

Entretien avec le directeur général de GSEZ Ports

Bertrand Rose : «Les situations de monopole ne favorisent ni la compétitivité ni, encore moins, les investissements»

Propos recueillis par Maxime Serge MIHINDOU

Libreville/Gabon

L'union : Pourquoi avez-vous décidé d'investir dans la construction d'un nouveau port alors qu'il en existe déjà un à Owendo ?

-Bertrand Rose : Ils sont au nombre de 3, principalement. Même si, aujourd'hui, le pays traverse une crise certaine ayant un impact sur le volume des importations, nous n'en restons pas moins un pays avec des perspectives de développement économique importantes. Donc, le Gabon se doit d'être doté d'un port digne de ce nom, moderne et efficace. C'est notre premier objectif. D'ailleurs, nous sommes nous-mêmes concernés au premier chef avec nos activités agro-industrielles qui vont susciter des importations et exportations massives. Deuxième objectif, il était primordial à nos yeux d'avoir un coût de passage portuaire moins cher, ce que nous avons réussi grâce à nos équipements performants qui permettent de diminuer le temps des opérations, donc de nos coûts. Enfin, lié aux précédents objectifs, l'enjeu social est important puisque nous recrutons et offrons des perspectives de carrière, à long terme. Mais, notez que c'est un investissement nécessaire pour le développement de notre pays, surtout si l'on considère tous les futurs enjeux économiques au Gabon, aux services de ses usagers, sans monopole aucun. Et des enjeux, il y en a ! C'est maintenant qu'il faut investir.

Quelles sont les caractéristiques techniques du nouveau port Cargo d'Owendo ?

- Le port de GSEZ est un port moderne avec un quai de 420 m, pour sa première phase de construction. Il est doté d'infrastructures et d'équipements modernes tels que 2 grues de quai, 4 portiques de quai ou RTG pour la manutention des conteneurs, 2 grues mobiles destinées pour le général cargo, le vrac, mais aussi un scanner pour le contrôle des conteneurs, deux ponts de pesage... La liste est incomplète car nous avons aussi investi dans du matériel roulant et de levage, nécessaire pour nos opérations à quai. Je ne parle pas de nos investissements liés à la logistique... Il est à noter aussi que ce port va offrir à ses usagers un guichet unique permettant de faciliter les opérations d'import et d'export des marchandises. Une fois de plus, ce port a pour vocation d'accélérer le transit des marchandises et d'atteindre un de nos objectifs, celui de diminuer le coût de passage portuaire.

Combien de personnes et le pourcentage de Gabonais employez-vous dans ce nouveau port ?

- On doit bien discerner que dans GSEZ Ports SA nous avons plusieurs activités : celles liées aux opérations portuaires, et celles liées aux activités logistiques. Nous désirons offrir à nos usagers un service complet ; du débarquement des marchandises, en passant par le transit, jusqu'à leur livraison, entendez le camionnage. Ces trois derniers mois, pour l'activité logistique, nous avons recruté près de 250 personnes et pour les activités portuaires, environ 200 personnes. Ce n'est pas tout puisque nous sommes en phase de démarrage, donc de recrutement. Les personnels expatriés représentent moins de 5% de l'ensemble des employés, avec beaucoup de formateurs qui nous accompagnent pour le lancement du port depuis le 1er juin dernier.

Quels sont les tarifs portuaires que vous pratiquez par rapport à la concurrence ?

- Une fois de plus, les prix que nous pratiquons représentent le « juste » prix du passage portuaire tel que nous le retrouvons dans des ports dotés d'infrastructures et d'équipements similaires aux nôtres. Les prix sont forcément plus attractifs si vous considérez que les marchandises sont manutentionnées plus vite, dédouanées plus rapidement, donc livrées avec plus de célérité. Le temps a un coût ! Sur le marché, nous nous situons 25% moins cher de ce qui était pratiqué il y a quelques semaines. Mais, comme vous le savez, les prix de l'ensemble des prestations portuaires sont désormais à « peu près » homogènes si l'on compare nos prix avec ceux de la concurrence. La concurrence a un effet bénéfique comme vous le voyez dans notre cas, quant aux situations de monopole elles ne favorisent ni la compétitivité, encore moins les investissements.

Comment le nouveau port Cargo d'Owendo va-t-il contribuer à la réduction de la vie chère au Gabon, notamment de certains produits d'importation de première nécessité ?

- Large et très important sujet ... Les opérateurs économiques ainsi que les pouvoirs publics sont tous concernés par la vie chère et notre contribution, entendez le coût portuaire, ne représente pas plus de 4% maximum du prix des produits de première nécessité. Le port est un des multiples coûts dans la chaîne logistique, mais il n'est pas le plus important. Il est vrai que GSEZ Ports a permis une nouvelle dynamique de diminution de coûts de près de 25% mais qui n'aura malheureusement qu'un faible impact sur le panier de la ménagère ! Croyez-moi, les efforts consentis par tous les opérateurs sont très importants. Maintenant, il existe d'autres facteurs, comme ceux de la parafiscalité qui viennent alourdir la chaîne logistique. J'en profite pour saluer tous les efforts consentis par le gouvernement pour y remédier.



Photo : D.R

Bertrand Rose, DG de la GSEZ Ports.

En termes d'infrastructures et de qualité de service, quelle est la position du nouveau port par rapport aux autres ports de la sous-région ?

- Notre objectif d'offrir un coût portuaire raisonnable est directement lié à la qualité de service que nous mettons en place pour nos clients. Sans vouloir me répéter, la manutention rapide des bateaux, le court passage des marchandises à quai, le dédouanement et la livraison sont possibles à GSEZ Ports. Notre guichet unique permet aux clients de trouver toutes les administrations impliquées dans le processus d'import/export, ainsi que tous les services logistiques qu'ils désirent. D'ailleurs, des services similaires sont offerts à GSEZ Nkok. Ceci pour les enjeux nationaux. Maintenant pour les enjeux régionaux, le Gabon a désormais un

port aux standards internationaux et peut se positionner en tant que tel en ouvrant des perspectives d'échanges plus importants, avec les pays voisins. Toutefois, le développement d'un port reste lié à d'autres secteurs du transport tels que, entre autres, les réseaux routier, ferroviaire, et fluvial.

Avez-vous déjà établi des partenariats avec des grands groupes internationaux exerçant dans le domaine maritime ?

- Bien sûr. Dans le domaine portuaire, nos partenaires recherchent coût et performances et nous avons répondu à ces critères comme vous pouvez le constater par l'activité actuelle de GSEZ Ports. Et pourtant nous n'en sommes qu'en phase de démarrage. Je vous laisse donc imaginer ce que sera notre activité en « régime » de croisière.

L'un de vos concurrents estime que vous avez bénéficié de beaucoup de largesses de la part du gouvernement concernant notamment l'importation du matériel. Que répondez-vous à ces attaques ?

- Amusantes... Elles sont de bonne guerre... Dommage que nous n'ayons pas des échanges sur de vrais sujets, comme la qualité de service portuaire... Qu'ils investissent et on pourra se retrouver autour d'une table pour avoir des échanges plus constructifs tels que parler du développement au Gabon, de l'avenir des jeunes, créer de la richesse avec des nouveaux apports... Mais, ceci ne reste qu'une suggestion, une invitation... Et puis, il y a aussi les textes, mais bien sûr pour les connaître, faudrait-il investir !

Le groupe Bolloré a porté plainte contre l'Etat gabonais pour non-respect de la convention de concession signé le 15 mai 2007, qui transfère à sa filiale la Société des terminaux de conteneurs du Gabon (STCG), pour une durée de 20 ans, l'exclusivité du service public dans l'étude, de l'aménagement, de la gestion et de l'exploitation du terminal à conteneurs d'Owendo. Quel est votre avis sur le sujet ? Est-il vrai qu'aucun investissement n'a été fait ces 5 dernières années par les sociétés concessionnaires ?

- Je n'ai aucun commentaire sur ce sujet. Mais je pense que votre question donne déjà tous les éléments de réponse à vos lecteurs.

Petit angle

Les réactions....



Photo : Nounamo

Le directeur général du CGC, Liliane Nadège Ngari épouse Onanga Y'Obeghe.

Rassemblées par MSM

Libreville/Gabon

« Du point de vue de l'Oprag, c'est une excellente mesure, pour la simple et bonne raison que nous tentons vainement, depuis quelques années, d'obtenir dans le cadre de la convention de concession qui nous lie avec la STCG, une baisse, initialement allant jusqu'à 25 %. Et là, nous avons obtenu 40 %. C'est la raison pour laquelle je dis que c'est une excellente nouvelle. Car, nous souhaitons réduire depuis longtemps le coût du panier de la ménagère, conformément aux instructions des plus hautes autorités du pays. »

Régis Laccruche Lelabou, Commandant du port d'Owendo.

« C'est une très belle initiative, vraiment louable. Nous ne nous attendons pas à une



Photo : Arisfide Moussavou

Modeste Mfa Obiang, directeur général de la Concurrence et de la Consommation.

baisse d'une telle ampleur ! En allant jusqu'à 40 %, la STCG du groupe Bolloré vient de faire la preuve de sa volonté d'accompagner les pouvoirs publics dans la lutte contre la vie chère et la compétitivité de nos ports. »

Modeste M'Fa Obiang, directeur général de la Concurrence et de la Consommation.

« La baisse des coûts d'aconage par la STCG constitue, indubitablement, une bouffée d'oxygène pour le consommateur gabonais. Cela aura, comme effet induit, une diminution des tarifs d'aconage supportés par les chargeurs et des prix de vente des produits de première nécessité dans les grandes surfaces, conformément à la volonté du chef de l'Etat, Ali Bongo Ondimba, de lutter contre la vie chère pour le bien-être des populations de notre pays. »

Liliane Nadège Ngari épouse Onanga Y'Obeghe, directeur général du Conseil gabonais des chargeurs.

« Nous nous satisfaisons de cette décision. C'est une bonne chose pour le consommateur final car, les prix que nous pratiquons sont impactés par les charges des opérateurs portuaires. Nous nous engageons à pouvoir répercuter l'incidence de cette baisse des coûts portuaires sur les prix. Car, nous nous engageons, au côté du gouvernement, à lutter contre la vie chère. »

Direction générale du groupe Ceca-Gadis

« C'est une décision qui ne peut que nous réjouir ! Car, nous sommes confrontés tous les jours à une multiplicité des taxes, qui nous obligent à augmenter le prix des produits que nous vendons dans nos magasins. Avec la décision de la STCG de baisser de 40 % ses tarifs d'aconage, cela va faire baisser le coût du panier de la ménagère. Toutes les administrations devraient s'inscrire dans cette logique de baisse tarifaire. »

Direction du Transit du groupe Prix-Import