
MERCANTILISME PRÉSIDENTIEL

Une entreprise liée au président congolais pourrait empocher des millions de dollars en imposant de nouveaux frais

8 décembre 2020



Terminal pétrolier de Djeno, République du Congo. Brazzaville Infos 242 via Facebook.

Global Witness révèle qu'une entreprise liée à la famille présidentielle congolaise tirerait près de 6 millions d'euros annuels grâce à une nouvelle prime imposée aux tankers pétroliers ; il pourrait s'agir du dernier montage illicite de la famille Sassou-Nguesso.

Ces révélations font surface à quelques mois de l'élection présidentielle de 2021 à laquelle Denis Sassou-Nguesso, président en exercice pendant 36 des 41 dernières années, se représentera.

En juillet dernier, Global Witness a retracé la façon dont **Denis Christel Sassou-Nguesso** aurait volé des millions de dollars à la société pétrolière nationale SNPC avant de les dépenser en biens immobiliers et autres articles de luxe aux États-Unis, en France et ailleurs dans le monde.

En 2019, nous révélions déjà que **Denis Christel** et **sa sœur Claudia** auraient blanchi et dépensé jusqu'à 70 millions de dollars de fonds publics détournés.

La République du Congo frise le surendettement depuis les années 1980, et a reçu **son quatrième plan de sauvetage financier du FMI** en 2019. La chute des cours du pétrole en 2020 et la pandémie de Covid-19 ne font qu'aggraver la crise économique en accablant davantage un système de santé déjà largement sous-financé.

UNE MANNE MARITIME

Cette fois-ci, l'entreprise concernée est la Congolaise des prestations maritimes (Copremar), dirigée et majoritairement détenue par Wilfrid Nguesso, un neveu du président Sassou-Nguesso. En France, la société est dirigée par Nanette Nadine Sarlabout, une belle-nièce du président.

Pasteur et pilote de profession, Wilfrid fait l'objet d'une enquête en France depuis 2017 pour blanchiment de fonds publics détournés. Il est le premier membre du clan Sassou-Nguesso à avoir été ciblé dans l'affaire des « biens mal acquis ». En 2015, un juge français a ordonné la saisie de deux biens immobiliers à Paris que Wilfrid aurait acquis et entretenus grâce à des fonds publics congolais détournés. En 2013, il a été interdit d'entrée sur le territoire canadien, où résidaient sa femme et ses enfants, en raison de son implication dans une affaire de criminalité financière organisée.

D'après une note de service du 20 août 2020 que nous avons pu consulter, Copremar, dont le siège est situé à Pointe-Noire, a unilatéralement annoncé aux agents maritimes qu'à compter du 7 septembre 2020, tous les tankers VLCC et Suez Max en escale au terminal pétrolier congolais de Djeno seraient facturés d'une nouvelle « prime de veille de sécurité de remorquage » de 69 500 euros.

Copremar nous a informé qu'en septembre 2020, elle avait repris à son compte les activités de remorquage au terminal de Djeno, jusqu'alors assurées par l'opérateur du terminal, la major française Total. Cette attribution a eu lieu au cours de négociations entre le gouvernement congolais et Total sur le renouvellement du contrat d'exploitation du terminal de Djeno, expiré au 17 novembre 2020, et a incité Copremar à annoncer la nouvelle prime.

Selon trois experts maritimes indépendants interrogés par Global Witness, le montant de cette prime serait largement supérieur à la norme appliquée pour ce genre de service. Selon nos estimations basées sur des données disponibles, cette prime serait entre six et neuf fois plus élevée que la prime de veille de sécurité appliquée au port voisin de Pointe-Noire (voir note 3).

D'après les données de Refinitiv Eikon sur les mouvements de navires, sept tankers en

moyenne ont été approvisionnés à Djeno chaque mois entre octobre 2014 et octobre 2020 ; Copremar pourrait donc encaisser jusqu'à 5,84 millions d'euros par an grâce à cette nouvelle prime.

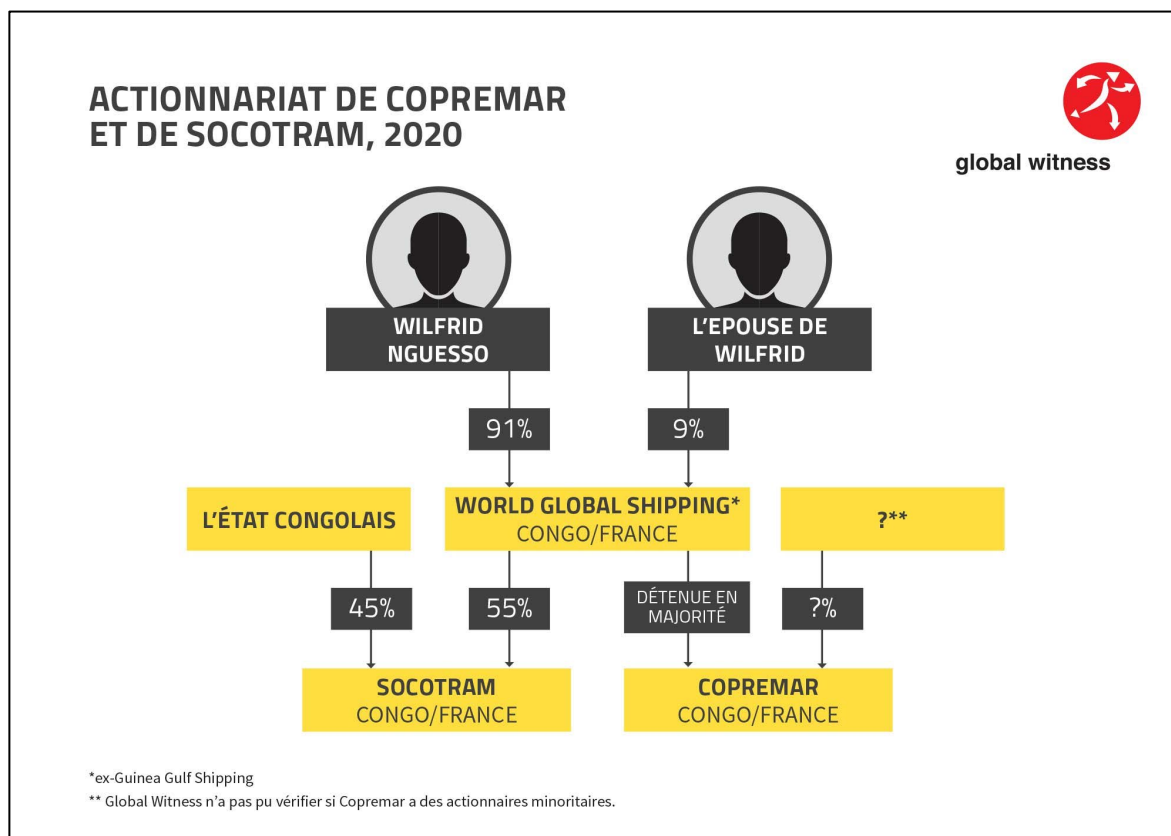
Copremar détient le monopole des opérations de remorquage à Djeno, ce qui signifie que les sociétés désireuses de mettre à quai et de charger leurs tankers de pétrole brut (le premier produit d'exportation national) n'ont d'autres choix que d'accepter ses services et ses tarifs.

En réponse à nos questions, l'avocat représentant Copremar et Sarlabout (qui a compté parmi ses clients la République du Congo) déclare que la société ne pratique pas une tarification « entre six et neuf fois plus élevée » que ce qui serait facturé par d'autres prestataires, et précise que le montant de cette prime est « pleinement justifié par la nature même des prestations de haute qualité techniques et humaines fournies par la Copremar à ses clients ». L'avocat affirme qu'à la différence des autres prestataires, Copremar déploie trois

navires pour la veille de sécurité plutôt qu'un seul, et choisit des bateaux de qualité supérieure. Il ajoute que Copremar est la seule entreprise capable de fournir de tels services, qu'elle « est particulièrement attachée au respect de la règle de droit ainsi qu'à la confiance sans cesse renouvelée par ses clients », et qu'elle agit en toute transparence.

Total affirme cependant à Global Witness que contrairement aux propos de Copremar, sa filiale TEP Congo n'a jamais pris part à la moindre activité de remorquage ou de « veille de sécurité ». Elle ajoute n'avoir eu aucune autorité sur la décision de Copremar de percevoir cette prime de veille de sécurité, ni aucune information directe sur l'entité qui l'a habilité à le faire. De son côté, Copremar affirme avoir reçu l'autorisation du Port Autonome de Pointe-Noire, mais ne produit aucun document permettant de justifier ses propos.

Global Witness a contacté Wilfrid Nguesso par l'intermédiaire de ses avocats mais n'a reçu aucune réponse.



UN AIR DE DEJA VU ?

Copremar a beaucoup en commun avec la Socotram, le principal canal de détournement de fonds publics de Wilfrid Nguesso d'après les juges français et canadiens.

Les deux sociétés partagent la même société-mère (World Global Shipping, voir infographie), les mêmes propriétaires réels (Wilfrid et sa femme), les mêmes directeurs (Wilfrid et Sarlabout) ainsi qu'une même adresse parisienne.

Le rôle de la Socotram dans l'industrie pétrolière est remis en cause par [Global Witness](#) et la [société civile congolaise](#) depuis des dizaines d'années. Depuis sa création au Congo en 1990, cette société minoritairement détenue par l'État a collecté des millions de dollars de taxes maritimes qui n'ont jamais atteint les caisses de l'État, d'après des [rapports de l'Initiative pour la transparence dans les industries extractives \(ITIE\)](#). Les armateurs étrangers s'acquittent de cette taxe auprès de la Socotram puis refacturent la somme correspondante aux sociétés pétrolières, qui à leur tour se font rembourser par l'État. L'État est donc doublement perdant : de par les revenus des taxes non perçus, et en raison des remboursements aux sociétés pétrolières. En effet, l'État rembourse à une entreprise privée détenue par un membre de la famille présidentielle des taxes initialement destinées au trésor public.

En janvier dernier, [nous révélions comment les sociétés pétrolières se faisaient rembourser](#) de nombreux frais par la République du Congo, y compris les frais de scolarité des enfants de leurs dirigeants ou les bonus de signature destinés à l'État – il est même arrivé qu'elles réclament des intérêts sur ces derniers. La taxe maritime de la Socotram peut s'ajouter à la liste, qui contribue à faire gonfler la dette publique au beau milieu d'une profonde crise économique.

Nous ne sommes pas parvenus à vérifier si la prime prélevée par Copremar sera, à l'instar de la taxe maritime, remboursée par l'État. En effet, nos sollicitations auprès du ministère des Transports et de la marine marchande ainsi que des autorités du port de Pointe-Noire (qui auraient, d'après Copremar, autorisé le prélèvement de cette prime) sont restées sans réponse.

Total nous a toutefois informé que les frais liés à la prime de veille de sécurité n'étaient pas refacturés à TEP Congo, qui ne peut donc pas prétendre à un remboursement de l'État.

La Socotram n'a pas souhaité répondre à notre appel à commentaires.

TOUS LES CHEMINS MÈNENT EN EUROPE

Les juridictions et les sociétés européennes sont au cœur du modèle économique de Copremar et de la Socotram.

Les deux sociétés exigent d'être payées en euros. Elles détiennent toutes les deux une filiale active en France, où leur bénéficiaire final, Wilfrid Nguesso, est sous le coup d'une enquête pour blanchiment de fonds depuis 2017. Enfin, elles dépendent toutes les deux d'une même société-



La chute des cours du pétrole en 2020 et la pandémie de Covid-19 ne font qu'aggraver la crise économique au Congo en accablant davantage un système de santé déjà largement sous-financé. Veronique Durruty via Getty Images.

mère française, World Global Shipping, précédemment immatriculée sous le nom de Guinea Gulf Shipping au Luxembourg, puis à Chypre. Jusqu'à la fin de l'année 2018, la société française Bourbon Corporation et la société helvético-néerlandaise Riverlake Solutions détenaient des parts dans Copremar.

Bourbon a déclaré à Global Witness que la société avait pris de premières mesures en septembre 2018 en vue de céder sa participation dans Copremar, mais qu'en raison de lourdeurs administratives, les procédures n'ont abouti qu'en 2020. Ainsi, elle n'aurait aucune connaissance ni information sur cette nouvelle prime de veille de sécurité.

De son côté, Riverlake a d'abord répondu à notre appel à commentaires par un simple e-mail « Copremar... Trouble 😞 », avant de développer ses propos en expliquant que des « parties congolaises » ont racheté sa participation dans Copremar en septembre 2018, raison pour laquelle la société n'est pas en mesure de commenter la nouvelle prime.

Notre enquête suggère que la taxe de Copremar n'est autre que la dernière manifestation du mercantilisme de Wilfrid Nguesso dans le secteur maritime congolais, et plus largement des abus de pouvoir de la famille présidentielle.

En matière de corruption, plusieurs éléments permettent de tirer la sonnette d'alarme :

- > La société est détenue et dirigée par plusieurs membres de la famille présidentielle, autrement dit des personnes politiquement exposées (PPE), dont l'une (Wilfrid) est sous le coup d'une enquête pour blanchiment d'argent en France et interdite de séjour au Canada pour motifs de criminalité financière organisée ;
- > La société présente la même structure d'entreprise que la Socotram, le premier canal de détournement d'argent utilisé par Wilfrid.

De plus, sa société-mère, aujourd'hui située en France, a changé de système juridique plusieurs fois depuis sa constitution en 2001, déménageant d'une juridiction opaque européenne à une autre en fonction de l'évolution des enquêtes pour blanchiment d'argent à son encontre ;

- > La société instaure une prime apparemment démesurée sur un marché monopolistique, quelques mois avant les élections présidentielles, dans le cadre de renégociations d'un contrat entre Total et le gouvernement congolais.

Global Witness exhorte les autorités congolaises et françaises à enquêter sur Wilfrid Nguesso, Copremar et la Socotram afin de faire toute la lumière sur la légitimité de leurs opérations.

Le fait que deux grosses entreprises – la française Bourbon et l'helvético-néerlandaise Riverlake – aient pu collaborer avec Wilfrid Nguesso malgré ses antécédents et ses relations en dit long sur l'ancrage de la culture d'impunité des entreprises en Europe. Cette affaire résume parfaitement pourquoi la Commission européenne doit intégrer les risques de corruption dans sa loi européenne à venir sur le devoir de diligence raisonnable des entreprises.

Notes

1. Bourbon Corporation, anciennement cotée sur Euronext Paris, a été rachetée par la Société phocéenne de participations en janvier 2020 d'après son site internet, puis mise en liquidation en avril 2020 suite à une décision du Tribunal de commerce de Marseille. La société et huit de ses employés doivent comparaître pour corruption d'agents publics étrangers, notamment au Cameroun, en Guinée équatoriale et au Nigéria, après que son directeur financier de l'époque ait été surpris avec une mallette remplie de billets à l'aéroport de

Marseille. Le procès a été reporté en février 2020 pour vice de procédure.

2. D'après le Journal officiel congolais, Copremar aurait reçu l'autorisation de pratiquer des activités de remorquage et de lamanage du ministère des Transports, de l'aviation civile et de la marine marchande pour une durée de six mois, renouvelable une seule fois. Nous n'avons trouvé aucune trace de délivrance ou de renouvellement d'un tel agrément. En réponse à nos questions, Copremar déclare avoir reçu une concession de licence du Port Autonome de Pointe-Noire, mais elle n'apporte aucune preuve pour étayer ses propos. Les autorités du Port n'ont pas souhaité répondre à nos sollicitations.
3. La prime de veille de sécurité de Pointe-Noire s'élève à un montant entre 163 et 245 euros de l'heure, d'après les taux portuaires officiels publiés sur la [plateforme logistique du Programme alimentaire mondiale \(PAM\)](#). Pointe-Noire offre un [temps d'attente à quai](#) moyen « légèrement inférieur à 24 heures ». Le taux journalier de la prime à Pointe-Noire oscillerait donc entre 3 912 et 5 880 euros. De son côté, Djeno et sa prime unique de 69 500 euros ne propose qu'un temps d'attente moyen à quai de deux jours (ou 48 heures), selon les données de Refinitiv Eikon. Le taux journalier de la prime équivaldrait donc à 34 750 euros. La prime de veille de sécurité de Djeno est donc entre six et neuf fois plus élevée que celle de Pointe-Noire.

Cet article est une traduction de la version originale en anglais. La version anglaise fait foi.