



# La Gazette



## Mobil EN AFRIQUE



L'aventure a commencé quand ? Sur le site de Carthage entre 800 ans avant Jésus Christ, à la création, et 146 ans avant Jésus Christ, la destruction de cette ville, nous avons retrouvé Pégase...



# L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

Si moins d'un quart des membres de 3AM ont travaillé en Afrique ou pour l'Afrique, nombreux sont ceux qui auraient aimé y travailler ! Aussi, quand le bureau de notre association a pris la décision de produire des gazettes spéciales «mono sujet», le sujet Afrique a été proposé et accepté très rapidement.

Voici une énorme compilation d'histoires, d'anecdotes, de photos sympas que nous proposons Claude Lanoiselée, Régis d'Huart et Frédéric Dauvergne. Cette gazette spéciale est celle à laquelle le plus grand nombre d'anciens ont participé.

C'est notre troisième «spéciale» après le Réseau et l'Expédition Ténéré 72. Vous allez y trouver des articles de résidents mais aussi de conseillers basés à Paris qui n'allaient sur le terrain que pour partager leur expertise avec les forces vives des affiliées. Que personne n'aille trouver un soupçon de racisme mais seulement des anecdotes amusantes.

*Dominique Fieux*

## LE BILLET DES RÉDACTEURS EN CHEF

Une Gazette hors-série de Mobil en Afrique. Quel vaste sujet ! Lorsque nous en avons parlé en réunion du Bureau de 3AM, nous tablions sur un hors-série de 40 à 50 pages. Balivernes ! En approfondissant le sujet nous nous sommes aperçus qu'il fallait mille pages au moins pour raconter Mobil en Afrique ! Nous avons fait appel à des anciens « d'Afrique » qui ont répondu en nous envoyant anecdotes, histoires, récits, photos. Un vrai travail d'équipe. Le choix fut cornélien, comment sélectionner, promouvoir tel business, favoriser tel pays, valoriser telle anecdote..., pour entrer dans le cadre ?

Au-delà de l'historique que nous avons simplifié pour une lecture plus aisée, nous avons choisi de raconter les différentes activités sous forme de photos, d'archives, de dossier technique ou d'anecdotes sortant de l'ordinaire. Et Dieu sait qu'en Afrique, question sortir de l'ordinaire, nous avons eu un grand choix !

L'histoire de l'Afrique est étroitement liée à la colonisation puis à la déco-

lonisation. A l'Est et au Sud, l'influence anglaise et à l'Ouest et au Nord, l'influence française. Tout en étant politiquement neutre, Mobil a suivi ce schéma.

Nous n'avons pas voulu écrire l'histoire officielle de Mobil en Afrique, mais apporter un regard plein d'affection et d'amitié pour ce grand continent. Pour beaucoup d'entre nous, nous y avons passé quelques années, gardé de beaux souvenirs et développé de nombreuses amitiés. Voyageons donc en Afrique, à travers le XX<sup>e</sup> siècle et dans les différents domaines du business de Mobil.

Il y a certainement des oublis, certainement quelques imprécisions que vous voudrez bien pardonner aux rédacteurs. Nous tenons à remercier tout particulièrement les nombreux contributeurs à ce hors-série. Ils sont si nombreux que nous publions la liste en fin de cette gazette, à la rubrique remerciements. Et bien sûr nous vous souhaitons bonne lecture.

*Claude Lanoiselée, Régis D'huart et Frédéric Dauvergne*

## Sommaire

Édito du Président.....p.3

Le billet des rédacteurs.....p.3

Un peu d'histoire.....p.4

**La présence de MOBIL  
en Afrique vue à travers**

**les activités.....p.7**

Pégase en Afrique.....p.7

Les concessions.....p.7

MOBIL au Maghreb..p.7

L'exploration.....p.13

La logistique.....p.16

Les participations.....p.20

La publicité  
et la communication.p.22

Le réseau.....p.30

Grands projets  
industriels.....p.37

Aviation.....p.42

Marine.....p.48

Assistance technique,  
conseils et réunions..p.51

**Quelques histoires  
particulières.....p.52**

**La fin de l'aventure.....p.54**

**Remerciements.....p.55**

# UN PEU D'HISTOIRE : LES DATES IMPORTANTES

## 1881-1902

SOCONY d'un côté et VACUUM Oil de l'autre commencent à s'installer en Afrique en zone d'influence sud-africaine (Afrique du Sud, Namibie, Rhodésie du Nord et du Sud - futures Zambie et Zimbabwe) en Egypte, Syrie et Afrique du Nord (Tunisie Algérie), et au Maroc.

## 1908

Vacuum ouvre des bureaux de ventes au Nigéria et au Cameroun.

## 1911

L'état fédéral américain condamne la Standard Oil à la dissolution pour violation des lois antitrust : la société est scindée en 34 sociétés, parmi lesquelles Standard Oil Co. of New Jersey (SONJ, la future Exxon) et Standard Oil Co. of New York (Socony, la future Mobil). Vacuum Oil Co. qui avait été achetée par la Standard Oil en 1879, reprend son indépendance.



La Vacuum Oil sud-africaine dépose la marque et le logo « Pégase » blanc.

## 1920

La Vacuum Oil dépose la marque « Mobiloil ». L'Afrique francophone est gérée par Socony puis Socony-Vacuum AEF et AOF à travers des commerçants locaux avec concessions



de distributeurs (Sénégal) ou des sociétés locales de distribution (Vacuum Maroc ou Socony d'Algérie et de Tunisie, Socony Cameroun, etc...)

## 1922

Création de la Compagnie Industrielle des Pétrole d'Afrique du Nord qui deviendra la Socony-Vacuum d'Algérie et du Maroc en 1949 puis Mobil Oil Nord-Africaine (MONA) en 1955.

## 1931

Socony et Vacuum Oil fusionnent pour former Socony-Vacuum Corp. qui devient Socony-Vacuum Oil Co. en 1934. Le Pégase devient rouge et est associé à Mobilgas et remplace progressivement la Gargoyle de Mobiloil.

## 1933

SONJ (aussi appelée Jersey Standard) et Socony-Vacuum s'associent dans une société à parts égales pour leurs activités en Asie/Pacifique et Afrique de l'Est et principalement dans l'Afrique anglophone (Kenya/Tanganyika, South Africa, Ghana/Libéria). Cette association qui s'appellera « Stanvac ». Stanvac sera dissoute en 1962.



## 1951-1955

Création de Mobil Oil et de Mobil Producing au Nigéria. Socony-Vacuum Oil Co. devient Socony Mobil Oil Co. et Socony-Vacuum Française devient Mobil Oil Française.

## 1955-1958

Mobil Oil Française signe des accords de recherche pétrolière au Sahara, en Tunisie et au Gabon à travers associations et partenariats. (ERAP en particulier)

## 1956-1957

Crise du Canal de Suez. Le Canal est fermé une année. Les pipelines de la compagnie Irak Petroleum, dans lesquels Mobil avait une participation, sont mis hors service. Les navires sont détournés.



Le Colonel Gamal Abdel Nasser nationalise le canal de Suez (1956).

## 1958 - 1960 - 1962

Processus de décolonisation, accès des pays africains à l'indépendance.

Création de Mobil International Oil Company (MIOC) pour gérer l'activité internationale. MEDWA (Mediterranean and West Africa) va gérer l'Afrique depuis New-York.

Les sociétés en Afrique changeront le nom de Socony-Vacuum en Mobil Oil. En particulier Mobil Oil Nord-Africaine (Mona) pour l'Algérie et la Tunisie ou Mobil Oil Maroc. 1962

Fin de Stanvac. Mobil reprend ses parts et Jersey Standard les siennes.

Création de Mobil Petroleum International contrôlée par Mobil International qui va gérer depuis New-York, l'ensemble de l'activité en Extrême-Orient et en Afrique. La partie anglophone, ex Stanvac, (Afrique Sud et Est et régions Ghana-Sierra Léone-Libéria, Zaïre) devient Mobil South et la partie francophone (ex Socony-Vacuum AEF - AOF) est rattachée à Medwa (Mobil Mediterranean West Africa).

## 1967

L'Algérie nationalise Mobil Oil Nord-Africaine (MONA). Mobil Oil Nord-Africaine disparaît en Algérie, et laisse la place respectivement à Mobil Oil Maroc et Mobil Oil Tunisie, anciens protectorats déjà indépendants depuis 1956.

Mobil Oil Française gère une filiale Mobil Sahara (associé au groupe ERAP titulaire d'un permis de recherche et de concessions). Cette filiale sera également nationalisée en 1971 avec les intérêts pétroliers Français (Elf, Total). Marc Casanova fut un des directeurs de MONA et de Mobil Sahara.

## 1967

MEDWA est transféré à Paris. L'Afrique francophone revient dans le giron de Mobil Oil Française avec AOEC (Afrique Occidentale, Equatoriale et Cameroun). Fermeture du Canal de Suez (guerre des 6 jours).

## 1972

AOEC se transforme en GIE North West Africa (NOWA) au sein de Mobil Oil Française. L'organisation NOWA est une structure qui a été mise en place pour couvrir les pays d'Afrique francophone. Cette organisation était adossée à Mobil Oil Française et située Tour Septentrion à la Défense. Les supports techniques et humains sont rattachés à Mobil Oil Française. Toutes les fonctions étaient représentées : Comptabilité - Finance, Juridique et Ressources humaines, Exploitation, réseau, Industrie, Aviation, Supply.

Il s'agissait d'une structure relativement petite, parfaitement adaptée aux besoins du terrain. Sur place il y avait 3 districts, regroupant

les filiales locales, basés à Dakar, Abidjan et Douala. Le Maroc et la Tunisie rapportaient directement au président de NOWA, auquel est venu s'ajouter Djibouti, bien plus tard, à partir de 1984.

La structure parisienne de NOWA était organisée en GIE financée par une marge complémentaire sur les lubrifiants exportés au départ de Gravenchon, évitant ainsi des facturations de service interco toujours source de problèmes.

Mobil Oil Guinée est nationalisée. Mobil essaiera d'y revenir en 1989 puis en 1997.

## 1973

« Marocanisation » des entreprises. Mobil Oil Maroc passe sous le contrôle du royaume chérifien.

## 1974

Mobil Oil Dahomey disparaît, nationalisé avec la création du Bénin marxiste-socialiste et de la Sonacop. Sur la photo de droite, nous voyons André Hombert avec ses adjoints, dont Grégoire Coda à droite à Cotonou.

## 1975

Réouverture du Canal de Suez. Djibouti retrouve de l'activité de soutage. Début de Mobil Oil Djibouti.

## 1977

L'organisation NOWA tourne à plein régime. Le GIE NOWA gère 14 sociétés locales avec un effectif de 800 personnes et 900 points de ventes. L'implantation comporte 4 districts (Ouest, Centre, Est plus Tunisie/Maroc), le 5e étant le support Aviation en Afrique basé à Paris.

### Mobil Oil Dahomey

C'est en décembre 1974 que Mobil Oil Dahomey allait disparaître. Le Dahomey s'effaçait devant le Bénin, et nationalisée comme toutes les Compagnies Pétrolières Internationales, Mobil Oil Dahomey allait se fondre dans la Compagnie Nationale Sonacop, avec laquelle nous avons d'ailleurs conservé d'excellentes relations.



# UN PEU D'HISTOIRE : LES DATES IMPORTANTES

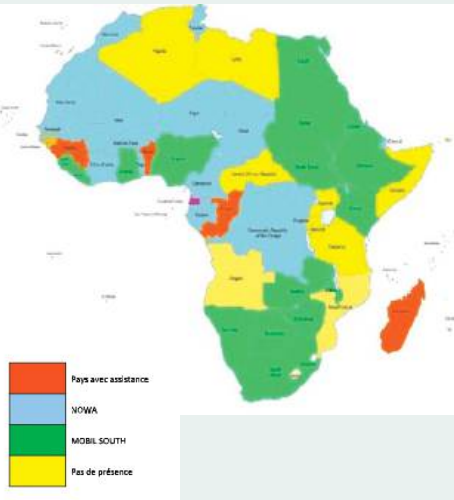
## 1986

Nous commençons à fournir ventes et assistance à Madagascar (Solima), Hydro Congo et en Guinée. La supervision de Mobil Oil Djibouti passe de Mobil South à la NOWA.

## 1989

En raison de l'apartheid, Mobil annonce son départ de l'Afrique du Sud en avril 1989, en fait juste quelques mois avant l'arrivée de F.W. de Klerk qui devait changer la situation politique du pays. Mobil South Africa est vendu à Gencor Ltd pour 230 M\$ et devient Engen en juillet 1989.

MOBIL (Nowa et Mobil South) en Afrique années 80.



## 1992

Retour de la libéralisation au Maroc. Rachat des parts du Royaume dans Mobil Oil Maroc.

## 1994

Fusion entre Mobil South et Nowa pour créer Mobil Africa SA (MASA) basée à Paris. Mobil couvre quasiment l'ensemble de l'Afrique, soit en direct avec une affiliée, soit par des contrats distributeurs (excepté en Algérie, en Libye, Centre Afrique et zone Afrique du Sud).

## 1995

Mobil rachète à Esso sa filiale distribution au Kenya.

## 1997

Retour en Afrique du Sud avec Mobil Oil South Africa. (MOSA) et retour en Guinée (Conakry)



## 2000-2001

Fusion Exxon et Mobil. Création de ExxonMobil Africa. Déménagement à Bruxelles.

## 2004-2008

Processus de désinvestissement des filiales downstream d'Exxon-Mobil en Afrique. Fin de l'aventure en Afrique.

*Première station Pegasus 21 en Guinée.*



La première station Pegasus 21, le dépôt de lubrifiants et les bureaux de Mobil Oil Guinée sont situés le long de la voie qui mène de l'aéroport au centre de Conakry.

The first Pegasus 21 station, the lubes depot and Mobil Oil Guinea head office are located on the main road connecting the airport to Conakry's center.

# LA PRÉSENCE DE MOBIL EN AFRIQUE VUE À TRAVERS LES ACTIVITÉS

## PÉGASE EN AFRIQUE



Le cheval volant « PEGASE » a été utilisé en Afrique pour la première fois par Vacuum Oil Company de Cape Town,

Afrique du Sud, qui déposa la marque Pegasus en 1911. Le Pégase était blanc. Il fut utilisé plus tard au Japon colorié en rouge.

En 1931, lorsque Vacuum a fusionné avec Socony, le Pegasus rouge – symbole de vitesse et de puissance – a été adopté comme marque américaine.

En 1968, Mobil a développé de nouvelles stations-service Pegasus. Le Pegasus rouge reste l'un des symboles corporatifs les plus reconnus de l'histoire pétrolière américaine.

## LES CONCESSIONS

Dans de nombreux pays d'Afrique au début du XX<sup>e</sup> siècle, la distribution était aux mains de grands groupes commerciaux à travers comptoirs et concessions. Au Sénégal, par exemple, le groupe Bordelais Maurel et Prom (ci-dessous), mais également dans quelques autres pays de l'Afrique de l'Ouest et de l'Est.

Les compagnies étaient intimement liées aux grands consortiums bancaires français, et la plupart d'entre elles connurent une expansion soutenue. Maurel et Prom, par exemple, possédait vers le début des années 1940 les avoirs suivants dans la seule Afrique de l'Ouest : 111 magasins et bâtiments au Sénégal, 18 boulangeries au Sénégal et en Gambie, la plus grande usine frigorifique de Dakar, la concession de la distribution

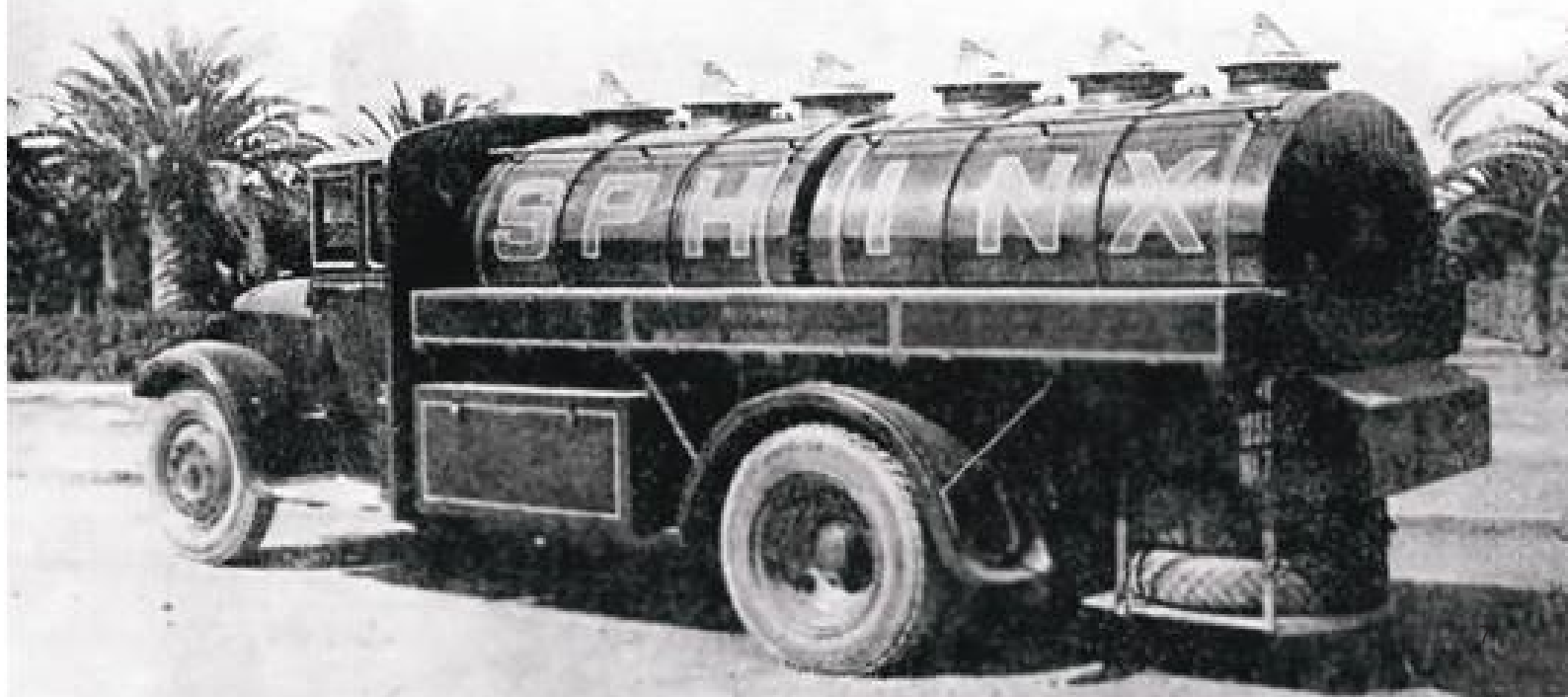
(13) Jean SURET-CANALE, *Afrique sous colonialisme et indépendance, II : L'ère coloniale (1900-1945)*, Paris, 1964, p. 222.  
(14) Note de service, ANSOM, Sénégal VII-4.  
(15) SURET-CANALE, *Afrique sous...*, pp. 221-222.

LA TENTATIVE FRANÇAISE DE DOMINATION 129

des produits pétroliers Socony-Vacuum Oil, et une flotte de 2 grands cargos et de 57 vaisseaux de moindre importance (16). Bien que la politique économique générale en Afrique ait été décidée par la Chambre des députés en France et le ministère des Colonies, et que les hauts fonctionnaires locaux aient eu souvent voix au chapitre dans les faits, la métropole fit peu, avant la Seconde Guerre mondiale, en matière de planification étatique ou de développement

## MOBIL S'INSTALLE AU MAGHREB

La Vacuum Oil Company fut la première société de carburants et de lubrifiants installée au Maroc. Ses débuts datent de 1902. En 1924, elle commença la construction de ses installations à Fedala qui était destiné à devenir le port pétrolier du Maroc. Celles-ci comportaient 7 réservoirs métalliques d'une contenance totale de près de 19 millions de litres. Elles comprenaient en outre des ateliers de réparation, peinture, etc... pour l'entretien du parc automobile considérable que possédait la compagnie pour la distribution de ses produits dans tout le Maroc. Les livraisons à la clientèle de gros s'effectuaient par camions citernes, fûts et autres conditionnements.



Grâce à ses moyens de transport et aux multiples dépôts qu'elle avait créés partout au Maroc, la Vacuum pouvait assurer la distribution de ses produits aux grossistes et aux revendeurs dans les souks et les petites agglomérations, en particulier le pétrole Sunflower très apprécié. La livraison chez les colons était également assurée. Grâce à sa puissante organisation, la Vacuum était présente partout, approvisionnant en essences, huile et pétrole. À Agadir, la première demande d'autorisation d'installation d'un réservoir souterrain d'essence de 3 000 litres et d'un distributeur automatique en ville, date du

24 novembre 1931. Elle fut présentée par M. Cyprien Pourtau pour le compte de la Vacuum Oil Company.

Le dahir municipal temporaire n°35 accorda l'autorisation temporaire au pétitionnaire d'occuper une parcelle du domaine public située à Agadir, devant le marché, dans l'emprise de la route n°25 de Mogador à Taroudant en vue d'y installer un distributeur automatique d'essence avec réservoir souterrain de 3 000 litres, à charge pour lui de se conformer aux dispositions du dahir du 30 novembre 1918.

Les tonneaux de pétrole lampant étaient livrés par les camions

devant le souk avant d'être réparés chez certains épiciers où l'on venait s'approvisionner.

En 1936, la Vacuum obtint l'autorisation par dahir d'un distributeur fixe aux Établissements Boisseuil. En 1936, la Socony Vacuum Oil Co. créa une agence à Agadir et Cyprien Pourtau en fut son représentant.

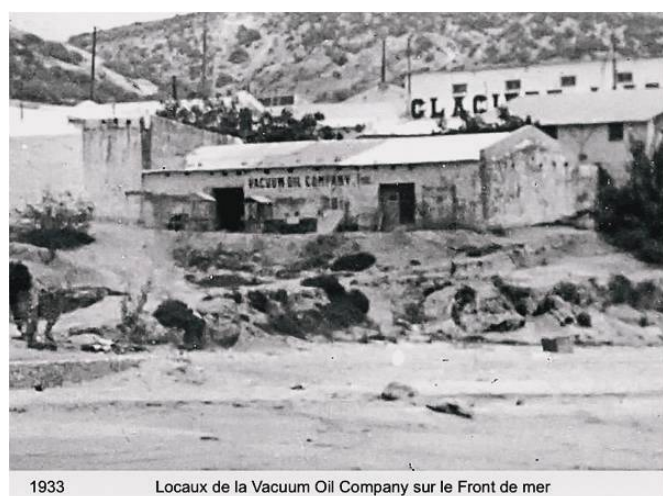
Par dahir municipal n°152 (30 décembre 1936), Cyprien Pourtau obtint le transfert d'un distributeur fixe avec citerne de 3 000 litres du boulevard Bourguignon qui se trouvait devant les Éts Boisseuil, au boulevard Clemenceau devant l'agence de la Cie (Socony Vacuum Oil Company, Agence



Le bureau central était établi à Casablanca contrôlant 14 succursales et 6 agences



Vers 1930 - Fûts de pétrole lampant qui seront livrés aux épiciers agréés



1933 Locaux de la Vacuum Oil Company sur le Front de mer



d'Agadir) dont Cyprien Pourtau était le représentant. Par dahir n°208 (12 novembre 1937) Socony Vacuum Oil Cy à Agadir fut autorisée à installer un distributeur d'essence fixe avec 1 citerne de 3 000 litres, rue du Port, face à la Brasserie de l'Atlas. C'est vraisemblablement à cette occasion que le mausolée de la sainte Lala Sfia fut déplacé.

(Nota : DAHIR : Décret Royal au Maroc)

## L'Algérie et la Tunisie

L'Algérie et la Tunisie ont été liées au sein de la même société : la Compagnie Industrielle des Pétrole d'Afrique du Nord créée en 1922 qui deviendra la Socony-Vacuum d'Algérie et de Tunisie en 1949 puis Mobil Oil Nord-Africaine (Mona) en 1955. MONA est nationalisée en 1967, soit cinq ans après l'indépendance de l'Algérie. La Tunisie et le Maroc étaient déjà indépendants depuis 1956, bien avant l'Algérie. En 1967, Mobil disparaît d'Algérie mais continue au Maghreb avec Mobil Oil Maroc et Mobil Oil Tunisie.



## Mobil Oil nord-africaine (ex-Socony Vacuum d'Algérie et de Tunisie)

[Desfossés 1956/722]

S.A., 3 mars 1922.  
Siège : Alger, rue Michelet.  
Siège adm. : Paris, 46, rue de Courcelles.

Levain (A.), 722 (pdg Mobil Oil nord-afric.).  
Askren (R.L.), 722 (Mobil Oil nord-afric.).  
Berard (Ph.), 712 (pdt Mobil Oil frse), 722 (Mobil Oil nord-afr.).  
Drouin (Georges) [?], 712 (adg Mobil Oil frse), 722 (Mobil Oil nord-afr.), 1726 (CCNEO : succ. JL Milnie).  
Erichsen (B.), 712 (Mobil Oil frse).  
Reed (A.G.), 712 (Mobil Oil frse), 722 (Mobil Oil nord-afric.).

Gandon (R.), 722 (comm. cptes Mobil Oil nord-afr.).  
Delbauffe (P.), 292 (Régie fonc. de la ville d'Alger), 722 (comm. cptes Mobil Oil nord-afr.).

SIÈGE SOCIAL : Alger, 29, rue Michelet. — Siège administratif : Paris, 46, rue de Courcelles. Tél. CAR. 08-50.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 2 mars 1922, expirant le 31 décembre 1994.

OBJET : L'achat, la vente, l'importation, le transport, le raffinage des huiles minérales de pétrole et de ses dérivés en Algérie et dans toute la partie nord de l'Afrique ; l'exploitation de tous établissements apportés à la société ou de tous autres à créer dans cette région.

La société dispose d'établissements répartis sur tout le territoire d'Algérie et de Tunisie, notamment à Alger, Oran, Bône, Bougie, Constantine, Sétif, Arzew, Tunis.

CAPITAL SOCIAL : 661.500.000 fr., divisé en 132.300 actions de 5.000 fr., sur lesquelles 54.640 ont été attribuées en représentation d'apports (il existait 20.000 actions B à vote plural, assimilées par l'assemblée extraordinaire du 26 juin 1934). A l'origine, 6 millions, en actions de 500 fr. ; porté en 1924 à 9 millions par la création de 6.000 actions nouvelles. En décembre 1927, les actions de 500 fr. ont été transformées en titres de 100 fr., et le capital porté à 15 millions de fr. Porté en 1946 à 100 millions par incorporation de réserves, élévation de nominal des actions de 100 à 500 fr. et répartition gratuite de 1 action nouvelle de 500 fr. pour 3 anciennes. Porté en 1950 à 300 millions par réduction du nombre des act. de 200.000 à 60.000 et élévation du nominal à 5.000 fr.

Porté en 1952 à 420 millions par création de 24.000 actions nouvelles de 5.000 fr. réparties gratuitement (2 pour 5). Porté en 1954 à 661.500.000 fr. par émission au pair de 42.000 actions de 5.000 fr. (1 pour 2) et création de 6.300 actions de 5.000 fr. réparties gratuitement (1 pour 20).

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : Entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 30 avril.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale. Le solde aux actions, sauf prélèvement pour amortissements, réserves et report à nouveau.

LIQUIDATION : extinction du passif, remboursement du capital, le surplus sera réparti entre toutes les actions.

SERVICE FINANCIER ET TRANSFERTS : Société Marseillaise de Crédit, 4, rue Auber, à Paris.

COTATION : Courtiers « Cote Desfossés » actions 116. — Notice SEF : PE 19.

COUPONS NETS AU PORTEUR : n° 16 (11 mai 1951), 248 fr. ; 17 (11 août 1952), 410 fr. ; 18 droit d'attribution (2 pour 5) ; 19 (26 mai 1953), 410 fr. ; 20 . droit de souscription (1 pour 2) ; 21 droit d'attribution (1 pour 20).

### BILANS AU 31 OCTOBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
<b>ACTIF</b>					
Immobilisations (nettes)	265.428	375.940	395.657	494.475	616.638
Autres valeurs immobilisées	41.458	40.711	70.676	76.660	76.398
Réalisable :					
Valeurs d'exploitation	274.374	397.388	477.792	386.058	344.174
Débiteurs	140.194	206.743	284.897	288.047	371.122
Disponible	89.528	135.986	124.887	125.685	272.199
Résultats	—	—	—	6.709	5.177
	810.982	1.156.718	1.303.909	1.376.909	1.684.708
<b>PASSIF</b>					
Capital	300.000	300.000	420.000	420.000	420.000
Réserves	22.192	121.940	82.960	95.869	99.570
Dettes à long terme	—	—	—	—	140.000
Dettes à court terme	435.136	657.983	745.532	860.760	1.026.138
Bénéfices	53.654	76.795	55.427	—	—
	810.982	1.156.718	1.303.909	1.376.909	1.684.708

Un rapport du commissaire aux comptes Desfossés concernant en 1954 l'ex Socony-Vacuum d'Algérie et de Tunisie, ainsi qu'un aperçu des résultats.

Bilans MONA 1950- 1954  
(en anciens Francs)

## **Le gouvernement Algérien nationalise diverses sociétés pétrolières américaines**

*(Extrait « Le Monde » Publié le 31 août 1967)*

*Deux ordonnances, datées du 24 août 1967, parues mercredi au Journal officiel algérien, alors que se tient à Khartoum la conférence arabe « au sommet », nationalisent les sociétés pétrolières américaines Esso Standard Algérie, Esso Africa et Esso saharienne, ainsi que la Mobil Oil nord-africaine et la Mobil Oil française. Les textes prévoient le versement d'une indemnité aux sociétés nationalisées.*

*Esso Standard Algérie, dont le siège était à Alger, détenait 22 % du marché de distribution algérien de produits pétroliers et Mobil 10 %.*

*La nationalisation affecte la part du réseau de distribution détenue par Mobil Oil nord-africaine, dépendant directement de la maison mère américaine. Le cas de Mobil Oil française est moins clair. Cette société n'a pas d'activité en tant que telle en Algérie, mais elle est actionnaire de Mobil Sahara, laquelle, en association avec le groupe français E.R.A.P., était titulaire du permis de recherche et de concessions d'exploitation (25 % de la production de la zone d'Ohanet, soit 300 000 tonnes en 1966).*

*Une troisième ordonnance fait obligation aux sociétés productrices étrangères d'exporter la totalité de leur production, réservant ainsi le marché national (1,5 million de tonnes de brut par an) à la Société nationale de transport et de commercialisation des hydrocarbures (Sonatrach). En d'autres termes, les sociétés privées actionnaires de la raffinerie d'Alger ne pourront plus utiliser cet établissement, et celles d'entre elles qui étaient distributrices en Algérie devront distribuer du pétrole extrait par la Compagnie nationale algérienne*

# Interview

## **Mme Marie Thérèse ARSICAUD**



Marie Thérèse Arsicaud a été employée, agent de maîtrise puis cadre, successivement, à Socony Vacuum Nord-Africaine, puis Mobil Oil Nord-Africaine à Alger, puis Mobil AOEC, Mobil Oil Française et enfin Nowa à

Paris de 1955 à 1993. Marie Thérèse nous explique son parcours atypique.

### **Bonjour Marie-Thérèse, comment as-tu été embauchée à Alger ?**

Je suis née à Alger tout comme mes parents. Nos ascendants sont tous des «immigrés» : mon grand-père paternel, employé des Chemins de Fer, a quitté BARBEZIEUX (son lieu de naissance) avant 1900. Il était venu pour installer une ligne en Algérie où il a rencontré ma grand-mère d'origine espagnole venue elle aussi y travailler. Mes grands-parents maternels eux sont partis d'Italie de la région de Naples où le travail manquait pour tenter leur chance en Algérie à bord de chalutiers et ont créé leur famille. Ils ne sont jamais retournés en Italie bénissant la France qui leur permettait d'élever leurs enfants même si les conditions de vie étaient difficiles.

Mon père venait de décéder. J'étais au Lycée d'Alger en 1re, branche commerciale. La directrice du lycée informa ma mère que Socony-Vacuum cherchait des candidats pour la comptabilité et conseilla à ma mère de présenter ma candidature. Ayant l'examen à passer, M Rouelle, directeur financier de Socony-Vacuum accepta le délai. Le 30 juin 1955 j'ai été reçue à l'examen et le lendemain le 1er juillet 1955 je passais mon entretien d'embauche, façon très paternaliste, avec les références morales de l'époque et la garantie qu'en

tant que jeune fille je n'aurai pas de congés payés avant l'an prochain et que les femmes mariées et mères de famille seraient prioritaires. Donc je prendrai mes prochaines vacances en mai ou septembre... de l'an prochain...!

J'ai donc commencé à la comptabilité - service mécanographique - sur des machines LOGABAX et avec mes collègues nous avons appris à faire nous même les changements de réglettes à l'intérieur du capot pour effectuer les différents travaux comptables. Nous étions le relais de nos comptables qui faisaient leurs états manuellement.

#### **Quelles étaient les structures de Mobil à l'époque ?**

Il y avait une très bonne ambiance dans le service, nous étions une trentaine et ce malgré les événements en Algérie entre 1956 jusqu'à l'indépendance en 1962, et nous ne ressentions pas alors de communautarisme particulier. Le Président-Directeur Général était M LEVAIN parti à la retraite avant 1962. Ses adjoints Marc CASANOVA et Léonard CECCALDI, tous deux officiers de réserve en service dans les unités territoriales dans les années 1957/1958, étaient présents aux côtés du PDG. En 1962 après l'Indépendance, Mr HOLDEN a été envoyé par New-York comme PDG pour encadrer les «rescapés» du départ en masse des employés vers la Métropole. Avec MM CURREY directeur financier et Guy DELENNE son adjoint nous n'étions plus que 6 ou 7 anciens employés pour travailler au Siège.

Le siège de Socony-Vacuum était au 29 boulevard Michelet, dans le centre d'Alger. Et un dépôt à Maison Carrée. Nous avions des établissements dépôts également à Oran, Sétif, Constantine, Bougie, Arzew. Pendant cette période Socony-Vacuum d'Algérie et de Tunisie est renommée Mobil Oil Nord-Africaine (MONA). En plus de l'Algérie on s'occupait de la Tunisie également. Au siège, il y avait 3 étages (la comptabilité et la caisse, le juridique et la direction). A l'époque on communiquait par téléphone ou déplacement sur place.

#### **Comment s'est passée à Alger la période avant-après indépendance ?**

Malgré la bonne ambiance au siège, ce ne fut pas une période facile. Il fallait être prudent à cause des attentats, des bombes et des manifestations diverses. Mais nous avons une certaine confiance. En 1960, j'ai pris le poste à la caisse de liaison avec les banques. Cette période 1960-1962 a été difficile. La situation se dégradait. Nous n'avions pas les moyens de partir.

Après l'Indépendance en juillet 1962 il n'y avait pas de projet de mutation vers la Métropole, Mobil Oil Française n'y était pas favorable ! Pour aller travailler dans cette période spéciale nous avons l'opportunité d'utiliser les camions du dépôt qui faisaient le ramassage du personnel encore en activité. En 1963 une délégation de New-York conduite par Mr DEAN est venue rencontrer Mr CURREY qui lui a exposé la situation du personnel encore présent. Il reste 2 Français, au stock et à la compta avec des Algériens pour faire tourner la société. Puis arrive la nationalisation à partir de 1964. Marc Casanova a défendu les intérêts de Mobil mais nous décidons de rentrer en France. La Tunisie et le Maroc, anciens protectorats, vivent déjà leurs indépendances.

#### **Comment s'est donc orientée ta carrière ce moment-là ?**

En 1964, j'ai reçu une lettre de Marc Casanova me transférant alors chez Mobil de l'Afrique de l'Ouest Equatoriale et Centrale (MOAEC) rue de Londres à Paris au stock et factures. J'ai fait carrière à la comptabilité de MOF avec M Martin puis aux plans et programmes de la Nowa ou j'ai connu MM Bonnet, Villalba, Ydier, Frot, Delvert, Dupuy, Champigny, Fieux et bien d'autres collègues et amis. Ce fut une période riche de contacts avec l'Afrique. En 1993 il fallait procéder à un plan d'allègement du personnel et je suis partie en retraite, en novembre de cette année-là, grâce aux bonifications de mes années en Algérie, et quelques mois avant la fin de la NOWA et la création de Mobil Africa SA.

## Djibouti La corne de l'Afrique entre à la NOWA.



Djibouti, ville et pays, fut la dernière des colonies françaises à accéder à l'indépendance le 27 juin 1977. Djibouti dépend, principalement, pour 80 % de son PIB, des recettes du port et de l'aéroport. Le ravitaillement (Armées, soutage au port et avitaillement des avions) et le transit vers l'Éthiopie, ont été les principales activités des sociétés pétrolières. Mobil Oil Djibouti faisait partie du groupe Mobil South. La forte présence de l'armée française et les contrats associés obtenus par Mobil, ont fait changer la donne. Nowa s'installa à l'Est..... ! Mobil Oil Djibouti rejoint la Nowa en 1986.

**Jacques LABAUNE** a fait une bonne partie de sa carrière en Afrique. Au milieu des années 1980, il est affecté comme Directeur général à Mobil Oil Djibouti. Djibouti était alors supervisé par Mobil South. La Nowa supervisait les pays du Nord, Centre et Ouest du continent Africain. Comment et pourquoi Djibouti, situé à l'est dans la corne de l'Afrique, a été intégrée au sein de la Nowa ? Il nous raconte :

*« Lorsque j'ai rejoint Mobil Djibouti en août 1985, cette société faisait partie de Mobil South alors que Nowa gérait les zones Nord, Ouest et Centre de l'Afrique. Hormis quelques activités locales de distribution, stations-services et d'export vers l'Éthiopie, la Somalie ou le Yémen, pays voisins, l'essentiel des volumes étaient réalisés avec les composantes des Forces aériennes et navales de l'armée française ainsi qu'avec des compagnies aériennes ou maritimes privées comme Air France ou la Compagnie Générale Maritime (CGM). Mais Mobil Oil Djibouti venait de perdre au profit de Total le marché de l'armée de l'air, un important secteur de rentabilité. Facteur aggravant mon prédécesseur Jean-Claude VANSON venait d'être promu à Addis Abeba à la tête de Mobil Oil Éthiopie à laquelle serait rattachée Mobil Oil Djibouti. Or depuis la chute du Négus et le coup d'état de 1974, l'Éthiopie était dirigée par le dictateur marxiste-léniniste Mengistu Haïlé Mariam, proche du bloc soviétique. Il devenait difficile d'imaginer avoir un centre de décision, touchant les approvisionnements de l'armée française à Djibouti, qui soit situé à Addis Abeba, en Éthiopie. J'avais été l'adjoint de Michel BONNET de 1977 à 1979. Michel, maintenant directeur NOWA, avait passé quelques années à Mobil South et donc en connaissait parfaitement les rouages. Sur ces bases, nous avons donc pu organiser le rattachement de Mobil Oil Djibouti à NOWA et récupérer notre business Aviation et même obtenir une partie des approvisionnements de l'armée de terre sur l'ensemble des territoires couverts par NOWA. Il faut souligner que Mobil avait une excellente*



*image auprès de l'armée en ayant plusieurs fois démontré son efficacité en particulier dans le cadre de l'opération Manta, début des années 1980, au Tchad, où Mobil avait ravitaillé une force de 3 000 hommes et 10 avions de combat en période de hautes eaux rendant la navigation impossible. Le ravitaillement s'était effectué par voie aérienne. La position de Mobil Oil Djibouti étant ainsi consolidée et étant considérée comme stable et sûre, nous avons pu mettre en place une stratégie de pérennisation du business basée sur les potentialités de notre implantation locale. En dehors du dépôt aviation nous opérons un terminal bunkering (ravitaillement des navires) et possédions de grosses capacités de stockage. Nous avons pu conclure des contrats de stockage pour la flotte de l'US Navy et un contrat de transit vers l'Ethiopie non seulement pour Mobil mais également pour les confrères. Enfin compte-tenu de la situation dans le Golfe Persique nous ravitaillions les 18 bateaux de la Marine Nationale Française basés à Djibouti ainsi que le porte-avion Clémenceau ou le porte hélicoptère école d'application Jeanne d'Arc lors de leurs escales régulières. La pérennité de nos affaires a donc été consolidée pour plusieurs décades jusqu'en 2005 avec la vente de plusieurs affiliées de Mobil Africa SA dont Mobil Oil Djibouti à Total. Depuis Total qui avait décidé de se retirer de Djibouti a revendu en 2015 une partie de ses actifs à Rubis Energie, société française, et il faut souligner que l'on trouve au sein de Rubis Energie des anciens collaborateurs de la Nowa et de Mobil Oil Djibouti ».*

*Michel Bonnet (†), Jacques Labaune et Jean-Claude Vanson (†) lors de la passation de Mobil South vers Nowa. Pour fêter cela le cabri farci (plat national djiboutien) est de rigueur et avec les doigts...arrosé de Sprite et de Coca-Cola...!*

## L'EXPLORATION:

Les Majors ont commencé dès 1930 à explorer les réserves potentielles de brut en Algérie, au Gabon, au Cameroun, au Zaïre (Congo Belge à l'époque) en particulier. La reconstruction post 1945 augmentant la demande, les recherches pétrolières se sont intensifiées également au Nigéria, en Golfe de Guinée, en Egypte, au Tchad et au Sud de l'Afrique.

### Recherches pétrolières en Afrique par le groupe MOBIL

*(Extrait « Le Monde » - Publié le 23 juin 1960)*

*En raison du très large développement donné aux opérations de recherche et d'exploration tant en Afrique noire qu'au Sahara, et de l'importance des sommes qu'il est prévu de consacrer aux investissements industriels, le conseil d'administration a proposé de maintenir le bénéfice de l'exercice 1959, soit 939 millions 425 642 francs, dans la trésorerie de la société. Les renseignements donnés par le rapport du conseil font apparaître l'importance du développement des différentes activités de la société et notamment dans le domaine de la recherche. En effet, la société a confirmé, en concluant de nouveaux accords, la décision prise en 1958 d'entreprendre des recherches dans la zone franc, si bien qu'elle est maintenant intéressée à la prospection pétrolière en Afrique sur des périmètres couvrant plus de 100 000 km<sup>2</sup>. L'ampleur même de l'effort entrepris permet d'espérer des résultats appréciables. Sur les périmètres de recherche au Gabon et au Moyen-Congo, couverts par l'accord conclu en 1958 avec la Société des pétroles de l'Afrique-*

Equatoriale (S.P.A.P.E.), 22 158 km<sup>2</sup> ont été forés en 1959, et des indices intéressants ont été découverts. Depuis fin 1959 la société participe également aux recherches effectuées au Sahara grâce à un accord conclu avec la Compagnie d'exploration pétrolière (C.E.P.) et ses associés, couvrant une série de permis situés entre Hassi-Messaoud et Edjeleh, et d'une superficie de 35 000 km<sup>2</sup>. Sur ces périmètres, dits permis de Tinrhert, un récent sondage a donné d'importants débits de gaz humide ainsi que du pétrole léger. Enfin d'autres négociations entreprises par le groupe Mobil au cours de l'exercice avec la Société de recherches et d'exploitation des pétroles en Tunisie (S.E.E.P.T.) ont abouti à un accord portant sur un permis de 42 000 kilomètres carrés situé dans le Sud tunisien.

Le tonnage de brut traité par les raffineries de Notre-Dame-de-Gravenchon et de Frontignan -2 211 500 t.- est en augmentation de 4,6 % par rapport à celui de l'exercice précédent. Comparé à la capacité de raffinage disponible, ce tonnage correspond à un taux d'utilisation de 90%.

**Guinée Equatoriale (Off Shore) : Zafiro Producer de Mobil Equatorial Guinea (MEGI)**

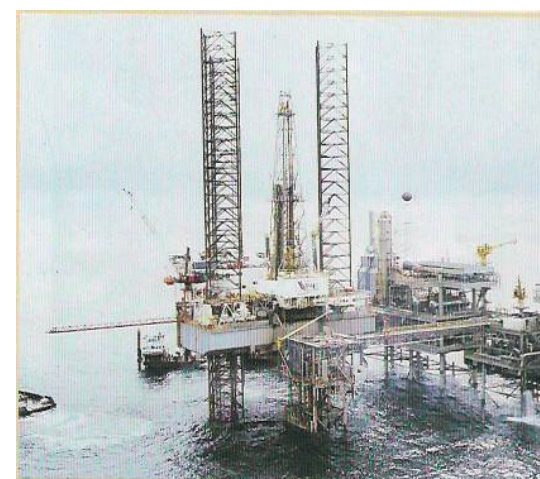
Le champ de Zafiro est situé dans le Golfe de Guinée, au large de Malabo. En production depuis

1996, il est opéré par Mobil Equatorial Guinea (MEGI). Mobil détient 71,25 % des parts, la compagnie d'état Guinée Equatoriale de Pétroleos (GEPetrol) a 23,75 % et le gouvernement de Guinée Equatoriale a 5 %. Le champ de Zafiro oil field possède 117 puits,

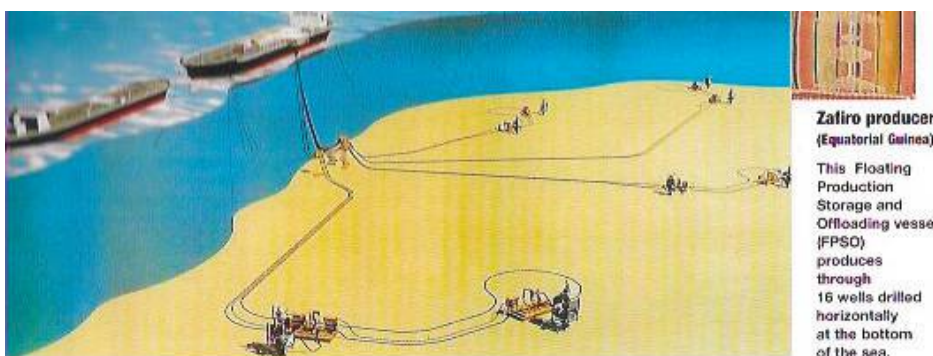
tankers qui viennent charger pour l'export. Elle produit 80 000 barils par jour et peut stocker 1,7 million de barils. Le Zafiro Producer fut converti en FPSO en 2000 et un second FPSO, le Serpentina (VLCC Amazon Eagle de 1974 converti) fut installé sur le site.



Sur le champ de Zafiro, un ancien tanker VLCC construit en 1977 de 268 000 tonnes de port en lourd et de 313 mètres de long de Mobil Shipping, le Mobil Swift, a été transformé en 1996 en FPSO (Floating Production Storage and Offloading). Connectée aux puits de production, cette barge « Zafiro Producer » reçoit, stocke, traite le brut et l'envoie sur les autres



Mobil Producing Nigeria (MPN) Oso  
Condensate Production Platform | Plateforme de production de condensats  
Oso de Mobil Producing Nigeria (MPN)



**Zafiro producer (Equatorial Guinea)**  
This Floating Production Storage and Offloading vessel (FPSO) produces through 16 wells drilled horizontally at the bottom of the sea.

Guinée Equatoriale : schéma du champ de Zafiro



Terminal exportation de brut Nigerian de Bonny

Mobil commença les opérations d'exploration-production au Nigéria en 1955 sous le nom de Mobil Exploration Nigeria Inc (MENI).

Mobil Producing Nigéria opère à travers un partenariat avec le gouvernement fédéral, la Nigerian National Petroleum Corporation. MPN opère 90 plateformes offshore comprenant 300 puits d'une capacité de 550 000 barils par jour. MNP produit du brut (Bonny Light), des condensats (OSO) et des liquides de gaz naturels (propane, butane, pentane).

En février 2022, ExxonMobil a annoncé avoir conclu un accord pour vendre MNP à Seplat Energy, une compagnie pétrolière indépendante nigériane, pour 1,3 milliard de \$. Les activités d'offshore profond avec les participations dans les champs de Ehra, Usan et Bonga à travers Esso Exploration and Production Nigeria Unlimited.

ries et de dépôts, installations d'oléoducs et de voies routières et ferrées permirent un grand développement de la logistique de distribution.

### Importations d'essence et de pétrole raffiné en Afrique française (en tonnes).

Avant la guerre de 1939-1945, les importations d'essence et de pétrole en Afrique étaient relativement faibles si on les compare à celles du Maghreb et de l'Indochine par exemple. La moyenne des importations d'essence, de pétrole raffiné et de gasoil entre 1933 et 1935 est ainsi de 70 500 tonnes pour l'Indochine ; de 373 500 tonnes pour le Maghreb dont 262 000 tonnes pour l'Algérie seule, mais de seulement 35 500 tonnes pour l'Afrique Occidentale Française (AOF), l'Afrique Équatoriale Française (AEF), le Cameroun et le Togo réunis. La situation change après la guerre (Cf. tableau 1).

## LA LOGISTIQUE :

Entre les deux guerres, pratiquement tous les produits pétroliers distribués en Afrique étaient importés par navires. Les stocks étaient dans les ports, et la distribution se faisait par le rail et la route. A partir de 1945 la logistique prit un tournant décisif. Associations des sociétés pétrolières pour la recherche pétrolière et pour la construction de raffine-

En 1949, on note une forte progression des importations d'essence et de pétrole par rapport à 1938 : de 75 % au Togo ; de 139 % en AOF ; de 259 % en AEF et de 281 % au Cameroun. Les écarts de volumes sont toutefois faibles entre la fédération de l'AEF (Tchad, Oubangui-Chari, Moyen-Congo, Gabon) et le seul territoire du Cameroun. Il faut sans doute en chercher l'explication dans le

	Moyenne 1933/1935	1936	1937	1938	1949	1950	1951
AOF	18 000	28 801	37 127	36 525	87 177	111 660	170 867
AEF	6 000	7 713	7 194	9 475	34 007	40 577	53 704
Cameroun	3 900	6 037	8 366	6 244	23 801	29 543	35 341
Togo	1 500	1 999	2 312	2 228	3 910	4 328	7 868
Total	29 400	44 550	54 999	54 472	148 895	186 108	267 780

Tableau 1



Implantation ExxonMobil actuelle en Exploration-Production

## Dépôt Vacuum de Fédhala - 1926

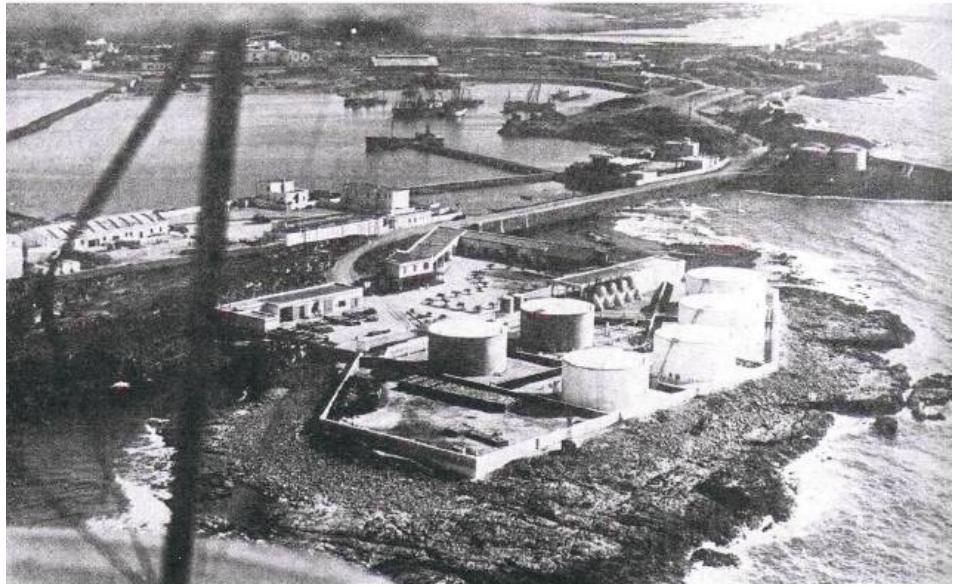
retard de l'AEF en matière d'équipement et d'infrastructures économiques, la faiblesse des moyens de communication, voire même la sous-administration de cet ensemble.

Les importations de produits pétroliers blancs (essence, pétrole lampant et gasoil) dans les territoires administrés par la France par la seule Compagnie Française de Distribution de Pétrole en Afrique (CFDPA) sont par ailleurs passées de 5 000 tonnes en 1947 à 41 330 tonnes en 1952, autre preuve que la consommation reste croissante en Afrique après la guerre.

À la fin des années 1940, les compagnies américaines (Socony Vacuum, Texas et Atlantic) importent au Cameroun sous administration française les plus grandes cargaisons d'hydrocarbures. Ainsi sont créées la Compagnie Française de Dépôts Pétroliers en Afrique Occidentale Française (CFDPAOF), la Compagnie Française de Dépôts Pétroliers au Cameroun (CFDPC) et la Compagnie Française de Dépôts Pétroliers en Afrique Équatoriale Française (CFDPAEF).

La CFDPAOF a son siège à Dakar. Sa mission est d'assurer la reprise des installations de cette ville et la construction du dépôt d'Abidjan. La CFDPC a son siège à Douala où elle a pour mission la construction d'un dépôt.

La CFDPAEF se trouve à Brazzaville et assure la gestion des installations de Pointe-Noire et la construction du dépôt de Port-Gentil. La CFDPA entreprend ainsi, dès 1947, un vaste programme de construction de dépôts pétroliers dans ces territoires. La stratégie de développe-



*Les dépôts pétroliers sur le port à Djibouti - années 60*



ment de la CFDPA s'est avérée en concurrence avec les compagnies anglo-saxonnes qui, dans le même moment, envisageaient de prendre le contrôle ou de construire des dépôts dans les mêmes villes (Douala, Abidjan, Dakar, Pointe-Noire principalement).

Parmi les voies de distribution, la route (et surtout la piste...) est une des plus importantes, en particulier pour l'approvisionnement des stations-services, dépôts aviation (bridgers) et dépôts locaux.



*Les camions et leurs charge-ments.*





Janvier 1953... La SEHD (Société d'Entreposage d'Hydrocarbures de DAKAR, une Joint-Venture SHELL A.O.-SOCONY VACUUM A.O.) inaugure le dépôt de GAROUA pour contribuer au développement économique du Nord-Cameroun. De dimension modeste au départ -un bac d'Essence de 5 000 m3- le dépôt vrac allait progressivement s'étoffer pour arriver à sa capacité actuelle de 23 600 m3.

C'est aussi un important centre de stockage de Lubrifiants. A la fin de 1957, le dépôt SEHD devient exclusivement MOBIL et le restera jusqu'à l'apparition en 1979 de la SCDP, Société Camerounaise de Dépôts Pétroliers qui prendra le relais d'une partie de la mission logistique des Compagnies.

Mais en ces temps héroïques, ce n'est pas un mince problème que l'approvisionnement de ce dépôt. L'infrastructure routière est encore très limitée et rendue trop souvent impraticable par les intempéries. C'est à la voie fluviale qu'il faut recourir pour un transport massif, mais la BENOUE ne prête un niveau suffisant au passage des barges et de leurs remorqueurs, qui rechargeaient du coton à la descente, que pendant une période de crues qui s'étale de juillet à fin septembre !

Une logistique difficile et la nécessité d'un lourd stockage pour accueillir ces produits de PORT-HARCOURT via LOKOJA, au NIGERIA.



Vue aérienne du dépôt en 1953. Saison "Basse Bénoué"



La manipulation des fûts



Vue du dépôt du haut du bac de 5000 m3 : des régiments de fûts pour faire face à la demande sur 9 mois...

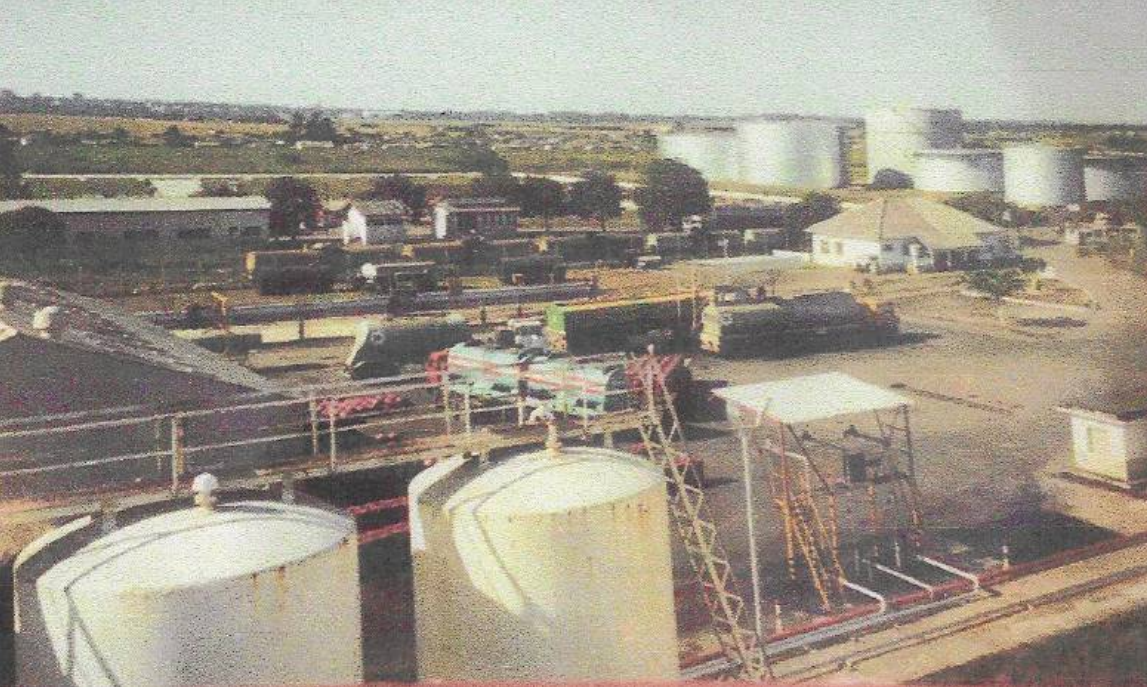


Vue du dépôt, prise du même endroit, tard...

La Société Entreposage d'Hydrocarbure de Dakar pour Garoua - (JV Socony Vacuum (Mobil) - Shell) (Mobil/horizons)



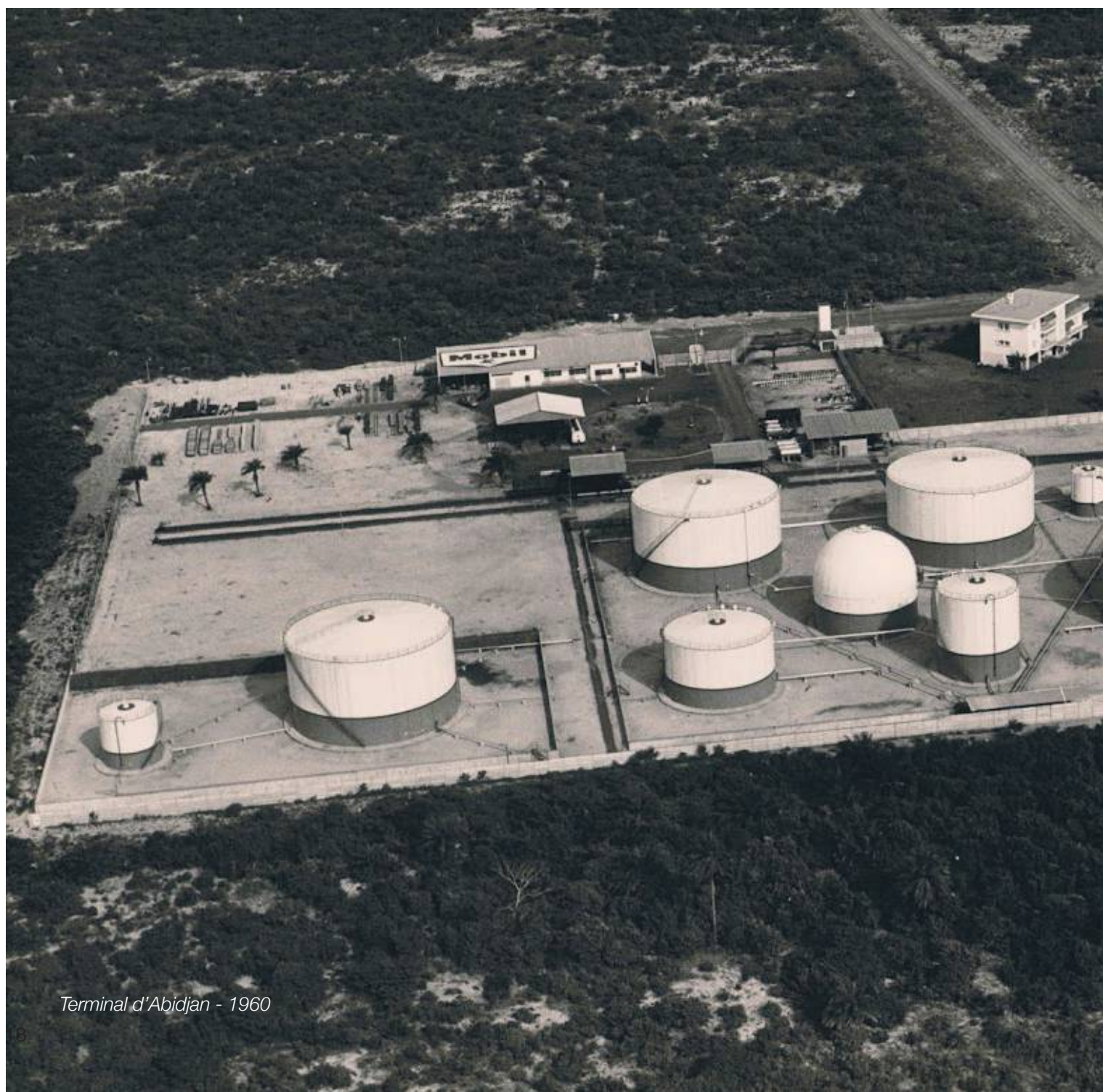
Dépôt GPL de Nairobi (Kenya)



*Dépôt pétrolier de Beira (Mozambique)*



*Terminal pétrolier Abidjan*



*Terminal d'Abidjan - 1960*

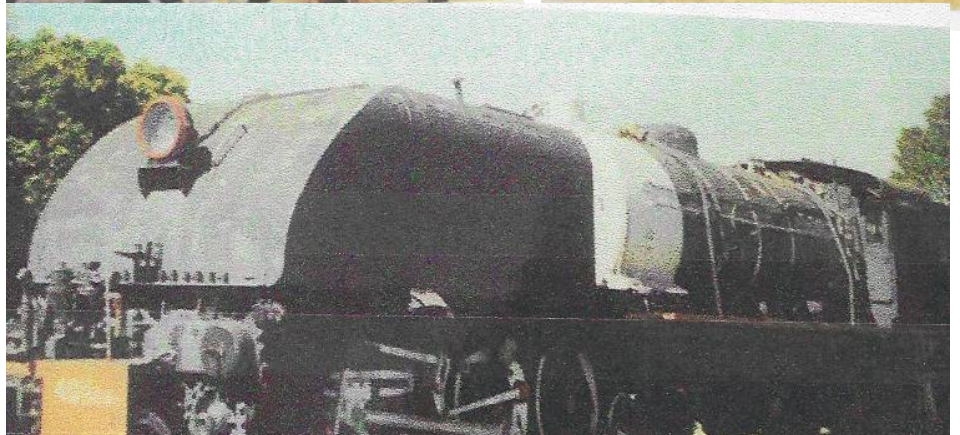


Le chemin de fer a joué un rôle important au début du XX<sup>e</sup> siècle pour les pays enclavés n'ayant pas d'accès à la mer. Ayant 100 000 km de rail disponibles au XX<sup>e</sup> siècle, il a été réduit de moitié à 50 000 kms disponible au début du XXI<sup>e</sup> siècle pour différentes causes (manque d'entretien, insécurité, manque d'investissement, etc..). Le chemin de fer a été également largement concurrencé par la route et les transports fluviaux ou maritimes.

L'Egypte, le Maghreb ont développé un important réseau rail, de même que le sud de l'Afrique associant marchandises et passagers. Dakar-Bamako, Djibouti-Addis Abeba, Soudan sont parmi les plus anciennes lignes et transportent principalement des marchandises. Les recherches minières (par exemple le phosphate) comme en Mauritanie, Namibie, Maroc ont provoqué la construction de voies dédiées au transfert vers les ports.



*Chemin de fer Djibouti-Addis Abeba (ancien Franco-Éthiopien) - Transit de produits pétroliers.*



*Le cimetière du rail en République Démocratique du Congo.*

# LES PARTICIPATIONS



Raffinerie de la SIR - Abidjan

## Mobil et ses Joint-Ventures en Afrique.

**Alain DUPUY** nous donne un résumé des participations de Mobil en Afrique dans les années 1990.

*Mobil, c'est pour la plupart d'entre nous, des activités commerciales, le réseau de distribution en stations-service, les ventes dans l'industrie, marine et aviation, etc... Mais ce sont aussi de nombreux actifs avec non seulement des participations au capital mais une assistance technique appréciée de nos clients et partenaires. Depuis les années 1960 et jusque dans les années 2000, Mobil participait dans de nombreuses JV's, dont 4 raffineries, 3 ateliers de fabrication de lubrifiants finis, des dépôts de carburant dans pratiquement tous les pays francophones et anglophones....*

### **Les raffineries**

*Les quatre raffineries de l'Afrique de l'Ouest étaient communautaires, c'est-à-dire avec une participation de 50 % des états, les 50 % restants étant répartis entre les distributeurs proportionnellement à leur part de distribution. Mobil y était donc actionnaire.*

*La SAR (Société Africaine de Raffinage) à Dakar. Petite raffinerie de 1,2 Mt/an, simple sans conversion des fuels*



Raffinerie de la SAR - Dakar.

*lourds en carburant, malheureusement non compétitive vis-à-vis du marché international. Nous avons défendu son maintien et les emplois vis-à-vis de la banque mondiale et du FMI autant que faire se peut. Elle est encore à ce jour étouffée par une dette colossale. La SIR (Société Ivoirienne de Raffinage) à Abidjan. Raffinerie complexe de 3.8 Mt/an avec production d'hydrogène, un hydrocraqueur permettant de convertir les fuels lourds en kérozène et gazole. Production de bitumes routiers aussi. Nowa a été partie prenante du conseil technique, procurant ses recommandations sur le bon fonctionnement de l'hydrocraqueur.*

*La SONARA (Société nationale de raffinage) au Cameroun, est une raffinerie simple de 2,2 Mt/an, modernisée en 2010 et portée à 3,5 Mt/an. Elle est en faillite en 2014. En 2019 un incendie détruit une grande partie du site et 10 000 m<sup>3</sup> de brut ont brûlé. La reconstruction est encore débattue.*

*Enfin la SOGARA (Société gabonaise de raffinage) au Gabon, est une raffinerie de 1,2 Mt/an.*

*Nous avons aussi apporté nos conseils à la raffinerie du Congo et surtout à la Samir au Maroc qui nous a demandé d'entrer dans son capital en 1997. Toutefois, nos études ont montré que le prix demandé était trop élevé et la raffinerie non rentable. Nous avons alors recommandé avec succès d'investir dans un hydrocraqueur pour répondre à une demande très élevée en gazole et éviter des importations massives. En août 2015, la Samir met fin à ses activités à cause de difficultés financières. Elle est déclarée en liquidation en juin 2016.*

### **Les ateliers de mélange d'huiles finies**

*Les principaux se trouvent à la Goulette près de Tunis, Casablanca, Douala, Lagos. Dans tous les cas, les additifs sont exportés avec des noms de code pour protéger les formulations, les huiles de base sont soit achetées sur place, soit importées ;*

- à la Goulette, on utilise les huiles de vidange qui sont régénérées.
- à Casa, on les achetait à la Samir.

• ailleurs on les importe de ND Gravenchon.  
La certification par le centre de recherche est alors essentielle pour garantir la constance et la qualité de la marque Mobil.

### **Les dépôts de carburant**

Comme mentionné précédemment, ils sont présents presque partout avec pour objectifs : la protection de l'environnement, la minimisation des pertes, le contrôle des inventaires. Sur ce dernier point, l'attention doit être portée non seulement sur les volumes mais aussi sur les températures de stockage qui font varier les volumes. Les erreurs peuvent avoir des effets catastrophiques sur les résultats.

*Une anecdote. En 1990, lors de la première guerre du golfe, nous avons reçu la visite de la Marine américaine (US Navy) pour l'achat et le stockage à Djibouti de kérosène spécial porte-avions (JP5). Les Américains nous ont demandé de trouver sur le marché du kérosène à très faible volatilité et d'en stocker le maximum possible. Nous avons vérifié la faisabilité avec la raffinerie Aramco/Mobil de Yanbu en Arabie, puis fixé un prix nous procurant une marge confortable. Pour la Défense américaine, le prix n'a pas posé de problème. En 1991, le bénéfice de Djibouti a ainsi atteint un niveau historique.*

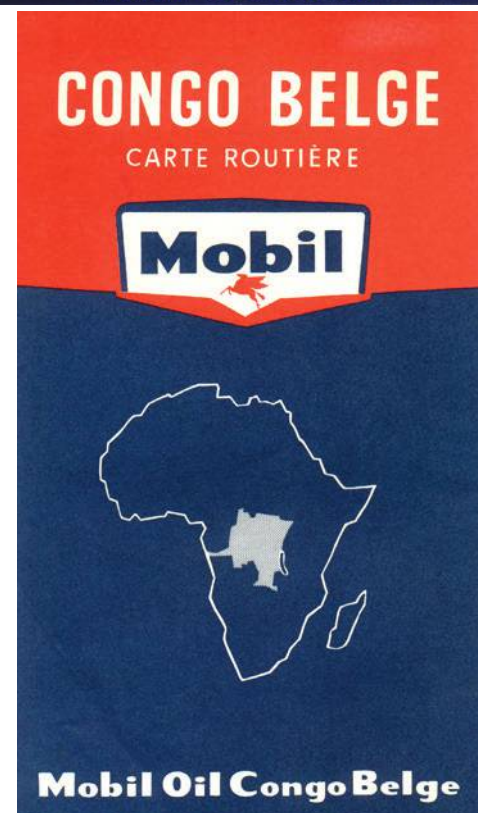
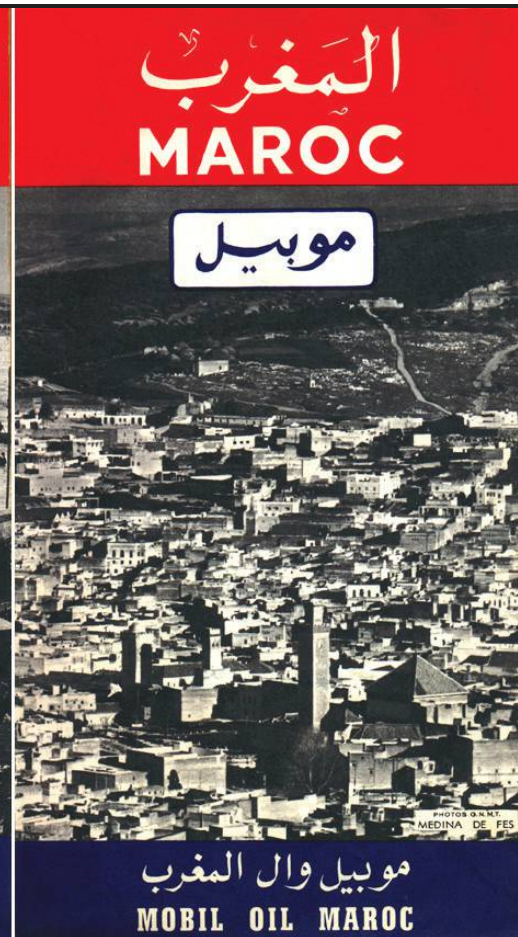
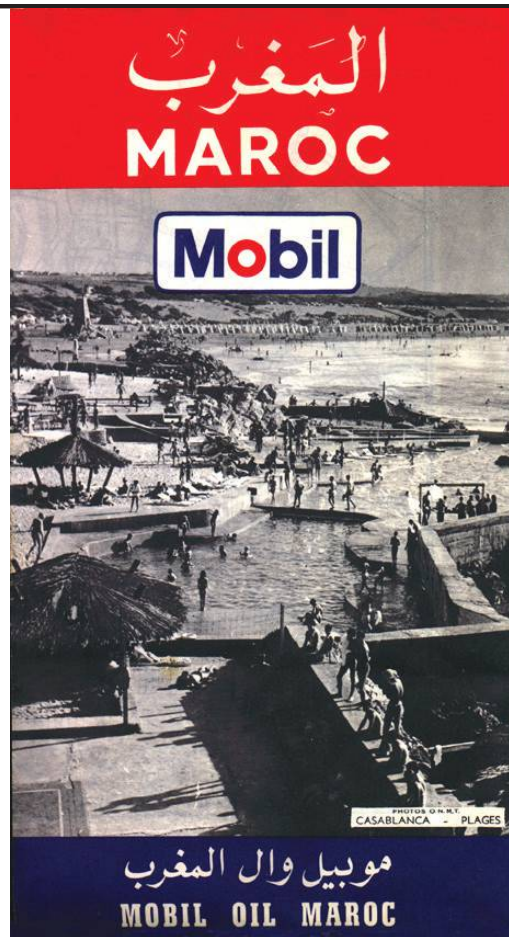
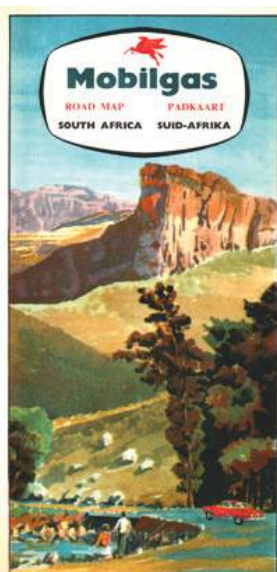
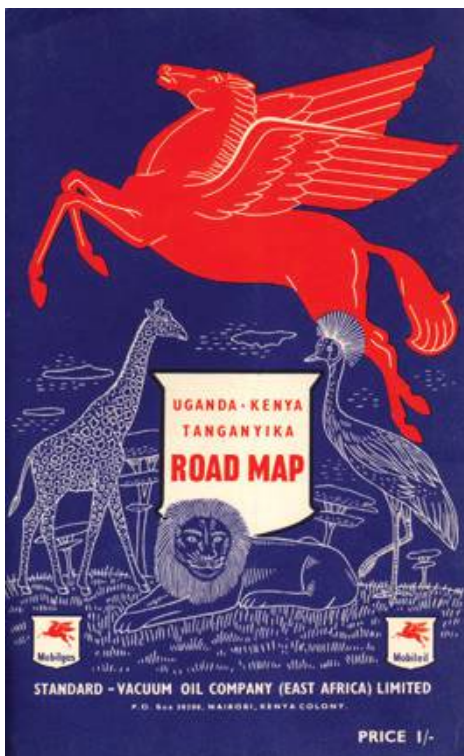


Djibouti. 1991 approvisionnements en Kérosène en provenance de Yanbu (Arabie Saoudite) pour Mobil Oil Djibouti et l'US Navy. Le navire est le Sachem appartenant à Mobil Shipping (Londres). Mobil (avec Aramco) produisait, Mobil transportait et Mobil stockait et vendait. La maîtrise de toute la chaîne.....

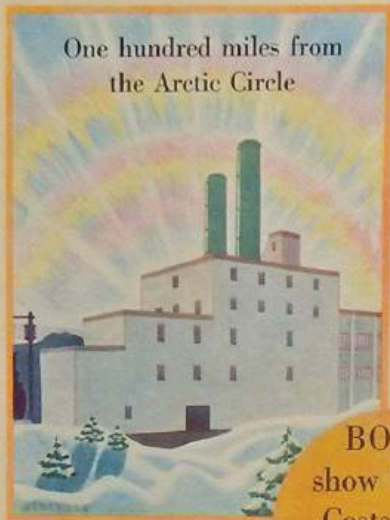
# LA PUBLICITÉ ET COMMUNICATION

Très à la mode à l'époque, la **publicité** pour les cartes routières sera utile pour les pistes africaines (ZAÏRE, SUD AFRIQUE, MAROC, ETC...).

Différentes publicités selon l'époque et le lieu :



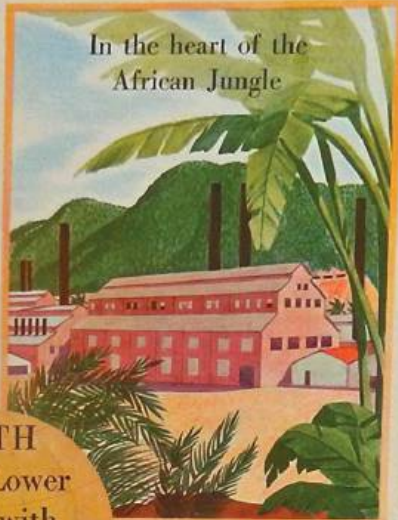
Publicité au Maroc - 1935.



One hundred miles from the Arctic Circle

**A POWER PLANT**

In Alaska—Winter blizzards howl in from the Arctic wastes. Temperatures frequently fall 50 degrees below zero. Here, where power failure may become a matter of life and death, Gargyle D.T.E. Oils keep the equipment running smoothly—at a minimum operating cost.



In the heart of the African Jungle

**A COPPER MINE**

In Belgian Congo—Surrounded by the African jungle—exposed to the scorching rays of the tropical sun—the mine is 5 1/2 days from civilization and spare parts. Lubrication must be correct. Here, too, Gargyle Lubricants insure steady production and low costs.

**BOTH**  
show Lower  
Costs with  
Socony-Vacuum  
Lubricants

Under Northern Lights or Southern Cross, on six continents and seven seas, Socony-Vacuum lubricants insure economical operation for automobiles, railroads, steamships and industrial plants of every type.

If you, as a manufacturer, were to establish a plant in every civilized country in the world, each plant would have quick access to the precise grades of Gargyle Lubricants your equipment requires.

Any ocean liner could touch at over 100 ports on a world-wide cruise and find at each

the correct grades of Gargyle Lubricants for her equipment.

In the markets of the world, Socony-Vacuum Corporation has become an invaluable ally of industry. Plant engineers of every race, color and creed demand Gargyle Lubricants because operating records show that correct lubrication: (1) reduces power consumption (2) lowers maintenance and repair expense (3) saves on oil cost and (4) improves production. Savings amounting to several

times the total annual cost of oil are frequently revealed.

It may well be worth your while to arrange a meeting between your plant executives and a Socony-Vacuum engineer. He will be glad to show you lower-cost records made with Gargyle Lubricants and Socony-Vacuum engineering service in leading plants in your own industry.



Socony-Vacuum Corporation, 26 Broadway, New York City. Branches, distributors throughout the world.

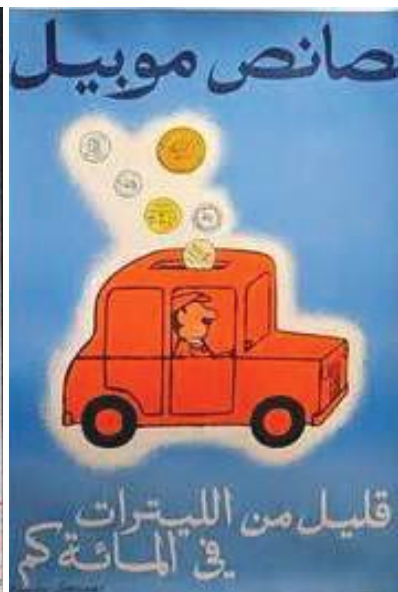
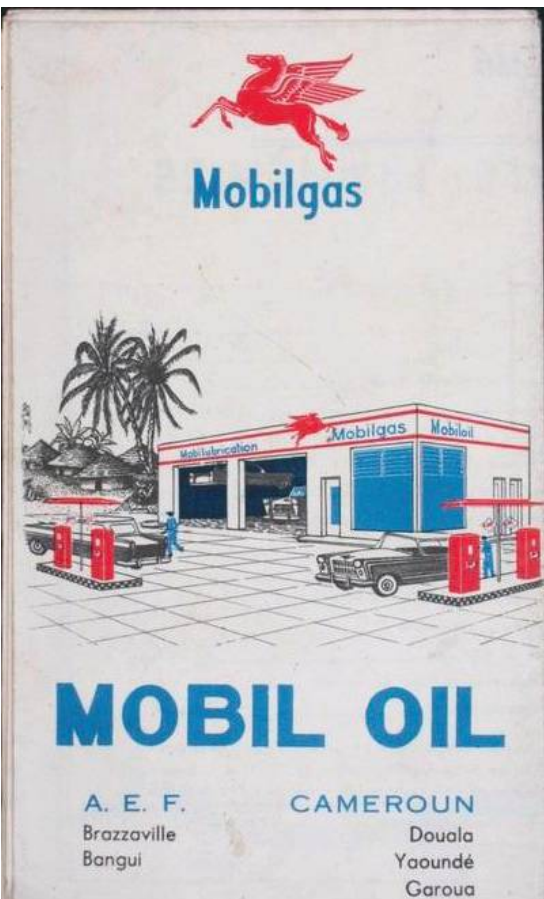
**SOCONY-VACUUM CORPORATION**

MERGER OF STANDARD OIL COMPANY OF NEW YORK AND VACUUM OIL COMPANY

Socony-Vacuum 1935 - La jungle comme Tarzan !



Egypte



L'ancêtre du Mobil Economy run ? en Egypte



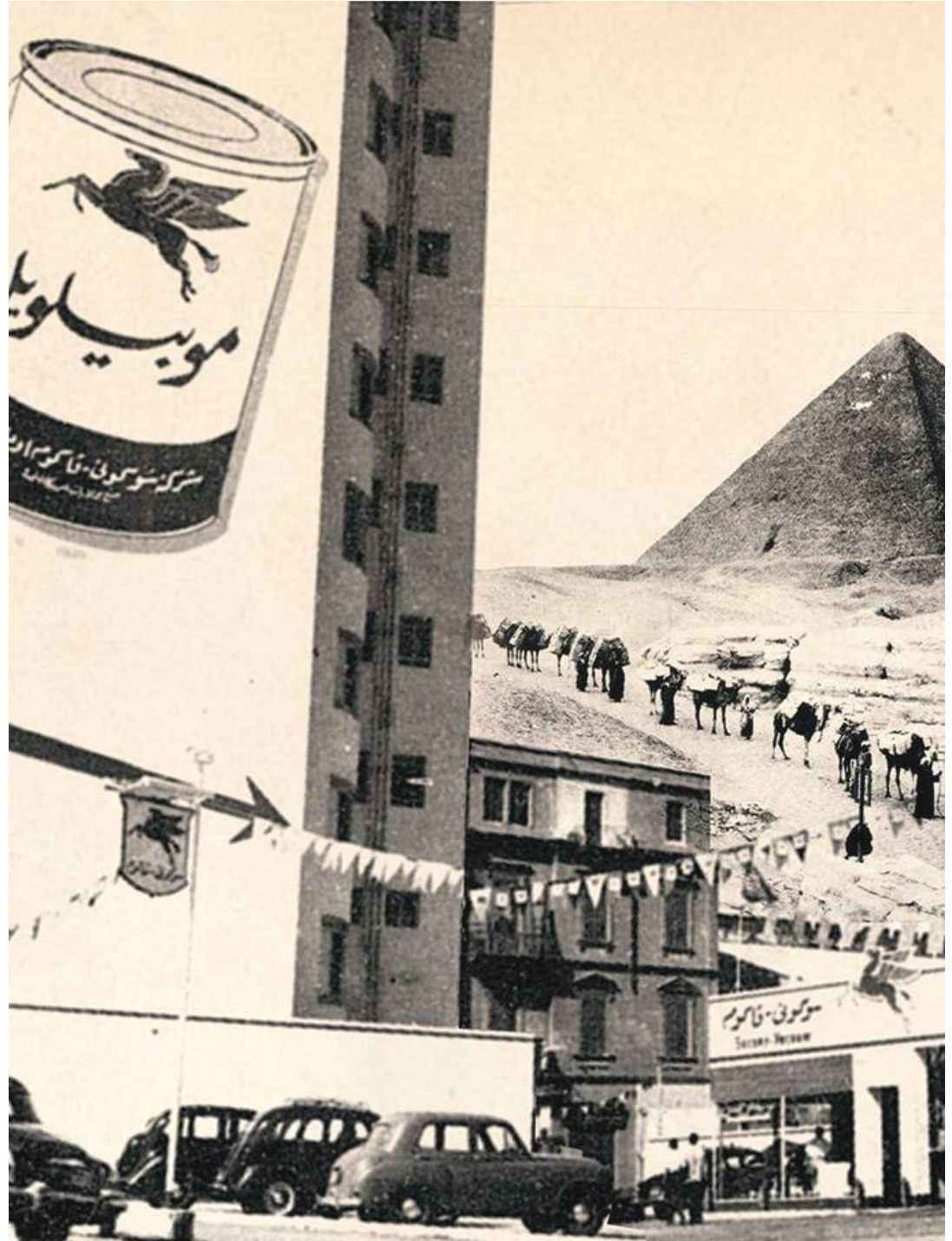
Publicité Mobil en Algérie (Socony-Vacuum)

Cameroun



Courrier de Rhodésie du Sud (Zimbabwe aujourd'hui) vers le siège de Vacuum Oil Cy South Africa en 1946.





Publicités Mobil en Egypte (Stanvac).



Envoi de courrier officiel Socony-Vacuum de Sierra Leone vers le siège de Socony-Vacuum à New-York.



Les 6 heures de Tunisie. Courses disputées de 1928 à 1937, puis une édition simple en 1955.

14 NOVEMBRE 1931

L'ILLUSTRATION

ANNONCES — I

## Quelques-unes des 228 victoires remportées par Mobiloil depuis le début de 1931

### En motos :

**6 Jours d'Hiver :** 11 Médailles d'or.

**Paris-Nice :** 17 Médailles d'or.

**Roubaix - Paris - Roubaix :** 10 premiers ex-æquo.

**Grand Prix Motocycliste de Tunisie :** Cat. 250 cmc : 1<sup>er</sup> Ghersi sur Guzzi.

**Tour de France :** 10 médailles d'or et Coupe du Président de la République.

**Paris-Les Pyrénées-Paris :** 13 médailles d'or et 5 médailles d'argent.

**Championnats de France :** cat. 175 cmc 1<sup>er</sup> Meunier sur Alcyon.

**Mobiloil s'adjuge les trois Coupes de France de Tourisme 1931.**

Cat. 250 cmc avec Péan-Pahin sur Peugeot.

Cat. 350 cmc avec Mercier-Orengasur Automoto.

Cat. 500 cmc avec Bernard-Naas sur Gnôme et Rhône.

### En voitures.

**Rallye de Monte-Carlo :** de La Valette sur Peugeot 201, 1<sup>er</sup> des voitures françaises.

Mme Jeanne sur Rosengart: Coupe des Dames.

**Paris-Saint-Raphaël :** Les 5 premières places du classement général avec Mme Leblanc sur Peugeot 201 - Mme Jeanne sur Rosengart - Mme La Caze de Noronha sur Amilcar - Mme Lang sur Rosengart - Comtesse de Lesguern sur Chenard.

**Critérium Paris-Nice :** 1<sup>er</sup> du classement général: Zehender sur Alfa Roméo.

1<sup>re</sup> des petites voitures: Mme Lang sur Rosengart.

### Course de côte de la Turbie:

Voitures sport: 1<sup>er</sup> Zehender sur Alfa Roméo.

Le record général de la Turbie, voitures courses, est toujours détenu par Dreyfus sur Bugatti, graissée avec Mobiloil.

**6 Heures de Tunisie :** 1<sup>ers</sup> Castelbarco-Dreyfus sur Maserati.

**Tour de France :** 12 médailles d'or et Coupe Ansaldo avec Cogliati sur Rosengart, et les 4 voitures Chenard terminant capot plombé.

**Grand Prix de Rome :** les trois premières places du classement général: Ernest Maserati, Dreyfus, Biondetti sur Maserati.

**Championnat Féminin :** 1<sup>re</sup> du classement général: Mme Lang sur Rosengart.

**Grand Prix de Monza :** 1<sup>er</sup> Faggioli sur Maserati.

**Circuit des Routes Pavées :** 1<sup>er</sup> Zehender sur Alfa Roméo.

**Circuit de Brignoles :** 1<sup>er</sup> Dreyfus sur Bugatti.



### Sur l'eau:

**Le Championnat d'Allemagne et le Prix d'Hindenburg,** gagnés par M. Vasseur.

**La Coupe Internationale de Vienne,** que s'est adjugé M. Nicolesco, couvrant une vitesse de plus de 76 kilomètres à l'heure.

**Coupe de la Fédération Italienne Nautique :** 1<sup>er</sup> Cabac, moteur Carraro.

**Coupe du Lido :** 1<sup>er</sup> Mariella (Laws-Passarin).

**Coupe du Club Nautique de Venise :** 1<sup>er</sup> Mariella (Laws-Passarin).

### Dans l'air:

**Concours National technique des avions de tourisme :** 1<sup>er</sup> Maurice Finat sur Caudron-Luciole, Salmson 95 cv.

**Record mondial de distance en ligne droite pour avions légers :** Mme Maryse Bastié couvre 2.900 Kms. du Bourget au-delà de Nijnii-Novgorod, sur monoplan Klemm, moteur Salmson 40 CV.

**Et Mobiloil,** qui a permis à tous ces champions de réaliser leurs brillantes performances dans les conditions les plus difficiles, assurera également un parfait fonctionnement de votre moteur.

# Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.F.

Les pilotes Italiens seront à l'honneur ainsi que les constructeurs avec Bugatti, Ferrari et Maserati, Mobil fournissant les carburants et lubrifiants. (archives journal L'Illustration).

## La pub des temps modernes :

Le sponsoring (Rallyes internationaux mais aussi locaux, équipes sportives, salons divers et variés...) a été apprécié à travers l'Afrique. Sponsoring de rallyes et participation à des salons comme par exemple ci-contre avec Mobil Oil Gabon en 1986. (archives Alain Cornil)



## Sponsoring pour de drôles de défis en Afrique -

(Archives magazines Mobil Revue, Mobil/horizons et Mobil Africa)

### Mauritanie

#### UN « TRAIN A VOILES » DANS LE DESERT

Christian NAU, 42 ans, Ingénieur en chef du Service de l'Équipement à Radio France Outremer et mordu de char à voile avait déjà bien des performances à son palmarès. Ancien champion de France et d'Europe, il a atteint en 1981 - déjà sous les couleurs de MOBIL - le

record mondial de vitesse sur sable (107 km/h), gagné des raids de 500 à 3 000 km dans le Sahara, rallié le Groënland en 1983 en speedsail et en nautiski, parcouru en tricycle à voile la Death Valley aux USA, la Réunion et l'île Maurice. Toujours à la recherche de l'exploit, il a voulu rallier, en compagnie d'un autre fana de la voile, Jean-Luc WIBAUX, 27 ans, le centre minier de Zouérate au port minéralier de Nouadhibou : 652 km d'une voie ferrée unique, à travers le désert de Mauritanie, sur un engin à voile de sa conception.

Cette voie ferrée supporte jusqu'à 11 fois par 24 heures, jour et nuit, le passage d'énormes convois devant lesquels les frères engins de Christian NAU doivent s'effacer. Des convois pouvant compter jusqu'à 225 wagons, s'étalant sur 2,350 km, d'un poids total de 22 500 tonnes et tractés par 4 ou 5 locomotives. C'est la 1<sup>re</sup> étape du transport annuel de 10 millions de tonnes de l'un des minerais les plus purs du monde (une teneur de 63%) vers l'exportation. En face de ces monstres, 3 wagonnets d'un poids total de 300 kg, 3 coques de kayaks,

montés sur 6 essieux en frêne et 12 roues Patry en acier de 11 kg, 3 mâts et 3 bômes en alu, 3 voiles « oiseaux » de 3 m<sup>2</sup>, 2 voiles de 5 m<sup>2</sup>, 1 spi de 9 m<sup>2</sup>. Les deux hommes se partageaient la conduite des 3 engins, un à l'avant, l'autre à l'arrière manœuvrant sa voile et celle de devant, la coque du milieu servant de porte-bagages ou de char de secours. En mars et en avril, les vents sont généralement favorables, orientés à 75% Nord/Nord-Est. Mais au départ de Zouérate, le vendredi 13 mars à 10 heures, le vent était de



Le trois-mâts du désert, sous couleurs MOBIL, passe devant le Ben Amira, le plus gros monolithe du monde (après l'Ayers Rock en Australie) : 462 mètres de haut, 5 km de circonférence.

Exploit de Christian NAU (†), en Mauritanie (1984), 853 km en char à voile. Christian a été plusieurs fois champion du monde dans ce sport.



La griserie des pointes à 70 km/heure, au ras du sol, dans le bruit infernal des roues d'acier, et avec une suspension très sommaire...



Logo spécial pays arabes : Ecriture de Mobil en arabe pour les besoins des stations au Maghreb, Egypte, Soudan....



Au départ de Paris-Alger-Dakar, le 1988, le 1000i Sonauto-Yamaha-Mobil 1, avec au premier plan Jean-Claude OLIVIER, pilote et Directeur du Département Yamaha de Sonauto, sur le poste d'une des stations Mobil de Gery.

Sponsoring pour le Paris-Dakar de l'équipe Sonauto-Yamaha-Mobil 1



Christina Dodwell Traversée de l'Afrique en ULM 1987 : 10 000 km avec Pégase

**PREMIERS JEUX DE LA FRANCOPHONIE**

Sponsorisés par MOBIL, les premiers Jeux de la Francophonie ont vu s'affronter à CASABLANCA du 8 au 22 juillet 1989, les sportifs de 47 pays en football, en basket et en judo.



**CONCOURS HIPPIQUE À RABAT**

MOBIL OIL MAROCC encourage décadément tous les sports.



Ici, le superbe "Lord SAADA", monté par Ahmed TOUIL, champion du MAROCC, se profile comme un Pégase sur le logo MOBIL.



**MOBIL FOOT**

On ne se contente pas d'encourager, on y met aussi le grain, ou le pain, ou le beurre.



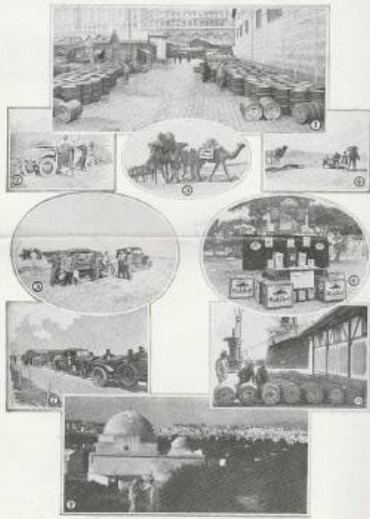
Ici, l'équipe de MOBIL OIL MAROCC qui participe au 4ème Tournoi. 32 équipes sont engagées.



Djibouti - 1992 - Défi annuel entre les équipes de Hand-ball de Total et Mobil

## A travers le monde

EN AFRIQUE DU NORD

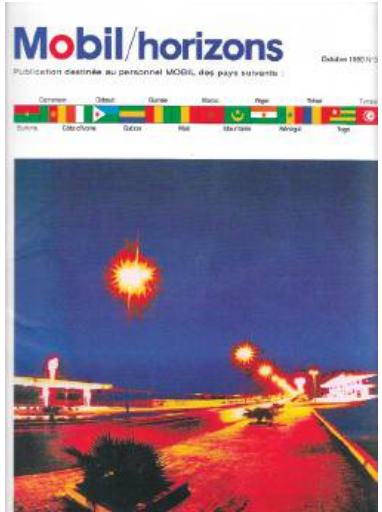


1. Marché coloré à Alger.  
2. Le souk de Marrakech.  
3. Les chameaux de la région de Ghardaïa.  
4. Les minarets de la ville de Tlemcen.  
5. Les rues de Tunis.  
6. La ville de Constantine.  
7. Les minarets de la ville de Tlemcen.  
8. Les rues de Tunis.  
9. La ville de Constantine.

### La communication

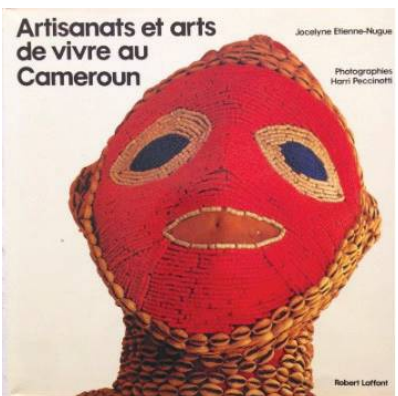
Les revues et les magazines furent un lien particulièrement apprécié entre employés de Mobil en Afrique. Les premières communications à partir de 1923 : MOBIL REVUE parle du monde avec une page spéciale Afrique.

*Mobil/horizons au sein de NOWA à partir de 1977 ou Mobil Africa à partir de 1994 pour la grande Afrique.*



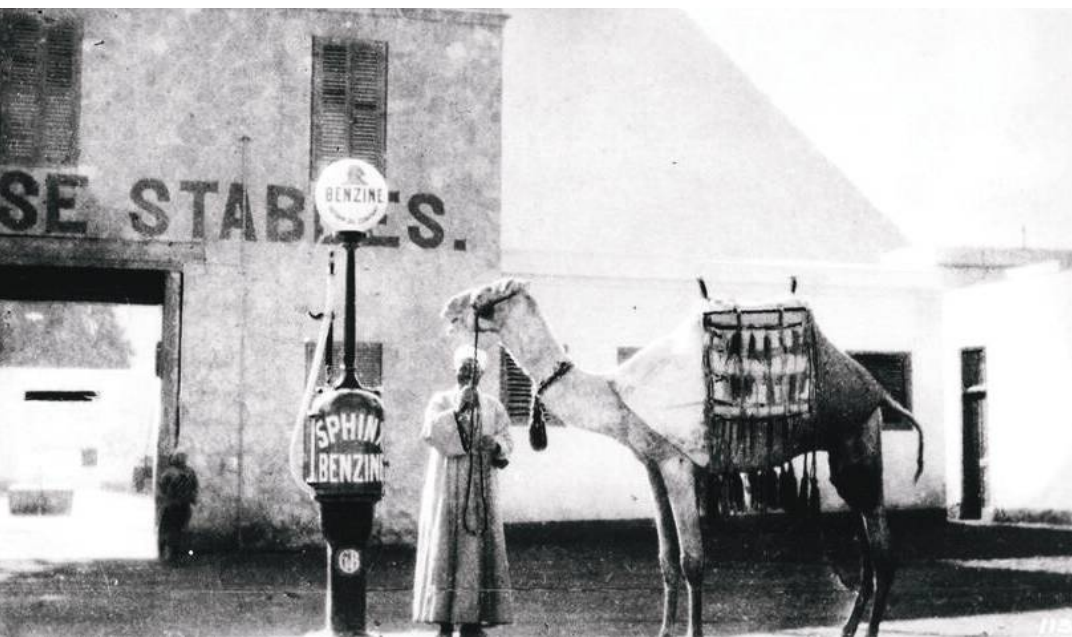
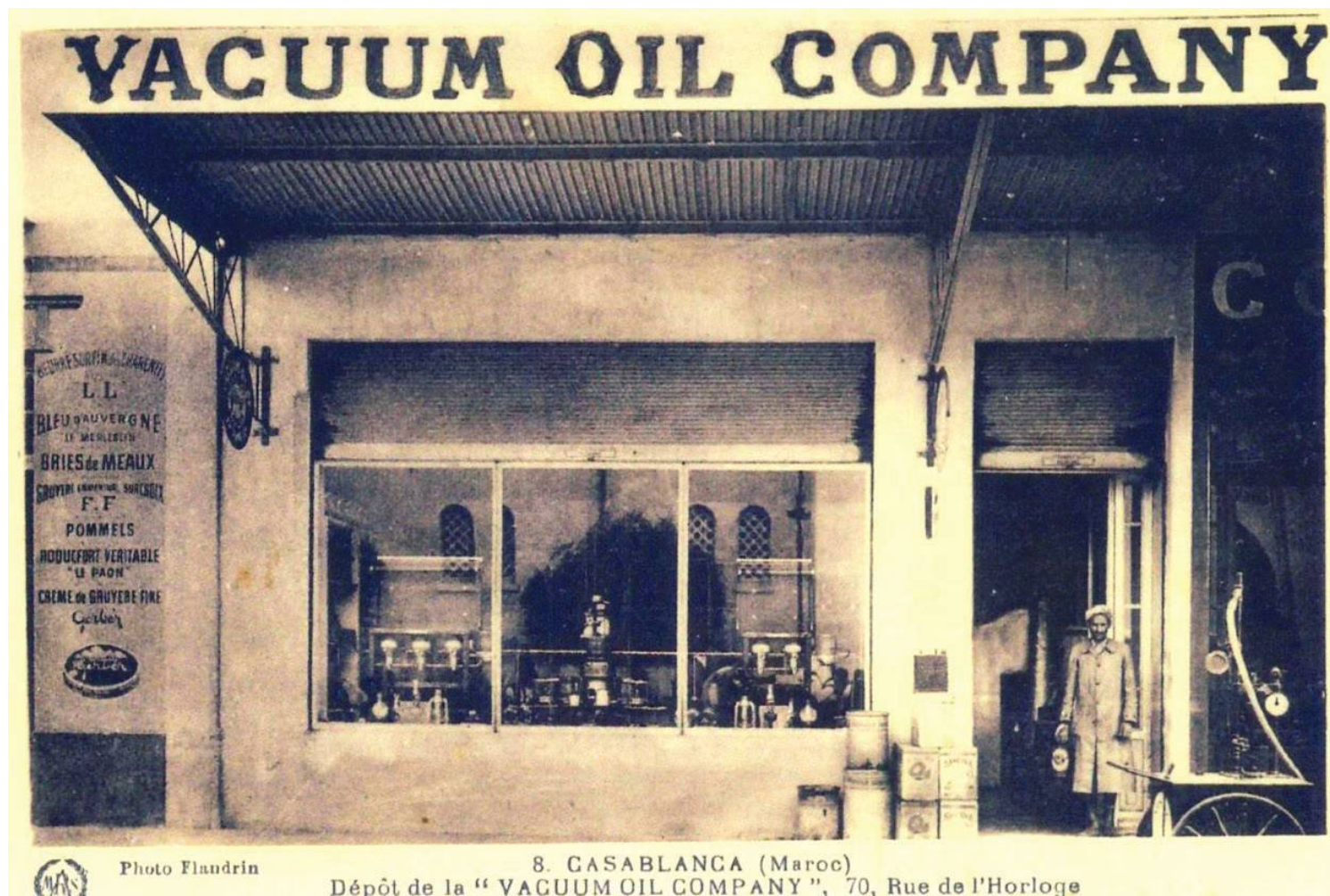
### Mobil et l'art camerounais

En 1982, Mobil Oil Cameroon (Guy Touron) et Mobil Producing Cameroon (A.P.Jaffe) ont publié le livre « Artisanats et arts de vivre au Cameroun ». Ecrit par Jocelyne Etienne-Nugue avec de superbes photographies de Harri Peccinotti, le livre, préfacé par Guillaume Bwelé, ministre de l'Information et de la Culture, décrit la complexité, la diversité et la beauté de l'architecture, de l'art et de l'artisanat camerounais. Le dernier chapitre est consacré aux parures de fête.



Publication exceptionnelle sur Mobil en Afrique en 1999. Couverture empruntée au Musée des Arts Africains et Océaniques de Paris.

## LE RÉSEAU



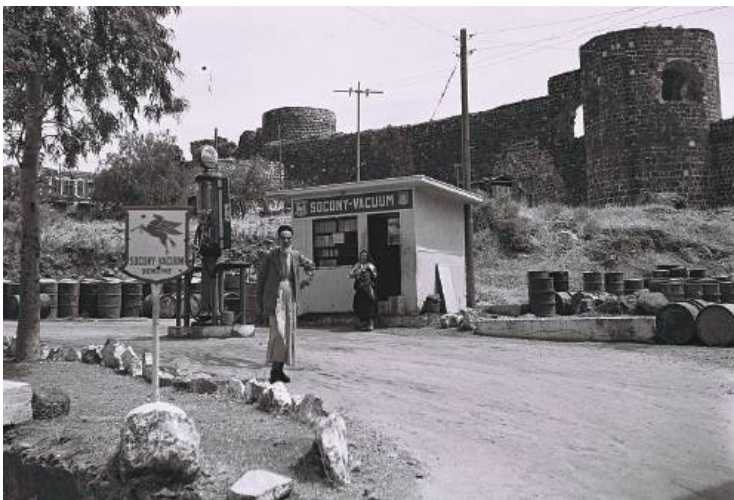
Stations en Egypte - 1935 - 1945

## LES BELLES STATIONS SOCONY VACUUM

Sur toutes les routes d'Afrique vous pouvez confier votre voiture aux stations Mobilgas Mobiloil. Elles mettent à votre disposition leurs produits de renommée mondiale et l'expérience technique d'un personnel sûr et dévoué.



Station au Maroc en 1945.



Station en Algérie en 1950.



Station-service de Guercif en Algérie



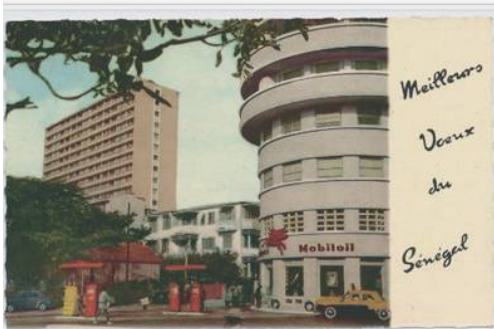


Le style Mobilgas-Mobiloil - Poste de Bizerte, Tunisie 1950.

Station-service de Bizerte en Tunisie - 1950



Inauguration de la station-service Bab El Gharbi à Monastir en Tunisie en Août 1959. On aperçoit Ali Abbouz et Pierre Taranowsky (†) (archives magazine Mobil/horizons)



Dakar - Années 50 - Carte postale



Station à Monrovia (Libéria). Canopy en ailes des années 50 sous le cotonnier...

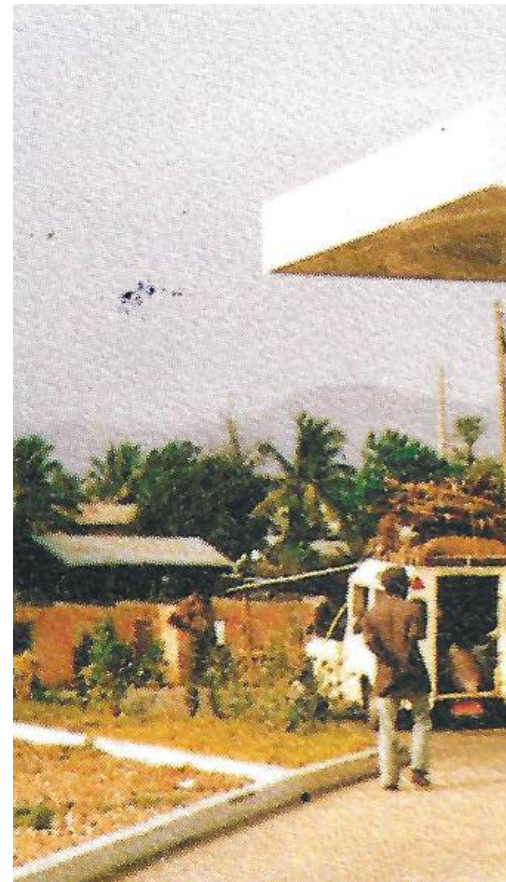


Le style Pégase : Canopy rond et pompe cylindrique, Stations-Service route de Bingerville à ABIDJAN, 1980.

Evolution du réseau pour arriver au Pégasus 21 Tropical.



La Lagune à Abidjan



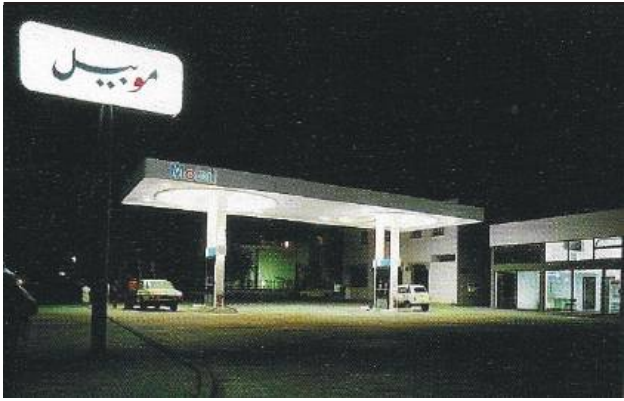




*Station-service Glass  
Libreville*



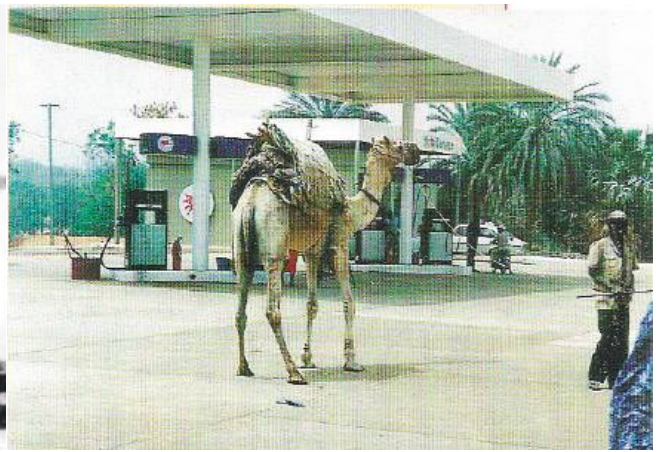
*Station Tonde Kara (Togo) au Nord de Lomé - 1980.*



Station à Gabes en Tunisie.



Station El Khadir - Maroc



Entre l'Egypte en 1935 et le Niger en 1993 : évolution du design des stations mais pas des véhicules...



Soudan - 1995 - Inauguration de la station-service Khartoum Nord.

Le terrain appartient à la Police soudanaise et la gérance est assurée par un capitaine des forces de police. De fait ...pas de problème d'insécurité ni vols ou désordres...Placée à un carrefour entre Aéroport - Khartoum City et Khartoum Nord près du pont sur le Nil Bleu, elle concentrait un trafic record.



Mobil Oil Egypt – 2020 -2022

## Une nouvelle station service en moins de 90 jours

A Yaoundé, Charles NDANDJI a réussi le tour de force de faire construire une nouvelle station service en 89 jours. Récit d'un "contre la montre" qui s'est achevé sur un suspense à la Hitchcock:

« les travaux de construction de la station implantée sur un terrain de 1800 m<sup>2</sup> au carrefour Kondengui à Yaoundé, ont démarré le lundi 9 août. Très schématiquement on peut distinguer 3 types de travaux : le génie civil avec les terrassements nécessaires à l'emplacement des cuves, aux fondations du bâtiment et à la pose des canalisations. La construction des superstructures comprenant le bâtiment, l'auvent et les pistes. Enfin la fourniture, l'installation et le



Station-service de Latriile à Abidjan.

raccordement des pompes et de tous les autres matériels nécessaires au bon fonctionnement de la station. A peine plus d'un mois après l'ouverture du chantier tous les terrassements étaient terminés. A la mi-octobre on mettait en place l'ossature de l'auvent et on achevait la maçonnerie du bâtiment. Quant aux quatre pompes, elles étaient posées le 3 novembre, soit 2 jours avant l'ouverture prévue. Mais je vais vous raconter une anecdote qui vous montrera que rien n'est jamais acquis et qu'il faut être sur la brèche jusqu'au dernier moment. Le matin du 5 novembre en procédant aux

essais on s'aperçoit qu'une pompe désamorce en permanence. Comme on attendait les inspecteurs des poids et mesures pour 14h30, il fallait absolument trouver rapidement la cause et réparer sous peine de voir l'ouverture reportée à une date indéterminée. Inutile de vous dire l'affolement jusqu'à ce qu'on s'aperçoive que cette pompe avait servi à une démonstration lors d'un séminaire chez le fabricant et qu'elle avait été mal remontée. On remédie aux défauts constatés et on pense avoir tout maîtrisé lorsqu'une demi-heure plus tard se produit une panne générale d'électricité dans tout le quartier... Dans ces cas là il n'y a plus qu'une solution : compter sur sa bonne étoile. Le courant a finalement été rétabli moins d'une demi-heure avant l'arrivée des inspecteurs. Constatant que tout était en règle ils ont plombé les distributeurs et délivré l'agrément, ce qui nous a permis de vendre notre premier litre à 15h, exactement 89 jours après le démarrage du chantier. Pari gagné mais nous avons eu chaud..."



Construction de la station-service "Piscine Municipale" à Abidjan.

Extrait article.

### Les stations particulières :

Pour terminer avec le réseau, quelques stations typiquement africaines. Dans ce contexte on ne s'embarrasse pas des règles de design Pegasus, ou de sécurité et environnement ! Débrouille et récupération, un bon assemblage qui marche !



Une station très particulière pour la brousse. Les fûts sont « mobiles »



Station-service à Berbera (Somalie) en 1993. La station-service Mobil officielle avait été bombardée par l'aviation Somalienne lors de la guerre civile de 1991. Avec un peu de récupération et d'astuce voilà un beau point de vente très local... Le gasoil venait de Djibouti par boutre...réglé cash en US dollars. Histoire digne d'Henri de Monfreid... le hashish en moins...



Station flottante à Lambaréné (Gabon) pour les pirogues sur le fleuve Ogooué. Une première en Afrique.



Ci-dessus en 1935 fournitures de lubrifiants hydrauliques Mobil (Vacuum Oil) à Alep (Syrie) (crédit photo Jean Marie Courtès)

## GRANDS PROJETS INDUSTRIELS

Mobil a participé à de nombreux petits et grands projets industriels sur le continent africain.

Ceci s'explique par la qualité des produits commercialisés (lubrifiants, graisses, produits spéciaux) mais aussi par le suivi particulier et l'assistance technique qui étaient proposés aux clients et par le grand professionnalisme des ingénieurs Mobil. Mobil fournissait un support technique carburants, lubrifiants, graisses et produits spéciaux de première qualité.



Abidjan - Lancement de la Mobil SHC en 1977



Station automatisée pour les mines d'or - Ashanti (Ghana) ©Michel Dufour (f)



Mobil Oil Côte d'Ivoire fait la foire...en 1989 (Exposition commerciale des USA)



Campagne de récolte des cannes à sucre au Soudan ou au Sénégal



Suivi et assistance technique au Ghana avec le MDDU (Mobil Diésel Diagnostic Unit)

# Le Transgabonais:

par Jean Pierre Girolami (photos et texte)

**Le Transgabonais** est un des plus grands chantiers de terrassement jamais réalisé dans le monde en termes de volume de terre déplacée. Son histoire commence dès 1886 avec le projet de Pierre Savorgnan de Brazza qui fut le premier à réaliser la remontée du fleuve Ogooué. Il faudra attendre un siècle et la volonté du président Omar Bongo, qui voulait exploiter au mieux les richesses naturelles de son pays (bois tropicaux, manganèse, uranium), pour que le projet se réalise.



Il s'agit d'une ligne de chemin de fer à voie unique de 669 km de long. Elle dessert 23 gares entre Owendo et Franceville et suit essentiellement le cours du fleuve Ogooué. Le point culminant de la ligne se situe à 360 mètres d'altitude. Le coût total des travaux est estimé à 1 500 milliards de francs CFA soit environ 3,7 milliards d'euros.

Quand on survole le Gabon, on voit la forêt à l'infini mais l'observer du ciel ne donne qu'une très vague idée de la réalité. Traverser la forêt en 4X4, sur la piste de service du Transgabonais, donne une toute autre impression. Les dénivelés font penser aux montagnes russes. On va certes moins vite mais la sensation de plongeon reste la même. En partant de Libreville, il ne faut pas moins de 400 km à vol d'oiseau avant d'apercevoir enfin un paysage de savane : les plateaux Batéké.



## LES DATES MARQUANTES

**1972** Création de l'Octra (Office du Chemin de Fer Transgabonais).

**1974** Eurotrag, un consortium de 14 entreprises européennes, enlève le marché des deux premiers tronçons.

**1975** Début effectif des travaux.  
**1978** Inauguration du premier tronçon Owendo-N'Djolé.

**1987** Inauguration de la ligne Owendo-Franceville.

# une belle aventure

Le chantier a employé environ 5 000 personnes de 17 nationalités issues de 4 continents, l'Afrique, l'Europe, l'Amérique et l'Asie.

Pour pouvoir construire la plateforme qui supporte les rails, il a fallu réaliser une trouée de 150 mètres de large tout au long du tracé ce qui revenait à déforester 4 100 hectares de forêt, déplacer 80 millions de m<sup>3</sup> de terre, poser 65 kilomètres de buses, construire 38 ouvrages d'art dont un tunnel, utiliser 50 000 m<sup>3</sup> de béton et poser 1 125 000 m<sup>3</sup> de ballast. Il a fallu, dans un premier temps, réaliser les travaux de déforestation et d'assainissement. C'est seulement après que les engins de terrassement sont entrés en action. On avait l'impression d'assister à un véritable ballet. La synchronisation était parfaite. Chaque bulldozer travaillait en équipe avec son échelon de scrapers. Chaque niveleuse et chaque compacteur assuraient la finition de la plateforme.

Une fois cette phase terminée, il ne restait plus au Dinosaur qu'à poser les rails, jusqu'à six tronçons de 144 mètres chacun par jour. Pour finir, les bourreuses et les régaleuses avaient pour mission de répartir le ballast sous les traverses et d'ajuster l'alignement de la voie.



Les moyens mis en œuvre sont impressionnants : 350 engins de terrassement (Caterpillar, Liebherr), 460 camions (Man, RVI), 420 véhicules légers (Toyota, Land Rover), 3 locotracteurs (Moyses), 5 bacs à moteur de 200 tonnes, 2 avions (De Havilland Twin Otter) de 24 places chacun, 61 groupes électrogènes (Caterpillar), 88 compresseurs d'air auxquels il convient d'ajouter plus de 800 compresseurs frigorifiques. Tout était à créer : les bases principales, distantes d'environ 100 km, avec leurs maisons spécialement conçues pour les familles, leur école, leur dispensaire, leur centre de loisirs, leur terrain d'aviation puis les bases plus sommaires composées seulement d'algecos et d'un mess. Il a également fallu construire des pistes pour ravitailler le chantier et relier les différentes bases entre elles, mettre en service des groupes électrogènes, des stations de pompage, assurer l'assainissement des eaux pour alimenter les bases, installer des ateliers de réparation, etc.

Mobil a été choisi dès le début des travaux comme l'unique fournisseur du chantier pour trois raisons principales :

- La qualité des produits : 15 000 m<sup>3</sup> de lubrifiants (principalement Delvac 1330 puis Delvac 1430 et Mobilube HD 80W90 puis Mobilube SHC) ont été livrés au cours des onze années qu'a duré le chantier.
- La flexibilité et la régularité des approvisionnements : Mobil pouvait assurer la livraison des produits en tenant compte de la devise que souhaitait utiliser Eurotrag au moment de la commande. Ainsi, Mobil Oil Française, Mobil Oil BV, Mobil Oil Ltd, et Mobil Oil Italiana ont, chacune leur tour, approvisionné le chantier sans impact sur les délais de livraison.



- Une assistance technique performante et permanente (détachement à temps plein d'un Technicien Diéséliste, garantie constructeur maintenue, simplification de la gamme, formation des équipes de graissage, etc.). Plusieurs laboratoires d'analyses ont été progressivement installés sur les bases de N'Djolé, Offoué, Ivindo, Lastourville, et M'Boungou Adouma au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Le taux de suivi a été de 85 % sur les véhicules légers, 95 % sur les poids lourds, 99 % sur le matériel de terrassement et 100 % sur les groupes électrogènes soit environ 95 %





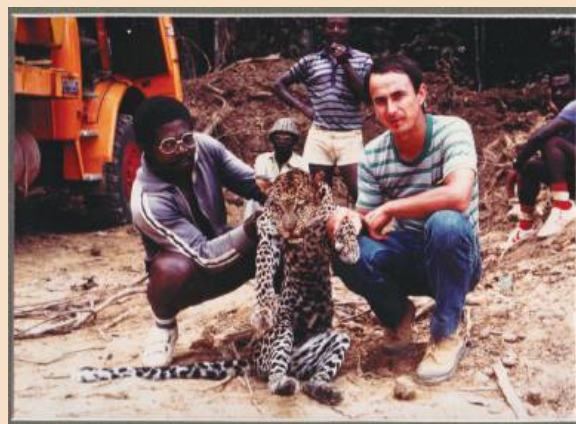
du parc Eurotrag. Le pourcentage d'anomalies rencontrées est passé de 11 % en juin 1983 à 0,5 % en septembre 1986. Environ 18 000 analyses ont été effectuées sur site. Près de 1500 analyses EM/PA ont été réalisées par le laboratoire de Wedel en Allemagne. Plus de 300 contrôles de compressions moteur ont pu être effectués. À la fin du chantier, Bertrand Descôtis, Mobil Oil Gabon, adressait à Monsieur Cosani, Directeur Général du chantier du Transgabonais, un bilan technique dans lequel il démontrait que l'étroite collaboration entre Mobil et Eurotrag avait permis de réaliser une économie de 550 millions de francs CFA, soit 20 % du budget lubrifiants, sur l'ensemble du tronçon Booué/Franceville. Mobil est également intervenu sur de nombreux autres secteurs; parmi les principaux, nous citerons : Le remplacement de Mobil Delvac 1330 par Mobil Devac 1430,



le remplacement de Mobilube HD 80W90 par Mobilube SHC, la participation active de Mobil lors de la mise en application des camions de graissage et des centrifugeuses à gasoil, la formation sur le terrain des personnes chargées de la maintenance des machines, les contacts réguliers avec les constructeurs et la rédaction et la mise en application des chartes d'entretien.

### Jean Pierre Girolami nous parle de cette expérience :

« Voilà bientôt 35 ans que la ligne Booué/Franceville a été inaugurée et que j'ai quitté le Gabon. J'ai rassemblé tous mes souvenirs et les quelques documents que j'avais conservés pour tenter de parler de ce qui a été un des plus beaux projets auxquels il m'a été donné de participer au cours de ma carrière chez Mobil. Je suis passé en une semaine d'un secteur qui couvrait la région parisienne et une partie de la Normandie à un chantier titanesque perdu au milieu de la forêt équatoriale. Malgré ce changement brutal de vie, j'ai beaucoup apprécié les années que j'ai passées au Gabon et j'y ai personnellement vécu une des expériences les plus enrichissantes de ma vie. J'ai eu la chance de rencontrer des gens de nationalité et de culture très diverses comme ces pygmées qui, moyennant quelques pièces, nettoyaient les flacons qu'on utilisait pour faire les prélèvements, comme ces zoologues qui venaient souvent nous rendre visite et nous emmenaient parfois observer les gorilles dans leur milieu naturel ou encore comme ces personnages atypiques, au passé souvent douteux, qui travaillaient chez les forestiers et se cachaient dans la forêt pour échapper à la justice de leur pays. »



#### France-Gabon dans le Haut Ogooué

El Hadj Omar Bongo et Jacques Chirac, en complices épatants, entourés de leurs gardes du corps, s'avancent pour couper le ruban et inaugurer les 648 kilomètres de rail du Transgabonais.

Nous sommes à Franceville le 30 Décembre 1986... 10 ans de travaux pour relier Oweendo à Franceville, région du Président, désenclaver ainsi sa province et permettre un transport plus rapide de l'okoumé et du minerai de mangarèse jusqu'à l'océan.

Le chantier titanesque fut organisé autour du consortium Eurotrag regroupant 17 entreprises européennes. Une belle opportunité pour Mobil de lubrifier tous les engins Caterpillar pendant 8 ans en fournissant un suivi d'entretien aux machines et bulldozers avec la présence d'un technicien Mobil au fur et à mesure que le chantier se déplaçait.

(Archives d'Alain Cornil)

Le léopard voulait venir goûter les huiles Mobil...

# AVIATION

(photos Mobil aviation  
et Jean Louis Mermet)

A cette époque beaucoup d'avions fonctionnaient encore avec des moteurs à pistons qui utilisaient de l'essence pour avion dénommée Avgas 115/145, puis 100/130 et actuellement 100 LL. Dans les années 60 avec l'expansion des avions à turboréacteurs et turbo-propulseurs, le carburéacteur (kérosène d'une grande qualité, appelé actuellement Jet A-1) a supplanté l'essence aviation. Cela demande actuellement du matériel de distribution très sophistiqué et du personnel qualifié



Les premiers ravitaillements pour l'Aéropostale en 1926. Cap Juby (Ancien protectorat Espagnol). La piste d'atterrissage est en sable.



Matériel d'avitaillement à Fort Lamy (futur N'Djamena)



Avitaillement à Agadez au Niger - Années 60



Aéroport d'Accra :  
Dispenser



Matériel d'avitaillement (Dispenser) à Abidjan



## Lisbonne, mai 1959

Dans un séminaire sur les procédures Aviation, on reconnaît debout à gauche

R.C. Graves, un as de la R.A.F. pendant la bataille d'Angleterre et le pionnier de l'Aviation Mobil en Afrique, et, à côté de lui, J. Leforestier.



Bureau Mobil à l'aéroport d'Accra (Ghana)



Avitaillement d'un Constellation



Construction de l'oléo réseau sur l'ancien aéroport de Bamako et avitaillement d'un DC 4



*Aéroport d'Ouagadougou : Poste de livraison de l'essence avion (Avgas).*



*Bureau Mobil sur l'aéroport de Bobo-Dioulass.*



*Aéroport de Niamey -  
Avitaillement des avions par Mobil*



*Avitaillement à Bobo-Dioulasso*



# Participation de Mobil aux activités de l'armée française en Afrique



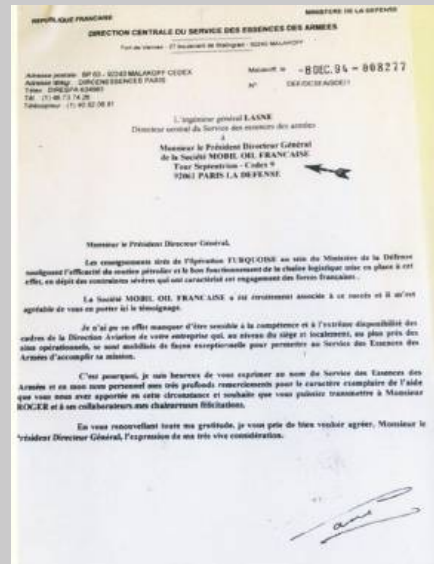
Avitaillement des Mirages F1 - DA 188 Djibouti



Une bien belle publicité : Avitaillement du Concorde présidentiel par Mobil lors de la visite officielle du président François Mitterrand à Djibouti en décembre 1987.



## Opération MANTA au Tchad en 1984, opération TURQUOISE au Rwanda en 1994



Les félicitations du ministère de la Défense et du Service des Essences des Armées pour l'efficacité de Mobil (Aviation Nowa) lors des opérations « Manta » en 1984 au Tchad et « Turquoise » en 1994. (Archives MOF et de Michel Roger)



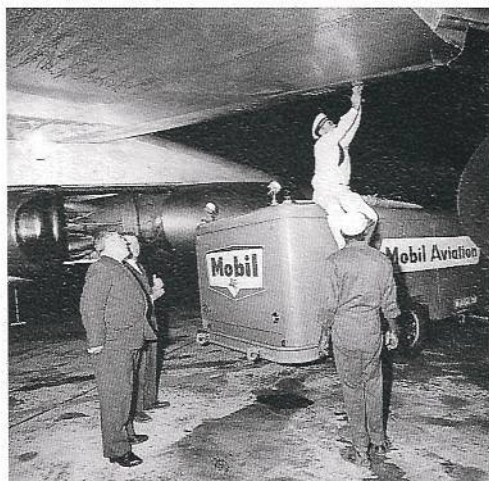
"Cannibalisme aéronautique ?"



Galaxy C5 US Air Forces (cannibales... ?) escale à Djibouti. (photos Mobil/horizons)

## Dakar, même époque

Dick Graves, surveille une phase d'avitaillement sur l'aéroport de Yoff.



L'Aviation à Dakar déjà en 1959



A ne pas oublier l'excellent travail fait par les équipes Aviation Nowa et en particulier J.L. Mermet sur le Paris-Dakar entre 1988 et 1992.



Tous les détails sont sur le site [www.arexxonmobil.fr](http://www.arexxonmobil.fr) (crédit photos Jean-Louis Mermet)

## Un bel exemple de gérance aviation Mobil : LA S.M.C.A.D.Y (Société de Manutention des Carburants Aviation de Dakar Yoff)

Comment fonctionnait une gérance aéroportuaire ? Jean-Louis Mermet nous explique le fonctionnement de la SMCADY.

La SMCADY a été fondée en 1966 par un groupement de pétroliers dont Mobil Oil et ESSO. Cette société gérait l'ensemble du stockage de kérosène Jet A-1 (3 600 m<sup>3</sup>) et d'essence avion AVGAS (300 m<sup>3</sup>), ainsi que la distribution par un Hydrant Refuelling System. Pour la partie mise à bord, deux pools ont été constitués (BP-TOTAL-ESSO) et (MOBIL OIL- SHELL). ESSO s'est retiré du Sénégal en 1985. En 1975, Mobil Oil Sénégal prit la suite de SHELL pour la gérance de la SMCADY. A ce poste fut nommé Joseph di Lorenzo, qui grâce à son expertise et à sa compétence, a réussi à garder la gérance jusqu'à son départ à la retraite en 1997 puis Mobil Oil Sénégal garda cette gérance jusqu'en 2005, année de départ d'ExxonMobil du Sénégal.

L'aéroport Léopold Sédar Senghor de DAKAR était situé sur la Pointe des Almadies et a été ouvert à l'aviation civile en 1947, puis a été fermé en décembre 2017. Celui-ci a été remplacé par le nouvel aéroport Blaise Diagne.

Tous les jours ouvrables, nous recevions une quarantaine de bridgers de 30 m<sup>3</sup> au poste de dépotage et nos sorties annuelles se situaient autour de 180 000 m<sup>3</sup>.



Stockage SMCADY

Le maximum a été de 250 000 m<sup>3</sup> lors de ponts aériens des USA, pour des interventions en Afrique. Ces sorties ne sont bien sûr pas comparables à des aéroports comme Roissy, mais pour l'Afrique c'était un des aéroports les plus importants.

A partir de 1985 la SMCADY a été le centre de formation le plus performant de toute l'Afrique francophone.

Michel Roger, Directeur du service aviation NOWA, encouragea beaucoup la formation des personnels dans les différents aéroports où nous avons la gérance. Durant plusieurs années (à partir de 1985), Mobil eut le marché pour l'avitaillement du Concorde qui ralliait Paris à Cayenne à l'escale de Dakar deux fois par semaine. L'opération d'avitaillement de celui-ci était assez sensible car il fallait avoir un oléo serveur pour chaque aile et refueller en même temps et au même débit, afin d'éviter un déséquilibre de l'avion ce qui aurait pu abîmer l'empennage.

En 1996, le gouvernement Sénégalais demanda à la



Postes de dépotage des bridgers de Jet A-1 à la SMCADY



Séminaire international Aviation de 1990 à Dakar



*Exercice incendie durant le séminaire*



*Dépôt aviation de Saint Louis du Sénégal, filiale de la SMCADY pour la Cie sucrière sénégalaise*



*Ensemble complet de distribution d'Avgas 100*

SMCADY de construire un nouveau dépôt aéroportuaire à Saint Louis du Sénégal. Le projet n'était pas rentable pour le pool pétrolier, mais Richard Willem réussit à négocier cet investissement. Le ministère du Tourisme qui voulait faire un aéroport international à Saint Louis pour développer le tourisme et l'exportation de la pêche accepta de supprimer le tronçon de route qui coupait le dépôt de la SMCADY à Dakar, à condition de mettre en place à St Louis une filiale de la SMCADY.

Grâce aux séminaires internationaux Aviation que Fairfax et Londres nous demandaient d'organiser, la SMCADY a été connue largement au-delà de l'Afrique par les équipes aviations de Mobil Oil, puis ExxonMobil Aviation.

En 2005, ExxonMobil vend Mobil Oil Sénégal à Oil Libya.

*(texte et photos de Jean-Louis Mermet)*



*Avitaillement du Concorde à Dakar Yoff par Mobil Sénégal*



*Séminaire international Aviation de 1999*

# MARINE

L'activité Marine comprenait deux branches:

- Le soutage en carburants (Gasoil marine, Fuels légers et lourds)
- L'approvisionnement en graisses et lubrifiants, assortie d'une aide technique.

Les ports principaux en Afrique étaient Cape Town, Durban, Djibouti, Dakar, Abidjan, Suez mais aussi une multitude de ports plus modestes.

**ALAIN BOUCHEREAU, un expert du business "Marine", nous parle de son expérience et décrit cette activité en Afrique.**

## **L'activité marine en Afrique de 1990 à 2006**

«L'activité Marine se compose d'une activité Internationale (navires de commerces dits de « haut bord ») et d'une activité « domestique » (pêche, fluvial, marines de guerre). L'activité Internationale se compose d'une partie générée par l'affiliée : livraisons locales dites « Local International » et d'un courtage sur les livraisons des bateaux des clients directs sous contrats dans les ports étrangers (« Transfer in »).

*L'affiliée qui livre des bateaux étrangers dans ses propres ports reçoit également un courtage dit « visiting ». Les valeurs de ces courtages sont définies par MIAMI Fairfax en pourcentages de remise par rapport au tarif international des lubrifiants (CPL).*

*Dans un premier temps, NOWA et Mobil South se partageaient la responsabilité de l'activité Marine sur l'Afrique, sous la coordination de MIAMI. Dans un second temps, de 1990 à 1992, MIAMI charge MOF du suivi technique et de la coordination / conseil commercial de l'activité « haut bord » en étroite coopération avec NOWA au Maroc et en Tunisie. MIAMI continue à coordonner le suivi de l'activité Marine de Mobil South, principalement en Egypte, ainsi qu'en Afrique du sud via un accord avec ENGEN (ex Mobil Oil South Africa). La « fonctionnalisation » de l'activité Marine Internationale intervient en 1992. MIAMI prend la main et MOF MARINE est chargé officiellement de superviser techniquement et commercialement les armements internationaux (Comanav, OCP, Cotunav, Gabes ...) au Maroc et en Tunisie. Fin 1994, après une tournée*

*commune avec le Manager général Marine en Afrique du Sud, Kenya, Egypte et Maroc, MIAMI me demande de créer et/ou coordonner l'ensemble des activités Marine sur l'Afrique (Lubes et Fuels) sur le plan International et Local (activité domestique).*

*Ma mission première est de remettre les services des ports Africains au niveau des obligations du « Marine Ports & Services Guide » et de m'assurer que les bateaux étrangers sous contrats qui se ravitaillent localement sont traités conformément aux obligations des contrats signés par les affiliées. Au besoin je peux modifier le rating des ports (de 1 à 5 étoiles suivant le niveau des services offerts) pour l'adapter aux possibilités réelles du pays.*

*Cela signifie le recrutement d'ingénieurs ou d'attachés commerciaux à temps plein ou partiel dans tous les pays présentant une activité Marine existante ou un potentiel à développer. En parallèle une cellule Marine Africa au sein de MOF se crée en France. Cela signifie aussi l'organisation de sessions de formation Marine, technique et commerciale pour les personnels*



Le MV Kristhild reçoit 200 bbls de Mobilgard 570

Supply of 200 bbls of Mobilgard 570 to MV Kristhild



«Deux images significatives du soutage en Afrique : Du super tanker à Cape Town aux pirogues de Rufisque au Sénégal !»



*MOBIL à Dakar, Abidjan, Cape Town, Le Caire, Tunis, Casablanca. Organisation de réunions « clients locaux » à Casablanca, Agadir, Sfax, Le Caire et grands meetings des clients internationaux Egyptiens au Caire avec la participation du manager Marine Lubes MIAMI à Fairfax.*

*A Agadir (600 bateaux de pêche, dont la moitié « Industriels »), création et développement de l'activité Lubes/Fuels pour la pêche industrielle en étroite collaboration avec Mobil Oil Maroc. Construction des grands bacs de stockage Fuels et de plusieurs km de pipelines pour la distribution*



Vue du port d'Agadir



Dépôt Mobil sur le port d'Agadir

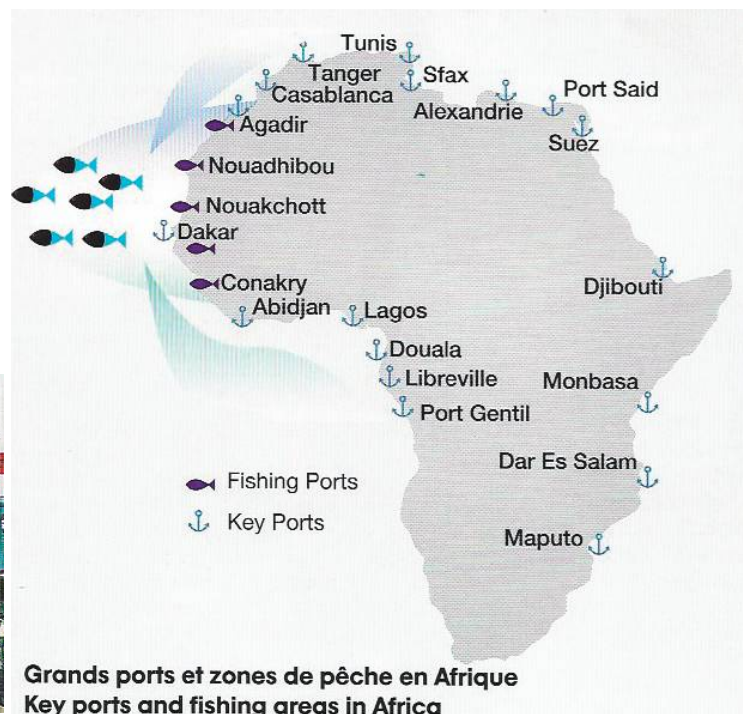


*GO sur l'ensemble du port. A partir de 1995, la responsabilité commerciale des activités restant du domaine de l'affiliée, la responsabilité stratégique de MIAMI est exercée dans le cadre de la « Corporate Separateness ». Elle est effective pour l'activité Internationale et se borne à du conseil et des « recommandations » pour l'activité locale domestique. En 1995, Mobil Oil Française Marine conserve la coordination des Lubrifiants Marine sur l'Afrique et assure une délégation pour la coordination de l'activité Fuels Marine Internationaux (Soutes Bunkers) devenue indépendante des lubrifiants.*

*Mobil rachète Esso Kenya et retourne dans ce pays que nous avons quitté quelques années auparavant (réseau passé alors à des intérêts locaux sous marque « KOBIL » ...). Le port de Mombasa revient dans le Ports & Services Guide en 3 étoiles. Recrutement, formation, logistique... Cela constitue une bonne répétition générale pour l'étape suivante...*

*En 1997 je dois (re)monter le plus vite possible l'activité Marine Lubes en Afrique du Sud, la demande étant très importante dans les ports Sud-Africains (7 000 t/an). Entre le départ de Mobil d'Afrique du Sud en 1989 et le retour en 1997, Engen, société créée pour reprendre l'ensemble des activités de Mobil Oil South Africa, a continué à produire nos lubrifiants sous sa propre marque au blending plant de Durban et a livré les bateaux sous contrats Mobil dans les ports sud-africains. Notre retour signifie dans un premier temps la fin de cet accord, et une gymnastique complexe pour livrer nos produits en containers complets vracs et futs dans les ports au départ de NDG et Pernis. Par la suite, Mobil Africa passera un accord global avec Engen pour le mélange de la quasi-totalité de nos produits (hors synthétiques) au blending de Durban. La logistique de transport stockage et livraison à bord sera assurée par nos partenaires Rennies et LA Bunker sur*

Port de pêche Agadir (Maroc)



*l'ensemble des ports de Durban, Richards Bay, Port Elizabeth, East London, Cape Town et Saldanha bay en 3 étoiles pour la plupart. La Namibie présentant un potentiel pêche industrielle très important (le courant froid de Benguela remontant du pôle sud provoque un upwelling de nutriments et une forte densité de poissons comestibles), nous créons une JV (Manica) avec notre partenaire logistique sud-africain Rennies et installons un dépôt et une équipe technique et commerciale à Walvis Bay (deuxième ville du pays). Cette JV sera la seule à dégager du profit dans cette région.*

*La coopération avec les affiliées de Mobil Africa a quasiment toujours été excellente et je ne remercierai jamais assez les directeurs et ingénieurs des pays et clusters pour leur soutien sans faille. Nous leur avons renvoyé l'ascenseur en leur apportant un support technique/analyses maintenance prédictive pour le suivi des centrales de génération électrique (Power plants) à travers l'Afrique. En 1998 alors que je cumulais jusqu'alors les fonctions de Manager Marine de MOF et de coordinateur sur l'Afrique, je deviens Manager Lubes Marine à plein temps pour l'Afrique. Miami me demandant en complément de développer et/ou créer notre activité sur le Moyen Orient (UAE, Koweït, Arabie Saoudite, Qatar ...) à partir des Emirats.*

*A la naissance d'ExxonMobil, début 2000, je choisis de rester en activité après avoir obtenu des garanties et des effectifs suffisants en nombre et en qualité, pour pouvoir diriger efficacement l'activité Marine Lubes sur les 35 pays d'Afrique et du Moyen Orient*

*avec cette fois la responsabilité fonctionnelle de l'activité internationale et locale. Quatre directions régionales sont créées, au Caire pour la zone côtière de Djibouti à la Mauritanie, à Lagos pour la zone allant du Sénégal, à l'embouchure du Congo, à Cape Town pour la Zone australe allant de l'Angola au Kenya, plus les Iles de l'Océan Indien et enfin, à Dubaï (UAE) pour l'ensemble du Moyen. Une quinzaine d'Ingénieurs et d'attachés commerciaux Marine à plein temps et une dizaine de techniciens « part time » assurent le travail terrain en étroite coopération avec la logistique des affiliées. La coordination technique sera assurée par Gilles Delafargue et l'ensemble des activités planning/report par Nathalie Renaud en coopération étroite avec les managers de régions et les affiliées. Le « Customer Service » sera piloté par l'équipe Marine basée à Breda (Pays Bas).*



Postes de soutage à Djibouti en 1938



Djibouti (en 1992) du voilier « PHOCEA » de Bernard Tapie en route vers les Maldives. A l'époque il était motorisé par Rolls-Royce Marine.



Salon Marine AfSud (photo Alain Bouchereau)

*L'activité globale Marine Lubes entre 2000 et 2005 va générer un profit net de 6 à 7,5 M\$ par an dont en moyenne 4 sur l'Afrique. L'Égypte, à elle seule génèrera en moyenne 2 M\$ par an. Ce fut une belle aventure pour une équipe soudée et motivée avec une montée en puissance sur 15 années pour être finalement reconnue comme l'exemple à suivre à partir de 2002 par la direction générale Marine à Fairfax. La suite, vous la connaissez, avec le désinvestissement et la cession étape par étape de l'activité downstream d'ExxonMobil en Afrique.*



Station Marine à Dakar (Ing A.Diouf)



Soutage à Djibouti du Porte-avion « Clémenceau »

# ASSISTANCE TECHNIQUE, CONSEILS ET RÉUNIONS

A partir des années 50, l'ensemble des activités en Afrique furent aidées et contrôlées depuis New-York et/ou Paris. D'une part dans le cadre du contrôle par l'actionnariat, mais aussi pour aider et conseiller les équipes locales. Dans cette optique, conseils techniques, audits, formations furent dispensés par de nombreux conseillers qui ont sillonné l'Afrique en long en large et en travers (ce qui était le plus difficile) ! Pour les expatriés en poste et les locaux, cette aide a été largement appréciée. Toutefois les embûches étaient nombreuses pour nos amis les conseillers... Régulièrement des réunions annuelles étaient organisées à Paris, New-York ou sur le terrain. C'étaient des moments importants d'échanges et de convivialité. Réunions des directeurs, missions diverses et séminaires de formation ont grandement contribué à l'image de Mobil en Afrique. Un des aspects méconnus de Mobil en Afrique est l'assistance que la société porta aux problèmes sanitaires et médicaux à travers le continent. Mobil a participé à de nombreuses campagnes de sensibilisation sanitaires, de vaccinations et de dépistage. Avec par exemple l'implication ci-dessus de Mobil Oil Maroc.

## Burkina-Faso

Il arrive qu'au sortir d'un séminaire de formation au cours duquel les Attachés Commerciaux lui en ont fait vraiment trop baver, Michel

DELAUNAY aille se détendre en chevauchant son caïman préféré. Il y en a qui vont faire du cheval ou du ski nautique. A chacun ses goûts. Mais on peut garantir que celui-ci était bien vivant et que la scène se déroule au bord de la mare aux crocodiles sacrés de SABOU.



Michel (†) et son caïman « préféré ». C'est « caïman » la détente... !



Notre président se voue corps et âme à la formation des jeunes cadres africains.



Brainstorming en bonne compagnie entre les deux Claude : Guérin (†) et Girault sur le support à apporter à Hydro-Congo, à moins que cela soit un problème de choix de restaurant pour aller dîner après une belle journée de travail.



EN 1994 près de 1000 personnes ont suivi une formation organisée par MASA

In 1994, nearly 1000 MASA people were enrolled in the company's training programs.

Session de formation en 1994.



Réunion Nowa à Paris, mai 1971. De gauche à droite, assis L. Thomas, D. Graves, Daoud, I. Kerno, J. Charpentier, C. Currey, debout M. Ventadour, A. Alaoui, R. Chalmandrier, R. Pujol, S. Ducros, A. Abbouz, J. M. Lhote. (crédit photo Mobil/horizons)



1998 - Marrakech - Réunion Mobil Africa SA. (La parité n'était pas à l'époque la règle).



Réunion Nowa Décembre 1992 à Paris Tour Septentrion des Directeurs en poste en Afrique. Nous reconnaissons M. Alaoui (Maroc), Y. Coulon (†), F. Ydier, MT. Arsicaud, J. Villalba, M. Bonnet (†), C. Champigny, C. Girault, M. Blanc (†), C. Paulic (†) (crédit photo Mobil/horizons)

## ANECDOTES

### Récit d'un vol (pas au-dessus d'un nid de coucou) mais mouvementé. par Claude GIRAULT

Entré à la MOF en 1963, j'ai rejoint la MedWa en décembre 1965, basée rue de Londres à Paris. On me proposa de prendre en charge, avec une base à Douala (Cameroun), le développement des ventes industrielles sur un terrain fortement agrandi puisqu'il s'étendait sur 8 pays, du Togo au Congo Brazza avec une superficie totale proche de celle de l'Europe et des activités très diversifiées. Les forestiers de Côte d'Ivoire ayant en grande partie épuisé les essences les plus intéressantes comme les acajous, sipo, sapelli, l'orgnèrent sur des espaces encore vierges de toute exploitation comme le district de Ngoko au Cameroun, au niveau des frontières du Congo Brazza et de la RCA. Une zone très faiblement peuplée de pygmées (39 habitants recensés en 2005 dans le plus grand village du district). Ces pygmées vivaient en pleine forêt équatoriale humide de la culture de tubercules (igname, taro, manioc...) et de produits de la chasse (singes dont des gorilles, biches... et même de chenilles). Un premier forestier, client Mobil en Côte d'Ivoire obtint un permis d'exploitation dans cette région très reculée mais qui avait l'intérêt de se situer en bordure de la rivière Dja, affluent du fleuve Congo et qui pouvait donc exporter des grumes jusqu'à Brazza par flottage ou sur des barges et recevoir les produits nécessaires au chantier (aliments, gasoil et lubrifiants) depuis Brazza. Il s'agissait d'un



voyage de 500 km auquel il fallait ajouter 250 km de train jusqu'au port de Pointe Noire où les grumes étaient exportées par bateaux principalement sur l'Europe. Le challenge qui se présentait à Mobil Cameroun était de voir sur place comment assurer l'alimentation en produits pétroliers du chantier. Le responsable de l'agence Mobil de Yaoundé, Jacques Auneau, organisa le déplacement en petit avion, Cessna 172, car la première action d'un forestier complètement isolé est d'ouvrir dans la forêt une piste d'atterrissage de 300 m environ en bordure de rivière pour s'ouvrir sur le monde extérieur. Nous décollâmes donc de Yaoundé au petit matin. Notre voyage aller fût compliqué par le fait que la balise d'Ouessou au nord du Congo, qui se situait dans l'axe du chantier, était en rade. Arrivés sur la rivière Dja il suffisait de la descendre à basse altitude pour découvrir le terrain d'atterrissage du chantier et de s'y poser sans encombre. Toutes les questions réglées avec notre client, nous repartîmes du chantier vers 15h et vu de l'avion nous survolions un tapis vert

quasiment ininterrompu. Les premiers ennuis vinrent quand de grands cumulus commencèrent à se former, obligeant notre pilote à les contourner. Quelques instants après, en voulant basculer l'arrivée d'essence d'un réservoir à l'autre, le moteur commença à tousser, puis à s'arrêter, puis à repartir. Le pilote signala ce problème à la tour de contrôle et profita des rares instants où le moteur marchait pour prendre de l'altitude. Le pilote découvrit alors, par une chance incroyable une petite clairière ouverte et probablement habitée par quelques familles de pygmées où il décida d'essayer de se poser « en vol plané » puisque le moteur était à l'arrêt. Nous passâmes à quelques mètres des arbres qui bordaient la clairière et les derniers mots du pilote à la tour de contrôle de Yaoundé furent : « c'est mal pavé ». Une fois ces arbres de 50 mètres de hauteur franchis, le pilote piqua sur la clairière puis à quelques mètres du sol, fit une ressource qui nous permit de rouler sur un sentier de 2m de large situé au milieu du campement pygmée. Le pilote freina au

maximum pour éviter d'écraser une femme qui courait devant nous et s'arrêta à 50 mètres environ de la lignée d'arbres qui barrait l'autre côté de la clairière. Le freinage fut si brutal que l'avion piqua de nez et s'arrêta la queue en l'air. Les pygmées n'avaient jamais vu cela... La tour de contrôle avait immédiatement déclenché des recherches, mais nos différents écarts pour éviter les orages ne nous situaient pas très exactement par rapport à Yaoundé. Nous vîmes un premier avion qui nous recherchait et nous entendions les conversations qui s'échangeaient dans son cockpit. Malheureusement la forêt s'était refermée sur nous et nous ne pouvions pas émettre pour donner notre position. Vers 17h la nuit commença à tomber et les recherches s'arrêtèrent. Nous fîmes alors connaissance avec nos amis pygmées et l'un d'eux nous entraîna avec une lampe tempête sur un petit sentier forestier qui nous conduisit au bout de 2 ou 3 heures de marche dans une petite exploitation de cacao. Il était près de 2h du matin et il nous fallut trouver la case du conducteur du véhicule de l'exploitation, et le réveiller pour qu'il nous amène sur l'axe routier le plus proche. Sur une piste toute cabossée, bien accrochés aux ridelles du véhicule, nous atteignîmes la route Sangmélina M'Balmayo vers 3h du matin et nous fîmes du « stop ». Fort heureusement une voiture qui allait justement sur Yaoundé nous prit en charge assez rapidement et je me retrouvais vers 4h du matin dans mon hôtel après avoir laissé Jacques rejoindre son domicile et congratué notre pilote pour la maîtrise exceptionnelle qui nous

avait sauvé la vie. Le matin au réveil j'informais ma direction à Douala que nous étions sains et saufs ce qui lui permit d'annuler le programme de recherches qu'elle avait mis en place pour la journée car la tour de contrôle l'avait prévenue la veille de notre disparition. Dans cette péripétie nous avons eu une chance infime de nous en sortir car la forêt tropicale reprend rapidement ses droits.

**Claude Girault**



Ci-joint la photo prise quelques mètres devant l'avion planté dans la latérite, la queue en l'air. Au premier plan une hutte de pygmées, pas très haute, faite de branchages et de feuilles. A droite, une famille et au fond la lisière d'arbres contre lesquels nous nous serions fracassés si le pilote n'avait pas freiné à mort pour nous épargner cette dernière.

### **Mobil fait du troc avec l'empire soviétique pour accueillir le pape Jean-Paul II à Malabo en 1982 !** **par Bertrand Descôtis**

La Guinée Equatoriale est une ancienne colonie espagnole et se divise en deux parties, une partie sur le continent avec la ville de Bata, et l'île de Bioko en face de Douala avec la capitale Malabo. Le pape Jean-Paul II lors de son

premier voyage africain début 1982, devait passer une journée et une nuit à Malabo. Pour assurer le confort papal, il fallait lui trouver un logement climatisé, d'où la nécessité de faire tourner la centrale électrique de l'île, mais il n'y avait plus de combustible sur l'île. Il ne restait au port qu'un stock de fuel lourd soviétique servant à la marine lorsque Malabo était une base navale soviétique ! Un accord est alors trouvé par la direction Mobil de Douala via un intermédiaire espagnol, résidant aux Canaries, qui se déplaçait avec un attaché-case rempli de montres qu'il distribuait aux locaux pour obtenir leur accord ou faveur ! Cet accord consistait à échanger du fuel lourd soviétique contre du combustible pour la centrale. Arrivé comme ingénieur à Douala en septembre 1981, je fus chargé de surveiller l'opération d'échange qui eut lieu en novembre 1981. Mon contrat de travail n'ayant pas encore été validé par les autorités camerounaises, je quittai Douala la nuit incognito sur un petit pétrolier avec l'ami espagnol, pour théoriquement deux jours. Arrivé à Malabo, pas de tuyaux pour faire le transfert, l'Espagnol décide d'affréter une « avionnette » comme il disait, pour aller chercher des tuyaux à Bata... et nous voilà parti à Bata... de retour à Malabo avec les tuyaux... le week-end est là. L'Espagnol me propose de faire venir mon épouse pour le week-end. Je lui dis que ses papiers ne sont pas en règle. « No problem » me répond-t-il, on lui envoie l'avionnette et elle viendra à Malabo avec le passeport espagnol de son épouse. Cela me semble un peu limite, et nous

restons donc tous les deux à Malabo pour le week-end qui se passe bien grâce à la distribution de nombreuses montres ! L'échange de carburant finit par se faire... et nous voilà de retour à Douala sur le pétrolier ... avec le fuel lourd soviétique.... toujours incognito, je rentre à la maison... personne ne s'était inquiété ni Mobil, ni mon épouse de ma disparition pendant quelques jours sans papier en règle... une autre époque !

Et finalement, Jean-Paul II n'ira pas à Malabo, il ne fera qu'un stop de quelques heures à Bata sur le continent !



## LA FIN DE L'AVENTURE

**Régis D'Huart a été au cœur des opérations et du processus de désinvestissement d'Exxon-Mobil en Afrique. Il nous livre ici ses souvenirs.**

Le processus de désinvestissement des filiales downstream d'ExxonMobil en Afrique s'est essentiellement déroulé de 2004 à 2008.

Une étude stratégique effectuée en 2004 avait identifié 20 filiales à désinvestir, le Maroc et la Tunisie feraient l'objet d'une étude postérieure. Le Nigeria et l'Égypte étaient considérés à ce stade comme essentielles à conserver et l'Afrique du Sud était traitée à part. Trois grands projets se sont donc succédés :

- **Flamingo 2005-2006** qui concernait 14 filiales cédées à Total : Ghana, Guinée, Sierra Leone, Libéria, Zambie, Maurice, Mozambique, Malawi, Djibouti, Togo, Zimbabwe, Éthiopie, Érythrée, Tchad

- **Tulip 2006-2007** qui concernait 6 filiales que ne pouvait pas acheter Total qui aurait été en position dominante et qui ont été cédées à Tamoil (Libye) (ou à certains nationaux) à savoir Sénégal, Côte d'Ivoire, Cameroun, Gabon, Kenya et Réunion

- **Lily 2007-2008** cession à Tamoil de nos filiales Maroc et Tunisie.

(Nota: Tamoil a changé de nom et d'actionnaires Libyens et est devenu en 2008 Oil Libya)

En pratique pour chacun des grands projets de désinvestissement était constituée une équipe à plein temps composée d'un

représentant Fuels et un représentant Lubes, un juriste senior, un analyste auquel se rajoutait un grand nombre de collaborateurs à temps partiel. Typiquement le processus prenait environ 2 ans entre le début de l'étude préliminaire lancée par les équipes du planning stratégique à Fairfax et le CIC (change in control).

Plusieurs grands principes dans ces projets

- La confidentialité totale pendant toute la durée du projet. Cette confidentialité était très difficile à respecter comme vous pouvez l'imaginer mais a été facilitée par l'utilisation de bureaux isolés du reste de nos organisations. Il était naturellement impossible aux potentiels acquéreurs de visiter nos installations ou d'entrer en contact avec la filiale locale.

- La notion de 'clean break' signifiant que l'acheteur s'engageait à ce que le prix de cession ne soit pas revu après le CIC pour une raison quelconque (découverte par exemple d'une pollution des sols dans un dépôt) et ExxonMobil ne donnait pas de garantie de passif.

- Organisation d'une « Centralized Data Room - CDR » où tous les documents utiles aux acheteurs étaient rassemblés et où se tenaient les réunions de travail pour répondre aux questions des acheteurs

Par conséquent le gros travail initial consistait à rassembler d'abord la documentation à mettre à disposition, tels les documents comptables des 3 dernières années, les différents contrats, les photos et les plans des principaux actifs. Une liste d'acheteurs potentiels était préparée par l'équipe projet



*et validée par le management. Ces acheteurs étaient approchés en toute discrétion par la personne la plus qualifiée. Bien entendu un engagement de confidentialité était le préalable à tout échange d'information.*

*Venait le temps des premières réunions entre les équipes projets d'ExxonMobil et celles des acheteurs. L'approche que nous avons eue était de faire des présentations de toutes les fonctions par pays, suivies des questions qui étaient toutes posées par écrit et répondues par écrit dans les 48h, toutes revues par notre juriste. Naturellement nous faisons très attention que les acheteurs ne se croisent pas et ne se connaissent pas. En pratique les acheteurs selon la taille et la complexité des opérations venaient une première fois une semaine environ et revenaient après étude pour une ou deux semaines avec des questions plus précises. La taille des équipes des acheteurs était très variable de 4 à 25 personnes.*

*Un souci constant et commun à toutes les cessions a été de limiter tant que possible l'impact sur notre personnel, en particulier qu'il n'y ait pas de licenciements pendant une certaine période. Le processus de cession ne*

*Ce qui reste aujourd'hui : Mobil 1 center au sein d'une station Oil Libya - Hammamet - Tunisie 2018*

*reposait pas à proprement parler sur un classique appel d'offres ; le plus offrant n'était pas nécessairement l'acheteur retenu, des critères qualitatifs intervenaient tel l'historique des relations, le traitement du personnel etc...*

*Enfin entre l'annonce de la cession et le CIC, ExxonMobil a mis en place des équipes de transition composées en général d'un transition manager et d'un Controller pour gérer la filiale correspondante durant cette période critique.*

*Cela a été une expérience passionnante de faire partie de ces équipes même si nous aurions tous préféré être de l'autre côté de la barrière en situation d'acheteur !*



*Aujourd'hui ExxonMobil en Afrique n'est actif que dans l'exploration/production (en violet) sur 9 pays et en distribution uniquement au Nigéria et en Egypte.*

## REMERCIEMENTS

Avec le récit de Régis D'Huart, nous refermons le livre de cette belle aventure en territoire africain. Nous aurions pu mettre dans ce magazine 1 000 photos et 1 000 récits, tellement cela fut riche en aventures et anecdotes.

Nous remercions chaleureusement tous les amis et collègues de Mobil qui ont apporté leurs contributions de près ou de loin à cette gazette africaine. Et en particulier :

Marie Thérèse Arsicaud  
Alain Bouchereau  
Alain Cornil  
Jean Marie Courtès  
Frédéric Dauvergne  
Bertrand Descôtis  
Régis D'Huart  
Michel Dufour (†)  
Alain Dupuy  
Dominique Fieux  
Jean-Pierre Flouzat  
Jean German  
Claude Girault  
Jean Pierre Girolami  
André Kemula  
Jacques Labaune  
Claude Lanoiselée  
Jean Louis Mermet  
Michel Roger  
Jacky Sampic

### Sources et crédits photos :

Archives de Alain Cornil, Jean Louis Mermet, Claude Lanoiselée, Jean Marie Courtès, Alain Bouchereau, Jean Pierre Girolami, Marie Thérèse Arsicaud, Claude Girault. Archives MOF, des magazines Mobil/horizons, Mobil Africa, Mobil in Africa  
Photos et textes recherchés sur internet.

EN AFRIQUE DU NORD ET DE L'OUEST



partout à votre service

