

Economie+ Gabon

& BUSINESS FINANCES



AFRIQUE
Hippolyte Fofack explique les impasses et les paradoxes de la croissance en Afrique.

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

L'ESSENTIEL

LASER

CAN 2012

L'événement sportif de l'année à venir suscite bien des espoirs chez les aficionados du ballon rond, mais il s'accompagne aussi d'un développement des infrastructures afin que la compétition se déroule dans les meilleures conditions possibles. Passage en revue des retombées espérées par l'organisation de cette compétition. **Lire p. 4**



RENCONTRE

Willy Conrad Asseko



Quand l'étoffe de l'équipe nationale de basket-ball devient celle d'un bon manager... A la tête des Transports Citadins (LTC), Willy Conrad Asseko a su mettre à profit sa formation d'ingénieur en systèmes de communication pour développer brillamment cette société de transport terrestre. **Lire p. 11**

INNOVATION/STRATÉGIE

Le brevet d'invention

Toutes les innovations dans le domaine scientifique, technologique, industriel ou commercial nécessitent une protection des créations et de leurs auteurs. Analyse des attributs de ce titre de propriété intellectuelle et de ses répercussions dans le développement des entreprises et des politiques nationales et internationales. **Lire p. 26**

EMPLOI/FORMATION

Quid des meilleurs employeurs ?

Nous ouvrons ce mois-ci une série d'enquêtes et sondages sur les entreprises qui suscitent la convoitise des étudiants en formation. Ce premier volet indique que la notoriété des grandes sociétés est un élément auquel ces derniers sont particulièrement sensibles... **Lire p. 29**

Transport aérien :

Où en est le ciel africain ?

Bientôt dix ans après la mise en faillite de la compagnie Air Afrique, comment le secteur du transport aérien continental s'est-il recomposé et quelles sont ses perspectives ? En la matière, l'argument de la souveraineté nationale prendrait-il définitivement le pas sur une mise en commun des ressources ?
Enquête. **Lire p. 14**



EXEMPLAIRE GRATUIT

moovinternet
Surfez sans calculer. **no limit**

Forfait Jour 500F TTC 10Mo Envoyez «i» au 501	forfait Hebdo 2 500F TTC 75Mo Envoyez «i» au 507	Forfait Mois 10 000F TTC 400Mo Envoyez «i» au 530
--	---	--

Cle internet à 24 000 F + 1 mois gratuit*

Offre valable dans le cadre des offres de promotion de lancement de 10 milliards de francs CFA. Offre réservée aux clients de Moov. Forfait internet illimité : 10 jours. Forfait hebdo illimité : 7 jours. Forfait mois illimité : 30 jours. port@etisalat

moovInternational
**J'appelle moins cher
 au pays.**



Tarif Inter
A partir de
2 F/Sec

De 13H à 14H00
De 22H à 06H00

**ANISSÔGÔMAN ! MBOLO ! BONJOUR !
 NANGADÉF ! WOFOUAN !**



(*) offre valable pour tous les abonnés prépayés hors cabine.
 Tarif de 2f/sec valable sur les destinations ci-après : Bénin, Cameroun, Nigeria, Liban, USA, Chine, France, UAE, Canada, Argentine, Congo Kin, South Africa, Maroc, Italie, Espagne, Indonésie, Belgique, Indonésie, Portugal, Angleterre, Syrie, Allemagne, Philippines.
 Tarif de 2,5f/sec valable vers les destinations ci-après : Mali, Sénégal, Côte D'Ivoire, Burkina, Niger, Émirats, Ghana, République Centrafricaine.
 Service client : 8883 (gratuit à partir d'une ligne fixe) • 88 38 00 00 • moovcontact@moov.ga

part of etisalat

EDITO

Attachez vos ceintures ! Ce numéro de *Gabon Eco* + vous convie à un voyage dans les arcanes du ciel africain pour une grande enquête sur la situation des compagnies aériennes continentales, dix ans après la disparition d'Air Afrique, créée par onze Etats africains en mars 1961 et déclarée en faillite en février 2002. Un dossier d'où il ressort que les ambitions affichées par les Etats de créer une nouvelle compagnie panafricaine se sont trop souvent heurtées à une absence de vision et à des stratégies politiques hétérogènes. En Afrique centrale, le projet d'Air Cemac, juridiquement acté le 31 décembre 2010, met du temps à se concrétiser en dépit des déclarations d'intention des Etats membres de la communauté économique et monétaire qui, dans le même temps, se mobilisent pour lancer ou relancer leurs compagnies nationales, à l'image de la camerounaise Camair-Co ou de la congolaise Equatorial Congo Airlines. Paradoxe ou volonté d'entretenir un motif légitime de fierté nationale ? Dans l'entretien qu'il nous a accordé, Cheick Tidiane Camara, consultant et président du cabinet Ectar, doute du potentiel du marché en Afrique centrale francophone pour rentabiliser à long terme une compagnie aérienne de standard international. Cet avis sera-t-il démenti par la création de la nouvelle compagnie aérienne nationale annoncée par le Président Ali Bongo Ondimba ? L'avenir proche le dira.

Ce dernier numéro de l'année fait aussi le point sur les retombées économiques espérées par l'accueil de la Coupe d'Afrique des nations de football, organisée du 21 janvier au 12 février prochains avec le voisin équato-guinéen. Comme dans toute compétition d'envergure internationale, la nécessité de proposer des équipements à la hauteur de l'événement, notamment en termes de transport et d'hébergement, devrait avoir pour conséquence de renforcer les infrastructures locales et permettre à l'ensemble des Gabonais d'en bénéficier. Sans compter l'espoir entretenu par la performance de l'équipe nationale dans cette compétition... De nombreux précédents ont en effet démontré que les réussites sportives contribuaient à un sentiment de fierté et d'unité de la Nation. Alors, allez les Panthères !

Nous vous donnons donc rendez-vous en 2012 pour continuer à partager ce goût de l'information et mettre en lumière tous les aspects de l'économie gabonaise.

A très bientôt

JEAN-PIERRE PONT

Retrouvez-nous sur
www.economie-gabon.com



Sommaire



Laser

- CAN 2012, quelles retombées pour le Gabon ? p. 4
- La Banque mondiale dope ses interventions p. 5
- AFD, 70 ans au service du développement p. 7
- IDH, le Gabon peine à garder son rang p. 7
- Tartare Plus, des délestages à 2 milliards de francs CFA p. 8
- Les solutions de Y2K pour optimiser sa relation client p. 10

Rencontre

- Willy Conrad Asseko, l'art du rebond p. 11

Dossier : transport aérien

- Où en est le ciel africain ? p. 14
- Entretien avec Cheick Tidiane Camara, président du cabinet Ectar p. 17
- Aéroports : les mauvais élèves p. 20

Afrique

- L'Afrique qui sourit, l'Afrique qui grimace p. 21
- Entretien avec Hippolyte Fofack p. 23

Innovation/stratégie

- Quand le brevet d'invention redessine la nouvelle économie p. 26

Emploi/formation

- Quid des meilleurs employeurs ? p. 29
- Le Pont de commerce Turquie-Afrique p. 30

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Johann Freixas
 +241 07 97 02 55 - jfreixas@economie-gabon.com
 assisté de Stevie Mounombou

Assistante administrative et commerciale :
 Rebecca Ntsame +241 07 97 02 55
 rntsame@economie-gabon.com

Secrétaire général de la rédaction :
 Didier Bras

Directeur artistique : Jean-Noël Dubois
 Maquette rédactionnelle : Emmanuel Vogel

Webmaster : Prune Pont-Benoit

Ont participé à ce numéro : Prosper Tonda Mambenda,
 Stevie Mounombou, Hope Mpounah, Sylvie Nyama,
 François Wandji.

INFORMATIONS LÉGALES

MOBILITY MEDIA AFRICA : Sarl au capital de 20.000.000 FCFA - RCM 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 RICOBONO 115, chemin des Valettes, 83490 Le Muy, France - Tirage : 10 000 exemplaires.

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 :
 Esther Ludeau - +241 03 14 00 38 - e.ludeau@yahoo.fr

Co-gérants :
 Jean-Pierre Pont - jeanpierrepont@gmail.com
 Philippe Chandezon - pchandezon@yahoo.fr

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

CAN 2012

Quelles retombées pour le Gabon ?

Co-organisateur de la Coupe d'Afrique des nations (CAN) 2012 avec le Guinée équatoriale, le Gabon s'est lancé dans un programme de développement tous azimuts de ses infrastructures sportives, routières et hôtelières. Mais au-delà, l'organisation de l'événement sportif majeur du continent devrait se traduire par de belles retombées pour l'économie du pays.



Depuis l'annonce de la réception de la 28^e édition de la Coupe d'Afrique des nations sur le sol gabonais, l'esprit de l'union sacrée s'est emparé du pays. Le peuple gabonais est assuré d'une représentation de premier ordre sur le plan international et c'est avec une ferveur plus palpable qu'il s'attelle depuis plusieurs mois à organiser de façon optimale cette compétition. Si aucun montant officiel n'a encore été annoncé à quelques semaines de la livraison de l'ensemble des chantiers, des sources font état d'un budget originel de plus de 100 milliards de francs CFA rien que pour la construction et la rénovation d'habitats, d'hôtels, d'aéroports et de routes. Mais ce montant s'envole si l'on y intègre les infrastructures sportives, épicerie des chantiers engagés à Libreville et Franceville notamment, ou encore d'autres chantiers annexes comme la rénovation et/ou l'équipement des structures hospitalières.

Pour cette manifestation prévue du 21 janvier au 12 février 2012, deux stades ont été retenus. Inauguré le 27 novembre dernier, le stade de l'Amitié sino-gabonaise, situé à Angondjé, au nord de Libreville, présente une capacité de 40 000 places. L'autre édifice d'envergure est le complexe sportif de Franceville. Après

sa phase de réhabilitation, il comprendra un stade de 20 000 places, des terrains multisports et le stade d'entraînement de M'Baya. La capitale gabonaise s'est également dotée d'un stade d'entraînement, situé au quartier Nzeng Ayong.

Du nouveau au sein des infrastructures sanitaires

Ces travaux d'envergure ont été accompagnés d'un vaste programme de modernisation des infrastructures de santé. A Franceville, le Centre hospitalier régional (CHR) Amissa-Bongo, d'une capacité de 160 lits, fait actuellement l'objet d'un important programme d'investissement en équipements afin de le doter d'un centre de dialyse équipé de dix postes et d'un pavillon d'imagerie médicale (scanner, mammographie, échographie 3D, électrocardiogramme, radiologie conventionnelle). Dans la capitale gabonaise, l'Hôpital général est en train d'être transformé en Centre hospitalier universitaire (CHU) avec une unité de chirurgie. L'annexe, en cours de construction, accueillera deux services d'urgences, cinq nouveaux blocs opératoires, des salles de réveil, de stérilisation et de soins intensifs.

Outre le nouveau CHU, la restructuration en cours comprend la transformation la transformation de l'hôpital Jeanne-Ebore

en CHU spécialisé en santé maternelle et infantile, la transformation de l'hôpital pédiatrique d'Owendo en CHU spécialisé en traumatologie et orthopédie, et la finalisation de l'institut de cancérologie d'Angondjé. De nouveaux centres de traitement sont également en cours de création : un institut de cancérologie à Libreville et un CHU international à Lambaréné, spécialisé dans la recherche et le traitement des maladies tropicales et du VIH/sida.

Des aéroports modernisés

Les aéroports ne sont pas restés en marge de ces plans d'investissement. L'aéroport international Omar-Bongo de Franceville Mvengue fait ainsi l'objet de travaux de réhabilitation et de modernisation de son aérogare. Débutés en novembre 2010, ces travaux devraient être livrés fin décembre 2012. Ils apporteront une amélioration des capacités de transit et d'accueil des voyageurs ainsi qu'une modernisation des équipements de sécurité aérienne pour un investissement total de plus de 3,9 milliards de francs CFA. L'aéroport de Port-Gentil, la capitale économique, n'est pas en reste avec un programme de modernisation qui consiste, dans sa première phase, en la réfection et l'allongement de la piste actuelle, qui passera de 1 900 à 2 600 mètres afin d'accueillir des vols

longs courriers de type Boeing 737-800 ; la modernisation des équipements électroniques d'aide à la navigation ; la construction d'une nouvelle aérogare de 5 800 m². Pour la seconde phase, dont la mise en œuvre dépendra de l'évolution du trafic, une deuxième piste d'atterrissage de 3 000 mètres, parallèle à la première, sera construite et la superficie de l'aérogare sera étendue de 5 800 à 9 500 m². De même, l'aéroport de Libreville fait l'objet d'une opération de lifting afin de présenter un nouveau visage. Un chantier qui devrait être livré avant janvier 2012 « si les délais sont respectés », selon les responsables de l'Agence nationale des grands travaux (ANGT), structure de coordination et de supervision technique et financière en charge de la bonne réalisation des investissements en infrastructures de l'Etat gabonais.

Un réseau routier remanié

Dans le même élan, un accent particulier a été mis sur les infrastructures routières. Notamment le carrefour de Nzeng Ayong, le carrefour de Charbonnages, les travaux sur l'A1 et l'A7 pour l'accès à Angondjé ainsi que les routes aux abords du stade de l'Amitié sino-gabonaise à Libreville. Jusqu'à présent, le quartier de Nzeng Ayong, le plus peuplé de Libreville, ne possède qu'un point d'accès, ce qui entraîne de nombreuses difficultés de circulation pour ses résidents. Il a été décidé, afin d'améliorer son accès, de faire passer de deux à quatre voies la route d'accès à Nzeng Ayong et de réaménager la voie express en la dotant de trois échangeurs et de neuf ponts pour piétons afin de décongestionner l'ensemble de la circulation y transitant. Par ailleurs, pour permettre un accès rapide aux stades de compétition et d'entraînement de la capitale gabonaise, 22 kilomètres de routes sont en cours de construction, de réhabilitation ou d'aménagement, et devraient être livrés avant le coup d'envoi de la CAN.

Satisfaire les besoins en termes d'hébergement

Si les infrastructures sportives ont une place prépondérante sur l'ensemble des chantiers engagés, les équipements hôteliers occupent également une place de choix. La rénovation de l'hôtel Léconi Palace, d'une capacité d'une centaine de chambres, la construction du village touristique de M'Baya, qui comprendra 50 chambres et la construction de l'hôtel Mbouma-Oyali, qui comptera 100 chambres doivent en effet permettre, au-delà de la CAN 2012, de développer l'activité touristique dans le Haut-Ogooué. Dans le cadre de l'augmentation des capacités d'accueil sur Libreville, le pays a sorti de terre l'hôtel de Nzeng Ayong, qui sera une des résidences des équipes de football de la CAN. L'hôtel comprend 50 chambres de standing permettant d'accueillir 100 personnes, un restaurant, une piscine ainsi qu'une salle de sport. D'autres structures comme l'hôtel Ramez (capacité 100 lits) et l'hôtel d'Angondjé (même capacité), permettront un accueil dans de bonnes conditions des équipes et visiteurs.

Des retombées diverses

Mais au-delà de la CAN, ces investissements, dont la liste n'est pas exhaus-

sive, donnent – ou donneront – lieu à des retombées diverses. Par exemple, l'augmentation des capacités hôtelières à Libreville répond à l'ambition de développer une activité touristique qui bénéficiera aux Gabonais en termes de revenus et d'emplois. Comme l'a suggéré Léon Nzouba, ministre gabonais des Infrastructures, « la CAN est pour ainsi dire déjà derrière nous. Nous pensons à demain. Les infrastructures sportives réalisées dans le cadre de la CAN serviront à des actions sportives et culturelles en faveur des Gabonais. Et tous les investissements dans les hôtels permettront de développer le tourisme ». Et

les exemples sont légion dans ce sens. Comme le déploiement à venir de la fibre optique pour réduire les coûts des télécommunications au Gabon et permettre aux populations, et surtout aux PME, d'accéder facilement à l'Internet grâce au passage à un réel haut débit ; les échangeurs de Nzeng-Ayong, d'IAI et des Charbonnages qui permettront de décongestionner la voie express ; ou encore les aéroports de province qui seront désormais aux standards internationaux. Sans oublier la main-d'œuvre générée par ces différents chantiers. Par ailleurs, si l'ensemble des travaux prévus pour la compétition sont prêts,

ou presque, les regards sont maintenant tournés vers l'organisation. Des sources proches du Comité d'organisation de la Can 2012 (Cocan) indiquent que cette structure, qui regroupe sept commissions (Accueil et Protocole, Hébergement et Restauration, Communication et Marketing, Santé, Sécurité, Transport Logistique, Compétition), est fin prête pour l'événement. En tout cas on l'espère après les couacs enregistrés lors de l'inauguration du stade de l'Amitié à Angondjé, où l'on a pu constater des problèmes d'alimentation électrique et une pelouse d'une qualité médiocre. En tout état de cause, cette compétition demeure

un réel test pour le Gabon qui s'est engagé depuis 2009 dans de profondes réformes économiques censées mettre le pays sur le devant de la scène africaine et internationale. Inégalable vitrine pour le pays, tant au point de vue des affaires que du tourisme par exemple, le pays doit saisir cette chance pour promouvoir ses atouts. On se souviendra enfin qu'après l'organisation de la 8^e CAN au Cameroun, en 1972, un élu local avait estimé que cet événement sportif avait fait plus pour le pays que quinze ans de diplomatie étrangère.

STEVIE MOUNOMBOU

COOPÉRATION



La Banque mondiale dope ses interventions

Dans le cadre de son plan stratégique 2012-2015 avec le Gabon, la Banque mondiale va multiplier par 6 ses interventions dans le pays, passant de 25 à 150 milliards de francs CFA.

Bonne nouvelle pour le Gabon ! Les interventions de la Banque mondiale dans le pays vont être multipliées par 6 dans le cadre du nouveau plan stratégique pour la période 2012-2015. Celles-ci vont en effet passer de 25 à 150 milliards de francs CFA. « La Banque souhaite accompagner le Gabon dans sa vision d'émergence. Nous avons pour ambition de faire plus que ce que l'on a fait par le passé », a affirmé Zouera Youssoufou, représentante résidente de la Banque mondiale au Gabon, ajoutant que le relèvement du portefeuille d'intervention de son institution sera essentiellement orienté vers des projets structurants. Dans cette optique, les experts de la Banque ont initié en novembre dernier des consultations avec les différents acteurs publics et sociaux de la scène économique nationale.

Cette initiative a notamment conduit les experts à Oyem, Franceville, Lambaréné, Mouila ou encore Port-Gentil.

Une démarche d'ajustement

La problématique de fond de ces concertations avec les départements sectoriels et les différentes parties prenantes du développement ont consisté à dégager des pistes pour une meilleure efficacité de la dépense publique gabonaise. Avec comme objectif à terme d'optimiser les investissements dans le cadre de la coopération Gabon-Banque mondiale. « Tout ce qui concerne les dépenses publiques, la gestion de la dette, les investissements en infrastructures doit être soupesé. Et la Banque veut aider à mieux gérer les investissements au Gabon », a précisé Zouera Youssoufou, non sans souligner

que ces tournées ont été éducatives. « Cela nous a permis d'ajuster ce que l'on propose par rapport aux vraies réalités du pays. A Oyem par exemple, nous nous sommes rendu compte que dans le cadre stratégique, nous n'avons pas prévu des actions pour l'agriculture. Or cette préoccupation est revenue avec force dans les discussions avec les décideurs locaux et les agriculteurs », a confié la représentante résidente. A Port-Gentil par contre, l'intérêt de l'institution financière s'est porté sur la gestion des changements climatiques, et notamment le niveau des eaux qui envahissent périodiquement la capitale économique du pays.

Participer à la réduction de la pauvreté

L'annonce de l'intensification de la coopération avec le Gabon intervient quatre mois après la visite à Libreville de Gregor Binkert, nouveau directeur des opérations à la Banque mondiale pour le Gabon, le Cameroun, la République centrafricaine et la Guinée équatoriale. Il s'agissait d'une visite de prise de contacts au cours de laquelle le fonctionnaire de la Banque ren-

contra les autorités gouvernementales, les représentants du secteur privé et de la société civile, ainsi que plusieurs autres partenaires locaux au développement. Cette initiative visait ainsi concourir à donner une impulsion nouvelle pour renforcer, diversifier et relever le niveau du partenariat actuel entre le Gabon et la Banque mondiale. D'ailleurs, elle est intervenue au lendemain de la nomination d'une nouvelle équipe dirigeante chargée de conduire et de coordonner l'action de la Banque mondiale en Afrique centrale. Au Gabon ; la nomination du nouveau représentant résident de la Banque mondiale, en la personne de Zouera Youssoufou relevait de cette volonté.

En filigrane, l'objectif de ces mutations est de rapprocher davantage la Banque de ses pays partenaires en vue d'obtenir de meilleurs résultats dans la réduction de la pauvreté et de répondre plus facilement aux besoins de ses clients. Présente dans au Gabon bien avant son indépendance, la Banque mondiale est l'un des plus anciens partenaires au développement du pays. Elle a contribué efficacement à la croissance économique du pays, notamment avec le co-financement, en 1959, du projet minier Comilog dont l'impact économique au Gabon est important et durable. Le Gabon est officiellement devenu membre de la Banque mondiale en 1963. Depuis lors, l'assistance de l'institution s'est traduite par une vingtaine de projets d'investissements qui ont soutenu le pays dans sa croissance économique et la réduction de la pauvreté.

STEVIE MOUNOMBOU



François PARMANTIER, Directeur de l'AFD à Libreville



Institution financière publique, l'Agence Française de Développement (AFD) agit depuis 70 ans pour combattre la pauvreté et favoriser le développement économique dans les pays du Sud et l'Outre-mer. Elle met en œuvre la politique de développement définie par le Gouvernement français.

AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT

Présente dans plus de 60 pays, l'AFD finance des actions de développement portées sur le terrain par des Etats, des collectivités locales, des entreprises publiques ou privées (via sa filiale PROPARCO) et des organisations non gouvernementales.

Les projets soutenus par l'AFD améliorent les conditions de vie des populations, renforcent la croissance économique et protègent la planète : scolarisation des enfants, appui aux agriculteurs et aux petites entreprises, protection de la santé maternelle et infantile, adduction d'eau, lutte contre le réchauffement climatique, ...

Les financements accordés interviennent sous formes de prêts ou de subventions, selon les pays et les secteurs bénéficiaires. Pour ce faire, l'Agence emprunte sur les marchés financiers et reçoit des subventions de l'Etat français.

Le développement sollicite aussi des savoirs et des savoir-faire. L'AFD propose des formations à ses partenaires, met des experts à disposition, mène des programmes de recherche et évalue les projets financés. Pour optimiser son action, l'AFD collabore et cofinance régulièrement les projets avec les autres acteurs de l'aide tels que les collectivités territoriales, les associations, les autres banques de développement ou l'Union européenne.

En 2010, l'Agence a consacré plus de 6,8 milliards d'euros au financement d'actions dans les pays du Sud et l'Outre-mer. Ces financements ont permis par exemple la scolarisation de 13,4 millions d'enfants au niveau primaire, l'amélioration de l'approvisionnement en eau potable de 33 millions de personnes et l'octroi de microcrédits pour 700 000 personnes.



LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DE LA FRANCE AU BÉNÉFICE DE TOUS

La mondialisation s'est accompagnée depuis deux décennies de profonds bouleversements. D'ordre économique, politique ou démographique, ces changements sont porteurs d'opportunités mais aussi d'importants défis environnementaux et sociaux. L'aspiration à une croissance juste et durable appelle à la mise en œuvre de politiques engagées. Ces politiques doivent permettre de donner un sens à la mondialisation en cours et d'en tirer le meilleur parti, y compris pour les pays en développement.

La France contribue à cette ambition d'une mondialisation maîtrisée et porteuse de valeurs par une politique de développement volontaire. Sa stratégie en matière de développement poursuit quatre objectifs : lutter contre la grande pauvreté et les inégalités ; favoriser une croissance durable et équitable ; préserver le patrimoine commun à l'humanité ; promouvoir la bonne gouvernance, la démocratie et le respect des Droits de l'Homme.

La France est un acteur majeur du développement. Avec près de 10 milliards d'euros en

2010, elle appartient au trio de tête des contributeurs mondiaux à l'aide publique au développement. L'effort porte notamment sur le continent africain. Plus de 60 % de l'effort financier de l'Etat français bénéficie à l'Afrique subsaharienne. Le reste de l'effort est dirigé vers les pays de la Méditerranée, les pays en crise et les pays émergents. La France apporte en particulier une large part de son aide au développement des secteurs de la santé et de l'éducation des pays les plus pauvres. L'Agence Française de Développement, sous la tutelle du Gouvernement français, est l'opérateur pivot des actions de la France en faveur du développement.

L'AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT AU GABON

L'action de l'AFD au Gabon s'inscrit dans le cadre du « Plan pour un Partenariat Stratégique entre la France et le Gabon » signé par les chefs d'Etat Nicolas Sarkozy et Ali Bongo-Ondimba en février 2010. En appui aux infrastructures et à la croissance économique, au secteur de la gestion durable des écosystèmes forestiers, et enfin aux secteurs sociaux (formation professionnelle, éducation), son action contribue à répondre aux défis lancés par la politique de développement du Gabon Industriel, du Gabon Vert et du Gabon des Services.



Au cours des dernières années, les financements de l'AFD ont été concentrés sur 3 secteurs :

SECTEUR DES INFRASTRUCTURES

- (EAU ET ASSAINISSEMENT ET ROUTES)
- l'aménagement de la route nationale entre Ndjolé et Médoumane (79 M€) ;
 - l'aménagement de l'axe routier Libreville-Owendo (15 M€) ;
 - l'assainissement prioritaire des eaux pluviales de Libreville (34 M€) ;
 - travaux pour la reconstruction du pont Boulingui et le renforcement des berges du canal d'évacuation des eaux pluviales à Libreville (3,5 M€) ;
 - l'assainissement de la ville de Port-Gentil (55 M€) et
 - le projet d'alimentation en eau potable de Libreville (18 M€).

LE SECTEUR DE LA FORÊT ET DE L'ENVIRONNEMENT

- l'extension de la dynamique de l'aménagement durable aux petits permis forestiers et son assistance technique (9,2 M€) ;
- 3 subventions du FFEM pour un total de 2,1 M€ : appui à l'aménagement forestier durable, valorisation de la biodiversité, gestion de l'information environnementale, et appui à l'écotourisme ;
- 2 projets octroyés dans le cadre de l'Accord de conversion de dette pour le développement durable des écosystèmes forestiers (ACD) : un projet d'installation d'une antenne satellite pour le suivi du couvert forestier (9 M€) et un fonds d'études et de préparation de projets (1 M€) auxquels s'ajoute le projet de Bureau d'Industrie du Bois (1,5 M€) ; et
- un fonds d'études pour l'appui à l'élaboration d'un plan national climat (0,5 M€).

L'AFD contribue au processus d'intégration régionale secteur via le soutien apporté à la COMIFAC par un dispositif d'assistance technique (1,35 M€). Par ailleurs, sa contribution au Fonds de Partenariat pour le Carbone Forestier (FCFP) et le programme de mise à disposition de données satellitaires pour le suivi du couvert forestier en Afrique centrale (Astrium, 8,5 M€) contribuent à la lutte contre la déforestation et la dégradation des forêts afin de réduire le réchauffement climatique (REDD).

LE SECTEUR DE LA SANTÉ

L'appui au Programme National de Développement Sanitaire (PNDS, 7 M€) et à la lutte contre le Sida (2 M€) et son assistance technique (1,5 M€).

L'AFD a en outre entamé la mise en œuvre d'un projet de développement et d'investissement agricole au Gabon (16 M€), dénommé PRODIAG et piloté par l'Institut Gabonais d'Appui au Développement (IGAD).

A la demande des autorités gabonaises, l'AFD s'apprête à intervenir dans les domaines de la formation professionnelle et de l'éducation. Enfin, l'AFD a mis en place 12,4 M€ d'enveloppes de garanties ARIZ auprès de plusieurs banques de la place afin de faciliter l'accès des PME aux financements bancaires.

70 ans au service du développement



L'Agence française de développement (AFD) a célébré 2 décembre dernier les 70 ans de son existence. A Libreville, cet anniversaire a été marqué par un cocktail ainsi qu'un vernissage de l'exposition « Objectif Développement », qui a fait le tour de la France depuis quelques mois.



Créée en 1941 sous la dénomination de Caisse centrale de la France libre, l'Agence française de développement a célébré le 2 décembre ses 70 ans d'existence. Une centaine de partenaires privés et publics ont pris part le 1^{er} décembre, à l'Institut Français de Libreville (ex-CCF), à cette célébration qui a été l'occasion pour le directeur de l'AFD au Gabon, François Parmantier, de revenir sur les grandes dates qui ont marqué l'histoire de cette institution. De la signature de « l'acte de naissance » de la Caisse centrale de la France libre par le général De Gaulle à la Caisse centrale de coopération économique en 1957, puis la Caisse française de développement en 1992 avant l'AFD en 1998, désigné comme l'« opérateur pivot » de l'aide française.

« En 2011, l'AFD c'est d'abord et avant tout une expertise portée par 1 500 personnes dans le monde, à travers un réseau de 68 agences et bureaux sur les cinq continents et les départements d'outre-mer. L'AFD a mis en place en 2010 un volume de 6,8 milliards d'euros de nouveaux engagements, et le chiffre devrait être équivalent en 2011. Grâce à son appui technique et financier, l'AFD permet par exemple en 2010, l'amélioration du système d'alimentation en eau potable de 33 millions de personnes dans le monde, une économie de 5 millions de tonnes de dioxyde de carbone par an au travers des programmes d'efficacité des programmes qu'elle finance. C'est ainsi plus de 13 millions d'enfants scolarisés dans les classes primaires et l'amélioration des services de collecte et évacuation des déchets pour 2,5 millions de personnes », a indiqué François Parmantier.

Trois grands axes d'intervention

Présente au Gabon depuis les indépendances, l'AFD fait partie du dispositif français de coopération aux côtés de l'ambassade de France. Elle intervient à la demande des autorités gabonaises et en accord avec le « Plan d'action pour un partenariat stratégique France-Gabon » signé en février 2010 par les présidents Ali Bongo et Nicolas Sarkozy. Trois secteurs majeurs matérialisent cette coopération. Les infrastructures et le développement économique, où l'institution française intervient dans le secteur routier, les infrastructures d'eau,

d'énergie et d'assainissement. « C'est l'appui au secteur privé par notre filiale Proparco, et celui des PME-PMI au travers du dispositif de garantie bancaire Ariz. C'est aussi le montage de filières de production et de commercialisation agricole », a expliqué François Parmantier.

Les secteurs sociaux, dont l'éducation, la formation professionnelle et la santé, constituent le deuxième domaine d'intervention de l'AFD au Gabon. Enfin, le troisième secteur est caractérisé par la gestion des écosystèmes forestiers au travers des prêts consentis à l'Etat, mais aussi d'un dispositif original de conversion de dette entre la France et le Gabon (de 39,3 milliards de francs CFA) qui permet au pays de se doter de moyens de mieux gérer ses parcs nationaux, ses forêts et l'industrialisation de la filière bois.

Un soutien à une multitude de projets au Gabon

Soulignons qu'au cours des trente dernières années, près de 1,25 milliard d'euros, soit une moyenne annuelle de plus de 40 millions d'euros, ont été engagés par l'AFD au Gabon, principalement dans des infrastructures aéroportuaires (extension et modernisation de l'aéroport de Libreville en 1988), portuaires (construction du port minéralier d'Owendo en 1988), routières (route Ebora-Oyem-Mitzic en 1993), électriques (barrages de Kingué, Tchimbélé en 1975 et Poubara en 1981) et téléphoniques (équipement pour une couverture globale du territoire). Les interventions de l'AFD au Gabon peuvent prendre plusieurs formes comme des prêts concessionnels à long terme à l'Etat (par l'AFD), des prêts aux entreprises publiques (par l'AFD)

ou privées (par Proparco) à moyen/long terme sans garantie de l'Etat, des garanties d'emprunts en monnaie locale apportées (par l'AFD ou Proparco), des apports en fonds propres ou quasi fonds propres apportés (par Proparco), des subventions (par l'AFD) pour des fonds d'études et de préparation de projets ou de l'assistance technique résidentielle, des subventions du Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM).

Retour sur une longue coopération

La célébration à Libreville des 70 ans de l'AFD a également été marquée par la présentation d'une exposition intitulée « Objectif Développement », réalisée par l'agence internationale Magnum, et qui achève en ce moment même le tour des principales villes de France. « Pour mieux partager ses expériences du terrain, l'AFD a souhaité montrer une exposition baptisée Objectif développement, des regards croisés sur les différentes facettes du développement au travers des projets que nous finançons. Ces photos montrent également que 70 ans après la naissance de l'Agence, les valeurs qui ont présidé à sa création, engagement, générosité et intégrité sont toujours d'actualité dans notre maison. Cette exposition est aussi l'occasion de mettre à l'honneur les partenariats que nous avons noués avec nos interlocuteurs dans le monde, ministères, agences nationales, entreprises, banques, mais aussi nos collègues partenaires au développement et les ONG », a conclu le directeur de l'AFD. Cette exposition s'ouvrira au public le 20 décembre prochain pendant un mois à l'Institut français du Gabon.

STEVIE MOUNOMBOU

INDICE DE DÉVELOPPEMENT HUMAIN

Le Gabon peine à garder son rang

Pour la troisième année consécutive, le Gabon s'est hissé en tête du classement de l'Indice de développement humain (IDH) en Afrique subsaharienne à l'issue du classement publié le 2 novembre par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD). Avec un IDH de 0,674 en 2011, le Gabon a cependant perdu du terrain sur le plan mondial où il arrive à la 106^e position contre une 93^e place encourageante en 2010.

Le rapport 2011 sur l'indice de développement humain (IDH) est disponible depuis le 2 novembre dernier *. Le document, qui prend en compte 187 pays, explique que « la durabilité environnementale pourra être obtenue de manière plus équitable et efficace en traitant les inégalités en termes de santé, d'éducation,

de revenu et de genre conjointement avec la mise en place d'une action à l'échelle mondiale concernant la production d'énergie et la protection des écosystèmes ». A l'heure où la communauté internationale se prépare à la grande conférence des Nations unies sur le développement durable qui se tiendra en juin 2012 à Rio de Janeiro, le rapport établit

que la durabilité doit être considérée comme une question de justice sociale élémentaire, aussi bien pour les générations actuelles que pour celles à venir. « La durabilité n'est pas exclusivement ni même essentiellement une question environnementale, comme le

suite page suivante ►



INDICATEUR DE DÉVELOPPEMENT HUMAIN 2007



(0,760) et l'île Maurice (0,728), qui constituent le trio de tête. Par ailleurs, en un peu plus de vingt ans, les Gabonais ont bénéficié d'une qualité de vie leur permettant de vivre 28 années de plus par rapport à 1990. Quant à la durée moyenne de scolarisation, elle a été multipliée par 1,7 passant de 4,3 en 1990 à 7,5 deux décennies après.

... mais des inégalités de revenus à endiguer

Par contre, en ce qui concerne l'équité intragénérationnelle, de nombreuses couches défavorisées subissent de graves privations car elles doivent se préoccuper des menaces pesant sur leur environnement immédiat,

démontre de manière convaincante ce rapport. Elle concerne surtout le mode de vie que nous choisissons d'épouser, en étant conscients que tous nos actes ont des conséquences pour les sept milliards de personnes vivant sur la planète aujourd'hui, ainsi que pour les milliards d'êtres humains qui nous succéderont dans les siècles à venir», a indiqué Helen Clark, administrateur du PNUD.

Une crise environnementale menaçante

Entre 1970 et 2010, les pays se trouvant dans le quart inférieur du classement de l'IDH ont progressé de 82 %, soit deux fois plus que la moyenne mondiale. Il est expliqué dans le rapport que si le rythme de ces améliorations constaté ces 40 dernières années se poursuivait au cours des 40 prochaines années, en 2050, la grande majorité des pays atteindrait des niveaux d'IDH équivalents ou supérieurs à ceux actuellement atteints par les pays appartenant au quart supérieur du classement. Il s'agirait donc d'une réussite extraordinaire pour le développement humain à l'échelle planétaire en moins d'un siècle. Pourtant, en raison des dangers environnementaux croissants, ces tendances positives pourraient être stoppées brusquement d'ici le milieu du siècle, les populations des pays les plus pauvres étant bien plus exposées aux catastrophes liées aux évolutions climatiques, comme les sécheresses et les inondations, ainsi qu'à la pollution de l'air et de l'eau.

Une espérance de vie largement augmentée pour le Gabon...

Le classement 2011 est dominé par la Norvège, l'Australie et les Pays-Bas avec des IDH respectifs de 0,943, 0,929 et 0,910. Tandis que le Burundi (0,316), le Niger (0,295) et la RDC (0,286) sont les derniers de la classe. Classé au 106^e rang mondial avec un IDH de 0,674, le Gabon a perdu du terrain par rapport à 2010 où il occupait le 93^e rang (classement établi avec 16 pays de moins qu'en 2011). Toutefois, le pays maintient une position confortable en Afrique subsaharienne où l'IDH est passé de 0,365 en 1980 à 0,463 aujourd'hui. Dans cette région, en effet, le Gabon occupe la première place pour la troisième année consécutive devant le Botswana (0,633) et la Namibie (0,625). En Afrique par contre, le Gabon occupe le 6^e rang derrière les Seychelles (0,773), la Libye

qu'il s'agisse de pollution intérieure des locaux ou des déficiences d'assainissement dans les grands centres urbains. Pour inverser cette tendance, a souligné le représentant résident du PNUD au Gabon, Nadir Hadj-Hammou, le pays devrait « accélérer » ses efforts visant à réduire l'incidence de la pauvreté (33%) et la forte inégalité des revenus révélée par l'indice de Gini (0,415). Le Gabon doit par ailleurs améliorer les capacités d'administration et de coordination des institutions afin de ne pas freiner les initiatives en faveur du développement durable, a indiqué Nadir Hadj-Hammou.

Un indicateur précieux

Chaque année depuis 1990, le PNUD charge un éditeur indépendant de la rédaction du « Rapport sur le développement humain ». La création de l'IDH, en 1990, en tant que mesure composite prenant en compte la santé, l'éducation et le revenu, a permis de remettre en question les mesures purement économiques de la réussite nationale et de mettre en évidence la nécessité de suivre de manière globale et cohérente les progrès accomplis en matière de niveau de vie général. L'IDH mesure le niveau de développement des pays sans en rester simplement à leur poids économique reposant sur le produit intérieur brut (PIB) ou le PIB/habitant. Il intègre donc des données plus qualitatives. C'est un indicateur qui fait la synthèse (on l'appelle indicateur composite ou synthétique) de trois séries de données, à savoir l'espérance de vie à la naissance (qui donne une idée de l'état sanitaire de la population du pays), le niveau d'instruction mesuré par la durée moyenne de scolarisation et le taux d'alphabétisation, le PIB réel (c'est-à-dire corrigé de l'inflation) par habitant, calculé en parité de pouvoir d'achat (c'est-à-dire en un montant assurant le même pouvoir d'achat dans tous les pays), et le PIB/habitant qui donne une indication sur le niveau de vie moyen du pays. L'IDH se présente comme un nombre sans unité compris entre 0 et 1. Plus l'indicateur se rapproche de 1, plus le niveau de développement du pays est élevé.

* « Durabilité et équité : un meilleur avenir pour tous », rapport 2011 sur l'indice de développement humain (IDH), Programme des Nations unies pour le développement.

STEVIE MOUNOMBOU

TARTARE PLUS

Des délestages à 2 milliards de francs CFA

En conflit depuis dix ans avec la Société d'énergie et d'eau du Gabon (SEEG), la PME Tartare Plus broie du noir. Après une suspension de fourniture d'électricité pendant une durée de trois ans, elle a perdu plus de 2 milliards de francs CFA.



Officiant depuis vingt ans dans la vente de brochettes (viande et poisson) et de beignets de banane, Tartare Plus s'est hissé au rang de référence en termes de restauration rapide à Libreville grâce à la qualité de son service. Dirigée de main de maître par le Gabonais Hervé Oyono, la PME a aussi gravi les échelons financièrement puisque, en vingt ans, son chiffre d'affaires est passé de 20 millions à près de 416 millions de francs CFA. Un bel exemple de croissance pour cette structure née en mars 1992 sur le trottoir et dans l'informel. Pourtant, cette croissance ne s'est pas traduite sur le terrain, Tartare Plus ne disposant que d'un seul point de vente (Sauce Tartare) dans la capitale gabonaise, au très stratégique carrefour Ancienne Sobraga, juste au-dessus de l'avenue de l'Indépendance, et le PIB/habitant qui donne une indication sur le niveau de vie moyen du pays. L'IDH se présente comme un nombre sans unité compris entre 0 et 1. Plus l'indicateur se rapproche de 1, plus le niveau de développement du pays est élevé.

« Durabilité et équité : un meilleur avenir pour tous », rapport 2011 sur l'indice de développement humain (IDH), Programme des Nations unies pour le développement.

Malheureusement, ce qui devait devenir le « Mac Donald gabonais » au regard de l'engouement suscité par cette affaire, a été réduit à sa plus simple expression par un conflit survenu entre cette petite entreprise et la Société d'énergie et d'eau du Gabon (SEEG). Différend qui a abouti à la coupure de son alimentation en eau et en électricité, et ce durant 789 jours. Un conflit qui dure encore aujourd'hui après dix ans de procédures judiciaires interminables », explique Hervé Oyono.

Dix ans de conflit et douze décisions de justice

Invoquant un branchement direct illicite, le 20 mars 2002 la SEEG décide unilatéralement de suspendre la fourniture d'électricité et d'eau au domicile d'Hervé Oyono et dans son local commercial de Sauce Tartare. Contestant les faits qui lui sont reprochés par la SEEG, Hervé Oyono a saisi le pouvoir judiciaire. « Cette lutte judiciaire, qui va atteindre sa dixième année en mars 2012, peut se résumer en trois parties. Nous luttons d'abord pour le rétablissement des fournitures d'eau et d'électricité suspendues abusivement par la SEEG. Deux décisions de justices rendues après 120 jours condamnent

pourtant la SEEG au rétablissement. Mais en vain ! Ensuite, pensant faire pression, nous avons engagé une action en règlement d'astreintes devant les juges des référés au bout de 510 jours d'attente sans électricité. Ce n'est que quatre années après que nous obtiendrons le règlement des sommes équivalentes à 14 millions de francs CFA. La SEEG ayant résisté au droit durant 789 jours, nous avons de nouveau sollicité du juge la liquidation des 279 jours supplémentaires, soit 27,9 millions. Une procédure toujours en cours à l'heure actuelle. La troisième action en justice concerne la prise en compte du préjudice moral et financier que nous avons subi depuis la suspension des fournitures d'eau et d'électricité durant ces 789 jours (2002, 2003, 2004). Mais trois années après le dépôt des conclusions de l'expert mandaté par le Tribunal, aucune décision n'a été rendue à ce jour », déplore Hervé Oyono.

Finalement, le promoteur de Tartare Plus a obtenu le rétablissement des fournitures d'eau et d'électricité au bout de 789 jours (en mai 2004) d'attente, sans pour autant que le règlement partiel des pénalités de retard et du préjudice moral et financier soit réalisé. « Douze décisions de justice, soit une décision chaque année, et plus de 25 actes d'huissier n'ont pas pu mettre un terme à ce conflit. Dix ans à lutter pour



la survie de ma PME plutôt qu'à œuvrer pour son expansion comme cela se devait », regrette Monsieur Oyono.

Plus de 2 milliards de francs CFA de pertes en trois ans

Une situation d'autant plus frustrante que l'évaluation du préjudice causé à Tartare Plus a de quoi donner le tournis. En effet, de 1992 à 2001 le chiffre d'affaires de la PME est passé de 20 à près de 416 millions de

francs CFA, soit une évolution de 40% par an. Or, si le préjudice est évalué à 40% de progression annuelle du chiffre d'affaires, le manque à gagner est de près de 2 milliards de francs CFA. Même si le préjudice est évalué à 10% de progression minimale annuelle du chiffre d'affaires, le manque à gagner est supérieur à 883 millions. De plus, affirme Hervé Oyono, l'entreprise aurait pu servir 5,7 millions de plats, créer 200 emplois directs et ouvrir près de dix

points de ventes, répondant ainsi à la forte demande en matière de restauration rapide de qualité au Gabon. « Malheureusement, Tartare Plus ne sert que 283 000 plats l'année, avec le seul point de vente créé en 1992 et ne compte que 30 employés », a déploré Hervé Oyono. Citant le rapport Doing Business 2009, il a indiqué que « les coupures d'électricités occasionnées par la SEEG causeraient en moyenne des pertes d'exploitation de 2% du chiffre d'affaires aux PME. L'absence d'électricité, selon les experts, fait partie des trois premiers facteurs qui freinent le développement des PME au Gabon et dans le monde. Ces entreprises perdent en moyenne 5 heures de travail par mois et 60 heures par an ». En somme, les délestages de 789 jours subis par Tartare Plus ont occasionné des pertes de 15 780 heures de travail, 175,33% par an du chiffre d'affaires et plus de 2 milliards de francs CFA sur trois ans. Une série de difficultés qui ont fortement grevé les projets d'expansion de Tartare plus. Un véritable contre-exemple à l'heure où la promotion de l'initiative privée est particulièrement forte dans les pays. Ce genre de situation, qui n'est pas un cas isolé, pourrait à terme mettre les bâtons dans les roues de l'émergence d'une classe d'hommes d'affaires gabonais.

STEVIE MOUNOMBOU

Sauce Tartare
C'est bon - C'est rapide - C'est pas cher

Fast-food
Situé au carrefour ancien SOBAGA
Face au kiosque Sogapresse
BP : 1997 Libreville - Gabon
Tel : 00241 07 29 45 50 / 07 58 15 11
Email : saucelatatare@yahoo.com

Les solutions de Y2K pour optimiser sa relation client

Distributeur des produits Sage au Gabon depuis une dizaine d'années, la société Y2K vient de présenter la solution Sage CRM (Customer Relationship Management) aux opérateurs économiques. Un logiciel web dédié à la gestion relation client des grandes entreprises et des PME. Zoom sur cet outil aux avantages insoupçonnés.

Leader incontesté en nombre de clients en France et troisième éditeur mondial des solutions de gestion (comptabilité, gestion commerciale, paie, trésorerie, ressource humaine, facturation, etc.) pour les PE, PME, MGE et GE, Sage met à la disposition des entreprises un logiciel pour optimiser la relation client. Il s'agit du Sage CRM (Customer Relationship Management) qui a été présenté aux opérateurs

économiques le 25 novembre à Libreville par la société Y2K, revendeur agréé des produits Sage au Gabon. Pour l'occasion, Y2K s'est entouré du cabinet One To One, spécialisé dans la gestion de la relation client et personnelle, basé à Libreville. Cette séance de présentation a également bénéficié de l'expertise d'un partenaire extérieur, la société française Coservit, spécialisée dans le conseil, la formation et l'édition de logiciels. « De nos jours le

marché étant très concurrentiel avec des clients de plus en plus exigeants et de moins en moins fidèles, les entreprises doivent améliorer leur gestion avec tous leurs partenaires extérieurs, qu'ils soient fournisseurs ou clients. Car en dépit de l'explosion des outils des télécommunications avec Internet, les tablettes, etc., on se rend compte que la qualité de la communication avec l'extérieur est encore anarchique, ce qui demande l'usage d'outils adéquats pour améliorer sa compétitivité. Le but de cette journée est de faire comprendre aux participants les bénéfices d'une GRC optimisée. Les facteurs clés de succès étant de savoir quelle donnée stocker. Qui doit y avoir accès ? Comment sera-t-elle analysée ou à quoi servira-t-elle ? Si tous ces paramètres ne sont pas connus d'avance, le produit sera mal ou sous-utilisé. Nous avons noué un partenariat avec One to One, spécialiste en CRM depuis des années, et Coservit, expert dans le CRM depuis une décennie pour mieux accompagner nos clients dans le pilotage de leur activité commerciale », a expliqué Claude Moureaux, gérant de Y2K.

Trois avantages majeurs

Pour François Delmotte, directeur de One To One, les bénéfices de Sage CRM sont de trois ordres : « Pérenniser son capital clients, optimiser ses ressources par rapport à la satisfaction client et l'effet nomade. C'est-à-dire qu'un chef d'entreprise qui est constamment en déplacement accèdera directement et en temps réel à l'évolution de son activité. C'est un peu ça l'intérêt de ce genre d'information partagée. Car lorsque l'information n'est pas partagée et que vous perdez, par exemple, l'ou la commerciale qui détient cette information, vous perdez également cette dernière, et derrière vous perdez potentiellement un ou plusieurs clients. » Un outil d'autant plus important qu'il y a trois axes principaux sur Sage CRM. La couverture de tout ce qui est activité commerciale, tout ce qui est communication avec son client et, le dernier point, assurer le suivi. Notamment la gestion de sinistres, du parc matériel, du parc machine, des réparations, des interventions, etc. C'est un outil large en termes de fonctionnalités simple d'utilisation et qui couvre toute la relation de l'identification du prospect au client », a poursuivi Monsieur Delmotte.



Une priorité : analyser ses besoins

Toutefois, a précisé Mathias Wauquier, responsable produit chez Coservit, « la première chose est de savoir ce dont vous avez besoin car un projet CRM peut répondre à beaucoup de choses. La priorité est donc d'analyser vos besoins, vos priorités, et mettre rapidement en place la solution adaptée. La solution est un outil comme tout autre, qui n'a de sens qu'à partir du moment où il est bien adapté et bien manipulé. Ainsi, vos besoins sont définis et analysés par des structures comme One to One afin d'avoir la solution la plus opérationnelle possible. Ensuite il y a la partie technique sur la mise en place d'un projet. Sage CRM est un outil web facile à mettre en place et ne nécessite aucune technologie spécifique. Une fois la solution mise en place, l'utilisateur pourra organiser, gérer et piloter les équipes qui vont effectuer les réparations, les interventions sur site ou les retours de matériel. En somme Sage CRM donne au capitaine de l'entreprise les outils pour piloter son navire dans la bonne direction et l'aider à faire plus du chiffre d'affaires tout en optimisant la consommation de carburant (rentabilité des services ressources en interface du client), et pour l'équipage, fournir des outils simples pour automatiser les actions et ne plus oublier les RDV ou rappels des clients, etc. ». Autrement dit, le CRM permet de préserver, développer votre capital client et optimiser la rentabilité de vos ressources internes.

HOPE MPOUNAH

Willy Conrad Asseko, directeur de LTC

L'art du rebond

De prime abord, son gabarit semble indéniablement le prédisposer davantage au basket-ball qu'au transport terrestre. Mais ne vous y trompez pas : Willy Conrad Asseko a déjà l'étoffe d'un très bon manager. A 26 ans, ce jeune Gabonais a repris la tête de la société Les Transports Citadins (LTC) et compte bien se tailler une place de choix dans ce secteur en pleine effervescence.

Né le 27 mars 1985 à Libreville, Willy Conrad Asseko a suivi un parcours brillant... et atypique. A 18 ans, il obtient son baccalauréat série C au lycée d'application Nelson-Mandela et décroche une bourse d'études pour poursuivre son cursus en Allemagne. En septembre 2004, il intègre donc l'École des sciences appliquées de Dortmund et devient, six ans plus tard, ingénieur en système de communication, signalisation digitale, réseaux et transmission. « Ce diplôme est la concrétisation de ce que j'ai toujours voulu faire, c'est-à-dire travailler dans les télécommunications. J'ai passé exactement huit ans en Allemagne, dont une année consacrée à l'apprentissage de la langue, ponctuée d'un concours qui donne l'accès aux écoles supérieures allemandes. Les deux premières années ont été assez difficiles car c'était une expérience nouvelle et j'étais encore très jeune à ce moment-là. Il fallait s'adapter à cet environnement, qui était différent de celui dans lequel j'avais grandi, s'organiser autrement. Mais l'expérience en valait la chandelle car elle m'a permis de grandir, de mûrir psychologiquement », explique le jeune ingénieur.

Un sportif de haut niveau

Après obtention de son diplôme à l'issue de l'année académique 2009-2010, il commence par décrocher un CDD au sein de son école supérieure, à Dortmund. « Il y a dans l'établissement des structures qui permettent aux étudiants de travailler sur la base de CCD. Mais je me suis arrangé à transformer ces contrats en stages car les CDD m'auraient obligatoirement conduit au CDI, ce qui nécessitait un ensemble de protocoles dans lesquels j'hésitais à m'engager », explique Willy Asseko. Il faut dire qu'à la fin de l'année 2009, le climat politique n'a guère incité le jeune ingénieur à regagner son pays rapidement. « Mais je tenais vraiment à rentrer dans mon pays. J'y venais souvent, du fait notamment que j'ai joué trois ans durant pour la sélection nationale de basket-ball, et j'ai pu jager, avec le temps, le moment propice pour revenir », poursuit-il. La nouvelle dynamique économique impulsée par le chef de l'Etat, notamment l'accent mis le développement des services, donne des idées à notre jeune manager, qui entrevoit dans l'émulation

économique du pays un certain nombre d'opportunités. « Je me suis dit : je suis ingénieur, je parle couramment trois langues (français, anglais, allemand) et je peux, a priori, postuler pour un emploi. C'est ainsi que je décide de rentrer définitivement au Gabon durant les vacances d'été de 2010, en ayant au préalable adressé des demandes d'emploi dans la plupart des entreprises de la place, aussi bien dans le privé que dans le public », explique-t-il. Mais comme bon nombre de jeunes diplômés qui rentrent au pays, ces demandes sont restées sans réponse. Pour l'anecdote, la seule qu'il obtint fut celle donnée par une grande compagnie pétrolière, qui lui donna une réponse négative... deux ans après le dépôt de son dossier ! Mais il en fallait plus que cela pour décourager notre jeune et déterminé diplômé.

Des restructurations qui vont porter leurs fruits

Le déclin viendra du côté du transport terrestre. Lors de ses nombreux voyages au Gabon, le plus souvent en vacances ou dans le cadre de la sélection nationale de basket-ball, il a l'occasion de jager l'état de développement du secteur, et de comparer avec ce qui se fait en Allemagne où il réside. « Avec ce que j'avais pu voir à l'étranger, je me disais à chaque fois qu'il y avait énormément à faire, que le secteur avait un fort potentiel », explique-t-il. Et il faudra peu de temps à notre jeune ingénieur, gonflé d'ambitions et d'ambitions, pour reprendre les rênes de la société LTC dont l'activité peinait à prendre de l'ampleur. Juridiquement créée en 2006, LTC présente alors une activité quasi inexistante, essentiellement présente dans le transport interurbain avec les lignes Libreville-Lambaréné, Libreville-Oyem et Libreville-Ntoum. « Cette situation était due au fait que les associés avaient du mal à investir, tout en confortant la position de la société dans le secteur. A cela s'ajoutait l'état délabré des routes. Cela entraînait des problèmes de gestion et c'est à ce stade que j'ai repris en main LTC », explique-t-il.

C'était il y a tout juste un an, et le nouveau directeur de LTC a sans délais engagé une profonde restructuration de la société pour la rendre compétitive et rentable. « En premier lieu, j'ai proposé la location de véhicules à longue et courte durée. C'est à cette période que LTC a re-



pris du service dans ses locaux actuels (au Méridien Re Ndama), alors qu'au début la structure était localisée au niveau du PK 7. J'ai mis l'accent sur la location, mais en conservant le transport interurbain, notamment sur la ligne Libreville-Ntoum. Après la location, nous avons mis en place de nouvelles prestations comme la mise à disposition de chauffeurs, le transport du personnel d'entreprises, le transport d'équipage aérien... »

Quand le hasard s'en mêle...

Les idées et les ambitions ne manquent pas et, à force de combativité, Willy Asseko décroche des marchés de taille avec des compagnies comme South African Airways ou Cargo Lux pour le transport du personnel naviguant. « Vous savez, il faut parfois savoir faire preuve d'audace. Par exemple, j'avais à plusieurs reprises démarché le comité d'organisation de la CAN (Cocan) pour des prestations, sans jamais recevoir de réponses. Le hasard faisant bien les choses, j'ai rencontré lors d'un voyage en avion le patron de la CAN au Gabon, Marius Ogouebandja, que j'ai interpellé spontanément et qui a pu m'orienter », raconte Willy Asseko. « Par ailleurs nous pratiquons à la demande certaines prestations annexes comme l'assistance aéroportuaire et tout ce qui est assistance VIP », rappelle-t-il. Des services à forte valeur ajoutée qui sont des outils indispensables à la jeune société pour se faire une place dans ce secteur de plus en plus concurrentiel. « Et depuis octobre 2011, nous avons lancé le ramassage scolaire à la SNI Owendo notamment. Les

élèves sont déposés le matin dans leurs établissements respectifs, pour la plupart dans Libreville, et sont récupérés en début d'après-midi », ajoute-t-il.

La concurrence sous toutes ses formes

De labour en initiatives, l'activité de LTC reprend forme et se redessine pour devenir une plate-forme de services de transports terrestres. Malgré ces efforts, LTC reste confrontée à de nombreuses difficultés dans le développement de ses activités, et à une rude concurrence, comme il l'explique : « Dans le segment de la location par exemple, nous sommes souvent confrontés à certains particuliers qui louent leurs véhicules de manière informelle, sans payer aucune taxe. C'est une sorte de concurrence déloyale car en plus de saturer le marché, ces particuliers ne partagent pas les mêmes charges que nous. A cela s'ajoute bien évidemment la concurrence des mastodontes de la location dans le pays comme Gesparc, Hertz, ou encore Europcar face à qui nous n'avons pas la même puissance financière ou la même capacité d'investissement. Mais c'est une règle dans toute activité, nous l'acceptons et nous essayons de tirer notre épingle du jeu en misant notamment sur la qualité de service. »

L'écueil du financement

Pas facile en effet de rivaliser avec des compagnies de location internationales qui disposent de moyens colossaux pour satisfaire un marché relativement restreint. « Et depuis octobre 2011, nous avons lancé le ramassage scolaire à la SNI Owendo notamment. Les

suite page 13 ►




La référence pour vos solutions de gestion d'entreprise

SAGE c'est une segmentation pour une offre adaptée

- SAGE 30
- SAGE 100
- SAGE 1000
- SAGE MULTI DEVIS
- SAGE CRM
- SAGE PAIE ET RH

Y2K Libreville
Tél. : (241) 74.04.69 / 76.51.76
Fax : (241) 72.87.53
Email : y2k@y2kgabon.com

Y2K Port Gentil
Tél. : (241) 56.44.90 Fax : (241) 56.44.90
Email : y2kpog@y2kgabon.com

HOTLINE
Tél. : (241) 76.51.76
Email : y2k.hotline@y2kgabon.com

Internet : www.y2kgabon.com



Une équipe Qualifiée

SAGE c'est une couverture étendue

- Comptabilité
- Immobilisation
- Trésorerie
- Gestion Commerciale et E-Commerce
- Paie et Ressources Humaines
- Gestion de la Relation Client (CRM)
- Analyse multi dimensionnelle des données (pilotage)
- ERP Intégration 100% Web (Edition étendue / Workflow)
- BTP (Multi devis)

Y2K, votre partenaire Sage pour le succès de vos projets



24h/24
7j/7



Soyez mobiles !

Réservation en ligne sur
notre site internet

Service sur mesure

Excursion touristique

Assistance aéroportuaire

Véhicules neufs et climatisés

Chauffeur bilingue sur demande

Locations courtes et longues durées

Louez sans vous faire rouler



4x4



Berlines



Minibus



Rejoignez-nous sur facebook
facebook.com/Les transports citadins

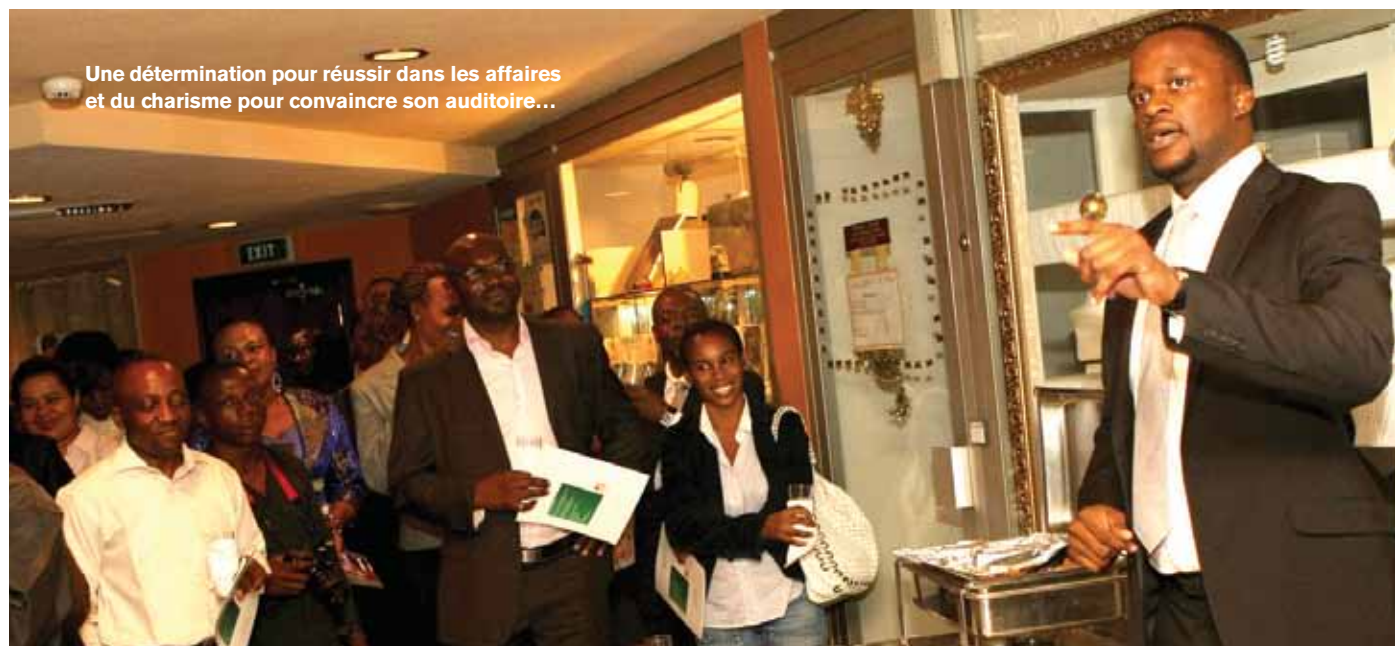


2011-All rights reserved. Designed by FLOX. www.flox-agence.com

www.transports-citadins.com

Agence Libreville - Hôtel Ré-Ndama

Tel : 00 241 0413 83 74 / 00 241 07 63 25 24



Une détermination pour réussir dans les affaires
et du charisme pour convaincre son auditoire...

les banques gabonaises ont encore beaucoup de mal à jouer le rôle d'accompagnateur qui leur incombe auprès des jeunes PME nationales. « La principale solution à laquelle nous avons recouru est l'autofinancement », regrette M. Asseko, qui explique que « les banques estiment, de par leurs expériences antérieures, que le secteur de la location automobile présente énormément de risques. Une position contestable au regard des états financiers de la société, et de sa participation croissante au renforcement du tissu économique national ». Et la classe d'entre-

preneurs locaux voulue par le chef de l'Etat pour tirer l'émergence économique du pays ne pourra naître qu'avec l'assistance des établissements bancaires de la place. Mais qu'à cela ne tienne, pour générer des moyens, LTC axera ses efforts sur les segments les plus rentables de son activité, à savoir actuellement celui de la location longue durée. « Cela a l'avantage de réduire les charges, puisque sur une période d'un mois par exemple, LTC n'effectuera qu'une seule dépense pour faire le plein de carburant, la vidange et le nettoyage de la

voiture », explique le directeur de LTC. « A l'inverse, la location à courte durée impose de faire le plein de carburant à chaque fois que le véhicule est sollicité, tout en s'assurant qu'il est propre. Supposons que le véhicule est loué plusieurs fois dans la journée, cela représente des dépenses considérables pour nous », poursuit-il.

Devenir une référence

L'autre « poche d'air » de Willy Asseko reste le transport de l'équipage aérien, grâce à des rotations constantes qui assu-

rent la continuité de l'activité. Mais là aussi, il se heurte à des contraintes, qui sont principalement celles des procédures de paiement auprès des grandes compagnies internationales, dont les délais ne tiennent souvent pas compte des impératifs de trésorerie des fournisseurs. « Par exemple, pour des contrats signés en décembre 2010, nous n'avons été payés pour la première fois qu'en avril 2011. C'est un peu long mais nous savions que tôt ou tard, nous serions payés. Et depuis, les paiements ont en effet été réguliers », rassure-t-il. Avec un coup de pouce des banques gabonaises pour renforcer son parc automobile, LTC a aujourd'hui toutes les chances de devenir une référence pour les services liés aux transports terrestres au Gabon. Comme tend à le dessiner le nouveau site Internet de la société, qui offre une interface complète de qualité pour la commercialisation de l'offre de services LTC.

Le parcours de Willy Asseko prouve à suffisance que le cursus scolaire n'est pas un sillon professionnel, mais bien le soc qui permet de le tracer. Alors, « aux étudiants gabonais de l'étranger en fin de cycle, je leur conseille vivement de rentrer. C'est vrai que certains hésitent à cause de certaines réalités du pays, mais qu'ils pensent à l'intérêt du Gabon et qu'ils se disent que dans plusieurs domaines d'activités, ce qui est fait à l'étranger peut être adapté et réalisé dans leur pays par eux, grâce à leurs compétences », conclut-il.

JOHANN FREIXAS



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



Dix ans après la mort d'Air Afrique

Où en est le ciel africain ?

Le constat est clair. Aucune compagnie nationale ou régionale n'a réussi pour l'instant à « remplacer » la compagnie communautaire. Et les projets concurrents qui se déploient ça et là retardent le moment de vérité du marché.

« Nous irons jusqu'au bout du monde, Air Afrique ne périra pas ! » Dans les rues d'Abidjan, de Lomé, de Brazzaville ou de Ndjamena, les agents de la compagnie panafricaine ont fredonné cet air entraînant à longueur de manifestations publiques. C'était il y a dix ans. L'on se souvient que leur détermination s'est écrasée face à la dure réalité d'un « lâchage historique », décidé ou subi par les Etats membres, notamment. Et que la compagnie, créée par onze Etats africains le 28 mars 1961, a été déclarée en faillite le 7 février 2002. Une décennie après ce cataclysme économique qui a profondément bouleversé l'Afrique subsaharienne francophone, brisant les vies de centaines de familles, mais qui a également ouvert une grande ère d'incertitudes et de possibilités infinies pour les compagnies de la zone et d'ailleurs, comment le secteur du transport aérien s'est-il recomposé, et quelles peuvent être ses perspectives ? Enquête.

Aucune compagnie nationale n'est sortie du lot

A la mort d'Air Afrique, de nombreux observateurs ont imaginé que les com-

panies nationales les plus dynamiques et les plus audacieuses combleraient « naturellement » le vide créé. Lancée le 23 février 2001, fruit d'un partenariat entre Royal Air Maroc et l'Etat du Sénégal, respectivement actionnaires à 51% et à 49%, Air Sénégal International est alors vue comme la « petite nouvelle » qui a de l'avenir. Mais après un lancement en fanfare, des contradictions fondamentales et des divergences en termes de vision stratégique divisent les principaux actionnaires, ce qui conduit à la rupture et à la cessation des activités le 24 avril 2009. Il a fallu attendre cette année 2011 pour que Sénégal Airlines, née des cendres d'Air Sénégal International, fasse son premier vol.

Le même type d'expérience malheureuse mettant aux prises Royal Air Maroc et une compagnie nationale d'Afrique subsaharienne francophone s'est déroulé avec Air Gabon International, qui fait, aussi, long feu. La compagnie Air Ivoire est, elle aussi, passée par de nombreuses péripéties en une décennie. Ruinée en 1999, elle a été relancée en 2002 par le consortium All Africa Airways, contrôlé par l'Etat

ivoirien, Air France et le fonds de pension américain AIG. Ces deux derniers partenaires se retirent l'un après l'autre. Air Ivoire passe alors sous le contrôle du Consortium des financiers Ivoiriens (CFI), emmené par le groupe Banque Atlantique. Criblée de dettes, la compagnie est repassée en juillet dernier sous le contrôle d'Air France, qui travaille à sa relance main dans la main avec les nouvelles autorités d'Abidjan.

Les compagnies Air Mali et Air Burkina, qui assument des ambitions modestes, se sont quant à elles mises sous la protection du Fonds Aga Khan pour le développement économique, par l'entremise du groupe Celestair.

Compagnies régionales : peu de volonté politique

Après la mort d'Air Afrique, les chefs de l'Etat de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (Uemoa) décident de maintenir la ligne d'une stratégie aérienne mutuelle. Ils veulent créer une Nouvelle Air Afrique. Ils sont assez vite rejoints par leurs homologues de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (Cedeao). Alors gouverneur de la Banque centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), Charles Konan Banny est chargé de monter le dossier. Mais très vite, l'absence de vision et de forte volonté politique plombent le projet. Air France, déjà liée à la défunte compagnie, est choisie comme partenaire de la nouvelle. Mais les choses butent sur des

questions de stratégie globale, dans une atmosphère de méfiance.

La piste d'une compagnie régionale détenue majoritairement par des intérêts privés soutenus par des Etats est privilégiée, mais abandonnée face à l'absence de réactivité de ces derniers. « Ils disaient qu'ils étaient d'accord, mais ne faisaient rien concrètement pour que les choses avancent », résume un observateur. Contactées, les organisations régionales de type Banque ouest-africaine de développement (BOAD) se montrent tout aussi intéressées, mais pas vraiment en mesure de participer de manière centrale au bouclage d'un plan d'affaires. Finalement, Gervais Koffi Djondo, un privé togolais, se tourne vers Ethiopian Airlines pour donner vie à ce qu'il va présenter comme une compagnie régionale ouest-africaine. La compagnie éthiopienne prend 25% des parts de son entreprise et obtient de contrôler l'administration de la nouvelle-née pendant cinq ans. On est bien loin, dans l'esprit, d'une nouvelle Air Afrique. En juin dernier, James Victor Gbeho, président de la Commission de la Cedeao, évoquait encore la prochaine mise en place d'une compagnie ouest-africaine créée par des privés et soutenue par son institution. Nième promesse sans effet concret ?

Statu quo en Afrique centrale

En Afrique centrale, le projet d'Air Cemac met également du temps à se concrétiser. Après de nombreuses années dans les limbes, la création de cette

AFRIJET



Racikham |



Dans le monde entier, les services sur-mesure des Jets Cards :

- de 20 à 100 heures de vol, utilisables sur 12 à 24 mois,
- des tarifs préférentiels,
- une garantie de disponibilité d'aéronef.

Donner une autre valeur au temps

[241] 04 18 18 51 / 07 77 36 66 - contact@afrijet.com - afrijet.com

compagnie, dont le siège devra se situer à Brazzaville, a été juridiquement actée le 31 décembre 2010. Ce qui n'empêche pas les Etats membres de la Cemac de se battre pour lancer ou relancer des compagnies nationales. Camair Co est ainsi entrée en exploitation le 28 mars 2011, près de cinq ans après le décret du président Paul Biya qui l'instituait le 11 septembre 2006. Le 31 août 2010, le Congo-Brazzaville annonçait de son côté la création d'une compagnie nationale, tout en confirmant sa forte implication dans le projet Air Cemac. Début octobre dernier, le président gabonais Ali Bongo Ondimba annonçait la naissance imminente de la Compagnie nationale Air Gabon, qui devrait voler dans l'idéal avant le début de la Coupe d'Afrique des nations organisée par le Gabon et la Guinée équatoriale...

Pourquoi cette apparente contradiction entre une ambition régionale martelée sur tous les tons et des jeux nationaux solitaires qui ont à plusieurs reprises conduit à des compagnies fragiles, dynamiques pendant deux ou trois ans, puis affaiblies par des dettes liées à l'absence de solidité de leur modèle économique, puis liquidées... et ressuscitées ? « C'est une question de souveraineté », martèlent les politiques, pour qui une compagnie aérienne ne dépendant d'aucun autre Etat que le leur représente toujours un motif légitime de fierté nationale.

L'Afrique francophone, ventre mou du secteur aérien en Afrique ?

La tendance « inauguratrice » et la multiplicité des projets concurrents dans les pays francophones d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Ouest sont en tout cas vues d'un mauvais œil par les professionnels du secteur qui estiment que ces marchés sont trop restreints pour accueillir une multiplicité de compagnies à vocation régionale. Et qui pointent du doigt une réalité. Alors que l'Afrique du Nord, l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe ont trouvé un équilibre passant par des compagnies fortes comme Royal Air Maroc, Ethiopian Airlines, Kenya Airways et South African Airways (SAA), l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest francophone font finalement figure de « ventre mou » du secteur aérien. Et sont aujourd'hui l'ob-



Afrique de l'Ouest : le grand match !



La concurrence entre compagnies à vocation régionale est forte en ce moment en Afrique de l'Ouest. L'arrivée dans l'arène de Senegal Airlines modifie la donne et rebat les cartes. Ainsi, Asky Airlines, qui desservait jusqu'ici la majorité des capitales ouest-africaines à travers des lignes souvent longues, à trois voire quatre étapes, est bousculée par la stratégie de la nouvelle venue. Qui profite de la lassitude des passagers, irrités de faire de longues heures de vol alors qu'ils vont dans un pays finalement très proche de leur. Senegal Airlines propose ainsi de nombreuses lignes directes, et envisage de créer, en plus de sa base de Dakar, un hub à Abidjan pour être plus flexible et pour gagner la bataille du service clientèle. D'ores et déjà, Asky ressent le coup. Notamment sur la ligne Abidjan-Conakry, où la toute nouvelle rivale lui taille des croupières...

Le jeu pourrait s'animer encore plus avec le retour d'Air Ivoire qui, selon les vœux du gouvernement ivoirien, sera la « fille aînée » d'Air France dans la région. Si Air Ivoire choisit, comme le veut sans doute l'intérêt d'Air France, de développer un hub régional à Abid-

jan à même d'aider au remplissage des vols internationaux d'Air France, il est évident qu'elle va arpenter les différentes capitales des pays alentour. Et corser les choses. Le retour de la stabilité à Abidjan pourrait, en outre, inciter les compagnies nigérianes comme Air Nigeria et Arik Air, qui disposent d'un gros marché intérieur et souvent de flottes richement dotées, à « investir » l'aéroport Félix-Houphouët-Boigny.

Les spécialistes se posent d'ores et déjà une question. Qui survivra à la féroce concurrence qui semble être partie pour durer quelques années en Afrique de l'Ouest ? Asky Airlines, qui n'a pas encore choisi clairement entre s'assurer en tant que filiale d'Ethiopian Airlines ou s'ancrer profondément dans sa région naturelle, notamment en attirant de nouveaux investisseurs, devrait trancher assez vite. Senegal Airlines

pourrait, de son côté, tenter de lever des fonds sur le marché financier pour se renforcer, au-delà de ses actionnaires sénégalais dont la capacité à réinvestir est encore considérée comme une inconnue par les milieux spécialisés.



jet d'une forme de « colonialisme ». La tendance est notamment d'utiliser les compagnies nationales et régionales de ces zones comme des « compagnies de ramassage », voire des « wôro wôro » (minibus circulant dans la métropole abidjanaise) volants.

C'est ainsi que Asky Airlines, qui dessert les nombreuses capitales ouest-africaines, sert aussi – surtout ? – à drainer des milliers d'usagers vers le hub de l'aéroport d'Addis Abeba. Air Ivoire pourrait, selon certaines indiscretions, jouer le même type de rôle pour le compte d'Air France à partir du hub d'Abidjan. Et d'autres compagnies de taille « sérieuse » pourraient être tentées de venir faire leur marché. Ou, pour certaines, de nouer des partenariats commerciaux leur permettant de renforcer leur assise internationale et d'enrichir leurs offres. Sans pour autant assurer à leurs « petits » partenaires un espace d'épanouissement susceptible de leur garantir une viabilité à long terme.

FRANÇOIS WANDJI

Pratiques de cavalerie ?

Créer une compagnie nationale. La laisser fonctionner en accumulant des dettes. La liquider. Puis en créer une autre, quelques années plus tard. Officiellement sans aucun rapport avec la précédente. Ce type de pratiques, qui s'apparente désormais à une sorte de « chorégraphie » des Etats africains, ne les dessert-elle pas au final, ruinant leur crédibilité dans le secteur aérien ? Quelques indices poussent à le croire. Ainsi, la compagnie Mauritania Airways, contrôlée à seulement 10% par l'Etat mauritanien, a été obligée, selon certaines indiscretions, d'acheter des avions tant les professionnels du « leasing » – furieux en raison des « ardoises » laissées précédemment sous des noms commerciaux différents – étaient mal disposés.

En ce début du mois de novembre, une minicrise diplomatique a opposé le Sénégal et la Guinée. Et pour cause : le pays dirigé par Alpha Condé avait bloqué sur le tarmac de l'aéroport de Conakry Gbessia un vol de Senegal Airlines pour réclamer des arriérés de redevance dus par la défunte compagnie Air Sénégal International aux services de l'aviation civile guinéenne. L'Etat sénégalais a riposté en fermant son espace aérien à tous les vols au départ et à l'arrivée de Conakry, et argué que Senegal Airlines et Air Sénégal International n'avaient aucun lien juridique entre elles. D'un point de vue formel, cela est vrai. Mais dans le fond, les pratiques des Etats africains en tant qu'investisseurs dans le secteur aérien peuvent souvent être considérées comme de la cavalerie pure et simple.

Rencontre avec Cheick Tidiane Camara, consultant, président du cabinet Ectar

« On ne peut pas vouloir un instrument communautaire et créer des compagnies nationales »



Est-ce que les pays d'Afrique centrale francophone, dont certains sont sous-dimensionnés en termes de population, ont les moyens d'avoir chacun une véritable stratégie aérienne ?

Si votre question est de savoir si ces pays ont les moyens chacun d'avoir leur compagnie nationale, ma réponse est catégorique : non. Aucun de ces pays ne représente un marché suffisamment conséquent pour permettre de rentabiliser une compagnie aérienne au standard international. Ce constat est aussi valable, d'ailleurs, pour les pays francophones d'Afrique de l'Ouest. En Afrique subsaharienne en général, en dehors de l'Afrique du Sud, les pays qui représentent un potentiel suffisant pour avoir une compagnie ne sont pas nombreux. Il y a le Nigeria, il y a la République démocratique du Congo et l'Angola dans une moindre mesure. L'Ethiopie, c'est un cas particulier. Déjà, le pays a environ 100 millions d'habitants. En plus, Ethiopian Airlines est une compagnie

très vieille, qui a bénéficié du soutien des Américains. L'Ethiopie a un avantage que beaucoup de pays n'ont pas. Elle abrite le siège de l'Union africaine (UA), de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et des ambassades accréditées auprès de ces institutions. Cela représente des millions de coupons par an ! C'est un marché captif ! Si demain, les sièges de l'UA et de la CEA venaient à quitter l'Ethiopie, Ethiopian Airlines s'en trouverait considérablement affaiblie.

Comment expliquez-vous le fait que l'initiative Air Cemac ait tant de mal à décoller ?

Je serais bien incapable de l'expliquer, mais si je regarde ce qui se passe, le constat est que les Etats ont décidé de créer une compagnie communautaire. Ils en ont trouvé le siège social, Brazzaville. Ils ont même libéré leur participation. C'est une démarche qui est cohérente. Sauf que dans le même temps, chacun de ces pays crée une compagnie nationale. Pourquoi ? Je ne saurais le dire. Mais ce que je peux vous dire, c'est qu'on ne peut pas vouloir une chose et son contraire. On ne peut pas vouloir un instrument communautaire quand chacun crée de son côté un instrument national pour lui faire concurrence.

Est-ce que la puissance des nationalismes explique cette double stratégie des Etats d'Afrique centrale ?

En Afrique de manière générale, le nationalisme étrié, les frontières qui bloquent

les échanges sont des freins à l'intégration et au développement d'instruments communautaires. Chacun se cramponne à ses frontières et cède avec parcimonie ce qu'il considère comme un aspect de sa souveraineté.

Il y a une floraison de compagnies à capitaux privés ou mixtes en Afrique de l'Ouest. Parmi toutes ces compagnies à vocation régionale, laquelle semble tenir le bon bout ?

Je ne crois pas à ces compagnies. Je n'en vois aucune qui a un vrai caractère régional. En fait, nous avons des compagnies nationales. La seule qui prétend être régionale, c'est Asky, parce qu'elle a été pensée à l'initiative d'institutions régionales. Mais la réalité est qu'aujourd'hui Asky est une filiale togolaise d'Ethiopian Airlines. Certes, ces compagnies nationales ont une ambition régionale, et veulent même aller au-delà de la région ? Mais est-ce qu'elles en auront les moyens de manière pérenne ? Je ne crois pas. La dimension étriquée de leur marché et la conséquence féroce qu'elles se livrent sont des freins à la rentabilisation. Dans ces conditions-là ! Cela ne veut pas dire qu'aucune compagnie nationale ne peut être pérenne et avoir une exploitation rentable. Mais les schémas que nous voyons aujourd'hui, en dehors du groupe Céléstair (Air Mali et Air Burkina) qui peut jouer sur des économies d'échelle, ne me semblent pas viables.

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS WANDJI





 **Lufthansa**



Rencontre avec **Till HEENE**,
Directeur Général de Lufthansa Gabon



FICHE TECHNIQUE
Lufthansa German Airlines

Nombre d'appareils : 424
Nombre d'employés : 39,500
Nombre passagers transportés par an : 55.5 million
Nombre de destinations desservies : 204
Nombre de départs quotidiens : 1 797
Membre de Star Alliance depuis : Mai 1997
Programmes de fidélité : Miles & More (Senator, Frequent Traveller, HON Circle)
Hubs : Francfort, Munich



Pouvez vous nous présenter plus en détails la compagnie Lufthansa ?

Lufthansa est la plus grande compagnie dans un groupe qui compte, a part de Lufthansa, les compagnies Swiss, Brussels Airlines et Austrian Airlines.
En 2010, le groupe Lufthansa a transporté 91 millions de passagers, soit 1,4 fois la population de la France. Ces performances mais surtout une attention au client très individuel nous ont valu le prestigieux prix de la meilleure compagnie aérienne d'Europe lors des World Travel Awards 2011 qui se sont déroulés en septembre dernier. Nous comprenons bien que ce mérite est une responsabilité pour le futur et nous nous investissons à fond pour maintenir une bonne relation avec nos clients.
Notre réseau de compagnie est le plus grand d'Europe. Nous opérons en Allemagne à partir du hub de référence qu'est Francfort, ainsi qu'à Munich qui dispose depuis cinq ans d'un nouveau terminal. En Suisse, nous travaillons avec Swiss depuis le hub de Zurich, tandis qu'en Belgique, Bruxelles constitue la grande plate-forme de Brussels Airlines. Notre opérationnalité sur ces différents carrefours européens ouvre ainsi de grandes possibilités à nos passagers au sein de notre réseau. Nos passagers jouissent au même titre de notre programme de fidélité Miles & More, le plus grand et le premier en Europe, qui offre une gamme de prestations et de privilèges exceptionnels. Le catalogue de primes pour les miles

ressemblent à une petite "Galeries Lafayette".

Nous avons également le réseau de la Star Alliance, créée en 1995. C'est la plus grande alliance de compagnies aérienne, qui compte dans ses rangs des structures asiatiques, comme la Singapour Airlines ; des compagnies américaines comme United, Continental, ou encore africaines avec South African Airways, et très prochainement Ethiopian Airlines.

Soulignons qu'au Gabon, notre programme de fidélité sera étendu, en plus des vols Lufthansa, aux vols Ethiopian Airlines et South African Airways. Ainsi les passagers en partance du Gabon pourront cumuler des Miles en voyageant indifféremment sur ces trois compagnies.

Quelle est l'offre de service que vous proposez en partance du Gabon pour le reste du monde ?

Le Gabon est une destination importante pour nous. Au Gabon et dans la région, nous réalisons d'importants investissements. Nous effectuons des vols directs entre Libreville et Francfort avec cinq fréquences par semaine : les lundis, mercredis, vendredis, samedis et dimanches.
Nous rallions Francfort, qui est un des plus grand hub aérien européen, en 7 heures. A bord, nous proposons deux classes, économique et affaires, toutes équipées de sièges de dernière génération, avec des écrans multimédia et des lecteurs



de clés USB. Les équipages sont francophones. Nous proposons également pour chaque classe des repas très raffinés, recherchés qui font bien plaisir au palais d'une clientèle exigeante.

A partir de Francfort, le client a le choix de rester dans cette jolie ville dynamique ou bien de continuer sur nos lignes ou celles de la Star Alliance. Si c'est en Airbus 380 vers trois continents ou bien à bord d'un jet privé dans le programme de Net Jets : c'est à lui de choisir. Entre temps, nous lui facilitons le transit avec trois types de salons et l'excellente infrastructure de l'aéroport de Francfort.

Par ailleurs, les prochaines années seront marquées par des investissements importants dans notre flotte et nos produits. Nous serons par exemple la première compagnie à lancer le 747-800, et au niveau des sièges, une nouvelle génération de fauteuils encore plus performants sera installée en classe affaire. La première est en train d'être renouvelée sur toute la flotte, ainsi que la classe économique.

Même si le secteur connaît quelques ralentissements, nous demeurons confiants pour l'avenir, et cela conforte notre volonté d'investir. Notre objectif est de proposer des tarifs intéressants et des produits de références dans l'ensemble de nos classes, en conservant les standards de ponctualité, la rigueur technique et la souplesse commerciale qui nous caractérisent.

Lufthansa développe au Gabon des offres attractives pour les sociétés qui présentent un fort besoin de mobilité internationale. Pouvez vous nous présenter les avantages pour les entreprises de la place d'être en compte chez vous ?

Chez Lufthansa, nous essayons en premier lieu de comprendre les besoins de l'entreprise. Au Gabon, nous avons l'avantage d'avoir une structure qui nous permet de nouer un contact très personnel avec les entreprises et les responsables de voyages. Nous mettons un accent particulier sur la considération que nous accordons à nos clients. Chez Lufthansa, nous portons une attention individuelle et respectons les exigences de l'entreprise. Etre reconnaissant et être reconnu sont les deux faces de la même médaille. Les entreprises ont tendances à rechercher la planification de leurs voyages sur le moyen terme,

afin de bénéficier de tarifs stables et avantageux. Nous proposons par exemple aux entreprises des contrats sur une durée d'un an en gelant les prix sur cette période et en pratiquant des remises globales très attractives. Cela permet à l'entreprise de mieux gérer son budget de voyage, en réalisant des économies allant jusqu'à 64% selon les contrats.

Pour les PME, nous avons également une offre adaptée : Partner Plus Benefit, que l'entreprise peut gérer en ligne. Cette offre octroie, en fonction des billets achetés, des billets offerts sur les vols Lufthansa. Et nous sommes également partenaires avec des agences de voyages ici au Gabon, ce qui permet à une entreprise de bénéficier des offres Lufthansa, via son agence de

bonnes relations avec les autorités gabonaises, notamment avec l'ANAC et le ministère des Transports.

Lufthansa ce n'est pas seulement une compagnie aérienne, c'est aussi un ambassadeur de la culture et du savoir faire allemand. Ainsi, nous avons par exemple initié un programme avec le département d'allemand de l'Université Omar Bongo de Libreville pour le renforcement de ses capacités. Par ailleurs, nous comptons au sein de notre groupe des structures telles que Lufthansa Technik et Lufthansa Consulting, qui a par exemple récemment aidé le Congo à mettre sur pied sa compagnie aérienne nationale. Lufthansa Technik est spécialisée dans la maintenance des appareils et travaille avec plusieurs compagnies africaines.



voyage habituelle. Nous sommes ici pour faire participer les agences de voyage au développement du secteur. Nous savons qu'une bonne collaboration est nécessaire et nous faisons tout pour l'entretenir.

Enfin nous proposons toute une gamme de services et de facilités appréciables pour les entreprises. Pour une délégation d'hommes d'affaires qui se rend dans une localité non desservie, nous pouvons mettre à sa disposition un jet privé depuis son aéroport de destination.

Vous avez également la possibilité de vous enregistrer en ligne depuis votre ordinateur, ou votre Smartphone, au moins 23 heures avant votre embarquement. A la fin de l'opération en ligne, vous recevez un code barre que vous n'aurez plus qu'à présenter au portique de l'aéroport. Au Gabon, le passager peut faire en toute tranquillité son enregistrement depuis l'ordinateur à la maison et choisir ses sièges.

Quelles sont les perspectives de développement de Lufthansa au Gabon et en Afrique centrale ?

Dans la sous-région, Lufthansa dessert le Gabon, la République démocratique du Congo, la Guinée Equatoriale. Au Gabon, notre objectif est de conserver nos fréquences en améliorant constamment notre offre de services. Nous souhaitons également approfondir nos

Lufthansa est avant tout sur le marché gabonais pour compléter l'offre de service. C'est une concurrence vertueuse qui permet de faire baisser les tarifs des autres grandes compagnies installées ici, sans briser le marché pour les opérateurs locaux. Ainsi, que vous voyagiez sur nos appareils ou non, vous bénéficiez toujours des retombées positives de l'arrivée de Lufthansa dans le ciel gabonais.

Le Gabon possède un grand potentiel, et sera à l'honneur à l'occasion de la Coupe d'Afrique des Nations (CAN) qui pointe à l'horizon 2012. Les changements infrastructurels qui sont en train d'être réalisés à l'aéroport de Libreville montrent qu'il n'y a pas seulement le potentiel, mais aussi la capacité de s'envoler vers un Gabon émergent. Nous pensons que Libreville a les moyens de devenir un hub sous régional de référence pour l'Afrique centrale.



Aéroports : les mauvais élèves



Le site « CNNGo.com » vient de publier, à partir des commentaires d'usagers diffusés sur Internet, un classement des aéroports les plus honnis par les voyageurs. Surprise, c'est Roissy-Charles-de-Gaulle, à Paris, qui occupe la première place de ce top-10. Hub stratégique avec une moyenne de 63 millions de passagers par an, l'aéroport de London Heathrow fait également partie de ce classement. Voici la liste et les arguments de ces usagers mécontents.



1 - ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE, Paris, France

- Défavorable aux échanges chaleureux entre voyageurs ou avec le personnel.
- Toilettes inconfortables, machines numériques cassées, manque de signalisation et de panneaux d'information.
- Les pires bars, restaurants et cafés de Paris, et une disposition circulaire déroutante.

2 - LOS ANGELES INTERNATIONAL AIRPORT, Los Angeles, Etats-Unis

- Sous-dimensionné.
- Embouteillage d'un terminal à un autre.
- Style (maison correctionnelle des années 60) peu apprécié.

3 - LONDON HEATHROW, LONDRES, Angleterre

- Carrousel à bagage défaillant.
- Parking mal organisé.
- Files d'attente au contrôle de sécurité trop longues.
- Longue marche (ou course) obligatoire pour passer d'un terminal à un autre, pendant que les messages annonçant le

dernier rappel résonnent dans l'aéroport.

- Incapacité de gérer le flux contenu de la foule.

4 - TONCONTIN INTERNATIONAL, Tegucigalpa, Honduras

- Organisation peu efficace.
- Sièges inconfortables aux portes d'embarquement.
- Sols sales.
- Restaurants minables.
- Petite piste d'atterrissage.

5 - NINYO AQUINO INTERNATIONAL, Manille, Philippines

- Insécurité née de l'effondrement du plafond en 2006.
- Grève du personnel.
- Problèmes avec les bagages.
- Escaliers bloqués.
- Look années 1970 peu apprécié.
- Terminal 1 étroit.

6 - JOMO-KENYATTA INTERNATIONAL, Nairobi, Kenya

- Accueille le double de sa capacité de passagers.
- Espaces exigus.
- Longues files d'attente.
- Sièges inappropriés.
- Pannes fréquentes d'électricité.
- Nourriture hors de prix.

7 - JOHN-FITZGERALD-KENNEDY International, New York, Etats-Unis

- Service de sécurité détestable.
- Longues files d'attente pour entrer sur le territoire américain.
- Aérodrome congestionné, qui accueille pourtant 21 millions de passagers par an.

8 - TRIBHUWAN INTERNATIONAL, KATMANDOU, Népal

- Services médiocres.
- Absence d'organisation en vue des problèmes météorologiques.
- Longues files d'attente.
- Sanitaires malpropres.

9 - PERTH INTERNATIONAL, Perth, Australie

- Terminaux détestables des lignes intérieures.
- Attente considérable pour obtenir un taxi.
- Points d'enregistrement atroces.
- Portes d'embarquement surpeuplées.
- Terminal des lignes internationales à 5 kilomètres de l'aéroport.

10 - SAO PAULO GUARULHOS INTERNATIONAL, Sao Paulo, Brésil

- Longues attentes aux guichets de l'immigration.
- Défaut d'annonce lors des chargements de porte d'embarquement.
- Nourriture chère.
- Matériel aérien dépassé.
- Seuls 41% des vols partent à l'heure et seulement 59% des vols arrivent à l'heure alors que 30 millions de passagers passent par cet aéroport chaque année.

HOPE MPOUNAH

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

L'Afrique qui sourit, l'Afrique qui grimace



Comment va l'Afrique aujourd'hui ? Les analystes économiques internationaux, qui évoquent souvent le continent comme un tout indistinct, pointent du doigt un robuste taux de croissance global, quasi ininterrompu depuis de nombreuses années. « En 2010, six des dix économies mondiales à plus forte croissance se trouvaient en Afrique et il est prévu que sept pays africains figurent dans le top 10 au cours des cinq prochaines années », affirmaient ainsi les experts durant la préparation du sommet de Rio + 20. Au-delà de ce portrait de groupe quasi-idyllique, tous les pays africains ne sont pas logés à la même enseigne en termes de croissance du produit intérieur brut. Et parmi ceux qui ont des bonnes performances arithmétiques, tous ne sont pas à envier dans le fond. Certains pays sont bien partis pour mettre en place, sur le moyen terme au moins, un système global de gouvernance propice à un développement harmonieux. Tandis que d'autres surfent sur les cours favorables des matières premières, sans pour autant être sur le chemin d'un « modèle économique » équilibré. Petite revue de groupe.

Le Ghana, modèle presque parfait ?

Proche de la Côte d'Ivoire par la géographie mais également par la culture, le Ghana anglophone, longtemps méprisé, est aujourd'hui admiré. Et pour cause. Son

Si l'instabilité chronique de certains pays du continent les condamne à faire du surplace, les forts taux de croissance des autres cachent des réalités qui ne sont pas toujours semblables.

taux de croissance devrait être en 2011 de 13,7%, l'un des plus élevés au monde. Et la nature de son

émergence économique a de quoi rassurer. En effet, si le début de l'exploitation pétrolière en décembre 2010, avec la mise en route du gisement « Jubilee » a apporté un bol d'air frais au pays, un certain nombre de fondamentaux sont mis en place dans le cadre d'une économie diversifiée, et permettent d'espérer un « progrès vertueux ». « La stabilité sociale et l'enracinement croissant de la démocratie dans le pays ont contribué à renforcer la confiance des investisseurs, ce qui s'est traduit par une recrudescence des opérations », note le rapport *Perspectives économiques en Afrique*, coédité par la Banque africaine de développement (BAD), l'Organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE) et le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), entre autres. Le rapport poursuit : « La qualité de l'environnement macroéconomique explique [la] croissance soutenue. Des politiques budgétaires et monétaires prudentes ont contribué à alléger les pressions inflationnistes grâce à une diminution des taux d'intérêt. Le secteur privé a réagi positivement aux programmes de développement initiés par le gouvernement et à l'embellie générale du climat des affaires. L'accroissement du crédit bancaire et des entrées de capitaux suggère un regain de confiance de la part des investisseurs. Des écono-

mies émergentes comme la Chine et la République de Corée apportent au Ghana, à travers les nouveaux partenariats conclus, de nouvelles sources de financement et de savoir-faire en matière de développement. »

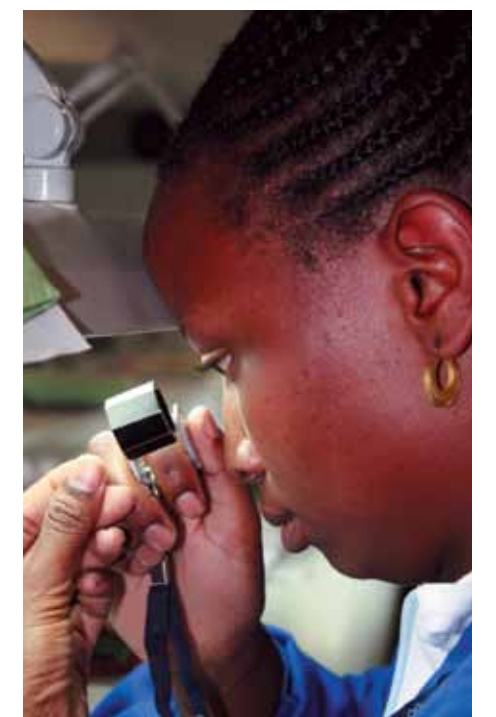
Le Ghana doit toutefois faire attention. Les augmentations des salaires des fonctionnaires – de 20% en 2011, après une hausse de 10% en 2010 – et les nécessaires investissements massifs dans les infrastructures peuvent faire dérapier le budget et conduire le pays dans la spirale du surendettement. Certains observateurs notent également que le secteur vivrier ghanéen n'est pas aussi dynamique qu'il pourrait l'être au vu du potentiel agricole du second producteur mondial de cacao, ce qui crée des pénuries alimentaires sur les marchés et des valseuses des étiquettes régulières.

L'Afrique australe a de quoi faire des envieux

Une stabilité enviable, un gouvernement ayant une gestion de « bon père de famille », une agriculture dynamique, et souvent un « petit plus », notamment en termes de production minière. C'est le secret d'un certain nombre de pays d'Afrique australe qui connaissent depuis de nombreuses années des taux de croissance supérieurs à la barre symbolique des 5%. Parmi eux, le Malawi, pays du tabac, la Tanzanie, terre touristique par excellence, le Mozambique, producteur d'aluminium « dont la croissance devrait, à moyen terme rester soutenue, étayée par des mégaprojets », selon le rapport *Perspectives économiques en Afrique*. Le Botswana, dont le PIB par habitant a pratiquement doublé en huit ans, connaît lui aussi une

belle saison après une petite dépression en 2008, liée à sa dépendance trop prononcée des cours du diamant brut. Sa croissance devrait être de 6,9% en 2011 et de 7% en 2012. Puissance industrielle de la région soumise aux chocs d'une économie mondiale en pleine tourmente, l'Afrique du Sud évite la catastrophe : sa croissance devrait être de 4% en 2011 et de 4,2% en 2012. Ce n'est cependant pas assez pour créer de nouveaux emplois. Mais ce n'est pas non plus la récession, comme dans beau-

L'Afrique australe peut compter sur ses ressources minières. C'est le cas du Botswana avec les diamants.





coup de pays d'Europe auquel l'Afrique du Sud vend et achète.

Quel est donc le secret de l'Afrique australe, qui semble se mouvoir, bon an mal an, dans un « périmètre d'abondance » ? La paix, déjà. En dehors de Madagascar, que l'insularité rend de toute façon fort éloigné de ses voisins, une certaine forme de stabilité règne et profite à tous. Même le turbulent Zimbabwe, qui est passé par une décennie de dégringolade à eu un PIB de plus 8% en 2010 et ne descendra pas en dessous de 7% cette année. L'intégration régionale est également réussie dans cette partie du continent, qui ne subit ni le nationalisme exacerbé que l'on observe en Afrique centrale, ni les guerres larvées, les rébellions et les transitions démocratiques heurtées qui empoisonnent l'Afrique de l'Ouest.

Les mirages de l'économie pétrolière

Si l'on s'arrête au sacro-saint indicateur qu'est le taux de croissance, le Nigeria et le Congo-Brazzaville vont bien. Le PIB nigérian a crû de 7% en 2009, de 8,1% en 2010, et devrait être d'environ 7% en 2011 et en 2012. La République du Congo, de son côté, a eu une croissance de 10,2% en 2010, et un taux de 8,4% est attendu pour 2011. Faut-il applaudir sans réserve ? Pas forcément. Le pétrole représente 90% des exportations et 85% des revenus du Congo. Les hydrocarbures équivalent à 95% des exportations et à 80% des recettes de l'Etat fédéral nigérian. Préoccupant. D'abord parce que malgré la solidité des cours ces dernières années, portées par la bonne santé des pays émergents, aucune matière première n'est à l'abri d'un revirement de fortune. Mais aussi, et surtout, parce que la richesse pétrolière, contrairement à la production agricole, ne descend pas « dans le peuple ». Il faut donc se diversifier.

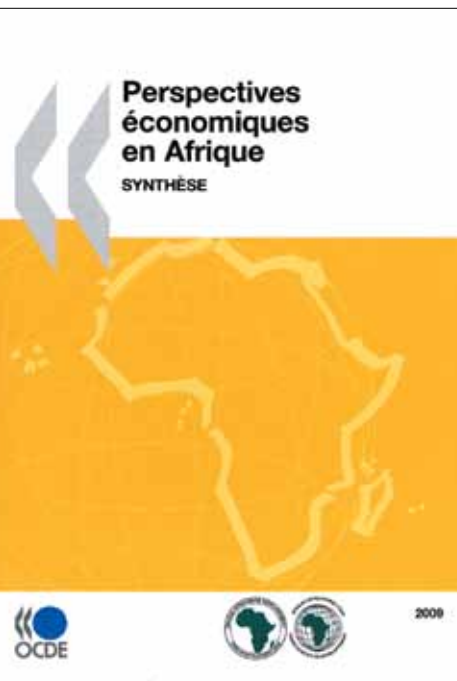
Le Congo-Brazzaville, encore riche en forêts vierges, développe sa filière bois, dynamisée par les exportations à destination de l'Asie, en particulier de la Chine. Mais la valeur ajoutée produite par le secteur demeure faible au regard des risques qu'il fait courir à la préservation de la biodiversité.

Le Nigeria déploie son ambitieux secteur bancaire sur le continent, à la recherche de relais de croissance, mais la volonté de réforme en dents de scie de ses gouvernements successifs ne met pas les établissements financiers à l'abri du phénomène des créances douteuses, qui a poussé le gouvernement à intervenir de manière autoritaire sur le marché à plusieurs reprises depuis la grande réforme de 2004.

Le pays-symbole des paradoxes de l'économie pétrolière est la Guinée équatoriale. Malgré son revenu moyen par tête insolent, qui rivalise avec celui des pays développés, il demeure membre du syndicat dont tout le monde veut sortir : celui des Pays les moins avancés. Et pour cause : si une oligarchie riche concentre une grande partie de la richesse nationale, l'écrasante majorité de la population vit dans le dénuement.

Côte d'Ivoire, Guinée, Madagascar : quand l'instabilité nourrit la pauvreté

Qui s'en étonnera ? Parmi les pays qui font grise mine au point de vue économique, se trouvent de nombreux qui sont – ou ont été – pris au piège d'une situation politique instable. Après sa crise post-électorale qui s'est soldée par plus de 3 000 morts et des centaines de milliers de réfugiés et déplacés, la Côte d'Ivoire, déjà anémiée en 2010, année électorale avec 2,5% de croissance, connaîtra une dégringolade en 2011 (-6% à -7%, selon les prévisions). Mais si la situation politique se stabilise, si les investissements directs étrangers et les financements des bailleurs de fonds reviennent, 2012 pourrait être une année de forte reprise. Le rapport *Perspectives économiques en Afrique* mise sur une croissance de 5,7% en 2012,



Le rapport *Perspectives économiques en Afrique* est coédité par la BAD, l'OCDE et le PNUD.

tandis que le gouvernement, plus optimiste, évoque le taux de 8%.

En Guinée, l'incidence de la pauvreté, de 49% en 2002, est passée à 55% en 2010. Et pour cause : la mort, en décembre 2008, du président Lansana Conté, a ouvert la voie à un régime militaire chaotique et aux méthodes de gestion économique pour le moins fantaisistes. A Madagascar, la longue transition dirigée par Andry Rajoelina, suite au renversement du président Marc Ravalomanana, le 17 mars 2009. En 2011, a annoncé le gouvernement, le taux de croissance se situera entre 0,5% et 1%, contrairement aux prévisions qui annonçaient 2,8%. En 2009, la dépression était déjà au rendez-vous, avec un taux de -3,7% en 2009 et une croissance nulle en 2010.

FRANÇOIS WANDJI



Le rapport « Perspectives économiques en Afrique » souligne que le développement économique reste conditionné par le règlement des conflits qui émaillent le continent.

«Soit l'Afrique s'industrialisera et se développera, soit elle ne se développera jamais»



Responsable du programme Macroéconomie et croissance à l'Institut de la Banque mondiale et fondateur de la Nelson Mandela Institution for Knowledge Building and the Advancement of Science and Technology in Sub-Saharan Africa, Hippolyte Fofack explique les impasses et les paradoxes de la croissance en Afrique. Notamment au sein des pays des zones Uemoa et Cemac. Il s'exprime ici à titre personnel.

Lors d'une conférence que vous avez donnée récemment à Ouagadougou, vous insistiez sur le fait que la zone Uemoa était la région d'Afrique au plus faible taux de croissance. A quoi est dû ce retard préoccupant ?

Il est dû à un certain nombre de problèmes structurels et conjoncturels. Sur le plan structurel, il faut noter que l'Afrique subsaharienne est l'endroit où l'économie héritée de la période coloniale a connu le moins de changements possibles. Les économies y dépendent dans une grande mesure des matières premières, ne sont pas diversifiées et sont naturellement très sensibles aux chocs. Et quand on regarde le lien entre les aspects structurels et conjoncturels, on se rend compte que la matière première qui a connu un grand boom ces dix dernières années, c'est le pétrole. La plupart des pays de l'Uemoa ne bénéficient pas du pétrole, contrairement à la Guinée Equatoriale, au Gabon et au Congo-Brazzaville (zone Cemac). Dès qu'il y a une montée des cours du pétrole, les pays de l'Uemoa sont affectés. Ils souffrent aussi lorsqu'il y a une montée des prix des produits manufacturés.

Parmi les pays d'Afrique centrale, beaucoup de pays pétroliers ont régulièrement des très bons chiffres de croissance, même s'ils piquent très souvent du nez. Mais on a la désagréable impression que c'est une croissance sans développement et sur

le terrain, on constate beaucoup de pauvreté. Comment transformer la croissance pétrolière en véritable développement ?

La question est fondamentale. Pourquoi y a-t-il croissance sans développement ? Deux explications peuvent être avancées. La première est ce qu'on constate également aujourd'hui aux Etats-Unis : la forte croissance des inégalités. Des économistes déplorent le fait que 1% de la population contrôle plus de 40% des ressources du pays. C'est ce qui se passe dans les pays pétroliers d'Afrique centrale. Quand il y a une croissance, elle bénéficie à l'oligarchie. Mais en Afrique beaucoup plus qu'aux Etats-Unis, ce problème de la croissance mal répartie est lié au fait que le pétrole, comme beaucoup d'industries extractives, n'est pas un secteur à forte intensité de main-d'œuvre. Il y a donc peu de retombées.

Pour avoir des économies qui produisent une croissance avec réduction de la pauvreté, une croissance non appauvrissante, il faudrait qu'il existe un secteur manufacturier qui tire l'économie. Seul le secteur manufacturier crée des perspectives qui tirent l'emploi vers le haut. Quand les Etats-Unis avaient un secteur manufacturier très

fort, dans les années 1950-1960, ils ne faisaient pas face à la crise qu'ils connaissent aujourd'hui. C'est pour cela que la crise que traversent l'Amérique et les pays occidentaux n'est pas passagère. C'est une crise profonde du système.

On parle régulièrement d'industrialiser l'Afrique. Cela fait plus d'un demi-siècle que cela dure. Le premier président ghanéen Kwame Nkrumah en parlait déjà. Aujourd'hui, où le secteur productif est avant tout entre les mains des entreprises privées financées essentiellement par les banques, cette incapacité de l'Afrique à

« L'industrialisation doit être soutenue par les banques d'investissements et par les Etats. »

passer le stade de l'industrialisation n'interroge pas les banques et leurs procédés ? Soit l'Afrique s'industrialisera et se développera, soit elle ne se développera jamais. Vous faites bien d'évoquer Kwame Nkrumah. Il disait il y a quelques décennies : « L'Afrique est devenue pauvre parce qu'elle exporte tout ce qu'elle consomme. » Les pays asiatiques, qui sont à l'origine des déséquilibres macro-économiques auxquels l'Amérique et l'Europe sont confrontées, ont pu le faire grâce à l'industrialisation. Pourquoi y sont-ils parvenus et pas l'Afrique ?

Il faut noter qu'une grande partie de la structure bancaire des pays africains est encore contrôlée par des établissements occidentaux. Et on peut penser qu'ils sont plus enclins à financer les importations que les industries sur place. Mais ce n'est pas la question fondamentale. De façon plus importante, l'industrialisation doit être soutenue par les banques d'investissements et par les Etats. Par exemple, le déficit énergétique est un vrai problème qui plombe la croissance de nos pays. Quand vous allez au Sénégal et que vous demandez à un tailleur de vous faire un boubou africain, il ne tient pas ses délais et vous dit, à raison : « Je veux bien travailler, mais il n'y a pas d'électricité. L'électricité ne revient qu'entre minuit et quatre heures du matin. » L'une des principales sources de la productivité, c'est l'énergie. Il se trouve que l'Afrique, historiquement, a négligé les investissements dans le domaine des infrastructures. Pendant que l'Asie a fait le chemin inverse. Et ce ne sont pas les banques commerciales qui ont financé ses infrastructures. C'est la Banque asiatique de développement, ce sont les gouvernements des pays concernés. Il y a des secteurs où l'Etat et les banques de développement doivent jouer le rôle d'impulsion pour permettre au secteur privé, qui n'a pas les moyens de faire des investissements de long terme, de créer de la richesse au profit de tous.

PROPOS RECUEILLIS PAR F. W.



DES BUILDING D'EXCEPTION

Conçu sur les standards internationaux, le LIBREVILLE BUSINESS CENTER vise à créer un espace fonctionnel et élégant qui marie un design contemporain avec la beauté intemporelle de la nature gabonaise.

Le complexe présente trois bâtiments de 9, 13 et 16 niveaux, pour une superficie globale brute de 44 000 m², dont 26 000 m² nets d'espaces bureaux et plus de 2 350 m² de galeries commerciales.

Les bureaux sont de haut standing et leur aménagement est entièrement adaptable aux exigences des acquéreurs. Chaque plateau est équipé de la climatisation, du raccordement au réseau de télécommunication, et de l'Internet haut débit.

Les sous-sols abritent une cinquantaine de places de parkings, des zones de stockage et les équipements techniques. A l'extérieur, ce sont plus de 500 places de parking à accès contrôlé qui sont mises à disposition. Des bâtiments d'exception appelés à devenir une référence pour toute l'Afrique centrale.

UN POSITIONNEMENT STRATEGIQUE

Libreville est au centre de la nouvelle dynamique économique impulsée au Gabon depuis fin 2009. Principale interface maritime de la sous-région, Libreville est également un centre de décisions économiques et politiques pour la Communauté économique des Etats d'Afrique centrale (CEEAC). C'est pourquoi le Libreville Business Center est situé au cœur de la nouvelle Zone d'Affaires Libreville (ZAL), intégrant l'avenue Jean Paul II et ses rives jusqu'à l'Immaculée Conception. Sa proximité avec les administrations et le centre-ville permet une efficacité optimale, grâce à un gain précieux de temps et de frais de transports.

UNE OFFRE DE SERVICES INÉDITE ET VARIÉE

Plus qu'un complexe de bureaux, c'est une ville dans la ville. En effet, le Libreville Business Center offre toutes les commodités dans un cadre chaleureux et sécurisant. Les bâtiments sont spécialement aménagés pour recevoir des galeries commerciales avec des boutiques et des restaurants. Au cœur du complexe, des centres de conférences avec un amphithéâtre d'une capacité de 200 places et une grande salle de réunion à géométrie variable.

Un service de garderie d'enfants avec espaces de jeux extérieurs a enfin été prévu, offrant un confort et une tranquillité d'esprit pour les employés et les visiteurs. Ce sont au total près de 1500 personnes qui pourront occuper quotidiennement les espaces bureaux aménagés, en parfaite harmonie avec les visiteurs et les commerces. Enfin, une terrasse avec jardins suspendus offre un espace de repos et de convivialité exclusif.

UNE SECURITE OPTIMALE

En cas de coupure de courant, l'alimentation électrique du complexe est garantie deux groupes électrogènes de grandes capacités. L'accès aux bureaux est assuré par des portiques sécurisés, et des accueils indépendants sont installés aux rez-de-chaussée.

Les bâtiments sont conçus pour répondre aux normes internationales NFPA de protection contre l'incendie, grâce à un système autonome de détection et d'extinction de feu.

En outre, chacun des bâtiments est équipé de deux voies d'évacuation indépendantes et d'ascenseurs d'évacuation. Le site est enfin entouré d'une clôture, dont l'accès est réglementé par un service de sécurité présent 24h/24 et 7j/7.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Quand le brevet d'invention redessine la nouvelle économie



Titre de propriété intellectuelle le plus connu des environnements scientifiques, technologiques, industriels et des affaires, le brevet d'invention concentre toutes les questions liées au développement des entreprises et des politiques nationales et internationales en matière de développement et de globalisation de l'économie. Il devient ainsi l'outil indispensable de l'extension des niches commerciales et industrielles.

seigne, informe et offre des solutions à un problème technique qui peut se poser dans la société.

Des illustrations tangibles dans notre environnement quotidien
Pierre Yola, enseignant de philosophie au lycée Jean-Hilaire-Aubame-Eyeghe de Libreville, constate que « si nous prenons un secteur industriel tel que l'automobile, nous pouvons nous rendre compte que des multinationales, à l'image de Renault, Ford, Chrysler, Peugeot, Toyota, Mercedes-Benz, Volkswagen ou Mitsubishi, sont des produits du brevet d'invention. Grâce à ce dernier, elles ont conquis des parts de marchés considérables, ont bâti des forteresses et des empires qui, à un moment donné de leur histoire, ont influencé l'économie mondiale. » Jean-Marie Ntoutoume Essone, directeur général du Centre de propriété industrielle du Gabon (Cepig), expliquait en janvier 2011, aux opérateurs économiques et aux étudiants, les enjeux que suscitent le brevet d'invention dans un monde libéralisé et la manière dont il booste la créativité et l'inventeur à la fois : « Si, tous autant que vous êtes, chefs d'entreprises, directeurs des services de production des biens, responsables de PME-PMI, chercheurs et patrons de laboratoires, étudiants, vous décidez dès aujourd'hui de vous lancer

dans la créativité et l'innovation comme font vos collègues en Europe, en Amérique, en Asie, en Océanie, en Afrique du Sud et, dans un degré moindre en Afrique du nord, le Cepig et l'Oapil vous accompagneront et vous conseilleront à chacune des étapes de vos dépôts. En cas d'obtention du titre de brevet d'invention, celui-ci vous confèrera un droit exclusif d'exploitation sur votre invention, brevetée pour une durée de vingt ans dans l'espace Oapi qui compte seize Etats. » Concluant sur les avantages que le brevet apporte à son titulaire, le directeur général du Cepig souligne « qu'en contrepartie de cette exclusivité et de cette protection, l'invention doit être divulguée au public. »

Un outil de protection
« Le but de ce titre, nous indique Arielle Mengue Me Obama, membre du Capi et directrice au ministère de l'Economie, du Commerce et de l'Industrie, est d'éviter le recours systématique au secret industriel. » Ici, elle fait allusion au secret industriel observé jusqu'alors par les responsables de Coca-Cola sur la formule exacte de leur boisson. Cette situation nous conduit vers un monopole absolu, aussi longtemps qu'un concurrent n'aboutira pas à la même invention. « Par rapport au secret industriel,

conclut Arielle Mengue Me Obama, le brevet permet donc au demandeur, c'est-à-dire l'inventeur, de se protéger contre toute exploitation de la même invention par un tiers, en échange de la divulgation de cette invention. » Il s'agit des garanties que le législateur donne aux chercheurs, à l'inventeur et au créateur. C'est donc pour l'ensemble des décideurs de la planète une formidable opportunité offerte aux créateurs et aux inventeurs de faire avancer la technologie. De Paulin Edou Edou, directeur général de l'Oapi, à Francis Gurry, manager général de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI), en passant par l'Office européen de brevets (OEB), l'Organisation des brevets et marques des Etats-Unis (USPTO), l'Institut national de la propriété industrielle (INPI) de France, ou la Japan Patent Organisation (JPO), tous ces décideurs sont unanimes pour reconnaître que le brevet d'invention, en l'état actuel et en vertu du rôle qu'il joue dans la créativité et l'essor des économies développées ou émergentes, représente, pour les acteurs économiques, un parfait mode d'arbitrage.

Trois critères de définition

A la question de savoir quels sont les termes essentiels du brevet d'invention, le docteur Paulin Edou Edou donne les explications les plus fiables : « Tout inventeur en Afrique, comme dans le monde, doit savoir que les termes essentiels du brevet sont : sa durée,

sa portée technique, c'est-à-dire à partir de quel moment une réalisation proche de l'invention est-elle contrefaisante ? Et sa portée territoriale enfin, ce qui veut dire : sur quel territoire géographique une réalisation reproduisant l'invention constitue-t-elle une contrefaçon ? » Le constat montre effectivement que les trois éléments que vient de citer et expliquer le directeur général de l'Oapi décrivent une organisation construite sur des bases juridiques en constante évolution. En effet, les modalités de durée, de portée technique et de portée géographique sont définies par le législateur. Il définit également

les conditions d'obtention et d'exercice d'un brevet. « Tout d'abord, le brevet protège une solution technique à un problème technique, pas une simple idée », selon Cyr Nze Menzu, du Capi. Cette argumentation est justifiée par Jean-Marie Ntoutoume Essone, du Cepig : « Le demandeur doit décrire, dans la totalité, l'invention de manière suffisamment claire et complète pour qu'un homme du métier puisse reproduire l'invention à la lecture du brevet. »

Ces deux interlocuteurs offrent une belle occasion au directeur général de l'Oapi de conclure sur ce chapitre : « De toute évidence, l'invention doit obligatoirement res-

pecter trois critères essentiels : primo, la nouveauté. Celle-ci doit démontrer que l'invention en question n'a pas fait, jusqu'ici, l'objet d'une quelconque divulgation au public antérieurement, et par quelques moyens ou en quelque lieu que ce soit. Secundo, l'inventivité. Il appert, dans ce cas, qu'une personne compétente dans le domaine considéré ne doit pas arriver automatiquement à la solution technique pour laquelle le brevet est demandé, lorsque cette personne est confrontée au problème technique résolu par l'invention. Ce problème technique étant exprimé en référence à l'état de la technique à la date de l'invention. Enfin, tertio, l'applicabilité. En effet, l'invention doit pouvoir faire l'objet d'une application industrielle, c'est-à-dire qu'elle doit revêtir un caractère technique. »

Creativité et innovation

Autant les critères favorisent et encouragent la créativité, il appartient au déposant du Gabon ou de l'ensemble de l'espace Oapi de savoir également que l'obtention et la conservation du monopole conféré par le brevet s'accompagnent nécessairement du paiement de taxes à l'office compétent, notamment l'Oapi (ou le Cepig, plus proche, qui transmettra à l'Oapi). Ces actions

devraient également toucher la formation des élèves et des étudiants pour donner un vrai corpus local à la propriété intellectuelle. L'introduction des modules de formation en propriété intellectuelle en général, et en brevet d'invention en particulier, apporterait un tournant décisif à son intégration dans notre société. Voici donc arrivés les nouveaux temps de la compétition technologique et industrielle (CTI) nés de la libéralisation des échanges qui embrasent tous les continents. Au vu de sa configuration et des acteurs qu'elle met en scène, la CTI ouvre un espace dont les dimensions ne cessent, chaque jour, de s'étendre : la créativité et l'innovation. « Qui peut encore douter des progrès formidables, prodigieux et spectaculaires accomplis par des domaines tels que les télécommunications, les transmissions, l'informatique, le multimédia, les réseaux et l'économie numérique, s'il n'y avait pas, en amont, de brevet d'invention », remarque l'universitaire gabonais Kanel Engandja. De toutes les percées faites par le brevet d'invention, c'est incontestablement au sein de l'entreprise et dans la recherche qu'il a apporté les résultats les plus significatifs, pertinents et tangibles. En effet, depuis le début des années 80, le monde vit au rythme des Trente Glorieuses de l'innovation, des technologies de l'information, de l'économie numérique, de l'intelligence économique et de la qualité totale.

PROSPER TONDA MAMBENDA

En attribuant le premier brevet industriel à l'architecte et ingénieur italien Filippo Brunelleschi pour une invention dans le domaine de la manutention de marchandises destinées au transport par bateau, le décideur transalpin reconnaissait, par cet acte, le rôle et l'importance du créateur et de l'inventeur dans le développement de la société d'une part ; les progrès scientifiques et techniques ainsi que leurs incidences dans notre quotidien d'autre part. Président du Club des amis de la propriété intellectuelle (Capi) du Gabon, Cyr Nze Menzu se félicite de la réactivité des décideurs italiens de l'époque. Il souligne que « l'acte posé par le manager de l'époque en faveur de l'inventeur consacre incontestablement la place que jouent désormais la réflexion, l'idée, la conception et la recherche ». Sur ce point, Cyr Nze Menzu conclut que « la reconnaissance des efforts de Brunelleschi ont été couronnés par une législation, la toute première du genre, dénommée la "Parta Venezia" ». Evénement unique dans l'histoire scientifique et technologique du monde.

Une source de connaissance

S'agissant de cette nouvelle législation, le docteur Paulin Edou Edou, directeur général de l'Organisation africaine de la propriété intellectuelle (Oapi), affirmait au mois d'octobre dernier, à Libreville, que « la Parta Venezia, dans son essence première, avait instauré un système réglementaire qui marqua, en 1474, soit cinquante-trois ans après l'attribution du premier brevet, une véritable illustration d'une part, et l'apparition en termes d'institution d'autre part, du droit de la propriété intellectuelle au sens moderne telle que nous la connaissons aujourd'hui. Ce texte fixe désormais

les nouvelles règles du jeu. Le droit de la propriété intellectuelle s'est ainsi imposé pour donner à la créativité et à l'inventeur de nouveaux circuits d'innovation. » En tant que système, le brevet d'invention participe pleinement à l'éclosion des stratégies de production et de création des richesses, aussi bien des Etats que des entreprises. Les secteurs et les pans entiers de l'industrie, des biens de consommation et des services, se sont profondément abreuvés aux sources de la propriété industrielle. L'universitaire gabonais Tobbi Mvé Mbegha note que « le brevet d'invention n'a pas uniquement la vocation de protéger une invention ou de marquer une nouveauté, il est bien une source de savoir avant tout. Le brevet d'invention, poursuit-il, est une mine de l'information organisée, ordonnée, structurée, précise et conçue pour la prise de décision ». En d'autres termes, le brevet d'invention est donc une source de connaissance. Il ren-



Besoin de paiements rapides et efficaces?

NOUVEAUX SERVICES DE PAIEMENTS QUICK PAY et QUICK CASH de WESTERN UNION

Mes paiements en quelques minutes*

Avec les solutions Quick Pay et Quick Cash de Western Union, gagnez en temps et en suivi de vos paiements faits pour ou par des particuliers, vers ou par votre entreprise. Les solutions Quick Pay et Quick Cash bénéficient tout autant de la fiabilité et la rapidité habituelles de Western Union.

Vous êtes intéressés par ces services, contactez-nous par email - infowesternunion-gabon@couleurafrique.com

• Solutions de paiement •
*L'argent en mouvement pour le meilleur



Siat Gabon Premier employeur du pays, et leader en matière de politique sociale

Premier employeur du secteur privé avec près de 4000 emplois directs et indirects, SIAT Gabon a développé une politique sociale engagée pour offrir à ses employés des conditions de travail optimales. Entretien avec Jean Serge NKOROUNA, directeur administratif et des ressources humaines à SIAT Gabon.

Combien d'employés compte votre entreprise ? Comment sont répartis les employés en termes de nationalité, et de catégorie ?

À ce jour, l'entreprise Siat Gabon c'est 3782 emplois directs et indirects, dont 80% de Gabonais. Sur les 20% restant, nous comptons 15% d'Africains et 5% d'Européens. Concernant les postes à responsabilités, ces derniers sont occupés à 90% par les Gabonais. Par ailleurs, la société mère, Siat Bruxelles met à disposition de sa filiale dans le cadre d'une convention d'assistance technique, un certain nombre de cadres pour des postes précis. Rappelons à cet effet que lors de la reprise des sociétés AgroGabon, Hévégab et Sogadel, les chiffres étaient inversés en termes d'effectifs. A Agrogabon par exemple, vous aviez 80% d'étrangers contre 20% de nationaux. Cette situation était en partie due au fait que les Gabonais n'étaient pas intéressés par les métiers de l'agriculture. Nous sommes parvenus aujourd'hui à inverser la tendance, mais nous sommes toujours confrontés à une difficulté majeure qui est celle de la main d'œuvre. Actuellement, nous avons besoin d'au moins 1000 ouvriers agricoles, car nous avons lancé un vaste programme de replantation des plantations vieillissantes, et d'extension des plantations existantes. Pour cela il nous faut du personnel, mais malheureusement nous avons encore du mal à en trouver. C'est d'autant plus étonnant que l'on annonce un taux de chômage national avoisinant les 30%. Nous avons même saisi l'Office nationale de l'emploi (ONE) mais les personnes qui nous ont été proposées étaient des techniciens supérieurs avec un niveau bac + 2, et étaient donc peu enclin à travailler dans des plantations. Nous sommes aujourd'hui en négociation avec le ministère du Travail

pour faire venir de la main d'œuvre étrangère, car si nous n'augmentons pas nos effectifs nous ne pourrions pas mettre en œuvre convenablement notre projet de développement. Nos besoins en main d'œuvre pour les dix prochaines années sont estimés à dix mille (10.000) personnes. Donc, nous permettons de profiter de votre tribune, pour lancer un « S.O.S » à tous nos frères et sœurs qui veulent travailler et qui n'ont pas de diplômes. Nous avons du travail pour eux dans nos plantations. Ils sont logés, bénéficient de l'eau et de l'électricité gratuitement. Nous avons des écoles et même un collège d'enseignement secondaire Makouké.

Comment pouvez-vous situer votre grille salariale par rapport aux rémunérations pratiquées dans les autres entreprises de votre secteur ?

Une étude a récemment été réalisée pour déterminer le niveau des salaires tous secteurs confondus : sur 18 entreprises concernées par cette enquête, Siat figure parmi les cinq premières en terme de grille salariale. Par ailleurs, il faut souligner que notre entreprise a mis en place le Revenu minimum mensuel (RMM) instauré par le chef de l'Etat. En d'autres termes, toute personne travaillant chez Siat Gabon gagne au mois 150 000 francs CFA par mois. Mais ce salaire de base peut être renforcé chez les ouvriers agricoles. Les récolteurs et les ramasseurs de régimes de palme, ou les saigneurs d'hévéa par exemple, en plus du salaire de base, sont payés à la tâche. C'est-à-dire que selon le nombre de régimes coupés, le nombre de kilos de noix de palmes ramassées ou le nombre de kilos de fond de tasses saignées, ces ouvriers peuvent atteindre des salaires intéressants de l'ordre de 500 000 à 600 000 francs CFA. Ce qui est très appréciable.

Quelles sont les dispositions qui ont été mises en place, en interne et en externe, pour former et renforcer les capacités de votre personnel ?

La formation doit être une priorité pour toute entreprise, car il faut préparer la relève afin d'assurer l'avenir. En interne, nous sommes liés par des conventions avec certains organismes implantés dans le pays. Ces derniers organisent des séminaires chaque année et certains de nos employés y participent pour renforcer leurs capacités. En externe, certains de nos cadres jouissent de séminaires de formation à l'étranger. Nous entretenons également des échanges avec les pays où le Groupe Siat est implanté, comme la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Nigeria et la Belgique qui jouissent d'une certaine avance en termes de technicité, dans les secteurs qui nous concernent. Concernant les métiers de l'hévéa par exemple, dans chacune de nos plantations, nous avons installé des écoles de saignée, pour aider nos saigneurs à se parfaire. Nous souhaiterions que les forma-



tions données à l'Ecole des Cadres Ruraux d'Oyem, soient plus orientées vers les métiers de base comme Saigneurs, récolteurs etc... Ce qui permettrait d'avoir des ouvriers tout de suite opérationnels, et tendrait vers plus d'adéquation entre la formation et l'emploi.

Pouvez-vous nous décrire les acquis sociaux et les avantages divers dont jouissent les employés au sein de votre entreprise ?

Nous sommes une entreprise agricole et, de ce fait, nous sommes prioritairement présents en zone rurale. Pour le bien-être de nos employés, nous mettons à leur disposition des logements décents d'une part dans lesquels ils bénéficient gratuitement de la fourniture d'eau et d'électricité. Sur tous nos sites, nous avons une capacité de production d'eau de 360 mètres cube/heure, et d'une capacité de production installée de 5800 kilowatts en terme d'électricité, sont mises gratuitement à la disposition des nos employés et des populations riveraines. Siat a également mis en place sur l'ensemble de ses sites un réseau de dispensaires, gérés par une mutuelle de santé. Il est simplement demandé aux employés de contribuer pour un montant maximum de 18 500 francs. Ce forfait, qui est le plus élevé, donne droit à une prise en charge de l'employé, ainsi que sept ayant droits. Enfin nous avons réhabilité et équipé des écoles sur l'ensemble de nos sites. Les enseignants sont mis à disposition par l'Etat, mais nous leur octroyons en plus une prime d'incitation pour les encourager à rester sur nos sites, et à s'investir dans leur travail. Il y a également des postes de gendarmerie, dont les agents bénéficient gratuitement de logements ainsi que de la fourniture d'eau et d'électricité. En termes de logements, nous avons hérité d'une base existante léguée par les sociétés étatiques reprises par Siat, mais les sites étaient complètement délabrés à notre arrivée. Tous les bâtiments ont été réfectionnés par nos soins. A l'heure actuelle, sur l'ensemble de nos sites, nos logements présentent une capacité d'accueil de 50 000 personnes.



Quid des meilleurs employeurs ?

Découvrez chaque mois les enquêtes et les sondages d'Economie Gabon + sur les entreprises les plus prisées par les futurs cadres du pays. En se rapprochant des étudiants en fin de cycle dans les grandes écoles, des institutions de tutelle, mais aussi des départements RH des grandes entreprises, nous mettrons en lumière les politiques sociales mises en œuvre par les grands employeurs du pays et mesurons leur cote auprès de ces futurs décideurs.

Pourquoi choisir d'intégrer telle entreprise plutôt que telle autre ? Chiffre d'affaires, taille, plan de carrière, niveau de salaire ou notoriété de l'entreprise ? Autant d'éléments qui sont mis en avant par les demandeurs d'emplois au moment de faire leur choix. S'il n'est pas aisé d'élaborer un classement des meilleurs employeurs du pays, il est possible en revanche de se faire une idée des entreprises qui s'arrachent les faveurs des demandeurs d'emploi. Dans une enquête menée au sein de l'Acadé-

mie franco-américaine de management (Afram), trois structures sortent du lot : BGFI et Total qui se partagent la première place, talonnées de près par Olam. Pourtant, d'autres entreprises tout aussi prestigieuses ont été proposées. Hormis ces trois entreprises dans lesquelles « rêvent » de travailler les étudiants en fin de cycle de l'Afram, ils pouvaient également solliciter Siat, SDV Gabon, Ceca-Gadis, Shell Gabon, Rougier, Sobraga, Airtel, Comilog, Sogafric, Ogar. Cette étude concernait dix étudiants de fin de cycle

des filières « comptabilité-finance-audit », « gestion des ressources humaines » et « gestion des projets et création des entreprises ». Total et BGFI sont cités comme les premiers choix par les étudiants qui avaient la possibilité d'en faire cinq, alors qu'Olam est revenu deux fois comme premier choix. Pourquoi ces trois entreprises plutôt que les autres ?

L'importance de la notoriété

Pour Frédéric Gérard Moussavou, de la filière « comptabilité-finance-audit », qui a respectivement choisi Total, Shell, Olam, Ceca-Gadis et BGFI, « les choix sont guidés par la notoriété de chacune de ces entreprises et de leur capacité d'embauche. Deux des entreprises sélectionnées (Olam et BGFI) sont grandissantes au Gabon, tandis que les autres ont déjà fait leurs preuves ». Après avoir chronologiquement sélectionné BGFI-Bank, Shell, Siat, Comilog et Ceca-Gadis, Lauris Mouyeghe, de la filière « gestion des ressources humaines », estime quant à lui que « BGFI reste très coté sur la place et donne beaucoup d'opportunités d'intégration aux jeunes Gabonais. De plus, cette structure favorise l'apprentissage pour les étudiants de fin de cycle ».

Olam a le vent en poupe

« Total est une structure internationalement reconnue. Elle tient compte de la responsabilité sociale, les employés sont bien rémunérés... Total Gabon c'est presque la totale en quelque sorte », s'est enthousiasmée Carolle Bethel Kayiba Biayi, étudiante en gestion des projets et création d'entreprise. Sa condisciple Naureen Marcelle Tsutsughé-Batanga, qui opte également pour Total, justifie son choix par le fait que « c'est une entreprise de grande renommée et je souhaite y exercer dans le suivi de projet en management de la qualité ». Implantée au Gabon depuis 2010, Olam s'attire déjà les faveurs des demandeurs d'emploi. « C'est une entreprise dynamique et internationalement reconnue. Elle a le vent en poupe en Afrique et au Gabon en particulier, où elle a initié des projets d'envergure », estime Mariam Naïssa Affou, étudiante en gestion des projets et création d'entreprise. En somme, 60% des étudiants interrogés souhaitent spontanément intégrer soit Total Gabon, soit BGFI. Tandis que 40% sont favorables à Olam. Une attirance principalement motivée par la notoriété et l'image de ces entreprises.

STEVIE MOUNBOUBO

SOTRALGA

CROYEZ-MOI,
SOTRALGA
C'EST LA QUALITÉ
GARANTIE !

100% aluminium

100% qualité

TOUS LES PROFESSIONNELS LE CONFIRMENT !

- > Bac alu
- > Faîtière
- > Tôles ondulées
- > Fixations

UNIQUE FABRIQUANT DE TÔLES EN COULEUR

Disponible chez tous les revendeurs à LBV, Pog et Franceville : Bernabé Gabon, Sogame Equip, CK2 Pog, Davum, Batiplus, matériaux réunis et détaillants.

Pont de commerce Turquie-Afrique

Une plate-forme d'opportunités pour les opérateurs africains

Initiées depuis 2006, les séries « Pont de commerce » de la Confédération des hommes d'affaires et industriels de Turquie (Tuskon) ont acquis une notoriété indiscutable dans les cercles d'affaires internationaux. Et dans le cadre du renforcement de la coopération entre la Turquie et le continent africain, la Tuskon organise, du 15 au 18 décembre prochain à Istanbul, la 7^e édition du « Pont de commerce Turquie-Afrique » (PCTA 7). Ce sommet d'affaires sera planifié en partenariat avec le ministère turc des Affaires étrangères comme une partie de la première conférence ministérielle sur la révision du partenariat turco-africain. Si tous les secteurs d'activité sont concernés par cette manifestation, elle n'est ouverte qu'aux opérateurs africains et turcs préalablement inscrits (acheteurs, revendeurs, importateurs, sociétés de restauration et distributeurs de tous les secteurs). Le forum d'affaires prévoit notamment des réunions B2B avec près de sociétés turques pendant la durée de l'événement, des rencontres planifiées à l'avance en fonction des attentes et des souhaits des participants.

Des rencontres bilatérales attendues

Selon le programme officiel de l'événement, la journée du 15 décembre sera consacrée au tour historique et touristique de la ville d'Istanbul ; tandis que le deuxième jour sera dédié à la cérémonie inaugurale du Pont de commerce Turquie-Afrique 7, à la visite des stands d'exposition des produits turcs, aux rencontres B2B avec les exposants turcs, et au dîner de gala. Le 17 décembre quant à lui sera consacré au suivi des rencontres avec les hommes d'affaires turcs. Selon les organisateurs de ce sommet d'affaires, « les participants seront confrontés à des produits de haute qualité à des prix raisonnables et auront l'opportunité de jauger le niveau de développement industriel de la Turquie, qui est l'une des économies les plus dynamiques et les plus rapides en croissance du monde. Le PCTA 7 est une plate-forme où les opérateurs africains pourront rencontrer des fabricants, des investisseurs et des commerçants turcs fiables ». Pas moins de 500 sociétés prendront part au PCTA 7 tandis que 350 hommes d'affaires africains sont attendus à Istanbul. Quelque 8 000 réunions B2B sont également prévues.

Une coopération renforcée entre les deux pays

Après avoir donné une nouvelle dimension à l'axe Libreville-Ankara, le Gabon est vivement attendu à Istanbul. En mars dernier en effet, à l'issue de la visite à Libreville du président turc, Abdullah Gül, le Gabon

Dans le cadre du renforcement de la coopération économique entre l'Afrique et la Turquie, la Confédération des hommes d'affaires et industriels de Turquie (Tuskon) organise dès le 15 décembre, la 7^e édition du « Pont de commerce Turquie-Afrique » (PCTA 7). Un forum d'échanges qui prévoit la participation de 350 hommes d'affaires africains et pas moins de 8000 rencontres B2B.



et la Turquie avaient signé sept nouveaux accords sur la coopération touristique, les consultations diplomatiques, la non-double imposition et l'évasion fiscale, la promotion et la protection réciproque des investissements, l'exemption des visas pour les détenteurs de passeports diplomatiques, la défense et la santé. D'autres accords, portant sur la collaboration maritime, le libre-échange, la coopération dans l'agriculture ainsi que le transport aérien sont encore en négociation. Alors que la Chambre de Commerce du Gabon tablait sur au moins cinq participants au forum d'Istanbul, les opérateurs gabonais ne se sont pas manifestés. En date du 5 décembre, une source proche de l'institution a affirmé que seul un opérateur local s'était

inscrit pour le compte de ce forum international. Les mêmes sources pensent que « le fait que les frais de participation (hébergement, transport, visas, restauration) soient à la charge du participant, pourrait expliquer cette situation ».

Tuskon, la plus grande ONG turque

La Tuskon est une ONG à but non lucratif, constituée de 7 fédérations et de 150 associations du monde des affaires de Turquie. Aujourd'hui, Tuskon représente 34 000 hommes d'affaires membres et plus de 100 000 entreprises, et possède une association membre dans chaque ville et région importante de Turquie ; ce qui en fait l'ONG turque la plus grande et la plus répandue du monde des affaires. En dehors des Ponts

des commerces, la structure organise également les délégations commerciales à l'étranger, pour réaliser des échanges commerciaux et des investissements vers les pays potentiellement viables ; les délégations commerciales hébergées en Turquie, qui sont des rencontres d'affaires bilatérales, des forums d'affaires, des séminaires et des visites d'affaires pour les dignitaires, et les délégations ministérielles visitant la Turquie. Enfin, la Tuskon initie aussi des séminaires, ateliers et déjeuners de travail à l'étranger afin de promouvoir le potentiel économique de la Turquie et d'aider les entreprises à intégrer la Turquie à la communauté internationale des affaires.

SYLVIE NYAMA

PELFORTH

Dense
Fine et légère
Savoureuse
Intense et rebelle
Traditionnelle

Dégustez une bière de caractère

IL Y A DES BIÈRES ET IL Y A PELFORTH AMBRÉE

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



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.