaches professionnels que compte le Vieux Continent. L'étude réalisée par Frank Bresser Consulting s'étalant de 2007 à 2009 sur le coaching en Europe dans son ensemble et dans chaque pays européen révèle aussi que dans 12 des 27 pays européens (particulièrement en Grande-Bretagne, en Suède, en Allemagne et en France) le coaching est entré dans le fonctionnement des entreprises comme un outil indispensable au développement des affaires, après avoir connu quelques réajustements culturels propres aux us et coutumes du pays pour permettre son adaptation à la société dans laquelle évolue le marché.

Pour exemple, aux Etats-Unis où le coaching professionnel a vu le jour dans les années 80, on se concentre sur une approche essentiellement individualiste en mettant l'accent sur le pouvoir de l'individu à déterminer lui-même son propre sort, une méthode aux antipodes de la philosophie du coaching en Asie où l'individu se définit par rapport au groupe auquel il appartient. Pour le Togo-Béninois Hervé d'Almeida, informaticien de formation et fondateur de la société Business Challenge, l'Afrique est un continent au contexte d'application idéal. Business Challenge forme à la fois des coaches, dispense du coaching personnel et assure des prestations de coaching en entreprise selon deux types de coaching, l'un qualifié de professionnel, le Business Coaching, et l'autre plus orienté vers un développement personnel, le Life coaching. Mais ces deux

techniques se rejoignent sur leur objectif, qui est de permettre à la personne coachée de trouver en elle les solutions adaptées à sa situation personnelle, à la différence des professionnels du conseil proposant un kit type de solutions clés en main.

Un développement croissant sur le continent

La SARL à capital variable Business Coaching, créée en France avec 400 euros en 2005, a d'entrée de jeu affiché ses prévisions de chiffre d'affaires pour l'année suivante en avançant la somme de 286 000

euros grâce au travail effectué pour des groupes comme la Société Générale et des grandes entreprises de téléphonie et d'électronique. Il s'appuie aussi sur des soutiens de référence dans le domaine, comme l'un des pionniers du coaching, le Britannique John Whitmore, et Alain Brulé, l'un des pères fondateurs de Bossard Consulting par lequel il a été rôdé aux techniques de communication de base, pour mener à bien ses grandes ambitions en Afrique, où il décèle un marché propice grâce à l'intuition qu'il dit « innée » des Africains. Une mine d'or en sommeil à

ce jour qui pourrait s'éveiller à la faveur du développement du coaching sur le continent et booster divers secteurs de la société, à commencer par les entreprises, les services aux personnes pour créer une nouvelle dynamique à même de changer la donne actuelle.

Le continent africain, qui compte une population de plus d'un milliard d'habitants, est un marché du coaching en devenir à plus d'un titre car l'image du berceau de l'humanité en marche vers son développement pour prendre sa place dans le concert des nations est devenue une étape essentielle. De plus, avec la multiplicité des outils de communication qui relient les peuples et effaçent les frontières, les Africains d'aujourd'hui sont très regardants à l'égard des personnalités publiques du monde des affaires et de la politique. Ils attendent d'eux une conduite et une communication en phase avec leurs attentes afin de s'identifier et de leur attribuer le rôle de leader qu'ils recherchent dans les urnes pour certains, ou les médias pour les autres. Quelle que soit l'origine ou le lieu de résidence, tout un chacun aspire à se présenter sous son meilleur jour dans son milieu professionnel et personnel. Pour ce faire, il est parfois utile de recourir aux bons conseils d'un coach : en image, en communication, en bien-être, en relooking ou autres, tant la liste s'allonge au gré des demandes qui ne cessent de croître, une situation de bonne augure pour ceux qui ne rateront pas... le coach.

Christiane Reveno



Retrouvez toutes les informations sur l'économie gabonaise en vous abonnant gratuitement à la newsletter sur notre site

www.economie-gabon.com

economie-gabon.com



SHOPPING HIGH-TECH

Google dévoile son notebook « spécial web »

Le 11 mai dernier, le géant américain de l'Internet, Google, a dévoilé ses Chromebooks, des ordinateurs portables conçus et optimisés pour le web, et qui incorporeront Chrome OS, le nouveau système d'exploitation pour ordinateurs portables, annoncé depuis près de deux ans.

Le rideau est tombé le 11 mai dernier, au deuxième jour de la conférence développeur I/O, sur les fameux Chromebooks, les ordinateurs portables « spécial web » élaborés par le géant américain de l'Internet, Google. Samsung et Acer fabriqueront les premiers modèles qui seront commercialisés dans plusieurs pays, dont la France, à partir du 15 juin prochain. Le premier modèle fabriqué par Acer est équipé d'un écran de 11,6 pouces, d'un processeur double cœur Atom, d'une webcam HD, d'un port HDMI, de deux ports USB et d'un lecteur de cartes mémoire 4 en 1. Il annonce six heures d'autonomie et sera disponible en version WiFi à 349 euros. Le second modèle est un Samsung 12,1 pouces qui affiche à peu près la même configuration que celui d'Acer, mais avec un port mini VGA à la place du HDMI et une auto-

nomie de huit heures et demi. Il sera disponible en version WiFi à 429 dollars et en WiFi/3G à 499 dollars. Ces Chromebooks seront en vente aux Etats-Unis et dans six pays européens, dont la France, via les sites d'Amazon et Best Buy.

Des données totalement sécurisées
Le leader américain du web, Google, affirme que le Chromebook est capable de démarrer en huit secondes et de sortir du mode veille instantanément. Il est pourvu de connexions Wi-Fi et éventuellement 3G (la carte SIM est fournie),

mais aucune application n'y est installée. Une des grosses innovations repose sur le fait que toutes les données de la machine, des applications aux documents en passant par les paramètres, sont stockées « en toute sécurité » en mode cloud. Ce qui permet à l'utilisateur, s'il perd sa machine ou qu'elle est endommagée, de retrouver l'ensemble de ses données en se reconnectant à partir d'un autre Chromebook.

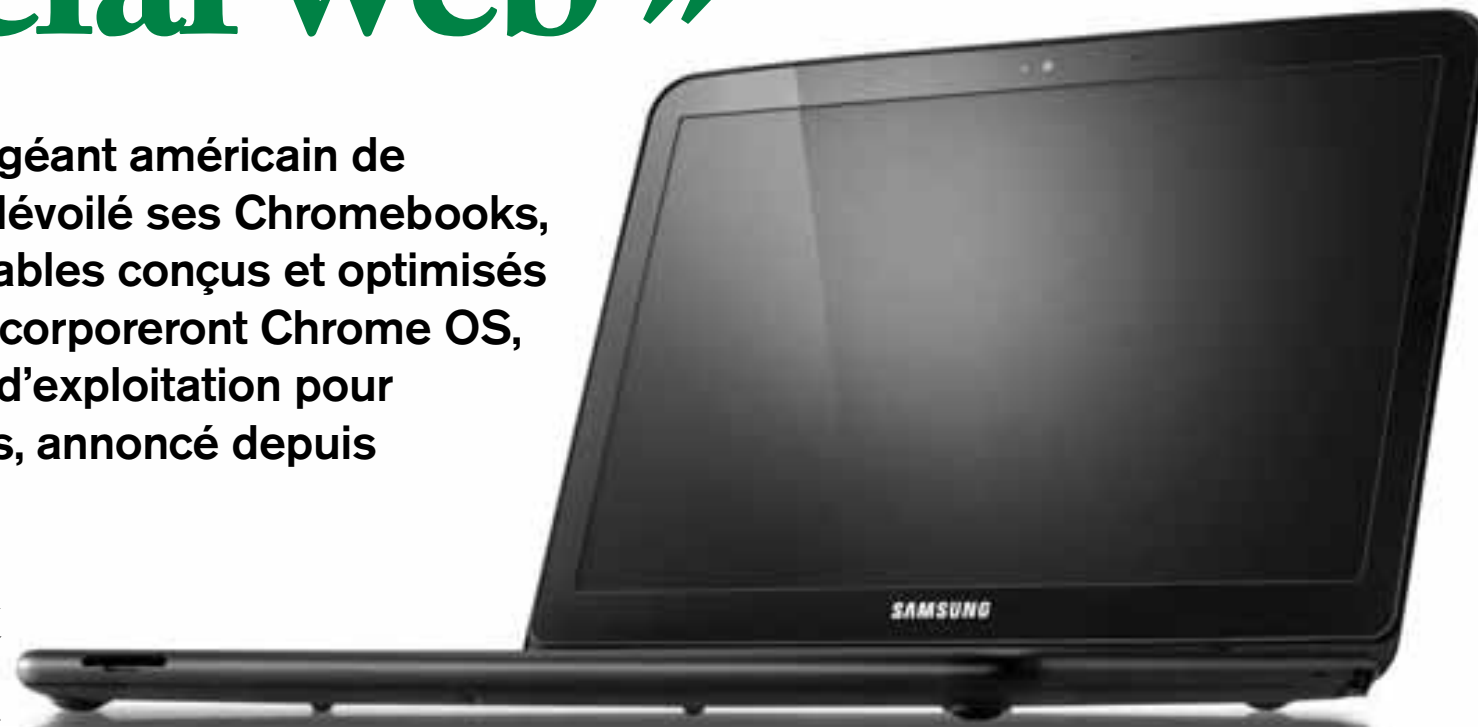
« Les ordinateurs Chromebooks reposent sur des millions d'applications web, accessibles instantanément depuis le navi-

gateur. Il suffit de saisir l'URL d'une application dans la barre d'adresse ou de l'installer en quelques clics à partir de Chrome Web Store », indique Google. Les Chromebooks se mettent à jour automatiquement, donnant l'impression à l'utilisateur d'avoir « un nouvel ordinateur à chaque démarrage ». Pour Google, l'avantage c'est que « toutes vos applications sont en permanence à jour. De plus, vous bénéficiez de la version la plus récente et la plus performante du système d'exploitation sans avoir à vous occuper de quoi que ce soit. Vous ne serez donc plus dérangés par des demandes de mise à jour ».

Du matériel garanti et renouvelé

Google promet par ailleurs une sécurité renforcée, évoquant notamment un système de bac à sable, le chiffrement de données et une vérification au démarrage. L'entreprise a également dévoilé un système d'abonnements destiné aux entreprises et aux établissements scolaires et qui propose des Chromebooks accompagnés d'une interface d'administration cloud pour gérer les terminaux, les applications et les droits. Le matériel sera garanti et renouvelé régulièrement. Le programme dénommé « Chromebooks for Business and Education », est destiné aux entreprises et au monde de l'enseignement, avec des abonnements par utilisateur de 28 dollars pour les premières, et de 20 dollars pour le second. Pour sa commercialisation en France, Google pourrait se reposer sur l'opérateur de téléphonie mobile SFR, qui annonce déjà via le site Google qu'il offrira 1 Go de données pour les modèles 3G.

DIEGO ESSANDONE



votre nouveau centre de reprographie

le reflexe photocopie !

B.P. 613 - Libreville - tél. (+241) 72 23 60 / (+241) 06 22 05 71 / (+241) 07 14 01 55
 fax. +33 1 78 72 85 12 / B.P. 411 - Port-Gentil - tél. : (+241) 55 34 16 - fax. (+241) 55 16 51
 electra@groupesogafic.com - www.electragabon.com

Les bonnes tables d'Economie Gabon +



Birdy Art | Face au Conseil économique et social (CES). Ouvert du lundi au samedi de 8h00 à 23h00.
Tél. : 06 78 23 80.

Le Bistro | Bar-restaurant, ouvert tout les jours, midi et soir sauf le dimanche.
Tél. : 73 16 25 / 06 44 45 46.

Tropicana | Hôtel-bar-restaurant.
Tél. : 73 15 31 / 31.

Lokua | Bar-restaurant, ouvert midi et soir du lundi au vendredi et samedi soir.
Tél. : (241) 06 83 51 83 / 04 10 34 44.

LIBREVILLE

Bateau ivre | Bord de mer. Restaurant Gastronomique. Ouvert midi et soir du lundi au samedi.
Tél. : 44 34 87. GSM : 07 23 24 24.

Le Sinbad (ex-Petit Chalut) | Face à la pharmacie d'Oloumi. Restaurant aux spécialités de poisson. Ouvert midi et soir du lundi au samedi.
Tél. : + 241 05 19 55 55 / 07 51 41 51 / 07 13 01 30.

Cactus Bar | Bord de mer, galerie d'Hollando. Bar-restaurant. Ouvert du lundi au samedi matin, midi et soir.
Tél. : 07 44 61 99.

Cigalou | Owendo Razel. Ouvert tous les jours, midi et soir. Grand buffet dimanche et jours fériés.
Tél. : 06 25 18 22.

Golf Club de Libreville | Mindoubé. Ouvert du mardi au dimanche, matin et midi.
Tél. : 07 44 60 73 / 07 51 41 51.

Le Massena | Bord de mer, au bout du port môle, au centre-ville.
Tél. : (+241) 56 53 16 / 55 31 77. Portable : 05 92 82 05.

Le Flibustier | A gauche de l'entrée de la zone portuaire.
Tél. (+241) 07 41 91 01.

Au Bec fin | Au centre-ville, non loin de l'Hôtel de Ville. Tél. : 07 92 69 59.

San Lorenzo (ancien restaurant Jardin de l'Asie) | Au centre-ville, juste à côté de l'hôtel Méridien Mandji.
Tél. : 07 41 47 61.

Café du Wharf | Bord de mer, en face du port môle.
Tél. : (+241) 56 02 19.

L'Amiral | Rue perpendiculaire à l'avenue Savorgnan-de-Brazza, non loin du Café du Wharf.
Tél. : (+241) 05 30 39 32.

Le Ranch | Zone portuaire, entre l'Hôtel du Parc et l'hôtel Le Ranch, presque adossé à un zoo.
Tél. : 07 36 63 00.

Le Phare du large | Restaurant gastronomique français, ouvert midi et soir.
Tél. : 73 02 73 / 07 22 22 22.

PORT-GENTIL

Méridien Mandji | 4 étoiles, au centre-ville et face à la mer (parc à bois de la SNBG).
Tél. : (+241) 55 21 03/04/05.
Fax : (+241) 55 28 05.



CHIVAS



Pernod Ricard Gabon

BP 6415 LIBREVILLE - BATTERIE IV (FACE EL RAPHA)
prgabon09@yahoo.fr - www.pernod-ricard.fr

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.