

Economie+ Gabon

BUSINESS & FINANCES

Découvrez la richesse des arômes et des saveurs de ...

...Chivas Regal 18 ans.



CHIVAS | LIVE WITH CHIVALRY

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

Sur le chemin de la compétitivité

Le Forum économique mondial, connu entre autres pour sa réunion annuelle à Davos, en Suisse, a publié son très attendu « Rapport global sur la compétitivité ».



Pour sa première apparition dans ce classement, le Gabon occupe le neuvième rang africain d'un classement qui recense également 38 autres pays du continent.

Lire p. 4

LASER

Publicis s'installe en Afrique



Le partenariat de représentation signé avec le groupe AG Partners, présent dans douze pays africains, va permettre au géant de la communication d'entamer son déploiement en Afrique francophone.

Une stratégie qui s'inscrit dans la volonté du groupe de prioriser deux axes de développement : le numérique et les marchés émergents.

Lire p. 5

LASER

Turkish Airlines bientôt au Gabon

Les appareils floqués du drapeau turc vont désormais sillonner le ciel gabonais. En effet, le Gabon et la Turquie ont signé un accord commercial aérien permettant d'assurer sept vols par semaine entre les deux pays par la compagnie Turkish Airlines, dès fin décembre 2012.



Lire p. 6

EMPLOI/FORMATION

Les masters professionnels, une solution d'avenir

Le premier Forum des formations en masters professionnels qui s'est tenu en septembre dernier a permis de mettre en valeur la nécessité du partenariat entre les entreprises et les administrations. Clé de voûte du trio organisateur, l'Université franco-gabonaise Saint-Exupéry de Libreville propose notamment dix masters professionnels dans son offre de formation.

Lire p. 19

1 000 FCFA

Dossier

Transport maritime



Si le Gabon a disposé très tôt d'infrastructures portuaires, ces dernières ont aujourd'hui du mal à s'arrimer aux standards internationaux. Coup de projecteur sur la situation du transport maritime au Gabon, un secteur qui assure plus de 90% des échanges commerciaux du pays.

Lire p. 9

MARKETING

Danube, un modèle de réussite



La capacité d'être compétitif à l'export est un indicateur probant de la santé d'une entreprise. Dans le cas de la société Danube, qui fabrique du matériel industriel pour les blanchisseries, l'exploit est d'autant plus remarquable que sa production est réalisée en France, en dépit de la concurrence, notamment asiatique, des mains-d'œuvre à bas coût. Et aujourd'hui, le matériel fabriqué par Danube est exporté aux quatre coins du monde. Analyse de cette success-story.

Lire p. 7

LASER

La Nationale, une facture d'immobilisation salée

Leader du transport aérien domestique, la Nationale régionale transport (NRT) traverse une période houleuse depuis le 24 août dernier, son permis d'exploitation n'ayant pas été renouvelé par l'Agence nationale de l'aviation civile (Anac). En cause, des non-conformités relevées durant les contrôles et inspections effectués par l'autorité de contrôle. Du côté de la Nationale, on pointe simplement des carences d'ordre administratif. Le point dans ce numéro.

Lire p. 6

PREMIER RÉSEAU DE LOGISTIQUE INTÉGRÉ EN AFRIQUE

SOCOPAO
AFRI RAMP
SDV
SNAT
SAGA
DPS
GABON MINING LOGISTICS

Bolloré AFRICA LOGISTICS

Map locations: Libreville, Cocobeach, Owendo, Port-Gentil, Moanda, Franceville, Mayumba.

Libreville :
Zone Portuaire d'Owendo
Tél : +241 70 26 35 / 36
Fax : +241 70 15 54

DIRECTION COMMERCIALE :
Zone Portuaire d'Owendo
Tél : +241 70 43 88
+241 70 20 27
Fax : +241 70 15 54
E-mail : sales.gabon@bollore.com

Port-Gentil :
Zone Portuaire OPRAG
Tél : +241 55 56 45
Fax : +241 55 56 42

SDV VOYAGES :
Galerie Mbolo
Tél : +241 74 31 28/29
+ 241 76 16 34
Fax : +241 77 21 80
E-mail : voyage.lbv@bollore.com

E-mail: sdvdirection@bollore.com - www.bollore-africa-logistics.com

EDITO

L'heure est à la modernisation ! Cette préoccupation qui s'applique à bien des secteurs de l'économie gabonaise prend toute son ampleur dès lors qu'on évoque les infrastructures portuaires. Certes, depuis deux ans, le port d'Owendo a amélioré sa productivité, se dotant notamment d'une nouvelle capitainerie, de nouvelles zones logistiques et de grues mobiles. Par ailleurs, le fonds d'investissement qui est prévu pour accélérer son développement devrait lui permettre de répondre aux nouveaux besoins de l'économie nationale. Mais en l'état actuel, cet outil est sous-dimensionné et son engorgement demeure préoccupant. Force est de constater que sa conception, qui date du début des années 70, ne lui permet pas aujourd'hui d'absorber efficacement les volumes d'échange de marchandises auxquels il doit faire face. Un constat clairement pointé par les responsables des différents opérateurs portuaires à qui nous donnons la parole dans ce numéro. Reste aussi à voir se concrétiser les ambitions de l'Etat gabonais qui envisage notamment la création de nouvelles infrastructures telles que le port maritime de Santa Clara et, surtout, celui en eaux profondes de Mayumba, voué à devenir le second corridor de développement après le Transgabonais. Car si la numérisation de l'information permet aujourd'hui d'appréhender le monde dans une vision à 360 degrés, c'est bien vers l'Océan que le Gabon a toujours eu les yeux rivés pour entretenir ses échanges commerciaux. Et nul ne doute que le Gabon émergent, ouvert sur l'économie-monde, saura se souvenir que son destin s'est toujours conjugué avec celui de ses ports.

A bientôt pour un prochain numéro.

JOHANN FREIXAS

HeadQuarters

BARBERSHOP

BARBERSHOP

Situé à Louis, avant le feu rouge Gros Bouquet
Ouvert du lundi au jeudi et le samedi de 9h à 21h
Le vendredi de 9h à 22h et le dimanche de 12h à 20h
Contact : 07 - 54 - 52 - 27

Sommaire



Laser

- Sur le chemin de la compétitivité p. 4
- Publicis s'installe en Afrique via AG Partners p. 5
- Transport aérien : La Nationale, une facture d'immobilisation salée p. 6
- Turkish Airlines bientôt au Gabon p. 6

Marketing

- Danube, un modèle de réussite p. 7

Dossier Transport maritime

- La modernisation à tout prix ! p. 9
- Cédric Goujon, responsable de MSC Gabon p. 12
- Rigobert Ikambouyat Ndeka, directeur général de l'Oprag p. 14
- Laetitia Dhelot, responsable du service client de Maersk au Gabon p. 15
- Jean-Pierre David, directeur du Groupe Saga et président du Syndicat des consignataires du Gabon p. 16
- Bertrand Rose, directeur général de Getma Necotrans Gabon p. 17

Emploi/formation

- Les masters professionnels, une solution d'avenir p. 19

REDACTION
Rédacteur en chef : Johann Freixas
+241 07 97 02 55 - jfreixas@economie-gabon.com
Secrétaire général de la rédaction : Didier Bras
Directeur artistique : Jean-Noël Dubois
Maquette : Charles Sibert
Webmaster : Rues Port-Gentil
Johann Freixas, Steve Mounbou, Hope Pounah
Ont participé à ce numéro :

GESTION ET ADMINISTRATION
Directeur de la publication : Steve Mounbou
Assistante administrative et commerciale : Rebecca Ntsame - Tél : 44 11 62
rntsame@economie-gabon.com
Co-gérant : Philippe Chandezon - pchandezon@yahoo.fr
Régie internationale : MOBILITY MEDIA AGENCY : +33 6 83 14 43 08

INFORMATIONS LEGALES
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 : Multipress Gabon, BP 3875 - Libreville - Tirage : 10 000 exemplaires.

Retrouvez-nous sur
www.economie-gabon.com



Sur le chemin de la compétitivité

Le Gabon est engagé sur la voie des réformes et les résultats du Rapport global sur la compétitivité publié par le Forum économique mondial contribuent à valider les efforts consentis. Pour autant, des progrès restent à accomplir dans plusieurs domaines comme les services gouvernementaux pour l'amélioration de la performance des entreprises, la protection des investisseurs, ou encore l'efficacité du marché de biens.

Pour sa première apparition dans le Rapport global sur la compétitivité – *Global Competitiveness Index* (GCI) – du Forum économique mondial publié le 5 septembre dernier, le Gabon occupe le neuvième rang africain d'un classement qui recense également 38 autres pays du continent. Dans ce rapport, les Etats sont classés en cinq groupes déterminant leur degré de développement économique. Le premier, le plus bas, est formé des 38 pays les moins attractifs comme le Népal, la Birmanie ou la Sierra Leone, soit des nations à économie de rente quasi exclusive. Vient ensuite le groupe du Gabon qui, en compagnie notamment des Philippines, du Qatar, de l'Algérie, de l'Egypte et du Botswana, fait partie d'un ensemble de 17 économies en transition entre la rente et l'efficacité. Un cheminement qui fait écho aux réformes engagées depuis 2010. La présidence gabonaise salue ainsi le fait que depuis deux ans le pays « bénéficie de la confiance des investisseurs dont la perception du risque gabonais s'est significativement améliorée ».

Une réalité tangible confirmée, selon les autorités du pays, par « plusieurs contrats, portant sur des projets structurants, d'un montant de plus de 4 milliards de dollars [qui] ont été signés depuis 2010 dans les secteurs du bois, de l'agriculture et des infrastructures. Les agences de notations reconnaissent la volonté de réforme du pays et la stratégie économique mise en place. En avril 2012, l'agence Fitch a ainsi revu la perspective du Gabon à "positive" et confirmé sa notation BB ».

Des résultats qui vont de pair avec le retour de la croissance
Il est donc logique que « cette confiance à l'international trouve sa justification dans le classement GCI au travers de nombreux indicateurs comme "le faible impact des tracasseries administratives" (19^e place mondiale), "le crime organisé" (31^e), "l'éthique des affaires" (49^e), "la téléphonie mobile" (48^e), "l'épargne nationale brute" (12^e) ainsi que "la dette publique" (25^e) », poursuit le texte. Dans le même sens, le communiqué indique également



« depuis 2010, et après deux années de fort ralentissement, l'économie gabonaise renoue avec une forte croissance, de 7,4% en 2012 (-2,7 en 2009), avec le PIB non pétrolier qui contribue désormais pleinement à ces bonnes performances. Il connaît en effet une croissance à deux chiffres qui dépasse, depuis deux ans, celle du PIB pétrolier ». Portée par le secteur des mines la relance du secteur bois, les BTP, en particulier la construction des barrages hydro-élect-



triques, ainsi que par les services qui soutiennent les secteurs cités précédemment, la croissance hors-pétrole a enregistré une hausse de 10,4% en 2012 contre une augmentation de 1,5% pour la production de pétrole. La présidence gabonaise annonce également, entre 2012 et 2016, quelque 175 projets « lourds » fléchés pour un total de 20 milliards de dollars, dont 6 milliards sur le développement des routes (1 700 km) et 5,5 milliards sur celui du réseau ferré (800 km). « Dans le classement GCI, le Gabon se place au 67^e rang mondial pour l'importance des infrastructures ferroviaires ; le Gabon disposera à l'horizon de 2016 de 3 663 km de routes bitumées de qualité (soit 30% de son réseau routier) qui supportera 80% du trafic national de biens et de personnes ; le plan directeur national d'infrastructures regroupe 21 grands projets, pour

appui au secteur privé initié par le gouvernement dans l'objectif de mettre ce secteur au centre du fonctionnement de la chambre de commerce. Toutefois, la situation globale du Gabon dans ce rapport n'est toujours séduisante puisque dans l'ensemble des résultats obtenus, le Gabon se situe au 99^e rang mondial sur 144 pays concernés par ce classement. Par exemple, le pays arrive à la 86^e place pour les équipements de base, à la 116^e place sur 144 pour les critères d'efficacité, 122^e pour l'éducation supérieure, 126^e pour l'efficacité du marché des biens, 106^e pour l'efficacité des marchés financiers... et au 139^e rang sur 144 pour les facteurs d'innovation et de sophistication. Les indicateurs sont tout aussi en deçà pour les secteurs de l'éducation primaire (132^e), de la santé (autour de la 115^e place suivant les maladies et critères retenus), de l'indépendance de la justice (117^e), des services gouvernementaux pour l'amélioration de la performance des entreprises (98^e), de la protection des intérêts des actionnaires minoritaires (113^e) ou de la protection des investisseurs (125^e). Le Gabon se classe même bon dernier (144^e) pour la quantité de fournisseurs locaux.

Cent indicateurs à la clé

Après cette première apparition dans ce classement, le Gabon devra attendre la prochaine publication pour évaluer sa progression par rapport à 2012, ce qui donnera une meilleure appréciation de l'évolution de la compétitivité de l'économie. Définissant la compétitivité en tant qu'ensemble des institutions, des politiques et des facteurs qui déterminent le niveau de productivité d'un pays, le classement du GCI est basé sur plus de 100 indicateurs organisés en 12 catégories, les piliers de compétitivité, qui permettent de dresser un portrait de la compétitivité d'un pays (institutions, infrastructures, données macro-économiques, santé et éducation primaire, enseignement supérieur et formation, marché des biens, modernité du système d'emploi, marché financier, infrastructures technologiques, taille du marché, climat des affaires, innovation). Fondation à but non lucratif dont le siège est à Genève, le Forum économique mondial est connu pour sa réunion annuelle à Davos, en Suisse, qui réunit des dirigeants d'entreprise, des responsables politiques du monde entier ainsi que des intellectuels et des journalistes afin de débattre des problèmes les plus urgents de la planète, y compris dans les domaines de la santé et de l'environnement. Le forum organise également la « Réunion annuelle des nouveaux champions » en Chine et plusieurs réunions régionales qui se tiennent tout au long de l'année. Il a été créé en 1971 par Klaus M. Schwab, professeur d'économie en Suisse. Parallèlement aux réunions, le forum publie un certain nombre de rapports économiques et implique ses membres dans différentes initiatives liées à des secteurs spécifiques.

HOPE POUNAH

Publicis s'installe en Afrique via AG Partners

Présent dans 104 pays avec plus de 49 000 collaborateurs, le groupe Publicis prend pied en Afrique francophone grâce à un partenariat de représentation avec le groupe AG Partners, présent dans douze pays (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Mali, Niger, RDC, Sénégal, Tchad, Togo). Reconnu pour la qualité de son travail et son expérience depuis vingt et un ans, AG Partners représentera désormais les trois entités internationales du groupe Publicis : Publicis Worldwide, Leo Burnett, et Saatchi & Saatchi dans onze pays d'Afrique de l'Ouest et centrale. Les agences Leo Burnett, Saatchi & Saatchi et Publicis Worldwide, devenues de véritables icônes, ont fait l'histoire de la publicité mondiale et font aujourd'hui leur entrée dans le monde des affaires africain avec la création de Publicis Africa Group. Ce partenariat fait partie d'un plan d'expansion ambitieux sur tout le continent, qui doit permettre au groupe de se positionner en leader de la communication en Afrique, en s'appuyant sur trois sièges régionaux situés à Accra, Nairobi et Johannesburg, pour couvrir 23 pays africains.

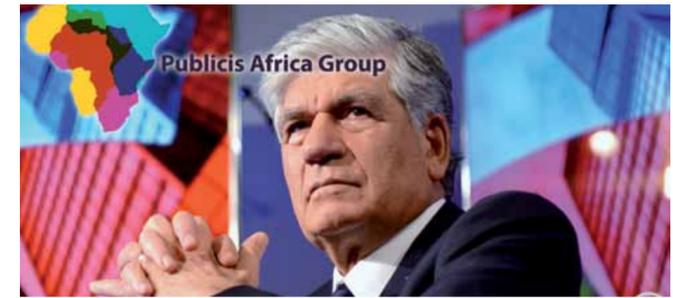
Une action simultanée sur tout le continent
L'enjeu pour Publicis est de pouvoir offrir à

Publicis, troisième groupe mondial de communication et leader en communication numérique et interactive, a décidé de prendre ses marques en Afrique en signant un partenariat de représentation avec le groupe AG Partners.

ses clients internationaux – tels que Nestlé, Procter & Gamble, Samsung, Orange, ou Diageo – une qualité de services, un respect des procédures internationales, ainsi qu'une meilleure compréhension des marques. L'ensemble de ces agences est en relation directe avec le groupe, permettant un accès en temps réel à l'information, à l'expertise, à la formation, à la propriété intellectuelle et aux procédures internes de ces prestigieuses structures qui travaillent depuis de longues années avec les plus grandes entreprises du monde. Loris Nold, vice-président Business Improvement (du Groupe Publicis) l'explique : « Nous avons créé le Groupe Publicis Afrique afin de proposer une réponse cohérente et professionnelle à nos clients, qu'ils soient Saatchi & Saatchi, Leo Burnett ou Publicis Worldwide ». Selon Kevin Tromp, CEO de Publicis Africa Group, basé à Johannesburg, « le temps de l'Afrique est venu, nous observons

des signaux constants de croissance positive et d'investissements importants de la part de nos clients internationaux, et ce dans tous les secteurs. C'est la raison de notre action simultanée sur tout le continent. » Publicis Groupe est classé depuis 2004

en première position en « performance créative » dans le *Gunn Report*. « En 2011, nous avons poursuivi notre stratégie autour de nos deux axes bien identifiés : le numérique et les marchés émergents. Nous avons mené des acquisitions ciblées dans ces deux domaines, ce qui nous a permis d'aborder 2012 avec des actifs enrichis, qui devraient nous permettre de poursuivre notre croissance de manière forte et durable, et ce d'autant plus que nous avons connu en 2011 une année record en new business », explique Maurice Levy, président du directoire du groupe Publicis.



le professionnel de la location courte et longue durée, accompagne vos déplacements où que vous soyez.

-
-
-
-
-
-

Nous construisons l'avenir

LIBREVILLE - ZI Oloumi - BP 31 - Tel : 07 08 28 05 - 07 14 01 58 - Fax : (33) 1 73 76 94 96
 PORT GENTIL - BP 541 - Tel : (241) 01 55 02 40 - email : gesparc@groupesogafric.com - www.gesparc.com

TRANSPORT AÉRIEN

La Nationale, une facture d'immobilisation salée

Fragilisé ces dernières années par une série d'accidents dans le transport aérien, le Gabon semble être résolu à rompre avec cette spirale négative. Un pari osé, dont la volonté s'était déjà traduite en juin 2011 par l'interdiction de vol de six des huit compagnies aériennes nationales. Plus récemment, c'est la Nationale Régionale Transport qui a fait les frais de cette nouvelle politique impulsée par les autorités gabonaises. En effet, le permis d'exploitation de cette compagnie aérienne nationale n'a pas été renouvelé par l'Agence nationale de l'aviation civile. Selon un communiqué de cette structure, publié ce 28 août dernier, la Nationale « a fait l'objet, conformément à la réglementation en vigueur, d'un audit de recertification pour le renouvellement de son permis d'exploitation arrivé en butée le 24 août 2012 à minuit. Les non-conformités récurrentes et importantes relevées durant les contrôles et inspections effectués n'ont pas permis de le renouveler. La reprise d'exploitation de la compagnie est assujettie à la clôture des écarts relevés ». Un signal fort à l'endroit des autres opérateurs du secteur, dont la majorité ne remplit pas toujours les exigences requises en matière de sécurité aérienne.

Du côté de la Nationale, on s'insurge

En effet, cette mesure « disciplinaire » est intervenue quelques jours après la visite d'une délégation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au Gabon, venue réaliser un audit de tout le système d'aviation civile gabonaise, y compris les compagnies aériennes et l'Anac. Une décision cependant contestée par les dirigeants de la compagnie aérienne, leader sur le marché national, évoquant « une décision à la hâte (...) et sans respect des procédures en vigueur », et dénonçant par la suite une « entorse à la réglementation ». Selon les explications fournies au quotidien L'Union dans sa publication du 4 septembre dernier, par Félix Moudouma, directeur commercial de la Nationale, leur certificat de transporteur aérien expirait le 24 août 2012, « et conformément à la réglementation qui nous donne trente jours, nous avons adressé le 30 mai une demande de renouvellement de notre CTA à l'Anac. Elle est restée sans suite. Face à ce silence, nous avons adressé une autre lettre de relance le 13 août. L'Anac a réagi le 19 août à 23 heures par téléphone, par la voie de son directeur général adjoint. Il nous a signifié que l'audit aurait lieu le 20 août. Nous n'avons donc pas reçu de notification écrite. Elle a été verbale ».

Des anomalies administratives

C'est dans ce contexte, poursuit Félix Moudouma, que « les inspecteurs de l'Anac sont arrivés le 20 août. L'audit a duré trois jours. Dans la soirée du 23 août, à 20h30, l'Anac nous a convoqués dans ses bureaux pour nous signifier le non-renouvellement de notre CTA. Vous voyez, nous n'avons pas eu le temps de corriger les écarts constatés. La décision est tombée brusquement. Si l'Anac avait appliqué la procédure, nous ne serions



Leader du transport aérien domestique, la Nationale Régionale Transport (NRT) traverse une période houleuse depuis le 24 août dernier, son permis d'exploitation n'ayant pas été renouvelé par l'Agence nationale de l'aviation civile (Anac). Une situation fâcheuse pour la compagnie aérienne, sanctionnée par des pertes journalières de l'ordre de 15 millions de francs CFA.

pas dans cette situation. L'audit aurait dû être effectué bien avant la date d'expiration de notre CTA (...). L'Anac aurait dû nous donner une dérogation de deux ou trois mois pour que nous nous préparions à cet audit ». Par ailleurs, le directeur commercial de la Nationale estime que l'audit de conformité effectué par l'Anac n'était pas de nature à suspendre totalement les activités de la compagnie. « Les contrôles n'ont nullement remis en cause la qualité de nos trois avions de fabrication brésilienne. Il s'agissait plutôt de reproches administratifs (...). Il y a eu un premier contrôle effectué par l'Anac qui avait relevé seulement cinq non-conformités. Ce contrôle ne nous a pas pour autant interdit de voler. Mais c'est le dernier audit de l'AOCI effectué à l'Anac qui nous a cloués au sol. Il a relevé 17 non-conformités qui ne touchent pas, cependant, la qualité et la sécurité de nos avions. Ce sont plutôt des questions d'ordre administratives qui ont été mises en exergue ». C'est dans ce sens que la compagnie indique avoir « transmis à l'Anac des solutions aux écarts constatés. Actuellement nous sommes en attente de leur retour ».

Des préjugés considérables

Mais loin de ce « bras de fer » entre les deux parties, c'est le gros manque à gagner de la compagnie aérienne qui donne le tournis. Avec 525 passagers transportés chaque semaine, la Nationale enregistre des pertes journalières estimées à plus de 15 millions de francs CFA. « Nos pertes sont lourdes. Il y a le salaire de notre personnel, la location journalière de nos trois avions, les engagements avec

nos partenaires et certaines entreprises. Rien que l'immobilisation de nos avions coûte 5 millions de francs CFA par jour (...). De plus, quatre pilotes sont actuellement en formation au Brésil pour un coût global de 40 millions de francs CFA. Et l'homologation de leur stage n'a pas été faite par l'Anac, encore moins leur centre de stage », a expliqué Félix Moudouma. Avec 60% de parts sur le plan national, la Nationale demeure l'unique

compagnie à desservir l'ensemble des chefs-lieux de province du pays, hormis celui du Moyen-Ogooué, du fait de la concurrence féroce avec le transport terrestre et maritime. S'il s'avère que la suspension de la compagnie n'est que d'ordre administratif, une solution rapide serait la bienvenue pour la Nationale, ses partenaires, ses clients et pour l'économie gabonaise.

STEVIE MOUNOUMBOU

Turkish Airlines bientôt au Gabon

Les appareils floqués du drapeau turc vont désormais sillonner le ciel gabonais. En effet, le Gabon et la Turquie ont signé un accord commercial aérien permettant d'assurer sept vols par semaine entre les deux pays par la compagnie Turkish Airlines, dès fin décembre 2012. Selon un accord signé le 3 septembre dernier à Istanbul par Suat Hayri Aka, sous-secrétaire d'Etat auprès du ministre des Transports et des Affaires maritimes et des Communications de Turquie, et Emmanuel Jean Didier Biye, ministre délégué chargé des Transports du Gabon, Turkish Airlines va débiter ses rotations hebdomadaires avec escales. Membre de Star Alliance, Turkish Airlines, classée par Skytrax (un organisme de consultation basé à Londres), « meilleure compagnie euro-

péenne de l'année », dessert déjà les villes de Kinshasa (République démocratique du Congo) depuis le 27 août, Sebha en Libye et N'Djamena au Tchad depuis le 4 septembre, et Sharm el-Sheikh en Egypte dès le 9 octobre prochain. Puis ce sera Malé, aux îles Maldives, le 24 novembre de cette année. Ces engagements mutuels qui lient les deux pays apparaissent comme les premiers retombés des visites respectives des deux présidents Ali Bongo et Abdullah Gül en Turquie et au Gabon. Au cours de ces différentes visites, neuf accords de coopération ont été signés entre les deux Etats pour une coopération économique gagnant-gagnant, dans un contexte de stabilité et de sécurité sans lesquelles aucun développement n'est possible.

Danube, un modèle de réussite

Si certains doutaient de la pérennité de son entreprise il y a quelques années, le fabricant français de matériel de blanchisserie industriel Danube a bravé les préjugés pour s'affirmer comme un modèle dans son secteur d'activités (il y avait une dizaine de constructeurs dans ce domaine d'activité il y a 20 ans, Danube est la seule entreprise aujourd'hui). Dirigée de main de maître par Bernard Jomard, la PME basée en France s'est notamment appuyée sur une gestion rigoureuse de ses coûts et un service de recherche-développement performant.



Peut-on être fabricant de machines à laver à usage industriel et produire en France ? En dépit des doutes qu'une telle initiative a pu susciter, la réussite de la PME Danube a eu raison des plus sceptiques. Solidement enracinée au cœur de la forêt solonchote, dans la zone d'activité de Lamotte-Beuvron (Loiret-Cher), la société Danube a su affronter la concurrence étrangère sans délocaliser ses unités de production. Alors que très peu paraissent sur cette entreprise il y a quelques années, Bernard Jomard, PDG de Danube, s'amuse aujourd'hui du regain d'intérêt suscité par sa structure depuis que le « made in France » est redevenu à la mode. Ancien cadre financier, il a racheté il y a vingt cette PME du Loiret créée en 1947, et qui a réalisé l'an dernier un chiffre d'affaires proche de 20 millions d'euros, tandis qu'une croissance de 5% est escomptée cette année. En effet, Danube affiche une rentabilité en progression de 10% ces dernières années, grâce à l'exportation. Près de 75% de sa production est vendue à l'étranger, dans environ 80 pays dont les Etats-Unis, la Chine, la Russie, et l'entreprise s'affirme de plus en plus face à des géants du secteur comme l'américain Alliance, dont le chiffre d'affaires annuel dépasse les 400 millions d'euros. Sur le plan national, « Danube représente entre 8 et 10% du marché et à peu près 1% à l'échelle mondiale », affirme son patron.

Une réussite internationale

L'un des secrets de la réussite de cette structure est sans conteste la gestion rigoureuse de ses coûts, notamment sur les matières premières, ce qui la rend très compétitive dans un secteur particulièrement concurrentiel. « Toutes les activités à faible valeur ajoutée sont sous-traitées. Seuls l'assemblage final et les activités de haute technologie (électronique, soudure, usinage des cylindres pour les repasseuses) sont réalisés sur la plate-forme de Lamotte-Beuvron », explique le PDG de l'entreprise. La qualité de la production a fait le reste, pour convaincre une clientèle de plus en plus large. Le fabricant a ainsi récemment équipé une soixantaine d'établissements appartenant à un grand groupe hôtelier de La Mecque. Les hôtels sont évidemment une cible de premier choix pour ce fournisseur de machines à laver d'une contenance de 16 à 100 kg de linge, mais aussi de sècheuses et repasseuses.

Les hôpitaux, les paquebots, les casernes, les colonies de vacances, les maisons de retraite ou les entreprises sont également autant d'acheteurs potentiels. Danube a par exemple équipé une blanchisserie pour la marque Rolex et une autre pour l'usine automobile de Volkswagen à Bratislava, en Slovaquie, qui a été sensible à la dimension écologique de ces machines qui permettent de consommer moins de lessive. Les références de Danube se chiffrent ainsi par centaine... jusqu'en Afrique ! Comme au Gabon, où elle a notamment équipé le célèbre hôpital Albert-Schweitzer de Lambaréné. Ses prestations s'étendent également au Nigeria, au Rwanda, en Côte d'Ivoire, au Cameroun, en Guinée équatoriale, au Congo, au Burkina Faso, en Ouganda ou encore au Bénin.

A l'affût de l'innovation technologique

L'autre clé du succès du fabricant de matériel de blanchisserie professionnel repose également sur un service de recherche et développement performant. « Le modèle de cette entreprise a valeur d'exemple, mais il est parfaitement adaptable dans de nombreux secteurs », estime Bernard Jomard. Parmi la cinquantaine de salariés de Lamotte-Beuvron, quatre personnes, dont trois ingénieurs, sont en charge du bureau d'étude, avec un budget équivalent à 5% de l'activité. Grâce à eux, Danube fait coïncider quatre paramètres majeurs : la fiabilité, la simplicité, un design épuré et une offre excessivement compétitive en termes de prix. Autant d'éléments qui la distinguent de ses concurrents sur ce marché « de niche ».

Par ailleurs, la cellule de recherche, qui fait également intervenir des ingénieurs conseil extérieurs, suit de très près les recherches effectuées par les universités et les centres techniques spécialisés dans le textile. Elle travaille beaucoup sur la performance et la fiabilité des machines, facilitant notamment une meilleure rentabilité de la blanchisserie via des économies d'électricité, de gaz, vapeur, eau et détergents. Cette cellule attache aussi une grande importance à l'ergonomie (tableaux de bord, hauteurs de chargement, encombrements, facilités d'utilisation), à l'innovation et au design des machines. Un bel exemple de réussite à l'international pour des biens d'équipements made in France, à l'heure où la crise met à mal bon nombre d'usines hexagonales.

Les blanchisseries industrielles ne peuvent pas prendre de risques sur la qualité de leurs équipements. Une exigence à laquelle Danube a su répondre.



Qui fabrique des milliers de machines chaque année ?

Qui a équipé des centaines de maisons de retraite ?

Qui fournit du matériel parfaitement adapté au traitement du linge plat ?

Qui vous permet de ne plus investir mais de louer ?

Qui produit en France depuis 60 ans ?

Qui répond parfaitement aux exigences de l'hôtellerie de luxe ?

DANUBE International
Parc d'Activités de Sologne - BP 19 - 41600 Lamotte-Beuvron - FRANCE
Tél. 02 54 88 05 76 - Fax 02 54 96 89 04 - E-mail : info@danube-international.com
Web : www.danube-international.com - www.danube.fr

DANUBE
Solutions technologiques durables

Ports et transport maritime

La modernisation à tout prix !

Généralant plus de 3 500 emplois et plus de 75% des recettes douanières du Gabon, en hausse annuelle de 7 à 10% depuis 2009, l'activité portuaire a amorcé une phase charnière de son développement. Face à la concurrence de la sous-région, le pays s'est engagé dans une opération d'envergure de modernisation de ses ports. Un pari osé mais loin d'être irréaliste.

Avec ses 800 kilomètres de côtes, le Gabon est un pays à vocation maritime où le transport maritime assure plus de 90% des échanges commerciaux du pays. Ceux-ci transitent par les deux principaux ports de commerce avec Owendo et Port-Gentil. A eux deux, ces ports représentent 80% des échanges commerciaux gabonais. Le premier comprend trois installations portuaires à Owendo, en plus du port-môle de Libreville, réservé à la pêche et au cabotage. Le complexe portuaire d'Owendo dispose ainsi d'un port commercial qui traite plus de 6 millions de tonnes de marchandise par an. Avec 9 hectares de terre-pleins, ce dernier dispose de deux postes commerciaux de 455 mètres, d'un poste pétrolier de 150 mètres, d'un poste minéralier et de 5 hangars d'une surface totale de 16 000 mètres carrés. Exploité par la Compagnie minière de l'Ogooué (Comilog) et inauguré le 30 décembre 1988, le terminal minéralier, quant

à lui, offre au Gabon une voie d'exportation de son minerai de manganèse. Cette infrastructure offre une capacité de stockage supérieure à 600 000 tonnes. Ses installations comprennent une estacade en mer longue de 900 mètres qui supporte le convoyeur à bande et deux passerelles piétonnes, des voies ferrées connectées au chemin de fer Transgabonais qui relie Libreville au reste du monde, avec une extension routière vers les pays voisins un chargeur polaire de navires, trois ducs d'Albe d'accostage, quatre ducs d'Albe d'amarrage. Le terminal dispose également de fonds naturels, au droit du poste de chargement, d'une longueur de 12,5 mètres, mais le tirant d'eau des minéraliers est limité à 11,5 mètres par le chenal d'accès au port. Par ailleurs, il donne également la possibilité d'accoster de jour comme de nuit avec un appontement rénové et un éclairage existant. Autant de caractéristiques qui lui permettent d'accueillir des navires d'environ 40 000 tonnes.

Le rôle du terminal à bois
Le manganèse représente la part de trafic la plus importante du port d'Owendo, le bois en grumes vient en deuxième position. Mis en service au début des années 1980, le terminal à bois est exploité par la Société d'exploitation des parcs à bois du Gabon (SEPBG). Ses installations se composent d'un quai de mise à l'eau des bois flottants de 260 mètres de long, d'un quai de 280 mètres pour la mise sur barge des bois lourds, d'une digue de protection de 1 200 mètres délimitant un plan d'eau à stockage de 40 hectares, d'un quai de service pour les engins de servitude. Cette infrastructure dispose également d'un ensemble de voies ferrées pour le déchargement des bois acheminés par le Transgabonais, soit trois voies pour les bois flottables (okoumé, ozigo) et une voie pour les bois lourds (bois divers). La capacité estimée de cette installation est de 1,5 million de mètres cubes par an. La SEPBG assure le déchargement, la mise à l'eau, la constitution des lots, la livrai-

son aux navires ainsi que le gardiennage le long du bord des bois d'Okoumé. Avec une surface de 4 hectares environ, dont 880 mètres carrés de hangars et disposant d'une longueur de quai de chalandage de 240 m fondé à 2 mètres, le port-môle de Libreville s'est spécialisé dans la réception des bateaux de pêche. Il sert également d'abris à de gros bateaux de plaisance et aux vedettes appartenant aux services publics.

Les installations de Port-Gentil
Dans la capitale économique, Port-Gentil, le complexe portuaire comprend également trois ouvrages en plus des quais privés, appartenant surtout à Corà Wood, ex-Compagnie forestière du Gabon (CFG) et à la Société nationale des bois du Gabon (SNBG). Le port en eau profonde, situé à Pointe Clairette, au nord-ouest de la ville sur un front de mer, est long d'un kilomètre. Ces installations comprennent notamment un quai de commerce long de 375 mètres, un quai de chalandage de 75 mètres et dragué à

Le port d'Owendo, première interface maritime du pays



Situé à 15 km de Libreville par 0°24' nord de latitude et de 9°26' de longitude, son emplacement au fond de l'estuaire le met à l'abri des intempéries naturelles. Le port possède un quai de type « dalle sur pieux » (appontement). Il mesure 455 m de long sur 70 m de large et est relié à la terre ferme par une passerelle de 42 m de longueur et 45 m de large à l'arrière du quai principal. Cette plate-forme comporte quatre postes à quai. Dans la pratique, seuls deux à trois de ces quais sont praticables en même temps. Le port d'Owendo dispose d'un parc à conteneurs de 15 000 m² de surfaces couvertes qui sont réparties en trois zones

- 1^{re} zone : bord à quai, 1 hectare de terre-pleins et deux hangars de 2 000 m² et 2 200 m².
- 2^e zone : zone sous douane, 2 hectares de terre-pleins pour marchandises diverses, 4 hectares de parcs à conteneurs (en service depuis 1980), deux hangars de 4 000 m² chacun et 14 000 m² de terre-pleins.
- 3^e zone : elle est limitée à l'extérieur de la barrière douanière avec un terre-plein de 2 hectares et un hangar de 2 000 m².

2,5 mètres, un quai de la base logistique de 180 mètres qui borde au nord l'entrée de la darse, un magasin cale de 6 000 mètres carrés. On note également un quai de la base logistique d'une longueur de 180 mètres qui borde au nord l'entrée de la darse, ainsi qu'une zone industrielle de 100 hectares à proximité du port, dont une partie située en bord de darse et réservée à l'entretien et à la réparation navale.

Le port-môle de Port-Gentil, quant à lui, dispose d'un quai rivière qui sert de terminal aux dessertes fluviales intérieures vers la lagune du Fernan Vaz et de la ligne de l'Ogoué vers Lambaréné. Il comprend essentiellement un quai principal d'une longueur de 241 mètres, un quai rivière de 150 mètres, une surface de hangars de 4 125 mètres carrés. Enfin, le terminal pétrolier de Total Gabon, au Cap Lopez, à 17 kilomètres de la ville, est accessible aux pétroliers de 250 000 tonnes et dispose d'une capacité de 640 000 mètres cubes. Les exportations de pétrole représentent 95 % des sorties de Port Gentil.

Le rôle de l'Oprag

Depuis 1974, l'ensemble des installations et sites portuaires du pays est géré par l'Office des ports et rades du Gabon (Oprag), un établissement public à caractère industriel et commercial qui assure la gestion, la promotion et le marketing des ports du Gabon. Il est notamment chargé de la gestion des rades et des domaines portuaires, de la coordination générale des activités portuaires, de l'assistance et de l'accueil des navires, des travaux d'équipements, d'entretien desdits ports, ainsi que de la création et de l'aménagement des zones industrielles portuaires. Il assure également le renouvellement et l'extension des ouvrages d'installations et des zones industrielles hors concessions, la prévention

des risques et la protection de l'environnement, la coopération et la promotion de la place portuaire, la maîtrise d'ouvrage des travaux confiés aux entreprises spécialisées y compris le dragage.

Si le Gabon a disposé très tôt d'infrastructures portuaires, ces dernières ont eu du mal à s'arrimer aux standards internationaux, contrairement aux autres ports de la sous-région, notamment au Cameroun ou en Guinée équatoriale. C'est d'ailleurs une des raisons de la privatisation de certaines activités de l'Oprag, qui ont été cédées en 2004 à la Société d'investissement et de gestion des ports et rades du Gabon (Sigeprag). Une démarche salubre, mais qui a eu du mal à porter ses fruits, vétusté des installations portuaires et inexistence des moyens modernes de manutention étant toujours aussi palpables. C'est dans ce cadre que l'Etat gabonais a signé en 2007 une convention de concession de vingt-cinq ans avec le groupe Portek. Cette opération a conduit à la création de Gabon Port Management (GPM), qui reprend Sigeprag. Cette convention implique l'exploitation partielle des deux sites portuaires de Libreville et de Port-Gentil avec comme principales activités l'accueil des navires, le pilotage, le remorquage, le lamanage et l'entretien des infrastructures portuaires ainsi que leur développement.

Des objectifs de modernisation

Au-delà de ces métiers fondamentaux, GPM a hérité de la mission de service public de l'Oprag dont elle a repris certaines activités. A ce titre, la mission de GPM est de moderniser les ports de Libreville et de Port-Gentil en accroissant leurs capacités et en les hissant aux standards internationaux. Un mouvement auquel l'Oprag n'est pas en marge, conformément à la nouvelle vision portuaire du gouvernement. Une

vision stratégique qui s'articule autour de certains axes prioritaires comme renforcer le rôle régalién de l'Etat en matière de gestion portuaire ; s'arrimer aux exigences du commerce maritime international ; mettre à disposition des opérateurs économiques des ports modernes, compétitifs et en parfaite conformité avec les exigences environnementales ; maintenir et développer les infrastructures portuaires en vue d'offrir aux usagers un environnement agréable et propice au développement des affaires. En novembre 2010 d'ailleurs, l'Oprag et Port of Singapor Authority (PSA), l'autorité portuaire de Singapour qui gère le port de Jurong (deuxième port du monde en termes de trafic maritime après celui de Shanghai), ont signé un accord en vue du renforcement des capacités des ports du Gabon et de leur positionnement dans la sous-région et en Afrique. L'autorité portuaire de Singapour est réputée pour la qualité de ses infrastructures ultramodernes et ses systèmes de gestion et d'opération. Il faut cependant souligner que les projets d'expansion des ports se heurtent à quelques difficultés comme le problème du manque de place pour l'extension des aires d'entreposage et de stockage, qui limite les potentialités du port en matière d'activités logistiques multimodales.

Vers de nouvelles infrastructures

Par ailleurs, l'Etat gabonais ambitionne de doper les capacités portuaires du pays avec la construction de nouvelles infrastructures, notamment le port maritime en eaux profondes de Mayumba, le port maritime de Santa Clara et le port fluvial à Lambaréné. Le développement du port de Mayumba est au cœur des préoccupations des plus hautes autorités qui projettent d'en faire le second corridor de développement après le Transgabonais. Ce site doit notamment servir à

accroître et à valoriser les potentialités de la région grâce à la commercialisation et à l'exportation de ses ressources naturelles ainsi que des produits agricoles et halieutiques. De nombreuses infrastructures sont ainsi en chantier afin d'établir les ponts nécessaires pour créer un environnement commercial favorisant le développement de la pêche industrielle, de zones marines de plaisance, d'écotourisme et d'industries

agricoles. Autant de mesures qui s'assimilent à l'entrée du pays dans la « bataille » des ports dans la sous-région. Si le Gabon a déployé ses forces sur ce front, il demeure cependant encore très loin de ses concurrents de la sous-région, avec seulement 900 kilomètres de routes non bitumées pour un réseau routier de 7 600 kilomètres.

STEVIE MOUNOUBOU

Les métiers du transport maritime

Armateur : personne ou société qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation. Il exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire.

Acconier : entrepreneur de manutention qui assure le chargement ou le déchargement des navires.

Affréteur : personne qui loue un navire ou qui exploite un navire en location selon les termes du contrat de location ou charte-partie d'affrètement.

Agent maritime : le consignataire de navires est la personne physique ou morale qui est chargée, soit à titre permanent, soit à titre occasionnel, d'effectuer, au nom et pour le compte de l'armateur et/ou du transporteur maritime, tant au port d'embarquement qu'au port de débarquement du navire qui lui est consigné, c'est-à-dire adressé, les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même :

- il accomplit auprès des autorités portuaires, administratives ou autres, les formalités qui incombent au capitaine ;
- il reçoit au port d'embarquement les marchandises à transporter. Il les livre au port de débarquement à la personne à qui elles sont adressées. Il peut donc être en même temps entrepreneurs de manutention.

Avitailleur : fournisseur de combustibles et de vivres nécessaires à bord d'un navire pour l'exécution d'un transport.

Chargeur : personne (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport et, le plus souvent, remet la marchandise au transporteur.

Docker : l'ouvrier docker est spécialisé dans le chargement et le déchargement des marchandises à bord des navires.

Transitaire : auxiliaire très important du commerce extérieur. Il intervient dans la chaîne du transport, soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transport. En tant que mandataire, il agit soit pour le compte du chargeur à l'embarquement, soit pour le compte du réceptionnaire au débarquement. Il a pour rôle de suppléer le chargeur ou le réceptionnaire, desquels il a reçu une mission bien précise. En tant que mandataire, il est assujéti au régime juridique du mandat et, à ce titre, sa responsabilité ne peut être recherchée que s'il a commis une faute dans l'exercice de sa mission. Il a une obligation de moyens. En tant que commissionnaire de transport, la mission du transitaire est d'organiser le transport de bout en bout. Il a la maîtrise totale des opérations et peut prendre dès lors les initiatives les plus larges. En tant que commissionnaire de transport, une obligation de résultat pèse sur lui. Il en résulte que sa responsabilité pourra être recherchée, même en cas d'absence de faute de sa part.

PORT D'OWENDO, UNE MUTATION À MARCHÉ FORCÉE

« Le port de Libreville est victime de son succès »

La principale interface maritime du Gabon, le port d'Owendo, situé à la périphérie sud de Libreville, ne parvient plus à faire face à l'augmentation du trafic. De grands chantiers sont en cours pour améliorer les cadences et augmenter les capacités. Rencontre avec le responsable de la jeune filiale gabonaise de la deuxième compagnie maritime mondiale, MSC, Cédric Goujon, qui revient sur les métiers d'armateur et d'agent maritime, et la gestion actuelle du port.

Pouvez-vous nous présenter le métier d'agent maritime, ou consignataire, ainsi que celui d'armateur ? A quels niveaux votre responsabilité intervient-elle dans la chaîne du transport maritime ?

Par définition, un armateur est celui qui exploite le navire en son nom, dès lors on parle de « compagnie maritime » pour désigner une société qui offre une prestation de transport maritime. L'agent maritime (agent consignataire lorsqu'il est en charge des opérations portuaires du navire) est mandaté par l'armateur pour le représenter dans le port ou son navire escale. Son rôle principal est de répondre aux besoins du navire durant son escale, de coordonner l'intervention des professionnelles du port, mais aussi d'assurer toutes les missions administratives telles que l'échange documentaire, l'affacturation, les encaissements... et la représentation commerciale.

MSC est installé depuis la fin de l'année 2011 au Gabon. Pouvez-vous nous pré-

senter ce groupe, ses activités, ses implantations et sa position sur le marché mondial du transport maritime ?

MSC est une compagnie privée qui a été fondée en 1970 par M. Aponte (un armateur napolitain, ndr). Aujourd'hui nous occupons la place de deuxième armateur mondial, nous sommes présents dans plus de 160 pays et nous déployons une flotte de 439 navires porte-conteneurs. Nous avons transporté 13.100.000 EVP* à travers le monde en 2011. Notre historique sur la desserte de la COA a démarré dès le début des années 90 en sortie de la Méditerranée à destination de Dakar et Abidjan. Rapidement, pour répondre à la mondialisation des flux, nous avons élargi notre rayon de couverture via notre hub de Las Palmas qui a servi de plaque tournante pour des connexions avec des navires plus petits, « feeder », à destination de Téma, Lomé, Cotonou, Douala, etc.

Aujourd'hui MSC déploie une vingtaine de navires sur la COA, en sortie d'Asie nous

avons conservé une position triangulaire puisque la desserte se fait via l'Europe. A partir du Vieux Continent nous desservons la COA en sortie d'Europe du Nord et de Méditerranée à un rythme hebdomadaire avec des navires de 2.200 EVP. Ces deux « loops » sont complétés par des services au départ de Las Palmas (Canaries) et de notre second hub de San Pedro (Côte d'Ivoire) qui nous a permis d'élargir la couverture du secteur notamment avec la desserte de la Sierra Leone, du Liberia, de la Guinée, de la Gambie et tout récemment du Gabon.

Comment évaluez-vous le marché gabonais du transport maritime et ses marges de progression pour les années à venir ?

Notre implantation est récente, il est donc difficile de faire une analyse profonde de l'environnement portuaire mais les chiffres parlent d'eux-mêmes puisque les trois premiers armateurs mondiaux sont présents sur le territoire gabonais.

Dans le cadre de vos activités d'agent maritime et d'armateur, quelles sont les difficultés auxquelles vous êtes confronté

Des scanners pour les ports

La dynamique de modernisation des ports gabonais vient de franchir un nouveau cap. Pour optimiser les flux et garantir la sécurité dans les ports du pays, ces derniers seront désormais équipés de scanners. En effet, l'Etat gabonais, par le biais du ministre de l'Economie, Luc Oyoubi, et l'entreprise Cotecna Inspection SA, ont signé, le 11 septembre à Libreville, un contrat de 8,638 milliards de francs CFA portant fourniture, équipement et exploitation de scanners dans les ports d'Owendo et Port-Gentil. Ces équipements permettront « d'améliorer le recouvrement des taxes douanières, de combattre les trafics illicites, de lutter contre la fraude, d'améliorer la fluidité des cargos aux frontières, de transférer les technologies sans frais financiers pour le gouvernement, et d'arriver la douane gabonaise aux normes internationales », a expliqué le ministre Oyoubi. En effet, les opérateurs sortiront leurs marchandises beaucoup plus vite, sans plus avoir besoin de les ouvrir, évitant ainsi de détériorer les emballages. Pour les douaniers, ces équipements leur éviteront des tâches rudes. Ce contrat intègre aussi la construction et l'équipement du centre de perfectionnement de l'administration douanière, situé à Léconi, dans le Haut-Ogooué (sud-est). « Le contrat comporte la livraison des scanners, mais aussi l'installation d'un logiciel des risques pour la douane. Ce dernier permettra de repérer toutes les transactions indépendamment du scanner des conteneurs. Il va y avoir un système informatique permettant de cibler les conteneurs en fonction du degré de risque qu'ils comportent, en fonction de l'origine, de la nature des produits et de l'importateur (...) Cette base de données permettra ainsi de déterminer le degré de risques à chaque transition », a indiqué David Koechlin, vice-président de Cotecna Inspection SA, une des premières entreprises internationales dans le domaine de l'inspection, de la sécurité, de l'analyse et de la certification commerciale.



sur le port d'Owendo ?

La mise en service du port d'Owendo date du début des années 70. Aujourd'hui celui-ci est sous-dimensionné et ne peut pas, dans l'état actuel des choses, absorber l'augmentation du flux des marchandises générée par la dynamique du gouvernement depuis 2009. Le manque de places à quai, de surfaces de stockage et d'exploitation sont les véritables problématiques auxquelles nous sommes confrontés.

Certaines mesures ont été prises par l'autorité portuaire pour améliorer la gestion du trafic sur le port (nouvelles grues, etc.). Ont-elles effectivement permis de décongestionner le port d'Owendo ? Selon vous, quels sont les aménagements indispensables pour fluidifier le trafic et ainsi faire lever sur les coûts à l'importation ?

Effectivement, la mise en place des deux grues de terre de type Gottwald a contribué à l'amélioration des cadences de déchargement/chargement et, dans une certaine mesure, à une diminution de la congestion portuaire. Cependant le port de Libreville est victime de son succès car les quais sont en permanence occupés. Nous sommes encore parfois confrontés à des pics de congestion lorsque les arrivées de navires se succèdent. Les projets de construction de nouveaux quais, de surfaces d'exploitation supplémentaires et de modernisation des infrastructures initiés par l'Oprag sont autant de démarches positives qui permettront à terme au port d'Owendo d'être à la hauteur des enjeux économiques du Gabon.

* L'équivalent vingt pieds (EVP) est une unité de mesure des conteneurs : 2,591 mètres de haut sur 2,438 m de large et 6,096 m de long.

PROPOS RECUEILLIS PAR JOHANN FREIXAS

Deux grues pour accélérer les cadences

Deux nouvelles grues ont été mises en service au port d'Owendo, le 23 avril dernier. D'une valeur de 5 milliards de francs CFA, ces équipements permettent d'accélérer les opérations de chargement et de déchargement au port d'Owendo. Hautes de 50 mètres et pouvant soulever 100 tonnes chacune, ces grues de dernière génération, de fabrication allemande, ont été acquises par Gabon port management (GPM), co-gérant du port d'Owendo avec l'Office des ports et rades du Gabon (Oprag). La nouvelle dotation devrait ainsi booster les opérations de chargement et de déchargement des navires. Ainsi, de 8 à 10 mouvements par heure et par navire, on passera à 30 voire 40 mouvements par heure et par navire, avec à la clé, un gain de 36 heures. « Les temps d'attente seront quasiment éliminés. Mais également les surcoûts supportés par les importateurs et les consommateurs », a soutenu Philippe Géry, patron de GPM. Par ailleurs, a souhaité Rigobert Ikambouayat-Ndéka, directeur général de l'Oprag, « les opérateurs portuaires qui prennent le relais de la chaîne logistique ont désormais l'obligation de se conformer à ce niveau de productivité, en modernisant à leurs équipements et leur process ». Toute chose qui permettra à l'infrastructure portuaire de multiplier par quatre sa productivité et, partant, d'être beaucoup plus compétitive au niveau de la sous-région, même s'il reste encore beaucoup de chemin. En 2010, une enveloppe de 30 milliards de francs CFA avait été annoncée pour les travaux d'extension des infrastructures de ce pôle économique. L'enveloppe prévoyait notamment l'allongement du port de 300 mètres afin de s'arrimer aux standards internationaux et « d'offrir aux clients des installations adéquates pour permettre un meilleur flux des navires au port d'Owendo », avait commenté Philippe Géry.





MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY



Agence MSC GABON S.A

Votre Partenaire Worldwide

BP 18 438, rue RAZEL, OWENDO, GABON
 Tél : +241 01 70 51 35 / 38 / 40
 Fax : +241 07 70 51 37
 infogabon@mscga.mscgva.ch

Plus d'informations sur
www.mscgva.ch

© photo : Javier Gomez Lanzas

Rigobert Ikambouayat Ndeka, directeur général de l'Oprag

« Nous mettons tout en œuvre pour améliorer l'efficacité du port »

Pouvez-vous établir un bref historique du port d'Owendo et les principales étapes qui ont marqué son développement ?

L'histoire du port d'Owendo commence autour des années 1960, de la volonté des autorités du pays de doter le Gabon d'infrastructures de souveraineté telles que les ports, aéroports et chemin de fer, aux fins de répondre aux besoins de l'économie nationale. C'est en 1969 que la mise en chantier du port en eau profonde d'Owendo a commencé et, l'année suivante, entrainé en vigueur le cadre réglementaire portant création du port à Libreville. Cette nouvelle structure, qui réunissait sous une autorité unique les pouvoirs détenus antérieurement par l'Etat et la chambre de commerce, avait pour but d'accroître l'efficacité du service portuaire. C'est dans ce contexte que naît l'Office des ports et rades du Gabon (Oprag), avec pour mission la gestion de l'ensemble des ports et rades du domaine portuaire gabonais. La mise en service du port commercial d'Owendo est intervenue en 1974 et, quelque temps plus tard, en 1979, celle des infrastructures de Port Gentil. En 2003 a eu lieu la mise en concession partielle des activités de l'Oprag, d'abord à Sigeprag, à laquelle a succédé le 5 août 2007 la nouvelle entité, Gabon Port Management (GPM).

En 2008, enfin, l'évolution du port d'Owendo connaît une nouvelle étape avec la mise en service du terminal à conteneurs géré par la SGCTT. Avec l'évolution croissante du trafic et les grands chantiers de développement économiques engagés dans le pays, nous avons adopté en 2010 une vision stratégique pour les chantiers des ports émergents du Gabon qui doit nous permettre d'adapter nos capacités opérationnelles aux nouveaux besoins engendrés par les grands projets initiés par les plus hautes autorités. Ainsi, depuis 2011, le port d'Owendo s'est engagé dans des travaux d'envergure pour la construction, notamment, d'une nouvelle capitainerie et de nouvelles zones logistiques. Cette année 2012 a enfin été marquée par la mise en service des premières grues mobiles.

Depuis quelques années, l'engorgement du port et les coûts de manutention sont pointés par de nombreux opérateurs économiques comme un facteur handicapant pour leurs activités, entraînant notamment une hausse des prix des produits importés. Qu'en pensez-vous ?

Il faut comprendre plusieurs paramètres pour répondre correctement à cette question. Pour commencer, sur le plan de l'engorgement du port, il faut savoir que ces infrastructures ont été construites dans les années 1960 et qu'un certain nombre de ses infrastructures de bases sont aujourd'hui obsolètes par rapport à l'augmentation de l'activité et du trafic. L'agrandissement du linéaire de quai est prévu, les études ont démarré pour cela, mais en attendant GPM a investi préalablement dans l'achat des grues qui faisaient cruellement défaut au port afin

Les grands projets économiques se multiplient dans le pays, qui laissent présager d'une augmentation du trafic maritime sans précédent. Alors que de nombreux opérateurs dénoncent des lenteurs et dysfonctionnements au niveau du port d'Owendo, le directeur général de l'Office des ports et rades du Gabon (Oprag), Rigobert Ikambouayat Ndeka, présente les investissements d'envergure en cours, fait une mise au point sur le rôle de l'Oprag, et les perspectives d'avenir du port d'Owendo.



de multiplier les cadences de débarquement et d'embarquement des marchandises. La construction des zones logistiques aura également le mérite de désengorger notre aire de stockage. L'acquisition de ces nouvelles grues nous a déjà permis de gagner un temps précieux, en passant de 6 à 8 mouvements/heure/grue à aujourd'hui 20 à 28 mouvements/heure/grue, avec l'objectif d'atteindre une cadence de 30 à 40 mouvements/heure/grue d'ici la fin de l'exercice 2012. En termes d'impacts, cela est significatif puisque auparavant, un porte-conteneurs de 600 à 700 boîtes passait environ 60 heures à quai en opérations effectives, alors qu'aujourd'hui un porte-conteneurs de 900 à 1 000 boîtes ne passe que de 36 à 48 heures à quai en opérations effectives. Ceci ne signifie pas pour autant que le port d'Owendo ne subira plus d'engorgements. Etant un port estuarien, les mouvements des navires seront toujours guidés par les horaires des marées, concentrant les activités à des tranches horaires réduites. Mais l'agrandissement et la modernisation des infrastructures permettent d'ores et déjà d'améliorer l'efficacité opérationnelle.

Concernant l'impact sur le prix des produits importés au Gabon, il est primordial de faire la part des choses. L'Oprag demeure le régulateur des activités maritimes et portuaires, son rôle consiste à créer la transparence et faciliter toutes les opérations du commerce extérieur. Notons que ces prestations sont assurées par plusieurs opérateurs privés, avec lesquels des discussions sont actuellement en cours pour harmoniser les coûts, afin d'améliorer la compétitivité de nos ports. Mais il est trop aisé pour les importateurs et les distributeurs d'indexer les opérateurs du port pour justifier la hausse des prix, qui, la plupart du temps, n'est le fait que de leurs propres pratiques spéculatives. Nous mettons tout en œuvre pour améliorer l'efficacité du port, mais les opérateurs ne peuvent pas imputer à la seule Oprag le coût d'importation des produits.

D'importants investissements ont récemment été mis en œuvre sur le port d'Owendo. Pouvez-vous nous les présen-

ter ? Quelles sont les nouvelles capacités du port et quels sont les objectifs de rendement pour les années à venir ?

La gestion portuaire va profondément évoluer au cours des prochains mois suite aux changements intervenus dans le cadre institutionnel. Le Gabon, pour s'adapter à ce nouvel environnement marqué par la concurrence, l'évolution technologique, la conteneurisation croissante et la spécialisation des navires, a adopté un nouveau cadre institutionnel qui promeut le développement des activités maritimes et portuaires. Ce nouveau cadre devrait se traduire par le développement et la modernisation des infrastructures, le renouvellement des équipements, ainsi que de la facilitation des procédures administratives. Avec notamment la création d'espaces pour accroître la capacité d'entreposage, le comblement des deux darses, ainsi que le prolongement du linéaire-quai pour augmenter la surface d'accueil des navires. Au total, c'est près d'un kilomètre de quai supplémentaire qui doit être aménagé. Enfin, ce nouveau cadre prévoit la mise en place d'un fonds d'investissement pour le développement du port et son adaptation constante aux nouveaux besoins de l'économie nationale.

« Les opérateurs ne peuvent pas imputer à la seule Oprag le coût d'importation des produits »

Le Gabon est engagé dans une politique économique incitative dans de nombreux secteurs d'activité, qui entraînera de facto une intensification des échanges et du commerce extérieur. A terme, cette interface maritime sera-t-elle suffisante pour supporter cette intensification prévue du trafic ?

Il faut noter que les changements qui sont en train d'être opérés dans l'économie nationale ont de fortes répercussions sur la nature de nos activités. De la même manière, l'interdiction d'exportation des grumes a entraîné une augmentation sans précédent du trafic de conteneurs au port puisque les grumes, autrefois exportées brutes, le sont désormais transformées localement, donc en conteneurs. Avant, les conteneurs ne représentaient qu'une très faible part du trafic, alors qu'aujourd'hui ils atteignent presque 40% de celui-ci.

Pour faire face à l'intensification et à l'évolution de la nature du trafic, de nombreuses

mesures coordonnées à l'échelle nationale sont en cours. Il s'agit notamment de la nouvelle capitainerie d'Owendo, de la réhabilitation des quais du port-môle de Port-Gentil, de la réalisation de la route d'accès au port d'Owendo, de la construction d'une zone logistique au port d'Owendo, et de la poursuite des travaux préliminaires à la mise en place d'un guichet unique des Opérations du commerce extérieur à Owendo, ainsi que la finalisation des projets d'extension des quais des ports d'Owendo, du port sec de Ndené et de la zone économique spéciale de Port-Gentil.

La concurrence des ports dans la sous-région s'annonce rude, mais indispensable à la création de valeur ajoutée pour le pays. A cet effet, le professeur Martin Ndené déclarait récemment que « les pays qui créeront des routes gagneront la concurrence portuaire maritime ». A quel stade de développement se trouve le Gabon en termes de transport multimodal ?

Tout transport de marchandises, à un moment ou à un autre, passe par le transport routier. Même lorsqu'elles sont transportées par le rail, l'air ou la mer, les marchandises transitent toujours en début comme en fin de parcours par la route. Les plate-formes multimodales et les stockages groupés permettent un service adapté, garantissent la souplesse des horaires, et améliorent le contact direct entre le livreur et le destinataire. A cet effet, le Gabon a la chance de disposer d'un réseau fluvial navigable important, de 800 kilomètres de côtes, d'un chemin de fer traversant le pays d'ouest en est, et d'un réseau routier en pleine modernisation. Aujourd'hui notre réseau routier rejoint le Cameroun, la Guinée équatoriale et le Congo, et il dépend beaucoup des pays frontaliers de raccorder leurs réseaux routiers jusqu'à notre. Les routes sont primordiales pour la compétitivité du port et, sur ce plan, de colossaux travaux d'aménagements sont en cours à l'intérieur du pays pour desservir correctement toutes les provinces jusqu'aux frontières. Enfin, l'Oprag étant placée sous la tutelle du ministère des Transports, des discussions régulières sont entretenues avec les autorités, en charge de l'aménagement routier notamment, pour améliorer la qualité et l'efficacité du transport multimodal.

PROPOS RECUEILLIS PAR JOHANN FREIXAS

PORT D'OWENDO, UNE MUTATION À MARCHE FORCÉE

« Un manque de compétitivité, notamment dans la logistique »

Depuis quelle année Maersk est-elle implantée au Gabon ?

Bien que physiquement installé au Gabon depuis octobre 2003, la société Maersk Gabon était déjà représentée par Getma Gabon et a effectué la première escale d'un de ses navires en 1997.

Pouvez-vous nous présenter ce groupe, sa position sur le marché mondial du transport maritime et ses implantations à l'international ?

Maersk Gabon est une succursale du Groupe Apmoller Maersk Line. Propriétaire d'un grand nombre de navires (644 alignés dont 216 en propriété) pour une capacité de 2,473 millions d'équivalents vingt pieds, la société gèreait 16% de parts de marché en 2011. Le groupe est connu comme étant le numéro 1 mondial du transport maritime conteneurisé et espère poursuivre son développement. La construction de nouveaux porte-conteneurs, communément appelés « triple E », a été lancée et de nombreuses réformes accompagnent ces réalisations, tant sur les plans logistiques, techniques, environnementaux et commerciaux. Cela afin de travailler au plus près des clients et les accompagner dans leurs activités et objectifs.

Maersk est le leader mondial du transport maritime. Rencontre avec la responsable du service client de la succursale gabonaise, Laetitia Dhelot, qui pointe les écueils auxquels doit encore faire face le port d'Owendo dans son fonctionnement.



Aujourd'hui, combien de personnes sont employées par Maersk au Gabon, et quelle est la politique de responsabilité sociale de votre compagnie ?

Maersk Gabon a commencé avec deux employés lors de son implantation en 2003. Aujourd'hui l'entreprise emploie plus de trente personnes. Il est d'ailleurs inscrit dans le programme de développement des talents africains qui s'accompagne des formations internes et externes ainsi que d'un suivi de gestion de carrière et de développement personnel et personnalisé. Vous remarquerez que malgré le fait que la compagnie soit multinationale, 60% de son management est composé de managers locaux. De nombreuses restructurations et projets sont menés afin d'améliorer et poursuivre les objectifs de la société tout en sauvegardant les intérêts des employés.

Dans le cadre de vos activités d'agent maritime et d'armateur, quelles sont les difficultés auxquelles vous êtes confrontés sur le port d'Owendo ?

Par le passé, nous expérimentions d'énormes soucis en termes de productivité. Soucis qui se sont plutôt améliorés ces derniers temps et qui nous permettent

maerskline.com

Creating opportunities in Global commerce

Nos clients sont en droit d'exiger les standards les plus élevés en matière de qualité, de service et de fiabilité.

Notre objectif est d'être votre partenaire en répondant à ces attentes.

Pour y parvenir, nous souhaitons établir avec vous un dialogue actif, quant à vos besoins actuels et futurs et engager une connaissance approfondie de vos activités.



Maersk Gabon SA · Immeuble GETMA Gabon Zone Portuaire d'Owendo · Libreville · Gabon
T +241 70 3154 · F +241 70 4189 · E gabcsegen@maersk.com

MAERSK LINE



aujourd'hui de travailler dans les temps impartis des fenêtres d'escale. Ce temps imparti d'escale rend néanmoins difficile l'optimisation des opérations car il nous est communiqué en dernière minute. L'absence de zone tampon reste aussi une difficulté. Les autorités gagneraient à doter la plate-forme portuaire d'un espace de travail sous douanes supplémentaire (autre que le terminal) afin d'éviter d'entraver les réaménagements apportés sur le terminal et qui ont permis de résorber l'engorgement portuaire. En plus de faciliter les opérations des opérateurs économiques (économie de temps et d'argent lorsqu'il y a nécessité de retravailler un conteneur pour différentes raisons) cela pourrait générer une autre source de revenu pour l'état par le biais des Douanes.

Les mesures prises par l'autorité portuaire pour améliorer la gestion du trafic ont-elles permis de décongestionner le port d'Owendo ? Selon vous, quels sont les aménagements indispensables pour le rendre encore plus fluide, et ainsi faire lever sur les coûts à l'importation ?

Après la Coupe d'Afrique des nations de football 2012 et les grèves survenues (service des Douanes, manutentionnaires), des espaces additionnels ont été créés. De nouvelles grues ont été installées. Cela a amélioré la productivité. Néanmoins ces améliorations ne prennent pas en compte le temps d'attente des navires avant mise à quai, qui est en constante augmentation. Maersk ne facture pas la surcharge de congestion portuaire, mais pourrait être amenée à réévaluer la situation en fonction de l'évolution de ce temps d'attente. En plus, comme les autorités l'ont fait remarquer, il y a encore un manque de compétitivité dans certains domaines d'activité tels que la logistique. Nous savons tous que la compétitivité implique la révision des prix au profit des consommateurs. De surcroît, nous ignorons quel sera l'impact du coût des nouvelles grues. Nous pourrions être amenés à penser que ces coûts seront supportés par les consommateurs. Cela pourrait être mitigé par la non-application de la surcharge de congestion portuaire, mais à condition que le temps d'attente soit réduit.

La zone franche de Nkok – qui est lancée sans que la route la reliant à Owendo soit ouverte – représente aussi un défi de taille. Mais nous sommes confiants quant aux moyens mis en œuvre par le gouvernement et les différents intervenants afin d'obtenir les succès escomptés. Nous ne pouvons que nous féliciter d'être partie prenante de la grande trame économique du marché et fier d'accompagner le Gabon et ses politiques dans son processus de développement.

PROPOS RECUEILLIS PAR JOHANN FREIXAS

PORT D'OWENDO, UNE MUTATION À MARCHÉ FORCÉE

« L'outil portuaire n'est plus adapté à la réalité que nous vivons tous les jours »

La principale interface maritime du Gabon souffre aujourd'hui d'une forte congestion induite par l'intensification du trafic, de l'ordre de 7% à 10% par an depuis 2009. Pour mieux comprendre les difficultés rencontrées par les opérateurs du port, Jean-Pierre David, directeur du Groupe Saga et président du Syndicat des consignataires du Gabon, apporte des précisions essentielles sur le fonctionnement du port et les aménagements impératifs à réaliser pour fluidifier le trafic.

Pouvez-vous nous présenter la gestion actuelle du volume de trafic sur le port d'Owendo par rapport aux infrastructures existantes ? Quels sont les principaux problèmes responsables de son engorgement ?

Le port d'Owendo n'a pas, ou presque pas, évolué depuis sa création dans les années 1970. Il offre deux postes à quai avec un tirant d'eau ne dépassant pas les 9,5 mètres et sa situation géographique en face du fleuve Ogoué nécessite des dragages permanents. De plus, l'augmentation des volumes des marchandises importées et exportées, de par la croissance importante du Gabon, participe à l'engorgement des surfaces de stockage. En 2009, le terminal a vu le jour pour fluidifier et moderniser le trafic des conteneurs et afin de permettre un désengorgement de leur stockage à l'intérieur du port. Vu l'augmentation des volumes conteneurisés, à ce jour, les surfaces du terminal ont dû être optimisées par des actions draconiennes et de nouveaux investissements.



de quatre à huit jours et, pour les navires conventionnels (marchandises non conteneurisées ou en vrac), de huit à vingt et un jours. Nous avons connu des périodes où des porte-conteneurs sont restés plus de quinze jours en attente de poste à quai. Et vu la situation actuelle, cela pourrait facilement se reproduire.

Par ailleurs, lors des campagnes de dragages (tous les quarante-cinq jours environ) aucun navire ne peut accoster pendant trois jours consécutifs. Si vous faites le calcul sur une année, vous comprendrez que, mises bout à bout, ces campagnes, bien qu'absolument nécessaires, pénalisent le port pendant presque un mois. Il faut également comprendre qu'aujourd'hui le temps d'occupation des quais a pratiquement doublé du fait qu'il y a plus de marchandises à décharger et à charger. Les navires suivants doivent attendre plus longtemps que les quais se libèrent. Tous ces paramètres entraînent une forte congestion que certains armateurs sont obligés d'inclure dans le fret (congestion surcharge). Il faut savoir que pour les navires, le fait d'attendre de longs moments sur rade d'Owendo pénalise leur rotation, et par conséquent leurs horaires dans les autres ports, et qu'un navire immobilisé en attente sur rade coûte extrêmement cher.

Comment a évolué le trafic du port ces dernières années ? Quelles sont les perspectives d'évolution pour les années à venir ? Quels sont les aménagements indispensables à réaliser sur le port d'Owendo pour répondre à ces besoins ?

Comme je le mentionnais précédemment, le volume de marchandises, le nombre de conteneurs et le nombre de navires sont en évolution constante et l'outil portuaire qui est mis à notre disposition par l'Oprag n'est plus adapté à la réalité que nous vivons tous les jours. Il est urgent et impératif que des quais supplémentaires et des surfaces de stockages soient construits et aménagés si nous voulons travailler comme il se doit, car aujourd'hui la situation n'est plus tenable. Il est également important de pouvoir accueillir des navires à fort tirant d'eau (10,50 m à 11,50 m) afin d'éviter les transbordements de conteneurs dans les autres ports, ce qui, bien évidemment, diminuerait les coûts des frets. Il est également à envisager de pouvoir proposer à certaines lignes maritimes « Owendo » comme port de transbordement si les infrastructures étaient mises en place à cet effet. Au cours de l'année 2012, l'Oprag a mis en place deux grues mobiles pour accélérer les cadences de déchargement et de chargement, mais ces efforts sont malheureusement encore insuffisants compte tenu du cruel manque d'espace dans le port, et notamment sur la bande bord à quai. Nous savons que plusieurs projets d'agrandissement ont été proposés aux autorités, mais nous n'avons aucune confirmation officielle de celui qui sera retenu.

PROPOS RECUEILLIS PAR JOHANN FREIXAS

PORT D'OWENDO : QUELLE RESPONSABILITÉ DANS LA CHERTÉ DE LA VIE ?

« Tous les intervenants de la chaîne d'importation sont impliqués »

Avec la cherté de la vie et les délais de livraison des marchandises, tous les regards se tournent vers les opérateurs du port d'Owendo pour dénoncer la situation. Bertrand Rose, directeur général de Getma Necotrans Gabon, parmi les premiers transitaires du pays, nous livre son analyse de la situation actuelle et la tension sociale qu'elle cristallise. Il lance aussi un appel franc à la cohésion des différents intervenants pour relever collectivement les nouveaux défis du transport maritime gabonais.

Depuis quelques années, l'engorgement du port et les coûts de manutention sont dénoncés par de nombreux opérateurs économiques comme un frein à leurs activités, entraînant notamment une hausse des prix de produits de consommation. Comment ces facteurs pèsent-ils sur l'activité économique et sur les prix des produits de consommation ?

Je pense qu'il y a plusieurs discernements à apporter à cette question qui concerne le problème crucial de la cherté de la vie au Gabon. A savoir : est-ce que le port a contribué à l'augmentation des prix ? Quelle contribution les opérateurs portuaires peuvent apporter pour diminuer les prix des produits de première nécessité ? Enfin, où se trouve le point de cherté dans une chaîne complexe d'importation de marchandises ? Pour l'engorgement du port, des investissements très lourds sont en cours et je laisse l'Oprag vous répondre à ce sujet.

Concernant le premier point, comme tout le monde semble le dire, le port et ses opérateurs n'ont pas contribué à cette envolée des prix ! Loin de là ! Les campagnes de presse évoquant la communauté portuaire sur ce sujet sont hâtives et peu fouillées. D'ailleurs, nous sommes rarement sollicités sur la question. En premier chef, n'oublions pas que le Gabon est en majorité un pays de mer, de fleuves, de lagunes, et que les premiers échanges commerciaux se sont effectués par « voie d'eau », permettant de développer une communauté importante de professionnels d'hommes et de femmes travaillant dans ce secteur et pour lesquels on doit avoir un certain respect, et non une critique facile. Mais qu'en est-il de la réalité sur les prix ? Les tarifs pratiqués au port n'ont pas été actualisés depuis juillet 2003 et l'aconage n'a augmenté que de 1% par an. Alors expliquez-moi en quoi le port et ses opérateurs, ont contribué à une telle envolée des prix ces cinq dernières années ?

Ne soyons pas prolixes sur le second point : la communauté portuaire se joint pleinement aux décisions qui ont été prises par le chef de l'Etat qui a supprimé la TVA et les droits de douanes pour une période de trois mois en proposant des baisses significatives des frais d'aconage et de transports sur les produits de première né-



cessité, ayant ainsi une répercussion à tous les niveaux de taxation dès qu'un bateau touche le port d'Owendo et de Port-Gentil, jusqu'à la livraison des marchandises en entrepôts. Il est notable que d'un seul, la communauté portuaire a répondu favorablement, et à sa propre initiative, pour mettre en place ces mesures.

Enfin, comme précisé de nombreuses fois, le Gabon reste majoritairement un pays d'importation, là où même les produits de première nécessité viennent de l'extérieur et où les facteurs de cherté sont tous réunis. Ils restent complexes et n'impliquent pas uniquement les opérateurs portuaires, loin s'en faut, mais tous les intervenants de la chaîne d'importation : les acheteurs, les transporteurs, les banquiers, les assureurs, les pétroliers, les institutions publiques, les manutentionnaires, les transitaires, les distributeurs et enfin les vendeurs. Dans chaque métier de cette chaîne complexe, le niveau de cherté – entendez la contribution dans le prix de revient – peut être analysé et des éclaircissements faits sur le

ans est colossal en moyens de transport et de manutention, et nous comptons bien continuer cette politique de développement sur les années à venir compte tenu du planning chargé en ce qui concerne les grands projets de notre pays. C'est une course contre la montre qui est engagée. Par ailleurs, la concertation est devenue régulière entre les syndicats portuaires, la Confédération patronale gabonaise, l'Oprag, ainsi qu'avec l'administration des douanes, pour trouver des solutions pour fluidifier le trafic de marchandises. On est une communauté qui communique énormément. Nous traitons les problèmes que l'on veut bien nous soumettre, très sérieusement. Beaucoup d'importateurs ont aussi compris ces nouveaux enjeux de l'économie gabonaise et mettent en place des mesures exceptionnelles permettant d'avoir plus de surfaces d'entreposage, des horaires d'ouverture flexibles pour se faire livrer et éviter les coûts de détention de conteneurs qui alourdissent leur prix de revient. Les investissements dans les infrastructures portuaires sont un des aspects de la question, mais le dialogue permanent avec les partenaires sociaux reste le liant nécessaire à toute cette « mécanique » de développement économique. Crucial à mon avis !

A propos, qu'en est-il du social au port d'Owendo ? On parle souvent de troubles de la part des dockers qui créent des perturbations, avec en tête des doléances la reconnaissance du statut de travailleurs portuaires, la protection sociale et la régularité des revenus.

La population des dockers au Gabon est aujourd'hui constituée en deux syndicats sur Libreville et Port Gentil. Ils ont atteint un niveau de maturité quant au dialogue qu'ils ont instauré et aux structures qu'ils souhaiteraient mettre en place pour la reconnaissance de leurs droits. A l'initiative du syndicat des acconiers et de la direction générale de l'Oprag, il a été décidé de créer un bureau d'embauche des dockers, le Gepag. Un cabinet d'experts a été mandaté par le syndicat des acconiers pour mener à bien la création de cette structure dans les meilleures conditions, et les meilleurs délais. Ce bureau d'embauche permettra de garantir l'équité dans la répartition du travail à bord des navires, à quai et un encadrement social que toutes ces familles sont en droit d'attendre. Autant de facteurs importants pour la paix et la justice sociale.

Pour rappel, les dockers sont aujourd'hui employés avec des contrats de main-d'œuvre temporaire, contrats journaliers très incomplets à certains égards. Une fois de plus, cette décision va permettre au port de se doter d'une main-d'œuvre spécialisée qui sera utilisée de façon exclusive par tous les acconiers en charge de l'exploitation de



navires. C'est un progrès social très important et très attendu à la fois par les syndicats, les accoriers, mais aussi le gouvernement, qui n'a cessé de soutenir ce projet.

Sur le plan de la main-d'œuvre, comment se passe le recrutement ? Est-il suffisant pour répondre aux besoins actuels et aux perspectives de développement et de modernisation ?

Il faut reconnaître que le secteur portuaire fait face aux mêmes soucis de recrutement que les autres secteurs économiques au Gabon ; peu de ressources humaines en règle générale, ce qui est souvent dû à une déficience dans les cursus de formation aux métiers portuaires. Concernant le transit, bon nombre d'écoles fournissent des candidats valables pour occuper des postes

dans ces professions. Malheureusement, on atteint vite les quotas d'embauche alors nous avons d'autres secteurs d'activité dans lesquels il est dur de trouver les bons profils tels que la manutention, la consignation, la logistique. Je salue au passage la Bourse des métiers organisée chaque année par la CPG, qui est une manifestation idéale pour les rencontres avec les employeurs. Dans un autre registre, il est nécessaire que nos compatriotes formés à l'étranger dans des écoles et universités de renom reviennent au pays. Faut-il encore que les conditions proposées par les entreprises soient attrayantes, telles que la protection sociale, l'aide scolaire, l'aide au logement, et toutes autres conditions qui pèsent souvent dans le choix de ces jeunes diplômés, futurs cadres dirigeants,

à revenir au Gabon. Là aussi, on note des améliorations avec des approches timides de la part des postulants.

Un dernier mot pour conclure ?

Nous sommes une communauté, même si on aime nous qualifier avec d'autres termes. Cette communauté qui a la difficile tâche de gérer les entrées et sorties de marchandises investit lourdement pour

améliorer les flux de marchandises, se dote d'un cadre social durable, considère et participe aux préoccupations de notre gouvernement. On pourra toujours dire que l'on peut faire mieux, mais nous possédons une expérience solide pour faire face à la grande mutation de notre pays. Ne la gâchons pas.

PROPOS RECUEILLIS PAR JOHANN FREIXAS

Offensive contre la vie chère

Face la hausse vertigineuse des prix de certains produits de consommation courante, le pouvoir d'achat des ménages a occupé une place de choix lors du Conseil des ministres du 7 septembre dernier. « *Toujours soucieux du bien-être des Gabonaises et des Gabonais, le chef de l'Etat a décidé de la suspension, dans l'immédiat, des droits de douanes et de la TVA, pour la période allant de septembre à décembre 2012, sur neuf groupes de produits* », a annoncé le communiqué final du Conseil des ministres. Il s'agit du poisson (frais et salé), de la viande (bovine et porcine), de la volaille (poule, poulet et dinde), du riz, du lait (poudre et concentré), des conserves de légumes (petits pois et tomates concentrées), des fruits et légumes, des pâtes alimentaires (spaghettis et macaronis) et des conserves de poisson (sardines et maquereaux). « *La baisse mécanique des prix induite par cette mesure, vise comme le veut le président de la République, à soulager le pouvoir d'achat des populations. Un dispositif de contrôle des prix sera mis en place en vue de la maîtrise de l'inflation par le gouvernement* », a expliqué le Conseil des ministres. Ces mesures viennent à appui à deux arrêtés pris en août dernier par le ministère de l'Economie. Ils s'appliquent aux marchandises importées et à celles fabriquées au Gabon. Au total 65 produits, répartis dans les familles viande, volaille, conserve de poisson, légume en boîte, huile de palme raffinée, pâtes alimentaires, produits laitiers, riz et poisson sont pris en compte. Par ailleurs, des sources proches du dossier indiquent que le gouvernement serait vite aller en besogne concernant la suspension des droits de douanes et de la TVA. En effet, cette décision s'est appuyée sur les enquêtes des experts de la Direction générale de la concurrence et de la consommation (DGCC) réalisés sur la base de prix... du marché noir. Les denrées étant naturellement vendues à un prix plus bas dans ce milieu, le manque à gagner s'est donc avéré beaucoup plus important qu'il aurait dû l'être. Du coup, l'Etat va devoir faire l'impasse sur une manne non négligeable de 11 milliards de francs CFA suite à cette mesure.

Les masters professionnels, une solution d'avenir

Le premier Forum des formations en masters professionnels s'est tenu le 15 septembre dernier sur le thème du partenariat entreprises-administrations. Une manifestation initiée par l'Association des cadres et chefs d'entreprises du Gabon (Acceg), l'Organisation patronale gabonaise (OPG) et l'Université franco-gabonaise Saint-Exupéry de Libreville (USE).

L'économie gabonaise est engagée dans une profonde mutation nécessitant des ressources humaines formées et aptes à relever ce défi. C'est dans cet esprit qu'a été pensé ce premier Forum des formations en masters professionnels. Tenu au sein de la chambre de commerce de Libreville, il a permis de présenter aux participants – notamment les entreprises et organisations patronales, les institutions, administrations et agences, ainsi que les représentations étrangères et organisations internationales invitées pour l'occasion – la meilleure adéquation formation-emploi. Clé de voûte du trio organisateur, l'Université franco-gabonaise Saint-Exupéry de Libreville a été au centre de toutes les attentions. Cette université permet de suivre une formation professionnalisante de bac +3 à bac +5 sans avoir à quitter le Gabon.

Depuis le 1^{er} octobre 2012, cette structure propose ainsi des cursus spécialisés débouchant sur une dizaine de masters professionnels en convention avec l'université Lyon-3, en France. Une aubaine pour les étudiants, ainsi que pour les salariés du public comme du privé, désireux d'étoffer leur formation.

« Des diplômés à moindre coût mais pas à moindre valeur »

« *L'enjeu, c'est de préparer sur place des diplômés français sans quitter le Gabon, ce qui revient à faire venir des enseignants des universités françaises pour un tiers de temps de formation, ce qui correspond au coefficient exigé par ces universités partenaires pour délivrer les diplômes français. Par conséquent, deux tiers des temps d'enseignements seront assurés par des compétences gabo-*

naïses. Le second aspect assez important, c'est que cette université est homologuée par la chambre de commerce, la Confédération patronale gabonaise (CPG), l'OPG, parce qu'elle prépare exclusivement à des masters professionnels et dans des filières prioritaires qui répondent à des besoins nationaux. Il s'agit donc d'esquiver les contingences des études extérieures et des frais élevés qu'elles comportent. Grâce à cette université, nous proposons des diplômés à moindre coût, mais pas à moindre valeur, et adaptés aux besoins du marché du travail national », a expliqué le professeur Raymond Mayer, enseignant à l'USE. Dix masters professionnels sont ainsi au programme, avec comme filière principale le Développement durable qui comprend des parcours de spécialité tels que « Gestion des déchets », « Ethique et santé », « Bois », « Pétrole », « Energies renouvelables » et « Marketing touristique ». On note également un master en Collectivités locales pour la formation des cadres territoriaux pour les communes et assemblées provinciales.

Vers une prise en charge totale des frais dans certaines spécialités ?

L'USE privilégie aussi le master en Culture et Relations internationales qui offre deux spécialités : « Infographie et Vidéographie », ainsi que « Inventaire et Promotion du patrimoine ». Les autres

masters 1 sont « Francophonie et Mondialisation » ; « Intelligence économique et stratégique » ; « Organisations internationales et gouvernementales » ; « Travail social, communication et développement social » ; « Fiscalité douanière » ; « Assurances ». Le master 2, quant à lui, propose trois parcours professionnels avec « Développement durable et Economie sociale et solidaire », « Collectivités locales, Décentralisation et Relations internationales » et « Culture et Relations internationales ». Certes, les formations sont à moindres coûts, mais elles culminent tout de même à 2 millions de francs CFA, frais d'écologie et inscription compris, ce qui n'est pas négligeable. C'est dans ce cadre que l'USE négocie notamment avec l'Agence nationale des bourses du Gabon (ANBG) une prise en charge totale ou partielle de ces frais dans le cadre des filières particulièrement bien adaptées à l'adéquation formation-emploi. « *La même disposition vaut pour les fonctionnaires de catégorie A2 qui souhaiteraient effectuer un stage diplômant français sans avoir à quitter le Gabon* », ont expliqué les organisateurs du forum. Ces derniers ont aussi souligné la nécessité de nouer des partenariats avec les entreprises et autres administrations intéressées par ce projet. « *Cela permettrait de faciliter les stages et, dans une moindre mesure, l'embauche de certains étudiants* », ont-ils indiqué. Pour sa première année, l'université table sur une centaine d'étudiants recrutés après examens de dossier et sur concours. Certes, la route est longue et sinusoïdale, mais le trio ACCEG, OPG et USE compte bien doper ses effectifs dans les années à venir. Il compte également affirmer son ambition d'offrir « *la meilleure adéquation formation-emploi* » et se présenter comme un incontournable vivier de ressources humaines.

STEVIE MOUNOMBOU




LE NOUVEAU NOM DE LA PERFORMANCE
L'ACTEUR CLE DE LA LOGISTIQUE ET DE LA DISTRIBUTION INTERNATIONALE






PARIS
40 avenue George V
Tél: (+33) (0) 1 53 83 83 83
Fax: (+33) (0) 1 53 83 83 63
75008 Paris - France

LIBREVILLE
B.P 7510
Tél: (+241) 01 70 28 14 / 70 40 18 / 70 40 19
Fax: (+241) 01 70 40 20 - 70 34 20

TRANSIT MARITIME
Tél: (+241) 01 70 34 11 / 70 34 24
Fax: (+241) 01 70 41 90

TRANSIT AERIEN
TEL: (+241) 01 73 93 93 / 73 42 82
Fax: (+241) 01 73 93 94

PORT-GENTIL
B.P. 937
Tél: (+241) 01 56 12 93 / 94 / 56 03 57 / 59
www.necotrans.com



Consignment - Shipping Agency

Automobile - Automobile Network

Transit - Freight Forwarding

Stockage - Warehousing

Transports - Aérien, routier, maritime - Transportation - Air, road, océan

Manutention - Stevedoring

Assistance - Husbandry

Logistique - Logistic



ROAMING PRÉPAYÉ

Voyagez dans le monde avec votre carte SIM





PAYS ACTUELLEMENT DISPONIBLES

BELGIQUE - BENIN - BOURKINA FASO - CAMEROUN
RDC - CÔTE D'IVOIRE - EMIRATS ARABES UNIS - FRANCE
MALI - MAROC - MAURITANIE - SENEGAL - TOGO



L'avenir vous appartient

Infoline : 222

CONFORT CONFORT CONFORT
CONFORT CONFORT CONFORT
CONFORT
CONFORT CONFORT CONFORT
CONFORT CONFORT CONFORT



KIA GABON

cfaogroup.com

A Libreville, Z.I Oloumi /BP 2181
Tél : 05.18.25.87 / 05.18.25.85 / 05.18.25.89

A Port-Gentil, BP 344
Tél : 05.18.24.25 / Fax : 01.55.23.49

SAVAT