

Couverture

Essence



d'Afrique

Janvier 2026

Notre équipe

Rédacteur en chef
Dominique Fieux

Directrice de création
en cours

Directeur artistique
en cours

Conception artistique
en cours

Photographie
tous

Équipe Web
en cours

Comme Beaumarchais dans le Figaro, nous avons, nous aussi
notre citation/proverbe : Aujourd’hui en provenance du Congo:

Chaque marigot a son crocodile

Sommaire

Numéro 2

Janvier 2026

1

Bonne nouvelle : un nouveau numéro

Si nouveau numéro il y a , c’est que le premier a été
apprécié d’une part et que nos collègues nous ont apporté
du grain à moudre.

2

*Même si nous avons été davantage présents comme
marketeurs que comme « explorateurs/producteurs », voici une
page d’histoire d’Esso et de Mobil avant la fusion.*

Le Tchad et le Cameroun

3

Souvenirs du Gabon

1 Le déjeuner des africains

Message de Frédéric Dauvergne



« J'ai le plaisir de vous annoncer notre déjeuner EM Afrique annuel

Jeudi 19 mars 2026, au restaurant **Les Noces de Jeannette**,

Angle 14 rue Favart et 9 rue d'Amboise – 75002 Paris

www.lesnocesdejeannette.com

Si nous sommes plus de 40 nous aurons un salon privatisé.

Merci de me confirmer votre présence

ou non-participation pour le

30 janvier prochain

En 2025, nous avons été 36 convives, dans le cadre très sympathique de ce même restaurant. Je finaliserai tout vers mi-février avec prix final (autour de 58/60 Euros) ainsi que le mode de règlement (Virement ou WERO). »



Avez-vous découvert ce fruit ?

Et celui de la page 8 du numéro 1 ?



Tous ceux qui ont vécu ou travaillé en ou pour l'Afrique ont mille et une anecdotes qu'ils meurent d'envie de nous raconter. « Le Mag » est déjà bien complet et ne peut recevoir toutes les infos, blagues, histoires que les « africains » voudraient publier. Voici un espace dédié aux « africains » qui accueillera aussi ceux qui ont été rattachés à l'Afrique comme le Moyen Orient ou même le Kazakhstan.

Nombreux ont été ceux qui nous ont répondu dans les heures qui ont suivi la publication de Marc ; presque tous ont dit qu'ils apprécieraient de partager un repas en commun mais tous ont dit qu'ils aimeraient lire une publication relative à l'Afrique.

Je vous prie donc de regarder avec amabilité ce numéro 2.

Faites appel à vos souvenirs et vos photos et partagez-les avec moi dans un mail. J'en ferai profiter tout notre groupe.

2 Rappel d'une publication dans Amitiés

André Madec

Une carrière au sein du groupe ExxonMobil " *is like a box of chocolate : you never know what you're going to get*" (citation du film « Forrest Gump » interprété par Tom Hanks)

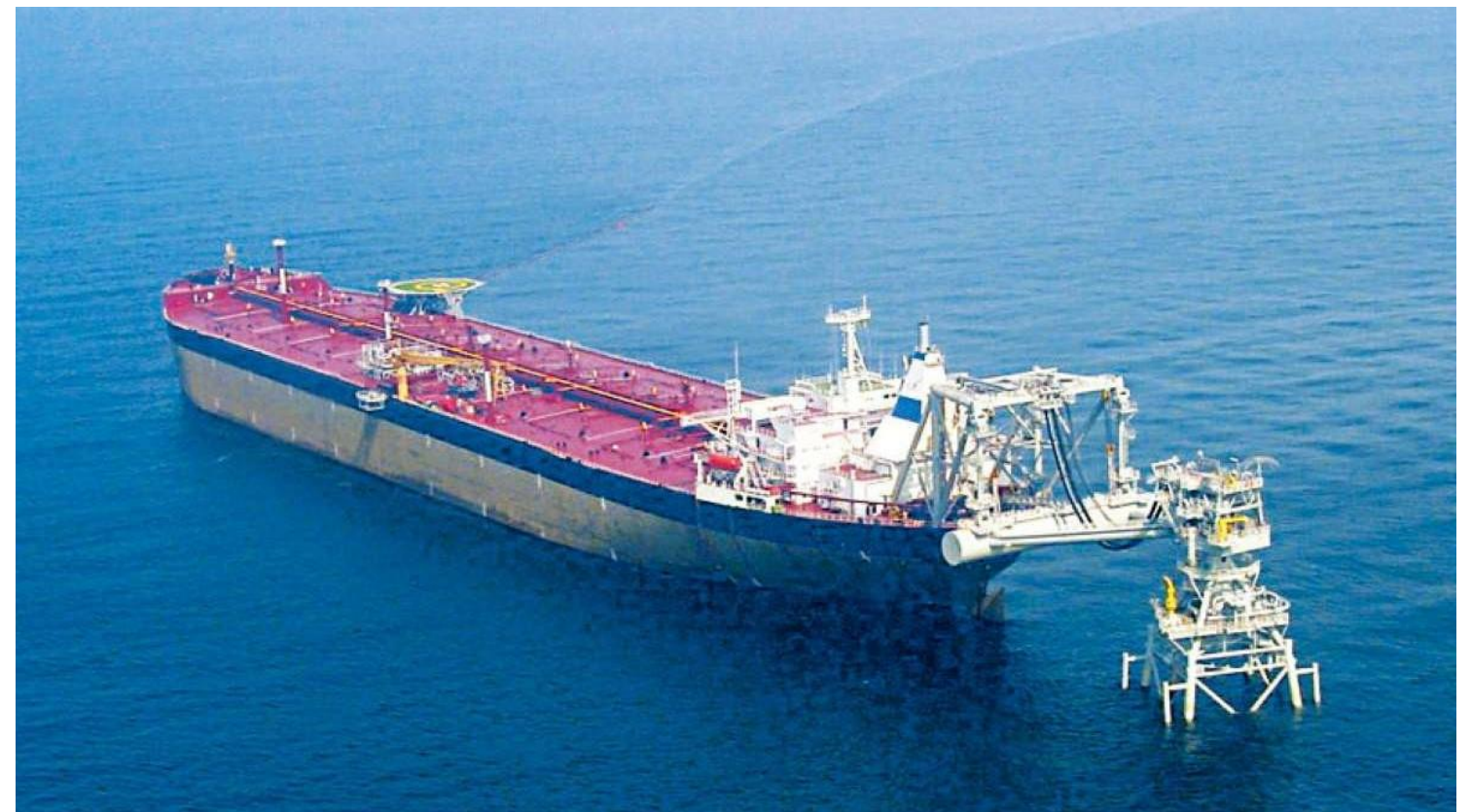
Le poste que l'on m'a proposé fin 1993 avait une forte odeur d'Afrique centrale. C'est comme cela que, début 1994, je prenais depuis Houston l'avion pour Yaoundé, capitale du Cameroun.



Le Projet Chad (pas de T à Chad en anglais) n'en était encore qu'aux préliminaires.

Nos explorateurs avaient « prouvé » 500 millions de barils, mais il leur en fallait trouver encore 500 millions pour espérer avoir un projet viable. Comme tous les explorateurs, ils étaient optimistes, et la suite leur a donné raison.

Ce qui était certain, c'est que le pétrole tchadien devrait être exporté. La production en période de pointe allait atteindre 220,000 barils par jour alors que la consommation de produits pétroliers au Tchad ne dépassait pas 2000 bpj. Il y avait trois possibilités : rejoindre un réseau de pipelines existants au nord (via l'Algérie) ou à l'ouest (via le Nigeria), ou bâtir un nouveau pipeline d'environ 1000km aboutissant à la cote camerounaise. Le choix du Cameroun s'est avéré judicieux quand on connaît les dérives islamistes qui se sont manifestées quelques années plus tard en Algérie et au Nigeria.



Terminal de Kribi



Les chutes de la Lobé à Kribi.

Nos ingénieurs de projet avaient estimé que l'on pourrait construire les installations de production au Tchad, le pipeline, et le terminal pétrolier offshore de (Kribi connu avant le port pour les chutes de la Lobé et les pygmées) pour la somme rondelette de 4 milliards de dollars de l'époque. Cela en faisait le projet le plus cher du groupe Exxon à la fin des années 90.

Ma mission était simple : négocier avec les gouvernements tchadien et camerounais des conditions juridiques, fiscales et techniques assurant la rentabilité du projet. Cela me prendra 6 ans...

Revenons au début 1994 et à ma première réunion à Yaoundé. J'y trouve l'équipe Exxon, menée jusqu'ici par le Vice-Président Exploration auquel je vais succéder en tant que Vice-Président Production. Je découvre également les délégations de Shell et Elf. Le projet, comme souvent en Upstream est une joint-venture Exxon (40%) et opérateur, Shell (40%), Elf (20%). Présente également la délégation du gouvernement tchadien qui croit dur comme fer que le transit du pétrole via le Cameroun se fera sans prélèvement de droits

de passage (ils vont vite déchanter). Réunion prévue le lendemain matin à 10h au siège de la Société Nationale des Hydrocarbures (SNH), bras droit du Président Biya pour tout ce qui concerne le pétrole.

Dans la réunion préparatoire avec les tchadiens, Shell et Elf, je découvre une ambiance de fin de règne. Exxon n'ayant aucune présence, autre qu'en exploration, en Afrique, nos deux partenaires Shell et Elf, qui eux ont une présence historique importante en Afrique n'ont aucune confiance dans la capacité des « américains » à mener cette négociation à bien. Le représentant Elf, en particulier, ne manque pas de faire part de ses doutes aux gouvernements tchadien et camerounais, suggérant qu'un changement d'opérateur serait de nature à grandement faciliter les choses.

Le lendemain, arrivée des 4 délégations (Exxon, Shell, Elf, Tchad) au siège de la SNH. Nous sommes immédiatement conduits dans la grande salle de réunion et installés face aux fenêtres, ayant ainsi le soleil dans les yeux une bonne partie de la journée. Probablement pas un hasard... Les délégataires camerounais, en grand nombre, de façon à ce qu'ils ne soient pas en infériorité numérique face à nos quatre délégations commencent à arriver. Ce n'est qu'avec une bonne heure de retard qu'arrivera le chef de la délégation camerounaise, en grande pompe. Il allait se révéler un négociateur redoutable.

Rien ne sortira de cette première semaine de réunion, les camerounais s'étant fixé comme stratégie de négociation de faire trainer les choses, estimant que les « américains », toujours pressés, craqueraient les premiers. L'avenir ne confirmera pas leur tactique.

J'irai ensuite de Yaoundé à N'Djamena, utilisant le « Twin Otter » Exxon, vol que je renouvellerai très souvent dans les 8 années que je consacrerai au projet Chad. A l'époque, le Tchad était en tête du classement des pays les plus pauvres au monde. Ainsi, il n'y avait en tout et pour tout que 20 km de routes bitumées dans l'ensemble du pays (2 fois la superficie de la France).

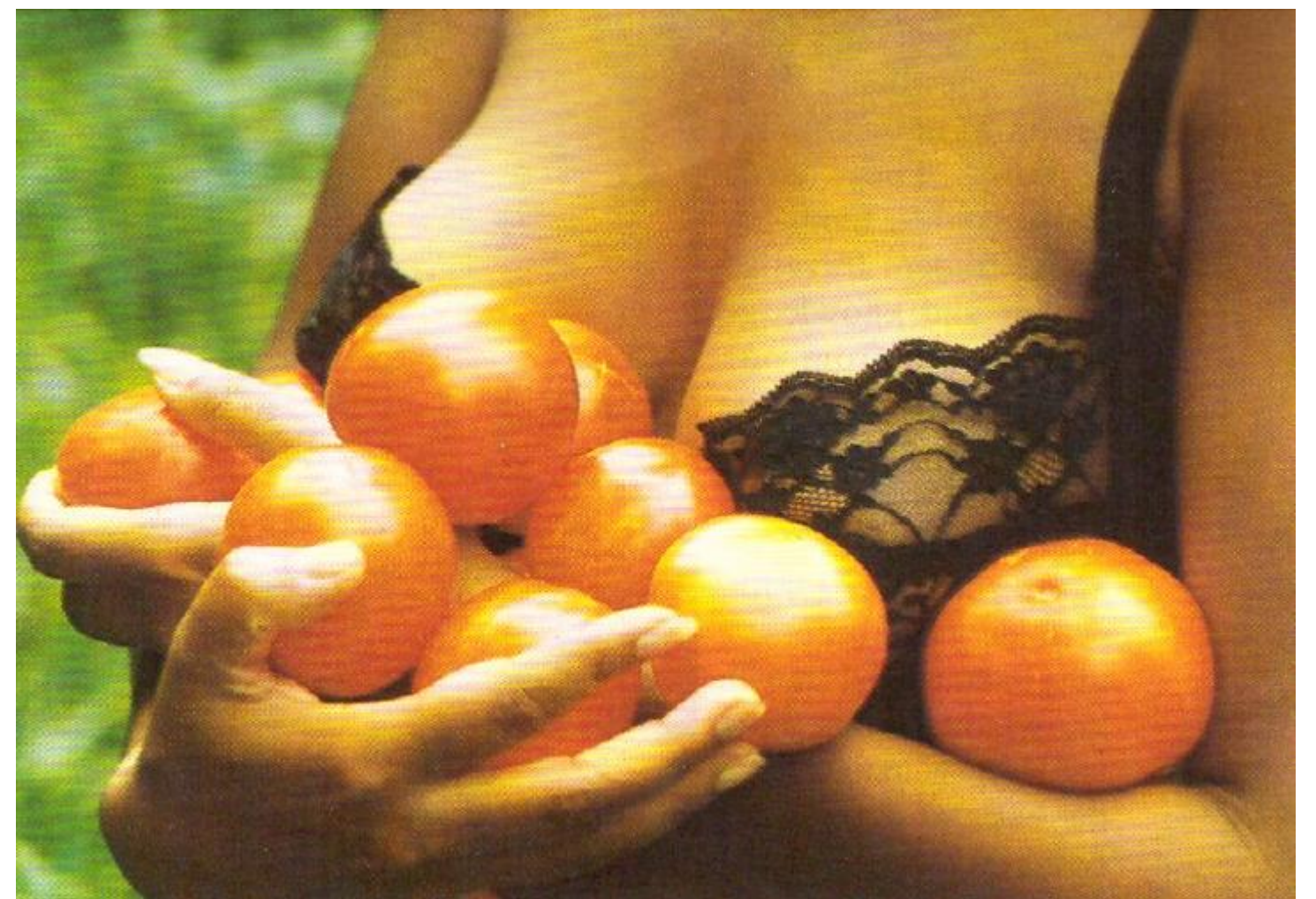
Et le sud du Tchad, où se situent les champs pétroliers, était en proie à une violente guerre civile entre les forces du Président Deby et des rebelles tchadiens qui utilisaient la République Centre Africaine comme base arrière. Ce qui m'a valu de me rendre sur place avec une escorte de plusieurs pick-up remplis de soldats à l'uniforme dépareillé, souvent chaussés de tongues, mais armés jusqu'aux dents.



Mon escorte tchadienne

Case study

Quelques années plus tard, alors que la construction du pipeline s'achevait dans le nord du Cameroun, notre résident sur place (un ancien permitman d'Esso Rep) faisait ses adieux au chef du village. Celui-ci l'invite à une fête pour célébrer leur excellente relation pendant les deux années de la construction. A la fin de la cérémonie, le chef de village lui annonce qu'il lui a réservé un cadeau de choix, et il se tourne vers sa fille ainée, qui lui sourit de toutes ses dents. Qu'auriez-vous fait à sa place ?



La fille du chef

Sur les mêmes terrains :

MOBIL aviation participe à la construction de « stations-service aviation » sur le trajet du pipe-line entre le Tchad et le Cameroun

Jean-Louis Mermet

Depuis les années 60, des recherches de pétrole étaient en cours dans le sud du Tchad, mais l'instabilité politique empêchait la mise en exploitation des découvertes. Au cours de la dernière décennie du XX^e siècle, ESSO Exploration, associé à d'autres pétroliers, décida de se lancer dans l'exploitation de ces gisements.

En 1999, décision fut prise de construire un pipeline long de 1070 km entre le Tchad et le Cameroun ; (depuis Doba jusqu'au port de Kribi. Financement : Banque Mondiale et un consortium constitué par Exxon, Pétronas et Chevron. Les travaux débutèrent en 2000. Esso, basé à Ndjamena, supervisait les opérations effectuées par TOTCO au Tchad et COTCO au Cameroun (Cameroon Oil Transportation Company).



Mobil Oil Tchad et Cameroun remportèrent le marché d'approvisionnement du chantier en gazole et lubrifiants pour l'alimentation des stations de pompage le long du pipeline, et du Jet A-1 pour les petits aéroports desservant ces trois stations situées à Komé pour le Tchad, Belabo et Dumpta au Cameroun.

Pour Mobil Oil Cameroun j'ai supervisé la construction des dépôts de stockage et de distribution de Jet A-1 et recruté le personnel : aventure passionnante !

A Belabo : tout était à faire. Une piste d'atterrissage de 1 500 m en latérite avait été construite par Cotco et les avitaillements se faisaient à l'aide de fûts de 200 l et une pompe Japy : un peu court vu l'augmentation du trafic dû à la construction de la station de pompage n°3.





Les deux armoires que j'ai fait fabriquer par AVIFIL ont été remarquées, appréciées et commandées par le SEA (Service des essences aux armées) Belabo (à 600 km de Douala dans une région forestière) est desservi par une ligne de chemin de fer. La piste aviation de Cotco est assez éloignée de la ville, la base vie pas encore construite. Pas d'hôtel, ni de restaurant à proximité ! Mobil Cameroun ayant une représentation dans la ville de Bertoua à 80 km du chantier, je faisais matin et soir le trajet en voiture.



Arrivé sur le chantier en même temps que les matériels en décembre 2000. Le responsable de Cotco m'indiqua le terrain où je devais implanter la station carburant. Je lui ai dit que ce n'était pas possible, car c'était trop proche de la piste. Il insista, je refusai, il m'accorda un déplacement de 15 mètres que je refusai et je demandai le feu vert de MOBIL Aviation à Londres ; sans réponse de leur part, trois jours après, je commençai la station. A moi de trouver un bulldozer pour approfondir le terrain, et un engin élévateur dans une carrière à proximité pour décharger les cuves des camions et les placer dans une position provisoire. Les travaux ont duré 3 mois au cours desquels j'ai recruté un responsable et 3 employés. Trouver du personnel capable de tenir cette station aviation au milieu de nulle part : pas évident ! Le responsable avait un CAP de mécanicien, les employés étaient cultivateurs ou bûcheron, mais ils parlaient français. Durant deux jours le Maire du village a mis à ma disposition un petit local muni d'un groupe électrogène pour que je puisse assurer la formation de mes quatre recrues. Les fenêtres de ce local n'avaient pas de vitres et donnaient directement sur la place ! Durant ces deux jours de formation, j'ai eu tous les enfants du village devant les fenêtres, car mon programme sur Power Point équivalait pour eux à une séance de cinéma ! Mes stagiaires étaient très fiers d'avoir été recrutés par Mobil Oil Cameroun et leur motivation était forte. Durant les travaux, puis lors de la mise en service de l'installation, ils ont été parfaits. Pour les récompenser, j'ai organisé quelques mois après à Douala, une nouvelle formation pour qu'ils puissent connaître l'activité d'un gros aéroport. Les avitailleurs Mobil du pool pétrolier géré par Shell ont assisté à cette formation et quelle ne fut pas ma surprise, de voir dans l'évaluation de fin de stage, que c'étaient mes « petits gars de Belabo » qui avaient les meilleures notes !



La compagnie Schreiner qui faisait les rotations en hélico sur les trois aéroports attendait avec impatience l'ouverture de la station aviation de Belabo. Mais les pilotes avaient une crainte quant à la qualité du Jet A-1. Lors du 1^{er} avitaillement j'ai demandé au pilote du « Dauphin » de me ramener à Douala. Cela l'a rassuré et il m'accepta avec enthousiasme comme passager.



La construction des stations-service aviation sur les deux autres aéroports s'est déroulée de la même façon que pour la première. Pas de répétitions mais quelques anecdotes :

TOTCO a fait construire une base vie à une dizaine de km de l'aéroport de Komé. Pour y accéder, une route en latérite fut tracée ; plusieurs fois par jour un camion-citerne l'aspergeait d'eau, afin de coller la poussière. En revanche, par temps de pluie, cette route était dangereuse car la latérite était aussi glissante que du verglas. De nombreux panneaux indiquaient une limitation de la vitesse à 60 km/h. Mais beaucoup de 4 x 4 allaient plus vite, car certaines zones de latérite prenaient la forme de la tôle ondulée et pour éviter les vibrations il fallait rouler au moins à 80 km/h. De ce fait le chef de la sécurité installa un radar et faisait souvent le gué lui-même. Un jour il prit en chasse un contrevenant qui essaya de le semer !

Le chef de la sécurité rata un virage et sa voiture fit plusieurs tonneaux ! Il s'en est sorti sans trop de blessures, mais sa voiture était irrécupérable !!! Pour d'exemple, la carcasse fut placée sur un socle au milieu du rond-point à l'entrée de la base !

Cette base, assez loin de toute agglomération, était ultra sécurisée. A l'intérieur, le règlement était extrêmement exigeant sur les règles de sécurité et bien sûr l'alcool était absolument interdit.

Les repas étaient copieux et variés (la nourriture arrivait par avion). Lorsque je restais plusieurs jours, je logeais dans des baraques de chantier de type Algeco (chambre petite mais avec douche, climatiseur et table de travail).

Le personnel travaillant toute la journée sur le chantier du pipeline avait une vie pénible, mais ils étaient remplacés toutes les 3 semaines.

Certains employés avaient acheté un réfrigérateur et un groupe électrogène et les avaient confiés à un villageois isolé en brousse. Les bières étaient fraîches ! Le stratagème dura un certain temps, avant qu'il ne soit découvert.



Belabo fut utilisé jusqu'en fin 2002, puis fut démantelé, car un responsable du consortium s'était, lui aussi, rendu compte qu'il était trop près de la piste. Ce dépôt a été reconstruit en début de piste à 70 mètres comme je l'avais préconisé.

Le responsable Cotco, qui m'avait imposé le lieu en début du chantier, a eu quand même la délicatesse de me « dédouaner » en reconnaissant que c'était lui qui était responsable de cette décision.



Quand je suis arrivé à la base vie pour la première fois, j'ai été surpris par le nombre de 4 x 4 Toyota tout neufs. Ceux-ci servaient à véhiculer les équipes de travail. Les chauffeurs avaient été recrutés localement et formés à la rigueur d'Esso. Ils ne voulaient surtout pas perdre leur job et étaient très respectueux des consignes. Un jour j'ai pris place dans un de ces véhicules, mais le chauffeur ne démarrait pas ? Je lui ai dit qu'il pouvait y aller, mais sans résultat !!! Au bout de quelques minutes, sans un mot il me montra la ceinture de sécurité que j'avais oublié de mettre. C'est seulement après l'avoir mise, qu'il démarra !

Revenu un mois plus tard pour la réception de deux cuves de 50 m³, j'ai été surpris de constater que le petit village était devenu une petite ville avec environ 2 000 habitants qui pour la plupart travaillaient sur le chantier (les autres espéraient un emploi). Dans la rue principale se trouvaient de petits commerces et même un bar restaurant, qui permettait aux personnels du chantier de pouvoir se décontracter en dehors de la base vie.





Jean Pierre GIROLAMI sur le Transgabonais en 1983

Le petit éléphant

Lorsque je travaillais sur le chantier du Transgabonais, j'ai été réveillé un jour, vers 5 heures du matin, par un collègue qui me demandait de sortir le rejoindre sans me donner plus d'explications.

À moitié réveillé, j'ai ouvert la porte mais je n'ai pas pu sortir car un petit éléphant, venu se réfugier juste devant chez moi, obstruait la porte d'entrée. On a appris plus tard que des braconniers avaient tué sa mère en brousse pour couper et voler ses défenses.

Ce bébé éléphant était beaucoup trop jeune pour survivre dans la forêt équatoriale et on se demandait ce qu'on allait bien pouvoir faire pour lui laisser une chance de survie.

Finalement, on a eu l'idée d'en faire don au zoo du président gabonais Omar Bongo car c'était le seul endroit où il pourrait survivre, entouré de soigneurs et de vétérinaires.

On a conduit l'éléphanteau à la gare en le couchant et en l'attachant dans le godet d'une chargeuse et on l'a enfermé, avec de l'eau et de la nourriture, dans un des wagons du train qui devait retourner le jour même à Libreville. On a bien sûr prévenu par radio les collègues qui devaient réceptionner le train pour leur dire qu'un bébé éléphant se trouvait dans un des wagons.

Mais les personnes qui ont reçu le message ont cru à une plaisanterie et n'ont pas donné suite, laissant ce pauvre petit éléphant sans eau et sans nourriture. Ce n'est que plusieurs jours plus tard qu'ils l'ont découvert à demi mort de faim et de soif. Je sais qu'il a été immédiatement pris en charge par les vétérinaires du zoo mais je n'ai jamais su s'il avait survécu. Je n'ai jamais oublié le regard terrorisé de ce petit animal sauvage (si tant est qu'on puisse le qualifier de petit) dont le premier réflexe a été de venir se réfugier chez les humains après avoir perdu sa mère.

.

La vie des gorilles

Nous avions l'habitude, avec la plupart des gens qui travaillaient sur le chantier du Transgabonais, de venir le soir boire un verre au club de la base où nous étions logés en attendant d'aller dîner au mess où nous prenions tous nos repas. Nous étions très souvent rejoints par des personnes extérieures au chantier. J

Je me souviens très bien que, lorsque je vivais dans la province de l'Ogooué-Ivindo, j'avais rencontré et sympathisé avec des zoologues qui étudiaient la vie des gorilles dans leur milieu naturel.

Nous passions des soirées entières à les écouter parler de ces animaux sauvages dont le mode de vie n'est pas si éloigné de celui des êtres humains.

J'ai eu la chance de les accompagner en brousse un dimanche matin pour observer une famille de gorilles se baigner et se désaltérer dans un point d'eau. C'est certainement un des spectacles les plus fascinants qu'il m'ait été donné de voir.



Les pluies équatoriales

Un soir, après le travail, alors que je roulais en direction de la base de la Lassio sur laquelle j'habitais, j'ai été pris sous une pluie équatoriale très violente. La piste devenait de plus en plus glissante et dangereuse. Il devait être dans les 8h00 du soir et je savais qu'en cas d'accident, personne ne viendrait me porter secours avant le lendemain matin.

J'ai préféré arrêter ma voiture au milieu de la piste et attendre que les conditions s'améliorent avant de reprendre la route. Je me suis allongé sur la banquette et je me suis endormi.

Lorsque je me suis réveillé, vers 3h00 du matin, j'ai vu, à travers le pare-brise, que la pluie avait cessé et que le ciel était totalement dégagé. La lune éclairait la forêt et on y voyait presque comme en plein jour.

Je me suis assis derrière mon volant. Environ 5 ou 6 éléphants tournaient autour de ma voiture et se roulaient dans la boue pour se déparasiter.

J'ai dû attendre qu'ils veuillent bien s'en aller avant de pouvoir redémarrer et rentrer chez moi. Les éléphants de forêt, même s'ils sont plus petits que les éléphants de savane, sont aussi beaucoup plus agressifs et mieux vaut éviter de les contrarier.



Quatrième de couverture



Une dernière anecdote de Dominique Fieux

Alors que, à partir de Douala, je devais aller négocier l'approvisionnement en gasoil de la station émettrice de « Voice of America » à Malabo en Guinée équatoriale, l'avion que le patron de Mobil Oil Cameroun avait loué à mon attention étant immatriculé en Afrique du Sud, les pilotes ont reçu l'information qu'ils n'auraient pas l'autorisation d'atterrir (Apartheid !). Aucun autre appareil classique disponible si ce n'est le Falcon d'Air Affaires Afrique.

La vie est dure !!!