



**Il contrôle les transports ferroviaires, les exploitations portuaires, logistiques pour (les équipements divers dans une vingtaine des pays africains. Il contrôle la diffusion des images télévisées par satellite sur tout le continent. Son lobbying du business se fait au niveau des chefs d'État qu'il appelle par leur prénom et qui ne lui refuse rien.**

Depuis quelques années, la montée de la société civile contraint les chefs d'État d'Afrique à laisser la justice relire les contrats des concessions de Bolloré et à scruter de plus près les comptes de ses entreprises. Cinq pays africains ont saisi la justice internationale pour recouvrer 14,6 milliards de francs Cfa que le groupe leur doit. Du coup, le richissime breton perd certaines de ses concessions et la justice est à ses trousses pour des actes de corruption et des surfacturations.

Traqué en Angola, en Guinée-Conakry, au Togo, au Burkina Faso, au Cameroun..., l'homme d'affaires engage un repli stratégique vers des deux plus sereins, en Europe notamment, dans des domaines différents. Il veut céder ses activités du continent africain à des repreneurs européens ou asiatiques. Environ 200.000 salariés sont dans l'incertitude.

Le quotidien français du soir, le très sérieux « Le Monde » daté du 15 octobre provoque un séisme : il révèle dans un article publié sur son site internet, que « l'homme d'affaires français Vincent Bolloré est en passe de vendre ses activités de logistique en Afrique, et que le processus est déjà enclenché avec la contribution de ses partenaires financiers ». Selon nos

confrères de ce journal « Le Monde », Vincent Bolloré est prêt à céder le pan de ses activités en Afrique. Il a engagé la banque américaine Morgan Stanley, « pour sonder discrètement des potentiels acheteurs ».

Dans son article, le journal « Le Monde » évite soigneusement d'utiliser le conditionnel. Il assume ses informations, pour dire qu'elles sont' puisées à bonnes sources. Du côté du groupe Bolloré à la Tour de la Défense à Puteaux, ses conseillers parfois loquaces selon les sujets, cette fois, le mot d'ordre est passé : « Seul Vincent Bolloré parlera le moment venu sur le dossier ».

Traduction en français facile : il parlera quand la banque Morgan Stanley aura achevé son tour de table d'éventuels repreneurs, et qu'elle aura recommandé les mieux disant au boss. La consigne de « bouche cousue » est scrupuleusement respectée aussi dans les installations du groupe à Douala.

Le pôle « transports et logistique » a été pendant longtemps la « vache à lait » de Bolloré sur le continent. D'énormes gains engrangés dans ce secteur ont souvent aidé l'homme d'affaires à financer ses « raids » et autres conquêtes en affaires en Afrique.

La banque Morgan Stanley regarde quelques grands noms du transport maritime, et examine le dossier du transporteur et transitaire français C'MACGM, ainsi que celui du danois Maersk, le maître des océans. L'exploitant portuaire « Dubai Ports World » et le chinois « Cosco Shipping », gestionnaire du port grec du Pirée, sont parmi ceux que le consultant américain a sur sa liste.

Les grands fonds de capital-investissement tel Ardian ou KKR regorgent de capitaux à placer, mais selon le journal « Le Monde », « ces fonds d'investissement qui la plupart d'entre eux sont limités, de par leur statut, dans leur capacité à investir dans les pays émergents, notamment en Afrique », précise « Le Monde ».

## **Vache à lait**

Ce désengagement de Bolloré concerne naturellement le Cameroun. Dans ce pays, il opère sous la dénomination « Bolloré Transport & Logistics Cameroun ». Cette filiale du groupe exploite le terminal à conteneurs du port en eau profonde de Kribi qui lui a été concédé en 2018 ; il exploite la ligne ferroviaire Douala-Ngaoundéré. C'est la Centrale d'achat du groupe qui est le principal fournisseur du matériel roulant à Camrail : wagons, locomotives, broyeuses, rails et équipements divers.

## **Le Calame**