

ENQUETES ET REPORTAGES

magazine.union@sonapresse.com

Sinistre au large de Port-Gentil: la CNNII et la bataille pour la survie

MÊME si l'incendie qui s'est déclaré à bord de la barge automotrice le DANA, affrétée par la Compagnie nationale de navigation intérieure et internationale (CNNII), a pu être circonscrit plusieurs heures après son déclenchement, la cargaison a totalement brûlé. Ceci pose à nouveau le problème de la sécurité des moyens de transport naval pas toujours aux normes.

Jonas OSSOMBEY
Libreville/Gabon

UNE barge automotrice, affrétée par la CNNII, a pris donc feu, il y a exactement une semaine (jeudi 15 septembre 2022) au large de Port-Gentil, la capitale économique du pays. Des pertes matérielles importantes ont été enregistrées et le ministère des Transports a décidé d'ouvrir une enquête pour faire toute la lumière sur ce sinistre.

Dans un communiqué publié le 16 septembre dernier, la CNNII annonce que "l'incendie se serait déclenché sur le pont du navire sur lequel étaient embarquées des marchandises notamment des véhicules, des conteneurs et des palettes". Depuis lors, "les diligences nécessaires mises en exécution par les services compétents" ont permis de ramener le navire à quai pour permettre aux différents experts d'intervenir en vue de répondre notamment aux nombreuses questions relatives à la sécurité, au respect des normes techniques, à la qualification des navigants...

Malgré le sauvetage réussi des quatre membres d'équipage du navire grâce aux interventions conjuguées de la Marine nationale, de l'entreprise Perenco

et du navire de surveillance maritime de l'activité de pêche Bob Baker, cet accident remet sur la table, la question sous-jacente de la sécurité des moyens de transport par voie d'eau disponibles sur le territoire gabonais et les problèmes d'acquisition par la CNNII de sa propre flotte de bateaux répondant aux normes (lire ci-dessous). En effet, l'offre sur le marché gabonais des moyens de transport par voie d'eau est très limitée en raison du nombre, voire de la qualité des bateaux immatriculés et disponibles. La demande de transport étant par conséquent plus forte, les entreprises se disputent quasiment les mêmes moyens qui sont, pour beaucoup, vieillots, surutilisés et pas forcément entretenus dans les règles de l'art. À l'exception des bâtiments exploités dans la sous-traitance pétrolière qui respectent les contraintes, hommes et

La flotte navale de la CNNII est quasi inexistante. Il se dit que sur une dizaine de bâtiments dont a pu disposer cette entreprise entre 2010 et 2014, elle n'a, à ce jour, aucun navire fonctionnel à l'exception d'une barge non motorisée qu'elle loue aux exploitants de carrières.

La flotte navale de la CNNII est quasi inexistante. Il se dit que sur

machines, liées aux certifications industrielles et sociétales du secteur, les autres navires sont de moins bonne facture et les équipages ne sont pas toujours, ni bien entraînés, ni en nombre, ni en qualité suffisante. Le risque sécuritaire est donc double, car pouvant résulter à la fois de la faible qualification des hommes que de la qualité des navires elle-même.



Photo: DR
Les épaves des voitures à bord de la barge ayant pris feu.

une dizaine de bâtiments dont a pu disposer cette entreprise entre 2010 et 2014, elle n'a, à ce jour, aucun navire fonctionnel à l'exception d'une barge non motorisée qu'elle loue aux exploitants de carrières. Pour sa survie, cet opérateur de l'État doit se doter de moyens techniques propres pour éviter continuellement de louer des navires dont elle n'assure, ni l'entretien, ni la sécurité et dans lesquels les marchandises qui

lui sont confiées sont exposées à de graves avaries comme sur le DANA. C'est dans cet esprit qu'au lendemain du sinistre, le ministre en charge des Transports, Brice Paillat, a effectué une visite sur Port-Gentil, accompagné du directeur général de la CNNII, Carl Ngueba. Outre la visite du bateau sinistré et le lancement de la commission d'enquête, le membre du gouvernement s'est rendu sur les différents chantiers navals où sont actuellement

réparés les navires appartenant à la CNNII, à savoir: le navire lent, le Sette-Cama et le navire rapide le Tchengue. S'agissant du Sette-Cama, la ferme recommandation du ministre à l'endroit de la Direction générale de la CNNII a été de suivre plus diligemment les travaux et pour le chantier naval DPS-Bolloré, d'accélérer le rythme des travaux qui sont du reste financés sur fonds publics en vue d'une livraison avant fin 2022.

Au chevet d'un grand malade

J.O
Libreville/ Gabon

L'INCENDIE de la barge automotrice le DANA remet au goût du jour la question de la flotte navale et logistique de la CNNII qui, n'ayant plus ni navires, ni barges pour assurer une exploitation autonome de ses activités depuis plusieurs années, recourt à la location de navires et d'équipements logistiques. Dans son lustre d'antan, elle a pu en même temps disposer de plusieurs bateaux rapides, bateaux lents mixtes fret et passagers et, même, de barges de transport de produits pétroliers.

Pour la continuité de son exploitation, elle est obligée d'affréter à temps plein le

Cassanga, un navire étranger. Lorsque ce dernier est indisponible, elle recourt à des affrètements au voyage qui sont plus coûteux que la location de longue durée et qui s'adressent à des navires souvent plus petits et dont la qualité et le niveau technique sont aléatoires. En attendant les conclusions de l'enquête, les différents experts maritimes sont à pied d'œuvre. On peut parier qu'à défaut d'être une fortune de mer, le sinistre pourrait résulter de défaillances humaines et techniques. Ledit incendie appelle à une mobilisation de moyens pour permettre à la CNNII d'être indépendante en ayant une flotte digne de ce nom.

Au regard du fort potentiel et du positionnement structurant de cet opérateur sur l'économie

nationale, la continuité d'activité et le maintien de sa clientèle requièrent l'acquisition urgente de nouveaux bateaux et d'une logistique propre. À défaut d'un financement public, la CNNII, pour son équipement, pourrait se financer dans le secteur privé. La performance globale de l'entreprise ces dernières années, malgré l'utilisation de moyens d'exploitation de fortune, pourrait intéresser des banquiers ou des investisseurs privés qui vont toutefois se heurter à la mise aux normes d'un certain nombre de textes concernant la Compagnie, à la difficulté de production par la CNNII des garanties juridiques et financières suffisantes pour contracter une dette remboursable par le fruit de son exploitation.