

ECONOMIE

economie.union@sonapresse.com

CNNII : malgré les difficultés, l'espoir est-il permis ?

GM.NTOUTOUME-NDONG
Libreville/Gabon

Entreprise étatique en difficulté, la Compagnie Nationale de Navigation Intérieure et Internationale (CNNII) a récemment tenu son conseil d'administration et son assemblée générale des actionnaires pour faire le point des activités dans un contexte de crise du à la pandémie du Covid-19. Outre les problématiques d'arrêté et d'approbation des comptes, ces assises ont été l'occasion de procéder à la revue des réalisations de la société, au réexamen de ses statuts qui comportent de nombreuses faiblesses et à la validation d'une stratégie de modernisation, de relance et de développement de l'Armement National de droit Public qui connaît depuis plusieurs années des difficultés d'ordre structurel, financier, technique et social.

Le Directeur Général Carl Nguéba Boutoundou, et les membres du conseil d'administration de cette compagnie estiment, malgré ses nombreuses difficultés techniques, juridiques et financières, qu'un armement national de droit public réformé et refinancé présente un potentiel de profitabilité indéniable en raison de la forte demande en transport naval de personnes et de biens et du potentiel de croissance présenté par sa branche d'activités.

D'ailleurs, le conseil d'administration a souligné que pour redonner de la viabilité à cette société d'Etat, il faudra que des décisions courageuses soient prises en matière d'apurement des passifs, de modification de la structure de ses coûts et de bénéfice d'un accompagnement financier significatif. Sous-entendu que l'ensemble de ces actions constitue la clé d'un redémarrage autonome de la compagnie ou d'une attractivité en



Photo : Julie Nguimbil/L'Union

Un bateau de la CNNII.

vue d'un partenariat public-privé. Il s'agit donc pour les organes délibérants et les tutelles institutionnelles qu'elles représentent, d'opérer des choix pragmatiques, qui devraient lui permettre de se reformer profondément, et de créer les conditions juridiques pour une réelle compétitivité technique, économique et financière de l'armement national de droit public. Au regard de la situation comptable décrite par le président du Conseil d'administration, Mme Jacqueline Lekogho au sortir des travaux qu'elle a dirigé, sur la base des conclusions du Commissaire aux comptes de la compagnie « ... au regard des capitaux propres inexistantes... si des mesures urgentes ne sont pas prises, la compagnie ne peut plus fonctionner. » C'est dire que le temps est compté car une prise de décision tardive

compromettrait la subsistance de la mission de service public remplie par un opérateur d'Etat qui a un rôle de régulateur technique des prix dans le transport maritime et qui contribue de manière significative à la maîtrise de l'inflation.

En termes d'axes de développement, ils portent sur les trois segments d'activités, à savoir le segment industriel avec le renforcement de l'axe fret et passagers Libreville-Port-Gentil. Ensuite, le segment international portant sur le cabotage maritime dans la sous-région CEMAC, enfin le segment touristique et de transport urbain portant sur trois grands domaines d'intervention : le développement du transport maritime urbain de passagers, d'une activité touristique de croisière courtes sur l'Estuaire

et la mise en place d'une agence de voyages multimodale à large spectre.

A noter que durant la période 2013-2019, seuls deux conseils d'administration sur quatorze statutairement prévus et une assemblée générale constitutive des actionnaires se sont tenues. Depuis 2020, la compagnie semble renouer avec les bonnes pratiques et la légalité en matière de gouvernance d'entreprise.

Au final, de ces réunions pour tenter de sauver un paquebot en difficulté, il est ressorti qu'« aucune croissance n'est possible si les bateaux et la logistique portuaire sont inexistantes ou totalement obsolètes. » Toutefois, l'amélioration de la gouvernance sans moyens de production est une gageure dans les secteurs économiques concurrentiels.

Le clin d'œil de *Lybek*



Des idées novatrices

GMNN
Libreville/Gabon

Le transport naval – il faut insister là-dessus – représente une véritable alternative aux transports terrestre et ferroviaire en raison de la modicité de ses coûts unitaires et du faible coût d'entretien des voies d'eau. C'est le mode de transport le moins cher du monde

En outre, il représente un levier de diversification de l'économie nationale et un potentiel de croissance supérieur à tous les autres moyens de transport

car, il peut être élargi au transport des produits pétroliers, du bois et des minerais. Il est également à même d'asseoir une offre de transport urbain maritime pour compléter l'offre de transport par bus et la voie de contournement Okala-Alibandeng pour les riverains du nord de Libreville et d'Akanda. Enfin, la présence d'un opérateur public de transport naval garantit une régulation naturelle des prix du marché. Son absence est une source d'inflation des prix du transport et au final de celui des produits transportés. Sur le segment du

transport des personnes par bateaux rapides, l'absence d'un acteur public a conduit récemment à une forte augmentation des prix de plus de 25 %.

C'est donc toute une batterie d'offres qui devrait permettre à l'armement national de droit public d'aller de l'avant sous réserve que des conditions appropriées soient créées. S'il faut consentir à se sortir du marasme actuel par des idées novatrices, il va falloir une adhésion totale des différentes parties pour que la volonté d'exécution se concrétise au bénéfice de l'économie nationale.