



Décidément, j'ai la très sale impression que le rôle des conseillers (spéciaux ou non) du président Hery Rajaonarimampianina, constitue en la mise à sac des entreprises nationales grâce à leur position au sommet de l'état. Après Nicole Andrianarivoson et Mbola Rajaonah, voilà que le nom d'Arsène Rakotoarisoa (un cousin du Filoha à ce qu'il semble) apparaît dans la descente aux enfers de la société KRAOMA (Kraomita malagasy). Autopsie d'une faillite à la Rajaonarimampianina.

Historique de la KRAOMA



Il s'agit d'une entreprise qui auparavant se dénommait COMINA pour Compagnie Minière d'Andriamena, région où fut découvert le premier gisement de chromite (minerai de chrome, métal industriel) en 1948, sous la colonisation française. En 1966, les actionnaires de COMINA étaient les compagnies UGINE-KUHLMANN (55%), PECHINEY, COFIMEN, MOKTA, la Société Française de Fonderies et Aciers Electriques (SFAC) et l'Etat malgache (à hauteur de 20% du capital). Le gérant de la Société s'appelait Henri de Brie, d'où Brieville, la commune où a été installée la cité des travailleurs.

C'est en 1968 que l'activité minière proprement dite a débuté par l'exploration. L'exploitation commença en 1973. Depuis cette année, l'exportation se fait à partir du port de Toamasina. A l'époque, ses clients étaient la France (70 à 80% des exportations, représentant 50% de la consommation française et 40% de celle des pays du Marché Commun), le Japon (20 à 30%) et la Norvège.

En 1975, le vent de la nationalisation a soufflé sur Madagascar et COMINA n'y a pas échappé et est donc devenue la KRAOMA dont les mines sont réparties sur plusieurs sites, et dont certaines ont déjà été fermées car épuisées. L'Etat était actionnaire à 100%. Bon an, mal an, la production en moyenne se situe entre 100.000 et 140.000 tonnes métriques annuellement, constituant une ressource de devises non négligeables pour le pays. Notons qu'elle a le monopole sur l'exploitation du chrome malgache qui est exporté principalement vers la Chine depuis.



Le nom du premier Directeur général malgache de la KRAOMA s'est perdu dans l'épaisseur de l'amnésie collective due à la révolution "*socialiste*". Seul est retenu le nom de Mejamirado Razafimihary, ministre de l'Industrialisation sous Marc Ravalomanana qui l'a nommé, ensuite, Directeur général de KRAOMA. En 2007, celui-ci annonce que KRAOMA devient une société anonyme avec l'entrée en lice de ZARASOA, association des employés; la SONAPAR (Société nationale de Participation) et les assurances NY HAVANA. Depuis, d'autres actionnaires sont venus grossir le rang... Mais l'Etat est resté majoritaire. A l'époque Davidson Raolimalala Jeanne, qui succèdera à M. Razafimihary en 2010, était Présidente du Conseil d'administration (PCA).



En juillet 2014, la Dame Jeanne est limogée et c'est Arsène Rakotoarisoa qui fera office de Directeur général et PCA par intérim de KRAOMA. Qui est cet Arsène semblant sorti de nulle part? En fait, depuis 2009, au côté de Rivo Rakotovao, actuel super ministre des projets présidentiels, il était conseiller technique, spécialiste du budget, du ministre des Finances, Hery Rajaonarimampianina, devenu président de la république et qui a imposé cette nomination. Par la suite, ces deux compères, Rivo et Arsène, se retrouvent au parti Hvm.



BUREAU INITIAL DU PARTI HVM

Président national : **Rivo Rakotovao**

Secrétaire général : Henry Rabary-Njaka

Vice-présidents : Jaobarison Randrianarivony, Rachid Mohamed, Tata Ambroise

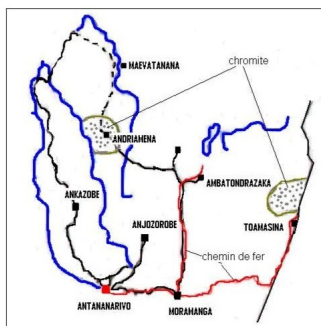
Secrétaire général adjoint : Paul Rabary

Administrateur général : Thierry Raveloson

Trésorière : Herisoa Razanadrakoto

Trésorier adjoint : Ulrich Andriantiana

Conseillers : Nicole Andrianarison, Kolo Roger, Anicet Andriamosarisoa, Hugues Ratsiferana et **Arsène Rakotoarisoa**



KRAOMA : Carte de localisation de la région Andriamena

En ce mois de juillet 2014, il avait été annoncé qu'un audit de gestion courant sur la période 2012, aurait lieu rapidement (un audit avait déjà été effectué sur la période 2009-2012). « Le rapport aura lieu d'ici la fin de l'année (Ndlr: 2014).

L
e

Conseil d'administration et le gouvernement élaborent actuellement les termes de références »,

avait précisé le nouveau Dg par intérim. Il a aussi été annoncé, en ce concerne le nouveau directeur général, qu'un appel à candidature sera lancé, après la publication du rapport d'audit.

Mais comme la sœur Anne, personne n'a rien vu venir, un an après. Puis, Arsène Rakotoarisoa, qu'on soupçonne d'être le cousin de l'actuel président de la république, disparaît de la scène médiatique.

Mais récemment, devenu Dg «*plein*» sans audit ni tam-tam officiel, le revoilà sous les feux de la rampe lorsque la KRAOMA est accusée de la détérioration de la RN 44 (Moramanga-Ambatondrazaka) par ses gros camions. Pour le Dg, la raison de ce transport terrestre des produits vient du fait que les trains de MADARAIL ne peuvent plus supporter de gros tonnages. Quant à l'utilisation de la route, il a déclaré: «*Il y a eu un accord avec la région Alaotra Mangoro et nous payons une taxe de roulage pour l'entretien de la portion de route que nous utilisons*». »
. Pour la région Alaotra Mangoro, le montant de cette taxe est insuffisant pour des travaux d'entretien convenables et d'envergure.



Et, profitant de l'occasion, il a révélé que la KRAOMA est en train «*de relever la tête car sa production a augmenté. Des commandes prévues courir sur deux ans ont été honorées en seulement trois mois*». Heu, parfois, il y a des choses trop belles pour être vraies... Et, à cause de cette dernière déclaration, les langues se sont déliées, les correspondants se sont mis en action. Ainsi, des faits, que ce Dg croyait à l'abri de l'opinion publique, me sont parvenus.

En réalité, donc, Arsène Rakotoarisoa est toujours conseiller spécial du président Hery. Dès son arrivée à la KRAOMA, il a effectué un grand balayage: exit l'ensemble des cadres supérieurs, permettant ainsi de monopoliser toutes les décisions. Comme Jean Eric Rakotoarisoa, l'Arsène Lupin du chrome est devenu ainsi juge et partie. Et même partie prenante. Ainsi, grâce à sa position de seul maître à bord, il a montré un appétit plus que gargantuesque et les chiffres que je vous donne ne sont pas fantaisistes. En un temps record, il a pu délivrer et signer des contrats de vente annuels portant sur 500.000 tonnes métriques. Or, la capacité de production, comme déjà dit plus haut, se situe entre 100.000 et 140.000 par an en moyenne. Il y a quelque chose d'illogique dans cela.

Pour brouiller les pistes, il a fait appel à plusieurs transporteurs à qui il a attribué des contrats de compensations vraiment énormes afin de leur garantir l'attribution des cargaisons. Du coup, selon des témoins sur place, il est arrivé, deux fois plus qu'une, que deux bateaux sont chargés simultanément au port de Toamasina. Ce qui a entraîné des pénalités de mobilisation de navires, supérieures à 200.000 dollars US. Se croyant tout permis, comme son seigneur et maître, il s'est octroyé le luxe de passer un contrat d'exclusivité avec AVRA Commodities PTE Ltd, société négociant dans le... charbon, basée à Singapour. Cela, sans passer par une consultation restreinte d'usage.



Vous ne trouverez aucune information valable sur le site du ministère de tutelle

Avec ce « deal », la KRAOMA a cassé les prix en vendant sa production avec un « discount » de plus de 50 dollars US par tonne métrique. Résultat? Les clients chinois ont déserté le marché et le prix du chrome malgache est en train de baisser encore plus vite que celui du cours sur le marché international déjà malmené. Philippe Leclerc (Président de Orizon Finance Sas, société liquidée judiciairement en 2012), un nom qui ne vous sera pas inconnu, pourra vous en dire plus sur ce « deal »

... inédit. Et les spécialistes ainsi que certains actionnaires, surtout les employés de ZARASOA, se posent des questions: qui va combler le manque à gagner (50 dollars US par tonne) de la KRAOMA? Mais, et surtout, quelle est la vraie destination des montants payés en avance sur chaque livraison? C'est un sacré secret... de Polichinelle.

A ce rythme effréné, considéré, sans doute, comme un excellent travail, à première vue, les réserves de la KRAOMA sont en train de s'épuiser aussi vite que les puits d'eau du Royaume

du Kere et le montant de son endettement (il y en a toujours, demandez à l'expert comptable) s'élève à plus de 6 millions de dollars US auprès de ses fournisseurs. Des détails pour prouver que je ne blague pas? La KRAOMA doit 4 milliards ariary à JOVENNA; 800 millions ariary au TCR et 2 milliards ariary à SMCP. Quel impact croyez-vous que cela a au niveau de la balance de paiement? Un impact totalement déficitaire.

Produits	Localisations géographiques	Logos	Compagnies minières
Chrome Or	Andriamena		KRAOMITA MALAGASY
Cobalt/Nickel/Wv	Ambatovy		AMBATOVY
Calcaire			COLAS
Graphite	Antsirakambo		ETABLISSEMENTS GALLOIS
Granite	Ampahy		MADA-AUST
Ilmérite	Fénérive-Est		MINILAND MINING LTD
Ilmérite	Fort Dauphin		OT MADAGASCAR MINERALS SA (OMMSA)

Attendez, ne croyez pas qu'il s'est arrêté en si bon chemin: Arsène Rakotoarisoa, spécialiste du budget, a investi 2 millions de dollars US afin d'augmenter encore plus la production de la KRAOMA. Est-ce logique au moment où, au contraire, la majorité des exploitants miniers sont en train de faire des coupes dans l'industrie d'extraction? Ainsi, alors qu'on croyait que le pillage de Madagascar était le fait exclusif de compagnies étrangères, voilà que ce sont des Malgaches proches du régime Hvm/Rajaonarimampianina qui sabordent leurs compatriotes au niveau social et économique! Ce, grâce à un pouvoir prêté et limité. Il n'y a vraiment personne dans la salle pour stopper net cette hémorragie? Quid dans d'autres domaines, comme les préparatifs du XVIème Sommet de la Francophonie décalé (ça finira par un décalé-coupé)? Pour en revenir à la KRAOMA, attendons-nous à une énième grève du personnel et à la désignation d'un Dg

made

in ailleurs

qui va épurer les postes

"inutiles"

ainsi qu'à la montée sur scène d'un troisième larron au nom des 3P. La faillite d'Air Madagascar, vous connaissez, après le rapide passage de Me Henri Rabary-Najaka, Nicole Andrianarivoson et consorts au CA?



Global Maritime Trust (S) Pte Ltd
 8 Eu Tang Sea Street #15-00 The Central Singapore 01818
 Tel: (65) 67248628 Fax: (65) 67271000 Email: enquiry@gmt-trust.com

Le navire "HAIJIN MANGAME" (N° 440000000) est un navire de transport de marchandises, battant pavillon de Chine, appartenant à la compagnie de transport maritime HAIJIN SHIPPING COMPANY LIMITED, enregistrée à Shanghai, Chine.

Le navire "HAIJIN MANGAME" "charté" par Avra Shipping PTE LTD, battant pavillon de Singapour.

Laydays Statement

MV : Haijin mangame Loading Port : Tamatave Date : 2015-09-08
 Charter: AVRA SHIPPING PTE LTD Loading rate as per CP
 Chrome cap 25,000,000mt 2,500 MT / PWWO SHINC
 Time to commence as per CP: 12HRS TT AFTER TENDERING VALID NOR, USC ATUTC
 Arrival: Tamatave 15-08-26 13:00
 NOR Tendered 15-08-26 13:00
 Loading Commenced / Completed 15-08-26 18:40 / 15-09-07 12:00
 Laydays commenced 15-08-26 18:40

Day of Week	From	To	Descriptions	Weight	Time Used
WED	15-08-26 16:40	15-08-27 00:00	count	1.0	00 7:20
THU	15-08-27 00:00	15-08-27 09:30	count	1.0	00 9:30
THU	15-08-27 09:30	15-08-27 10:30	no count rain	1.0	00 0:00
THU	15-08-27 09:30	15-08-27 10:30	no count rain	1.0	00 0:00
THU	15-08-27 10:30	15-08-27 11:25	count	1.0	00 0:55
THU	15-08-27 11:25	15-08-27 12:10	no count rain	1.0	00 0:00
THU	15-08-27 12:10	15-08-27 16:55	count	1.0	00 3:55
THU	15-08-27 16:55	15-08-27 16:37	no count rain	1.0	00 0:00
THU	15-08-27 16:37	15-08-28 00:00	count	1.0	00 7:23
FRI	15-08-28 00:00	15-08-28 00:00	count	1.0	00 0:00
SAT	15-08-29 00:00	15-08-30 00:00	count	1.0	00 0:00
SUN	15-08-30 00:00	15-08-31 00:00	count	1.0	00 0:00
MON	15-08-31 00:00	15-09-01 00:00	count	1.0	00 0:00
TUE	15-09-01 00:00	15-09-02 00:00	count	1.0	00 0:00
WED	15-09-02 00:00	15-09-02 23:55	count	1.0	00 23:55
WED	15-09-02 23:55	15-09-03 00:00	no count rain	1.0	00 0:00
THU	15-09-03 00:00	15-09-03 00:55	no count rain	1.0	00 0:00
THU	15-09-03 00:55	15-09-04 00:00	count	1.0	00 23:00
FRI	15-09-04 00:00	15-09-05 00:00	count	1.0	00 0:00
SAT	15-09-05 00:00	15-09-05 19:37	count	1.0	00 19:37
SAT	15-09-05 19:37	15-09-06 00:00	count On dem	1.0	00 0:00
SUN	15-09-06 00:00	15-09-07 00:00	count	1.0	00 0:00
MON	15-09-07 00:00	15-09-07 12:06	count	1.0	00 12:06

Laytime allowed 10.000000 Days Demurrage rate US\$8,000.00 /day
 or 10days 0hrs 00mins Despatch rate US\$4,000.00 /day
 Laytime used 11.672517 Days
 Laytime saved 11.672517 Days
 Laytime round 11.672517 Days Demurrage US\$93,263.54

Le navire "HAIJIN MANGAME" est un navire de transport de marchandises, battant pavillon de Chine, appartenant à la compagnie de transport maritime HAIJIN SHIPPING COMPANY LIMITED, enregistrée à Shanghai, Chine.