

4 Économie

Le groupe Eramet et le Gabon Enquête autour d'un contrat léonin

Après les nombreux et fréquents déraillements de trains-marchandises observés depuis plusieurs années maintenant, le dernier en

date, survenu le 5 février dernier sur le tronçon Ndjolé-Owendo a mis sous les feux des projecteurs Setrag, le concessionnaire de la voie

ferrée, la Compagnie minière de l'Ogooué (Comilog), toutes les deux filiales du groupe français Eramet. D'où les multiples questions

qui se posent sur leurs responsabilités, leurs activités et aussi les retombées de leur présence au Gabon. Et leur avenir.

Un marché de dupes ?

Lin-Joël NDEMBET
Libreville/ Gabon

Depuis le déraillement d'un train minéralier entre les gares ferroviaires de Ndjolé et Abanga, dans la province du Moyen-Ogooué, des voix s'élèvent dans l'opinion et même des milieux politico-économiques du Gabon, pour que la lumière soit faite, de sorte que les responsabilités soient clairement établies, et, les auteurs sanctionnés.

LE 5 février dernier, le train minéralier n° 7470 déraile entre les gares de Ndjolé et Abanga. Le 15 février 2018, le train passagers Sétrag n°433 connaît une avarie; contraignant ses clients à passer la nuit en pleine forêt et dans le désarroi. Dans le sillage sont pointés du doigt les problèmes de l'entretien et la réhabilitation de la voie ferrée, la vétusté de l'infrastructure ferroviaire qui transporte les productions de manganèse du terminal minéralier de Moanda à celui d'Owendo; ainsi que le trafic passagers. Le rôle de Sétrag, de Comilog, en un mot, celui de leur maison-mère, Eramet, le groupe français dont l'influence sur ces deux sociétés n'est plus à démontrer, est clairement mis à l'index. Au lendemain de l'accident de ce train qui tractait 40 wagons de manganèse correspondant approximativement à 3000 tonnes de minerai, paralysant ainsi tout type de trafic sur la voie ferrée, les dirigeants du concessionnaire du chemin de fer ont fait état des mesures préconisées pour répondre aux exigences de sécurité, de fluidité du trafic et aux attentes des opérateurs économiques et autres usagers.



Photo : D.R

Si ce n'est le déraillement, ce sont des pannes qui causent le désarroi des usagers.



Photo : D.R

Le dernier déraillement du train minéralier indique clairement que Setrag n'est pas du tout consciente des conséquences liées à son attentisme. Photo de droite : Les clients de Setrag abandonnés en pleine forêt suite à une avarie de train.



Photo : D.R

Cette réaction tardive aurait pu être évitée si ces derniers avaient entendu les appels fréquents des autorités ferroviaires du pays qui, depuis 2010, suite à la fréquence des accidents de trains, attireraient leur attention sur l'urgence de prendre des mesures idoines. Aujourd'hui, ils évoquent un financement de l'Agence française de développement (AFD), obtenu par le Gabon et d'un appel d'offres au terme duquel une société a été retenue. Ainsi que d'un rapport sur le diagnostic et la préconisation des so-



Photo : D.R

Christel Bories, P-dg du groupe Eramet.

lutions pour la consolidation des zones instables de réseaux à l'origine des

déraillements répertoriés ces derniers années. PROMESSES EN MIL-

LIARDS. On se souvient pourtant qu'ils avaient promis des investissements se chiffrant à 100 milliards de francs sur la période 2012-2016, déclinés en trois volets (renouvellement intégral de la voie ferrée sur 180 km composant la zone dite instable, acquisition de matériel neuf, amélioration de l'exploitation). Ce plan a-t-il été mis en exécution ? Les fonds ont-ils été débloqués ? Rien ne l'indique clairement. Toujours est-il que le constat est des plus déplorables. Même si cette action est plus qu'urgente, il reste

quand même qu'elle arrive un peu tardivement, au regard de certaines pesanteurs, sinon, des dessous et de quelques aspects assez curieux. Car, il se susurre que la partie de la voie ferrée où s'est produit l'accident tardait à être réhabilitée parce que l'actionnaire majoritaire, Comilog, traînait les pieds pour décaisser sa contre partie dans ce financement destiné à réhabiliter la voie ferrée. Ce qui pourrait laisser croire, même s'il est difficile de l'imaginer, le peu d'intérêt porté sur l'infrastructure ferroviaire qui achemine depuis des décennies « son » minerai extrait à Moanda, dans la province du Haut-Ogooué. La grande question aujourd'hui est de savoir pourquoi Eramet n'a-t-il pas été diligent sur le décaissement de sa contrepartie afin que la voie soit réhabilitée ? Pourquoi un tel laxisme sur une infrastructure aussi vitale, à la fois pour l'entreprise elle-même, pour l'économie nationale et pour les populations pour qui, prendre désormais le train devient un objet de crainte ? Influençant, entre autres, toutes les décisions d'investissement ainsi que celles relatives à la politique d'entretien et de la réhabilitation régulière du chemin de fer, est-on certain que le groupe Eramet emploie la même rigueur en Europe et au Gabon ? Tout indique le contraire. On ne peut parler de politique efficace en matière d'entretien du chemin de fer. Dans ce cas, il est permis de penser, comme d'aucuns, que les normes européennes ou même les standards internationaux ne sont pas suivis ou défendus par l'actionnaire majoritaire dans la gestion du chemin de fer gabonais.

CHANGEMENTS

COURS INDICATIFS DES DEVICES EN DATE DU 20/02/2018



Union Gabonaise de Banque

SiteWeb : <http://www.ugb-banque.com>

FIXING				VENTE BILLETS (sans frais)	
DEV	EUR/DEV	DEV/COT	DEV/CFA	DEV	CFA
XAF	xxxxx	xxxxx	xxxxxx	1 EUR	655,957
USD	1,2410	1USD =	528,571	1 USD	545,345
CAD	1,5592	1CAD =	420,701	1 CAD	448,772
JPY	132,2400	1JPY =	4,960	100 JPY	520,812
GBP	0,8859	1GBP =	740,441	1 GBP	777,075
CHF	1,1513	1CHF =	569,753	100 CHF	60 126,59
ZAR	14,4614	1ZAR =	45,359	100 ZAR	4 716,80
MAD	11,3568	1MAD =	57,759	1 MAD	60,40
CNY	7,8734	1CNY =	83,313	1CNY	85,81
KES	125,2800	1KES =	5,236	1KES	5,39

INDICES BOURSISERS

	en date du	
CAC 40	20/02/2018	5 267,23
DOW JONES	20/02/2018	25 219,38

BRENT (IPE) US Dollars/Baril
20 Février 2018: 65,30