

ouvelle version



Numéro 4
Février 2026

Essence d'Afrique

Que d'encouragement et de matière à publier !

Merci à tous ceux qui ont envoyé un mot d'encouragement, un petit clin d'oeil, un merci ou une correction !

Ca fait non seulement plaisir d'être lu, mais aussi de voir que vous avez pris à coeur de corriger les erreurs de date, de lieu ou simplement d'orthographe : un philodendron (plante exotique originaire des forêts d'Amérique du sud s'écrit ainsi)

Non seulement, j'ai reçu de nombreux articles mais aussi (et c'est plus triste) un résumé de la carrière de Guy Hostin (qui nous a quitté il y a quelques jours) envoyé par son fils.

Voici donc quelques pages de l'histoire de Guy Hostin quand il était à la Mobil.

Tout ce que vous allez lire a été écrit par Guy Hostin. J'y ai ajouté quelques photos

Le 1^{er} mars 1967, j'intègre le groupe Mobil pour une carrière « pétrolière » qui durera un peu plus de 28 ans jusqu'au 30 juin 1995, jusqu'à la retraite. Je suis engagé dans la division « marketing », de Mobil Française, une des filiales de MOBIL Corp, le n° 1 au monde de la lubrification industrielle.

Ma mission est de créer, de mettre en place et de développer un service de vente et d'assistance technique automobile, identique et parallèle au service technique industriel. Avec quelques collaborateurs, nous commençons par mettre au point un véhicule laboratoire itinérant, complètement autonome et apte à intervenir sur tous les chantiers.



La camionnette du technicien Dieseliste

Ce laboratoire ambulant permet d'effectuer sur le chantier même, des analyses d'huile complètes, rapides et précises dont le but est double :

Déterminer des périodicités de contrôle et de vidange,

Déceler et diagnostiquer des anomalies d'état ou de fonctionnement

Autres parties du Programme Assistance Technique Mobil :

Faire le relevés de matériels complets composant un parc.

Effectuer des études de graissage avec tableaux individuels pour chaque type et modèle de matériel.

Avoir un rôle de conseiller technique pour une rentabilité optimum de la lubrification.

Être apte à parler de la profession pétrolière, de la lubrification et du graissage.

En 1975, il m'est proposé une mission au Cameroun ; je dois effectuer un relevé complet des matériels dans toutes les centrales hydro et thermo électriques, pour la Société Nationale d'Electricité, mise en place avec l'aide de EDF. Cette étude devra me permettre d'établir un projet de collaboration entre le groupe Mobil et la SONEL.



En 1955, alors que j'étais encore militaire en Afrique du Nord, et que j'avais obtenu un premier contrat civil en Afrique Noire, (que j'ai dû abandonner pour cas de force majeure), c'était justement pour la SNEL



Quelques semaines après repris mes activités en France, on me propose une nouvelle mission africaine : en plus « géant ».

Il s'agit du chantier de construction du chemin de fer au Gabon» (ma deuxième patrie). Mobil a signé un contrat d'exclusivité de fournitures Tous produits pétroliers (Carburants, combustibles, lubrifiants et graisses) avec Eurotrag.

Eurotrag = Compagnie de construction du chemin de fer



le TransGabonais, depuis la côte Ouest ; Libreville, la capitale, jusqu'au Sud-Est : Franceville.

longueur totale : 650 km.

Il s'agit du deuxième chantier le plus important du monde après la route transamazonienne.

Durée initiale prévue pour la réalisation de ces travaux : 72 mois. En réalité, ça durera 10 ans...

La deuxième partie, environ 250 kilomètres de Boué à Makokou, pour l'exploitation du très important gisement de minerai de fer, sera abandonnée. Le coût initial prévu est de 125 millions d'euros financé en grande partie par le FMI (Fonds Monétaire International) et le gouvernement gabonais, (grâce aux revenus du pétrole, de l'uranium, du manganèse et du bois).

Le Gabon est riche en bois, pétrole, manganèse et uranium

Mais, toutes les prévisions faites soit par des incompetents soit des ignorants des conditions de travail bien particulières à ce pays, s'avèreront erronées, très largement dépassées.

Eurotrag est un groupement de dix-huit entreprises françaises, italiennes et allemandes. La direction de cet énorme chantier est assurée par un consortium d'entreprises françaises, comprenant notamment : Spie-Batignolles, Grands Travaux de Marseille (GTM), Campenon-Bernard et Razel frères...

Les entreprises européennes les plus importantes sont : L'italienne Stirling, Astaldi Ltd, et l'allemande Philip Holzmann AG.



mineral de manganèse

MOBIL pour Eurotrag

Le point de départ du Transgabonais est à Owendo, port commercial et forestier, à une quinzaine de kilomètres au Sud de Libreville au bord de l'estuaire du Komo, deuxième fleuve du pays après l'Ogooué. Dans le contrat signé entre Eurotrag et Mobil, il est stipulé que c'est Mobil Oil Française qui assurera la direction des opérations. (MOBIL Oil Gabon est rattaché à la Nowa gérée à partir de Paris). Tous les produits pétroliers seront fournis par Mobil Oil Cameroun (raffinerie près de Douala) et Mobil Oil française, pour des lubrifiants et graisses. Dans ce contrat Mobil/Eurotrag, il est également prévu une assistance technique par la présence d'un ingénieur pour une durée minimum de un an sur le terrain. Et c'est tout naturellement qu'on pense à Guy Hostin pour accomplir cette mission. Je m'envole pour Libreville début septembre 1975.



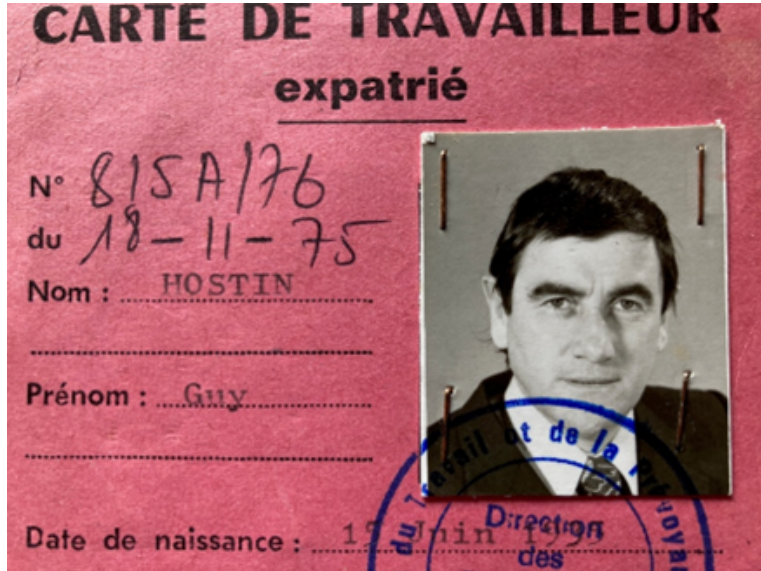
Passage par la case “prison”

Tout comme lors de ma précédente mission au Cameroun, je reste intégré à MOF, détaché temporaire. J'embarque à bord d'un vol régulier d' Air France : Roissy-Douala puis sur un vol Air Cameroun à destination de Libreville. A l'arrivée à Libreville, une drôle de mésaventure m'attend. Le responsable administratif d'Eurotrag qui doit m'accueillir avec un document officiel de « dédouanement caution/garantie de séjour », n'est pas là. Il est tard : 20h. Tous les bureaux sont fermés, et je n'ai aucune coordonnée de personne. Sachant que je devais être accueilli à ma descente d'avion, j'ai fait confiance. Mais je suis retenu « prisonnier » par la police de l'air gabonaise à l'aéroport et je ne suis pas le seul mais tous les autres « irréguliers », blancs ou noirs, sont enfermés dans une pièce prévue pour ça. Moi, est-ce parce que je suis reconnu comme un ancien gabonais d'adoption » bien que mon passeport soit confisqué, j'ai la liberté de pouvoir circuler dans la grande salle d'attente, en attendant d'y passer la nuit, couché sur une banquette



Revoir le Gabon après 10 ans d'absence

Le lendemain, « libéré », j'aurai l'explication de ce fâcheux contretemps. Le responsable qui devait m'accueillir a été lui-même bloqué en brousse pour son travail et sans téléphone....



Je retrouve donc le Gabon 10 ans après l'avoir quitté. J'y étais arrivé, célibataire à 20 ans , et reparti dix ans plus tard en juin 1965, marié et père de famille de trois enfants, avec le surnom « d'africain » et surtout une très riche expérience. Aujourd'hui, je reviens pour une prestation de service, une contribution à la construction d'un énorme chantier pour le développement et le bien-être de ce pays et de toute la population.

Dès mon arrivée, je me présente et me mets en relation avec tous les responsables avec lesquels je serai appelé à collaborer. A commencer par la direction d'Eurotrag et la direction de Mobil Oil Gabon. MOG fait partie et dépend de Mobil Afrique Equateur dont le siège est à Douala au Cameroun qui dépend elle-même de Mobil Afrique à Paris.

le Gabon 1965 -1975

pour une durée d'un an, soit jusqu'à fin 1976, je suis à la disposition d' Eurotrag. Je suis basé à Owendo, point de départ de cet énorme chantier, le chemin de fer Transgabonais.

Parlons d'abord du pays : après dix ans d'absence, je le retrouve ; Il a beaucoup changé physiquement, politiquement, économiquement.

En 1965, il y avait environ 4000 européens, aujourd'hui dix fois plus. La principale richesse était le bois. Aujourd'hui, c'est le pétrole mais aussi l'uranium, le manganèse, le fer et quand même, encore et toujours le bois.

Le président de la République est Albert Bernard Bongo.



immeuble du temps de la colonie

Eurotrag en quelques chiffres

Eurotrag, c'est :

800 personnels expatriés de toutes nationalités

2000 agents pakistanais recrutés par certaines entreprises internationales pour leur expérience des grands chantiers

4000 africains principalement gabonais mais aussi étrangers

Eurotrag, c'est aussi un rassemblement de plus de 1200 matériels...

450 engins de terrassement, bulldozers, scrapers, chargeurs, pelles, grues, graders, dumpers, tombereaux etc

300 camions routiers et chantier tous-terrains

300 véhicules légers tous-terrains

70 groupes électrogènes

90 compresseurs d'air

Photo « non contractuelle »

C'est enfin une consommation annuelle estimée de :

20 000 M3 de gasoil

1 000 M3 d'essence

1 500 M3 de lubrifiants et graisses.



Première base principale : Owendo

C'est d'ici que démarrera le premier tronçon jusqu'à Ndjolé, à environ 230 km. C'est le tronçon le plus difficile. Beaucoup de forêts, de marécages, et un peu de montagne (Monts de Cristal)



Mon intervention sur ce chantier a plusieurs facettes :
Achever l'étude de graissage de l'ensemble du matériel, commencé par un collègue de Douala.

Implanter deux laboratoires de contrôle et d'analyses à Owendo et à Ndjolé.

Former du personnel d'Eurotrag aux méthodes Mobil pour la continuité de gestion de tous ces services.

MAIS en plus et en dehors du cadre de « l'assistance technique Mobil », prévue dans le contrat, la direction Eurotrag me demande de l'aider à réaliser un énorme travail : la création et l'installation d'un immense planning central pour plus de 1 200 engins,

Le Planning

Owendo, au bord du fleuve



Des kilomètres d'information sur les 1200 engins. Trois ingénieurs, frais émoulus arrivés d'Europe, s'y sont déjà attelés mais sans succès (manque d'expérience). J'accepte. Cela prendra deux mois pour une réalisation complète. Cela restera l'une de mes réussites les plus importantes de toute ma présence sur le chantier

Après Owendo, Ndjolé



C'est là que se trouve maintenant, la plus forte concentration de personnel et de matériels. A une quinzaine de km de Ndjolé, Eurotrag implante une véritable petite ville en pleine jungle.

Ndjolé

De Ndjolé à Boué, les conditions de travail et de circulation seront un peu meilleures qu'entre Owendo et Ndjolé, moins de marécages et de marigots, moins de forêt et de montagne, davantage de savane et de plaine. Une bonne partie du tracé, environ 80 kilomètres traversera la partie Nord d'une importante réserve animalière : Lopé-Okanda.



En dehors des heures de boulot

Dès mon arrivée à la base de Ndjolé, avec l'approbation de la direction d'Eurotrag, en dehors de mes activités professionnelles, je créé et installe un club de judo, c'est un succès immédiat. La création du club permet la réunion de toutes les nationalités. Il y a de nombreux adeptes, adultes, femmes et hommes et surtout enfants. Apprécié et admis par tout le monde, j'ai rencontré des gens différents en dehors de mes relations professionnelles.



Visite du Vice Président de MOF

Ma mission doit s'achever mi-décembre 1976. Début novembre, avec la direction du chantier, nous faisons un premier bilan « très positif » de l'action et de la collaboration Mobil. Ceci déclenche un courrier plein de louanges adressé par la direction d'Eurotrag à la direction de Mobil. A la suite de ce courrier, le vice-président de MOF, Jean Richmann, décide de venir sur le chantier pour se rendre compte du travail accompli ; je l'ai rencontré au cours de quelques réunions et séminaires mais je n'ai jamais eu de relations professionnelles directes. Il vient ici, accompagné des directeurs de Mobil Afrique Equateur et de Mobil Gabon. Ils arrivent par avion de brousse sur le terrain de Ndjolé.

Jean Richmann



c'est l'occasion d'une fête

J'ai carte blanche pour « très » bien les recevoir, les guider, les renseigner et tout leur montrer. Je « joue gros » pour l'avenir de ma carrière dans le groupe. Je n'ai que 41 ans et neuf années de Mobil. Ce que nous avons fait dans le cadre de l'Assistance Technique sur ce chantier est simplement « Unique ». C'est la toute première fois qu'une telle coopération « pétrolier/TP » a été si bien menée. Mes visiteurs sont parfaitement reçus et bien accueillis. C'est l'occasion d'une fête.



Après l'appréciation de l'immense tâche que nous avons accomplie avec les moyens du bord, dans cette jungle, nous nous accordons une récréation : je peux faire voir à mes hôtes quelques hippopotames dans une anse de l'Ogooué.



Nouer des relations... ça compte

L'ambiance est extraordinaire. Alors que nous nous connaissions à peine, nous sommes devenus de « vrais potes ». A partir de cette rencontre, pour J. Richmann devenu peu de temps après PDG de MOF, je ne serai plus un ingénieur comme tous mes collègues, mais bien « cher Guy Hostin » en venant vers moi et en me prenant par les épaules, très amicalement. Beaucoup de mes collègues en seront jaloux.

Un job intéressant sur le développement des huiles de coupe en relation avec Massey Ferguson à Beauvais...

et dans la foulée d'autres projets d'aventure... au Moyen Orient



Déjà 18 pages des aventures de Guy Hostin, mais je ne résiste pas au plaisir de poursuivre l'histoire de notre collègue au Moyen Orient !



du temps du Shah

au début de l'année 1978, un groupement d'entreprises de TP a obtenu un très gros chantier autoroutier en Iran. Il s'agit de trois entreprises françaises, Razel, G.T.M. et Ent Jean Lefebvre. (50%) et de la plus importante entreprise de T.P. du monde : Morrison Kudseen Pacific pour 50%.

Les responsables de ces entreprises viennent solliciter auprès des directions de Mobil, une prestation de service, une assistance technique type Transgabonais et le choix est donc facile : on fait appel à moi.

.Je rencontre d'abord les responsables des trois entreprises françaises puis les dirigeants du groupement parmi lesquels un certain D. Decoux avec lequel j'ai travaillé sur le Transgabonais. Nous nous connaissons bien, nous apprécions et nous estimons

En 1978, il est prévu une première mission de six mois (2x 3 mois) pour l'étude du « Marché Global Tous Produits Pétroliers » installation de stockage et de distribution tous produits, consultation des fournisseurs pour tous les autres produits : matériels de transport, de stockage et de distribution, participation à la définition et à l'acquisition de tous les engins et matériels d'exploitation du chantier, consultation de tous les fournisseurs concernés présents en Iran.

L'intérêt de la construction de cette autoroute est double :

Économique, à partir du Golfe Persique, desservir le Nord du pays pour construction du métro de Téhéran, mais aussi de centrales nucléaires et de voies ferrées,

ça change de l'Afrique !

Stratégique, toujours à partir du Golfe Persique, accès le plus proche des frontières russes, au bord de la Caspienne, de tous matériels militaires terrestres, même les plus imposants.

Au mois de mai 1978, j'ai presque 43 ans, et juste 11 ans de carrière chez Mobil. J'ai la prétention d'avoir déjà bien vécu sous différentes latitudes et d'avoir une certaine expérience de la vie. J'ai vécu des moments forts, des situations parfois tragiques Mais en Iran, c'est une autre expérience. On a une certaine oppression, une certaine insécurité. On a l'impression de ne pas vraiment être libre.

voiture iranienne de marque Pékân (dérivée de la [Hillman Hunter](#) britannique). -)



on double en troisième ou quatrième position, pas de limitations de vitesse on passe au feu rouge et on ne marque pas les stops.

Installation des bases



Nioc



Zamboure ci dessus, Ark à droite.

tout le matériel choisi reste la propriété du gouvernement iranien. Les pétroliers locaux nous livreront les fuels.

Pars Oil , comme NIOC : 100% iranienne



Aucune société étrangère ne peut s'implanter en Iran sans être associée à une société iranienne ou à des dirigeants iraniens.

Pour la première prise de contact avec une entreprise installée en Iran, nous devons avoir recours à un homme de relations publiques de l'ambassade de France ; ensuite, à nous de jouer.



des interlocuteurs différents

Mi 1978, proche fin du règne du Shah, tous les pouvoirs du pays : politiques, économiques, juridiques, militaires, sont entre les mains de quelques familles de l'entourage du Shah. Ce sont ces gens-là, multimillionnaires, avec lesquels nous négocions, qui nous reçoivent dans leurs clubs très privés où le caviar iranien est servi à la louche accompagné de vodka iranienne coulant à flot pour des soirées grandioses, délirantes, ou chez eux, pour des « piscines-parties »



Un de ces dirigeants me confie que lorsqu'il est un peu contrarié, il monte dans un avion à destination de l'Europe ou des Etats-Unis pour y passer une dizaine de jours afin d'oublier ses soucis, ou alors il s'offre une grosse voiture de luxe pour augmenter sa collection. Il y a déjà de l'agitation dans le pays, un début de rébellion. Des cassettes enregistrées par l'ayatollah Khomeyni, en exil en France, circulent dans tout l'Iran, distribuées par les mollahs, afin de préparer la population à la « révolution islamique » à un renversement de pouvoir et à l'avènement de l'ayatollah Khomeiny. Notre « public-relations » d'origine arménienne, nous confirme qu'un bouleversement va prochainement se produire. Le signe qui ne trompe pas : les commerçants arméniens commencent à liquider et se préparent à quitter le pays

Evénements, bouleversement, agitateurs, prison



le souk de Téhéran



les événements de 1978

Naïveté ou volonté de cacher le début de la révolution ?

Février 1979, prise du pouvoir par l'Ayatollah Khomeiny, après le renversement et l'exil du Shah Reza Pahlavi. Les USA, dirigés par Jimmy Carter, n'avait pas prévu ces événements et l'aboutissement de la révolution islamique. J'étais convaincu que c'était l'armée iranienne toute puissante, qui allait prendre le pouvoir, et non pas se soumettre et laisser faire l'Ayatollah K.

En plus de ma mission de prestation technique pour le groupe Cofraran/Morrison, je fus chargé par la direction de Mobil d'une autre mission sans doute plus périlleuse. Je fus chargé d'une mission « d'enquête et d'espionnage » : Mobil n'est pas encore implanté en Iran et un projet d'implantation d'une très grosse raffinerie à Ispahan, est en cours de négociation entre Mobil et Pars Oil.

Ce projet serait, paraît-il, remis en cause par les iraniens.

D'après les informations de Mobil, un autre pétrolier international, tenterait d'évincer Mobil et de prendre sa place. Seul employé Mobil en Iran, incognito, je suis chargé de l'enquête et de découvrir l'intrus. En effet, ma présence dans ce pays est à titre d'ingénieur spécialiste en produits pétroliers, appartenant au groupe Cofraran, mais pas à MOBIL. Dans quel pétrin je me retrouverais si tous mes interlocuteurs étrangers et surtout iraniens découvraient que je suis un membre du personnel MOBIL

Je dois donc « jouer serré » surtout auprès de la compagnie Pars Oil

007...

J'obtiens une entrevue avec mon interlocuteur habituel, le directeur adjoint. Il est surpris et me demande en quoi ça me regarde quand je lui dis que l'objet de ma visite est d'obtenir un complément d'information concernant les projets de Pars Oil. Je lui rappelle alors que je suis l'ingénieur responsable de l'approvisionnement des produits pétroliers pour Cofraran/Morisson et que, avant de m'engager avec une société pétrolière, je veux un maximum de garanties des approvisionnements. Le sous-directeur me révéla que Pars devait construire une unité de raffinage d'une capacité de 200 000 M3/an en association exclusive avec Mobil dans un délai de 4 à 5 ans.

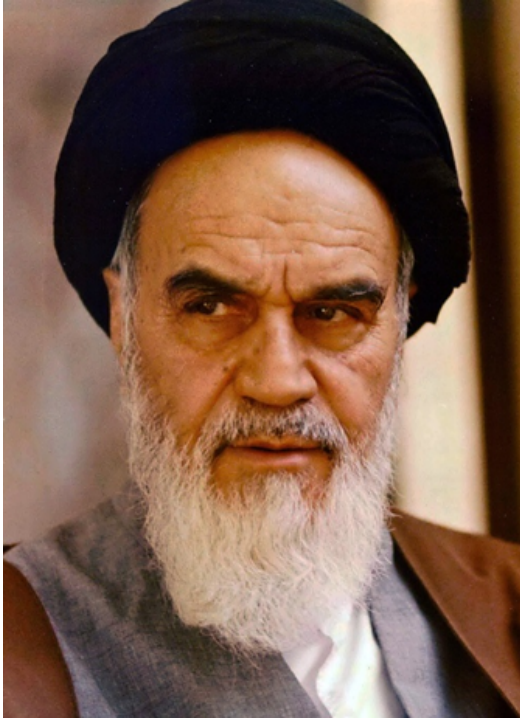
Mais qu' un autre pétrolier tentait d 'évincer Mobil et de prendre sa place..

Il m'a alors précisé qu'il s'agissait d' Elf.

Le représentant Elf en Iran m'avait dit que son groupe, pour lequel Pars fabriquait déjà quelques produits, étudiait le marché et serait intéressé par une extension de fabrication et de commercialisation de ses produits. D'autre part, Albin Chalendon ex PDG d'ELF, actuel ministre des affaires étrangères de VGE venait d'effectuer un voyage d'intérêt commercial à Téhéran



1978, fin d'une aventure en Iran



J'ai pu quitter le pays avant l'arrivée de l'Ayatollah K, réintégrer MOF et poursuivre ma carrière de façon moins risquée jusqu'à la retraite en juillet 1995.

commentaires du metteur en pages

Guy Hostin a écrit tout un livre sur sa carrière.
En France,, c'est plus classique.

Il aurait été dommage de ne s'en tenir qu'à
l'Afrique. C'est la raison pour laquelle, j'ai voulu
vous faire profiter du Moyen Orient.

Merci à son épouse et à son fils de nous avoir
confié cette vingtaine de pages

OURS :

Rédacteur en chef : Dominique Fieux

Photographies : JP Girolami, JP Flouzat, S Cicco et
autres collègues d'ARExxonMobil puis le web.

Le terme OURS serait un surnom donné à l'imprimeur au [XIX^e](#) Il»
désignait le compagnon pressier, en raison de ses supposés
mouvements lourds pour encren les [formes](#), tandis que le typographe,
qui levait les lettres et les disposait sur son [composteur](#), était appelé «
singe ».

Comme Beaumarchais dans le Figaro, nous avons nous aussi notre
citation/proverbe ! Aujourd'hui en provenance du Gabon : le chasseur
rencontre le gibier là où ils n'ont pas pris rendez vous.