

# Port, rail, plantations : le triste bilan de Bolloré au Cameroun

*Le Monde Diplomatique* Avril 2009

*« Il est difficile de regarder en conscience les gens et les choses des Tropiques à cause des couleurs qui en émanent. »*

Louis-Ferdinand Céline (1)

Grâce au rachat de vieilles entreprises coloniales françaises et à la privatisation d'une part importante du patrimoine économique national, le groupe Bolloré est devenu un acteur incontournable dans le tissu économique comme dans la vie politique du Cameroun.

Concessionnaire de la société de chemin de fer Camrail depuis 1999 (jusqu'en 2034), il a obtenu la concession du terminal à conteneurs du port de Douala en 2005 (jusqu'en 2020). Ses diverses agences, regroupées sous la marque *corporate* Bolloré Africa Logistics depuis septembre 2008, sont présentes dans la capitale économique, Douala, dans la capitale politique, Yaoundé et dans le nord du pays, à Garoua (2). La gestion de l'ensemble des flux de production d'aluminium produit à l'usine d'Edéa, gérée par le géant canadien Rio Tinto-Alcan, la logistique de la construction du pipeline Tchad-Cameroun, opéré par Exxon-Mobil, et la logistique « door to door » pour le compte de Total font partie des « références » camerounaises dont se flatte le groupe sur son site internet. S'il a abandonné les chantiers forestiers après avoir participé, selon certaines ONG, au « pillage » de la forêt camerounaise (3), le groupe gère toujours un parc à bois, grâce à sa Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Cameroun (SEPBC). Il contrôle par ailleurs d'immenses plantations, soit directement, via Safacam qui exploite 8 400 hectares de palmiers à huile et d'hévéas, soit indirectement, via la société belge Socfinal qui gère 31 000 hectares de palmiers à huile dans le pays (4). Les responsables du groupe Bolloré jurent ne pas « contrôler » les plantations de Socfinal. Ce que contestent la plupart des observateurs (5).

La mainmise progressive du groupe Bolloré sur ce vaste patrimoine et la « rationalisation » à marche forcée de ces « actifs » ne sont pas sans poser d'importants problèmes. Le premier d'entre eux est d'ordre symbolique et politique. L'accaparement d'entreprises coloniales par de lointains jeux financiers et la cession de secteurs stratégiques des économies nationales africaines par le biais des privatisations, ne peut qu'inciter une partie des Camerounais à considérer l'intrusion de Bolloré comme une forme de néo-colonialisme. Et cela d'autant plus que le Cameroun, ancien territoire sous tutelle française pendant la période coloniale, reste géré par une élite locale qui, héritière d'une indépendance dessinée par les Français eux-mêmes, agit plus en fonction de ses intérêts propres que de l'intérêt général. Alors que les dirigeants du groupe Bolloré s'affichent fréquemment avec le président Biya, sa femme Chantal ou certains autres hauts responsables du régime, beaucoup de Camerounais se demandent jusqu'où va l'ingérence de Bolloré dans les affaires intérieures de leur pays.

Nombreux sont ceux, par exemple, qui se sont interrogés, début 2008, sur le limogeage du directeur général du Port Autonome de Douala (PAD), Emmanuel Etoundi Oyono, par le président Biya... alors même que ce dernier venait publiquement de le féliciter pour sa gestion du PAD. Paie-t-il la remise en cause de certains avantages obtenus, les années précédentes, par le groupe Bolloré ?, se demande alors le quotidien camerounais *Mutations* (6). Allégations aussitôt démenties par le groupe, avec modestie : « *Ce serait prétentieux de croire que le président de la république du Cameroun est à la solde du groupe Bolloré* (7) »... Pour Pius Njawé, l'emblématique directeur du journal *Le Messager*, l'ingérence du groupe Bolloré dans la vie politique du Cameroun ne fait pourtant aucun doute. « *C'est une sorte d'Etat dans l'Etat, explique-t-il dans un récent reportage diffusé sur France Inter. Bolloré, c'est une illustration parfaite de la Françafrique* (8) ! ».

Quand bien même on exagérerait l'influence politique de Bolloré, il est indéniable que son implantation au Cameroun est ressentie comme une mutilation par une partie de la population locale. C'est le cas par exemple depuis que le groupe a obtenu, en partenariat avec le groupe sud-africain Comazar, le contrat d'exploitation de la Regifercam (devenue Camrail). Construit dans le sang à l'époque coloniale, nationalisé à l'indépendance en 1960, et étendu au Nord et à l'Ouest du pays par la suite, ce réseau ferré était devenu un des symboles de la souveraineté économique et de l'intégration nationale du pays. La cession de sa gestion à un groupe français apparaît dès lors comme un triste retour au passé.

L'amertume est d'autant plus grande que la mise en concession a eu pour conséquence l'augmentation des tarifs pour le transport voyageurs et la fermeture des lignes « non rentables » : offrant de bien meilleurs retours sur investissement, c'est surtout le « réseau utile », c'est-à-dire le transport des marchandises, qui a profité en priorité de la mise en concession (9). « *Du fait de la participation des ancêtres aux travaux forcés qui ont permis la pose du rail, l'on s'est approprié ce dernier comme un héritage*, observe ainsi le chercheur Claude Abé en étudiant la situation autour du tronçon Yaoundé-Douala. *La suppression des arrêts et des gares est vécue comme une fabrique de l'oubli et du dépaysement de l'identité de soi ; c'est-à-dire comme une brouille du lien culturel et historique qui unit les vivants aux morts* (10) ».

Le ressentiment est tout aussi profond autour des plantations industrielles récupérées par le groupe Bolloré. Personne n'oublie les conditions de travail qui y régnaient il y a seulement soixante-dix ans. Comme l'a rappelé dans son autobiographie l'ancien syndicaliste Gaston Donnat, qui vécut au Cameroun dans les années 1940, des villageois étaient désignés par les chefs traditionnels, sur ordre des administrateurs coloniaux, pour être déportés vers les plantations, corde aux cous et encadrés par des miliciens. Installés dans des baraquements, retenus prisonniers par des clôtures, et toujours surveillés par des gardes armés, nombre d'entre eux ne sortirent jamais des plantations (11).

Compte tenu de ce lourd contexte historique, la « gestion sociale » dans les filiales africaines du groupe Bolloré se devrait donc d'être irréprochable. Elle est loin de l'être. « *Sa gestion des ressources humaines est du cuir dont on fait les cravaches* », note le journal d'enquêtes sociales *Le Plan B*, qui constate qu'en moins de dix ans de concession un tiers des trois mille six cents salariés de la Camrail ont été licenciés. En conséquence, ces dix années ne furent pas de tout repos pour les leaders syndicaux de

Camrail qui durent subir des infiltrations patronales, des mutations forcées, des licenciements punitifs et même, pour certains, des mois d'emprisonnement (12).

A certains égards, les syndicalistes sont devenus les souffre-douleur de l'entreprise, au moment où toutes les populations villageoises sacrifiées sur l'autel de la « modernisation » protestaient, par des marches pacifiques ou en élevant des barricades sur les voies ferrées, contre « *le caractère asocial de certaines restructurations (...) et les visages inhumains de la privatisation (13)* ». Sur le port de Douala, les relations sociales ne sont pas non plus au beau fixe. Dominante à travers ses différentes filiales enchevêtrées, la multinationale Bolloré y est notamment suspectée de chercher à asphyxier les acconiers (14) camerounais. Que nenni, rétorque le conglomérat, qui trouve de bon ton de reprocher aux contestataires une « *utilisation maligne d'arguments nationalistes* » (15)...

La situation n'est pas meilleure dans les plantations de la Société camerounaise des palmeraies (Socapalm), ancienne société publique, privatisée en 2000 et détenue depuis à 38,75 % par Bolloré, via le groupe belge Socfinal. Les syndicats reprochant entre autres au groupe « *le limogeage en série des cadres camerounais au profit des cadres Belges* », les grèves et protestations se multiplient (16).

Dans la plus grande plantation de palmiers à huile du Cameroun, à Kienké, on assiste même, selon la correspondante au Cameroun du journal français *Libération*, à « *un Germinal sous les tropiques* ». Des milliers d'ouvriers y travaillent, six jours par semaines, sans couverture sociale et sans même de gants, pour 22 francs CFA par régime de 15 kg récolté. Les plus privilégiés peuvent de cette façon gagner 53 euros par mois... quand la cascade de sous-traitants qui les emploient n'oublie pas de les payer. Et lorsque, fin 2007, le leader d'un syndicat improvisé – les autres sont souvent achetés – s'élève contre ces pratiques, et contre l'insalubrité et la surpopulation des baraquements où les travailleurs sont parqués, il est prestement arrêté par la police. Et les autorités lui glissent à l'oreille : « *Si tu continues, on va te tuer* » (17).

Les choses ont peu de chances de s'améliorer. Car si Bolloré a conservé ses exploitations de palmiers à huile malgré le recentrage de son groupe sur le secteur des transports et de la logistique depuis le début des années 2000, c'est qu'il mise sur les agro-carburants, censés servir dans un avenir proche de substituts « écologiques » aux énergies fossiles (18). Aussi les plantations de palmiers à huile du groupe au Cameroun (Socapalm, Safacam, Ferme Suisse), ne cessent-elles de s'étendre, provoquant l'expulsion des populations, *manu militari* et sans dédommagement, et la destruction progressive des forêts et des cultures traditionnelles locales. Principales victimes : les Bagyeli, plus connus sous le nom de « pygmées ». « [Certains d'entre eux] *sont maintenant entourés de toute parts par les plantations, dans lesquelles on ne leur permet pas d'entrer*, s'inquiète par exemple Julien-François Gerber qui a enquêté sur la plantation de Socapalm à Kienké. *S'ils le font et si les gardes les attrapent, ces derniers les expulsent à coup de bâtons. Ils sont forcés de vivre dans une zone marécageuse inondable où pullulent moustiques et maladies associées (choléra, paludisme)* (19). »

Mettant en danger la souveraineté alimentaire des populations, l'expansion des plantations et le détournement de l'huile de palme pour la fabrication d'agro-carburants menacent aussi l'environnement. L'usine installée dans la plantation de la

Socapalm à Kienké rejette ainsi une huile souillée, probablement mélangée à des produits chimiques, qui se déverse dans les cours d'eau environnants. « *Les habitants interviewés sont parfaitement conscients du danger que cette pollution peut représenter pour la santé, et la pêche est évidemment devenue impraticable dans l'affluent en question, poursuit Julien-François Gerber. Mais ils se débrouillent comme ils peuvent, notamment en recyclant cette huile de mauvaise qualité et en la vendant à des huiliers et savonniers artisanaux (20)* ».

Le Cameroun ne fait malheureusement pas exception. Sur le port d'Abidjan (Côte d'Ivoire) aussi, les conflits sociaux sont fréquents entre les travailleurs locaux et le groupe Bolloré, gestionnaire du port depuis 2004. S'agissant de la Sitarail, société de chemin de fer ivoiro-burkinabé qu'exploite le groupe depuis 1994, les griefs des syndicalistes ne sont pas sans similitudes avec ceux qu'expriment leurs homologues camerounais (21). Quant aux plantations, on trouvera sur internet un rapport édifiant réalisé en 2005 par la Mission des Nations Unies au Liberia (UNMIL) sur la situation des droits de l'homme dans cinq plantations d'hévéas libériennes. Y sont décrites, noir sur blanc, les méthodes utilisées par la plantation gérée par Socfinal : compression des coûts grâce au recours massif à la sous-traitance, utilisation de produits cancérigènes malgré le manque de formation et d'équipement offerts aux ouvriers, travail d'enfants de moins de quatorze ans, bâillonnement des syndicats, licenciements arbitraires, maintien de « l'ordre » par des milices privées, évictions des villageois gênant l'expansion de la zone d'exploitation (22).

Un seul détail manque dans cet exposé accablant, constatent les journalistes Nicolas Cori et Muriel Gremillet : le nom de Bolloré. Certes, le rapport mentionne que la plantation libérienne appartient à une société basée au Luxembourg, Intercultures. Mais il n'est nulle part précisé qu'Intercultures appartient au groupe belge Socfinal, dont le groupe français Bolloré détient 38,75 %. « *Pourtant, c'est bien [Vincent Bolloré] qui est derrière tous ces événements, précisent les deux journalistes. Grâce à l'opacité de son groupe il peut engranger de l'argent au Libéria, sans que son image en soit altérée (23)* ».

### **Thomas Deltombe.**

(1) *Voyage au bout de la nuit*, p. 126.

(2) Voir le site de [Bolloré Africa Logistics](#)

(3) Agir ici et Survie, *Le silence de la forêt. Réseaux, mafias et filières du bois au Cameroun*, L'Harmattan, 2000 ; Arnaud Labrousse et François-Xavier Verschave, *Les pillards de la forêt. Exploitation criminelle en Afrique*, Agone, 2002.

(4) « [Rapport annuel 2007 – Bolloré](#).

(5) Lire Martine Orange, « [La face cachée de l'empire Bolloré](#) », Mediapart, 2 février 2009).

(6) « Port de Douala : Bolloré a-t-il eu la tête de Etoundi Oyono ? », [Mutations](#), 28 janvier 2008.

(7) Cité in « Port autonome de Douala : “Bolloré n’a pas eu la tête de Etoudi Oyono” », *Le Jour*, 11 février 2008.

(8) Benoît Collombat, « [Cameroun : l’empire noir de Vincent Bolloré](#) », Interception, France-Inter, 29 mars 2009.

(9) Voir : Aymeric Blanc et Olivier Gouirand, « [La concession du chemin de fer au Cameroun : les paradoxes d’une réussite impopulaire](#) » (PDF), Document de travail 44, Août 2007.

(10) Claude Abé, « Privatisation du chemin de fer, cohésion sociale et territoriale dans les pays en développement. Le cas du Cameroun », in Jean-Louis Chaléard, Chantal Chanson-Jabeur, Chantal Béranger (dir.), *Le chemin de fer en Afrique*, Karthala, Paris, 2006, p 224.

(11) Gaston Donnat, *Afin que nul n’oublie. L’itinéraire d’un anti-colonialiste : Algérie, Cameroun, Afrique*, L’Harmattan, Paris, 1986.

(12) « [Les heures sup’ africaines de Bolloré](#) », *Le Plan B*, juin-juillet 2007.

(13) Honoré Mimche, « Les populations autochtones face à la privatisation des chemins de fer », in Jean-Louis Chaléard, Chantal Chanson-Jabeur, Chantal Béranger (dir.), *Le chemin de fer en Afrique*, Karthala, Paris, 2006, p. 252.

(14) Un acconier est un entrepreneur préposé à la manutention des marchandises dans les ports de commerce (on emploie également le terme « manutentionnaire »).

(15) « Port de Douala : Bolloré accusé d’asphyxier les acconiers nationaux », *Mutations*, 10 décembre 2007.

(16) « Grève générale à la Socapalm », *Mutations*, 23 février 2006.

(17) « Les Camerounais exploités des palmeraies de Bolloré », *Libération*, 11 mars 2008.

(18) « Biocarburants : De l’huile de palme pour rouler et cuisiner », AFP, 16 octobre 2008. Cet attrait pour les agro-carburants est confirmé dans une « Note d’information » diffusée par la SAFACAM lors de la mise en vente d’une partie de son capital à la bourse de Douala (consultable sur le site [Douala stock exchange](#), la bourse de Douala).

(19) « [Résistances contre deux géants industriels en forêt tropicale : Populations locales versus plantations commerciales d’hévéas et de palmiers à huile dans le Sud-Cameroun](#) » (PDF), Série Plantations N°13, Mouvement Mondial pour les Forêts Tropicales, Montevideo (Uruguay), 2008, p 39.

(20) Ibid, p 37.

(21) Entretien avec Geneviève Zongo, Secrétaire à la Mobilisation Féminine du Syndicat Libre des Cheminots du Burkina (SLCB), 21 janvier 2009.

(22) « [Human Rights in Liberia's Rubber Plantations : Tapping into the Future](#) » (PDF, en anglais), United Nations Mission in Liberia, mai 2006.

(23) Nicolas Cori et Muriel Gremillet, *Vincent Bolloré, ange ou démon ?*, Hugo Doc, Paris, 2008, p 131. Si le groupe Bolloré lui-même n'a pas réagi, Socfinal a tout de même publié un démenti sur son site Internet (« [UNMIL's Report on Human Rights at Liberia Agricultural Company "LAC". LAC's Version](#) »).