

ECONOMIE

economie.union@sonapresse.com

Carl Ngueba-Boutoundou : "Des réformes sont obligatoires pour rendre la CNNII attractive"

LE directeur général de la Compagnie nationale de navigation intérieure et internationale revient, dans cet entretien, sur les stratégies mises en place pour remettre à quai l'unique transporteur maritime et fluvial de l'État. Il fait part également des chiffres qui laissent entrevoir une lueur d'espoir.

Propos recueillis par
Jonas OSSOMBEY
Libreville/Gabon

L'UNION. Quel est l'état actuel de la CNNII ? Combien de navires sont en activité ?

Carl Ngueba-Boutoundou : " Bien qu'à la croisée des chemins, la CNNII, qui est l'armement national de droit public (ANDP) du Gabon, fonctionne malgré ses difficultés structurelles et se bat pour continuer d'assumer sa mission de service public dévolue par l'État et évoluer pour s'arrimer aux standards économiques et techniques contemporains du transport par voie d'eau. La flotte navale de la compagnie n'est pas en état de navigabilité depuis plusieurs années. Sur l'unique ligne exploitée Libreville-Port-Gentil, nous affrétons un navire mixte fret passagers, le Cassanga, qui fait trois rotations hebdomadaires. Par ailleurs, nous louons à des industriels notre barge, le Woleu".

Quelles sont les solutions préconisées pour sortir des difficultés dans lesquelles vous êtes empêtrés ?

- " Les solutions préconisées par la Direction générale pour sortir de l'ornière figurent dans notre Plan stratégique de développement à l'horizon 2027. Ce dernier propose comme actions prioritaires, la réforme structurelle et managériale, la refondation du modèle économique ainsi que

le renouvellement des outils de production. Il prévoit, sur le plan opérationnel, la réhabilitation des navires récupérables, l'acquisition de nouveaux d'équipements adaptés, le renforcement des capacités du personnel, la digitalisation des activités ainsi que la réhabilitation des ports. Tout cela ne sera rendu possible qu'avec l'appui des plus hautes autorités et l'amélioration continue de la gouvernance par une dynamisation plus soutenue de ses organes de gestion, délibérants et de contrôle. C'est dans cette perspective que s'inscrit la tenue régulière des réunions du Conseil d'administration ainsi que la désignation, en septembre 2020, d'un commissaire aux comptes. De même, c'est dans l'opérationnalisation du plan de réhabilitation de la flotte que s'inscrivent les travaux financés par les crédits budgétaires d'investissement des Lois de finances 2020 et 2022 relatifs à la réhabilitation de la carène du navire le Setté-Cama et au reconditionnement de ses moteurs".

Pourquoi êtes-vous désormais absents du transport lagunaire et fluvial ?

- " L'absence de la CNNII sur ce segment est imputable au défaut d'un navire adapté. Dans notre stratégie, la reprise de cet axe est prévue. Nous étudions les modalités de reprise des lignes fluviales historiques et d'intégration des gisements d'activités connexes susceptibles d'enrichir notre offre de services sur les fleuves et lagunes".

- La CNNII a signé le 11 mai dernier un accord de partenariat avec le groupe Seamed France pour renforcer sa flotte et ses équipements. Comment va-t-il s'articuler ?

- " La dynamique impulsée par les plus hautes autorités, en tête desquelles le président de la République, Ali Bongo Ondimba, en matière de financement des



Carl Ngueba-Boutoundou, DG de la CNNII.

activités menées par les opérateurs de l'État, est la promotion des partenariats publics-privés. Dans cette perspective, la compagnie vise à asseoir des contrats d'associations d'affaires sous la forme de joint-ventures et, éventuellement, de coentreprises par segments d'activités. C'est dans cet esprit que s'inscrit l'accord-cadre entre Seamed France et la CNNII qui n'est pas un contrat d'exclusivité, mais qui donnera lieu dans un premier temps à une joint-venture autour d'un scope d'activités bien précis dont le champ pourra toutefois évoluer en fonction des opportunités. Des réformes sont obligatoires pour rendre la CNNII attractive".

Dans ce domaine d'activité, la CNNII est sans doute soumise à la concurrence des opérateurs privés. Comment la compagnie compte-t-elle, à la longue, faire face à cette concurrence ?

- " En qualité d'ANDP, la CNNII n'est directement en concurrence avec aucune entreprise. Elle est l'unique opérateur de l'État dans le transport par voie d'eau et incubateur dans les métiers nouveaux du secteur. Ces deux qualités lui confèrent un

potentiel de génération de gains de compétitivité pour les activités économiques irradiées par ses interventions et de régulation mécanique des prix contribuant à la maîtrise de l'inflation. Toutefois, la CNNII doit disposer d'outils de production adaptés et offrir une qualité de service conforme aux exigences du marché. L'insuffisance des moyens techniques de la compagnie l'empêche de défendre de manière efficiente, sa part de marché".

Pour revenir concrètement au vécu de l'entreprise, quelle est l'évolution durant ces trois dernières années des résultats financiers de la compagnie ?

- " La courbe des résultats s'améliore de façon significative sans que l'entreprise ne devienne bénéficiaire pour autant. Avec l'appui de l'État, nous continuons de travailler pour ramener en priorité les comptes de l'entreprise à l'équilibre malgré une exploitation difficile. Les états financiers correspondants pourront être publiés après leur approbation par l'assemblée générale des actionnaires".

Au regard de l'évolution des prix du transport des personnes

par voie d'eau entre Libreville et Port-Gentil, peut-on avoir une idée du nombre de passagers transportés par la CNNII ces trois dernières années ?

- " Notons que sur instructions des hautes autorités, nos prix de transport des personnes par bateau lent sont restés les mêmes malgré la Covid-19 et l'inflation qui a depuis l'année dernière marqué notre secteur d'activité. Ce sont donc les tarifs de 5 000 F CFA et 12 000 F CFA pour les enfants, 17 000 FCFA pour les adultes qui demeurent applicables. Au final, l'indisponibilité du bateau lent sur le segment passagers en 2021 et l'absence depuis plusieurs années des bateaux rapides de la CNNII sur la ligne Libreville-Port-Gentil ainsi que les contraintes liées à la Covid-19 ont dû rendre propice la hausse des tarifs par les opérateurs privés. L'inférence ici est que nos faiblesses techniques annihilent notre capacité de régulation technique des prix du marché. Avec notre retour depuis le 15 février 2022 sur le transport de passagers par bateau lent, la trajectoire est encourageante même s'il est difficile d'inverser immédiatement la courbe des prix en raison de leur rigidité naturelle à la baisse".

M. le directeur général, qu'en est-il de la situation sociale actuellement à la CNNII ?

- " La situation financière de la compagnie est difficile au regard du déficit d'outils de production fonctionnels. La couverture des charges mensuelles requiert un cycle d'exploitation supérieur à 60 jours, traduit par une accumulation structurelle d'arriérés au regard des effectifs et de la masse salariale. Grâce au maintien du dialogue social, le climat est globalement apaisé malgré quelques soubresauts périodiques. Toutefois, des réflexions sont en cours pour trouver des solutions pérennes pour la compagnie".