

# BUSINESS AS USUAL

POURQUOI LE DÉPART DE BOLLORE DES PORTS  
AFRICAINS N'ÉTAIT PAS UNE RETRAITE

**ROSA  
LUXEMBURG  
STIFTUNG**

WEST AFRICA OFFICE



**JENNY OUÉDRAOGO**



# **BUSINESS AS USUAL:**

**Pourquoi le départ de Bolloré des ports africains  
n'était pas une retraite**

———— JENNY OUÉDRAOGO





## **IMPRINT**

Publié par Rosa-Luxemburg-Stiftung West Africa Regional Office

Auteur : Jenny Ouédraogo

Couverture et design editorial : Yessine Ouerghemmi

**This publication or parts of it can be used by others for free as long as they provide a proper reference to the original publication. The content of this publication does not necessarily reflect the official opinion of the Rosa-Luxemburg-Stiftung. Responsibility for the information and views expressed therein lies with the authors.**



**ROSA LUXEMBURG STIFTUNG**

WEST AFRICA OFFICE

**Les** principaux ports d'Afrique de l'Ouest jouent un rôle crucial en tant que points de liaison entre l'économie mondiale et le continent. Les ports de San Pedro, en Côte d'Ivoire, de Dakar, au Sénégal, et de Lomé, au Togo, figurent parmi les ports maritimes les plus fréquentés de la région. Ils desservent des corridors qui s'étendent sur des centaines de kilomètres à l'intérieur des terres. Ces corridors relient les terminaux côtiers aux pays enclavés du Sahel. Le contrôle de ces ports équivaut à contrôler l'acheminement des marchandises, ainsi que la cadence et le coût de ce processus.

Au cours des trois dernières décennies, le groupe Bolloré, fondé par le milliardaire français Vincent Bolloré, a été l'opérateur dominant de ce réseau. Par l'entremise de Bolloré Africa Logistics (BAL), le groupe a su développer une présence substantielle et étendue, englobant les terminaux portuaires, les concessions ferroviaires ainsi que les corridors de fret. Le groupe BAL **gér**ait plusieurs types d'infrastructures : les terminaux portuaires, les lignes ferroviaires reliant les ports à leur arrière-pays (Sitarail au Burkina Faso, Camrail au Cameroun, Bénirail au Bénin) et les plateformes logistiques à l'intérieur des terres. Celles-ci permettaient le transport des marchandises à partir de la côte. Cette infrastructure d'envergure internationale assure les échanges commerciaux pour plusieurs millions de personnes.

Vincent Bolloré, l'architecte de cette méthode, est né en 1952 au sein d'une lignée d'industriels. À la vingtaine, il a

mérés industriels français les plus influents, opérant dans les domaines de la logistique, de la publicité et des

médias. Cependant, l'influence politique semble être le produit le plus important de Bolloré. Bien qu'il ait officiellement démissionné de la présidence du groupe en 2022, son fils Cyrille prenant la relève en tant que président-directeur

**“ Dans la méthode Bolloré, les infrastructures et les médias sont deux déclinaisons du même pari : contrôler ce qui transite par le système, c'est contrôler le système dans son ensemble. ”**

relevé le défi de redynamiser une entreprise de l'industrie papetière en passe de faire faillite, pour en faire l'un des conglomé-

général, Vincent Bolloré **maintiendrait** un contrôle effectif sur ce conglomérat.

En France, l'emprise de Bolloré sur les médias lui a valu d'être l'une des figures les plus controversées de la vie publique. Grâce à sa participation majoritaire dans le groupe Vivendi, il a influencé la ligne éditoriale de Canal+, C8 et CNews, des

chaînes de télévision qui ont systématiquement fait l'apologie de l'extrême droite française. Des organisations dédiées à la défense de la liberté de la presse ont documenté des cas d'ingérence éditoriale et le licenciement de journalistes ayant refusé de se conformer à cet agenda politique. Plusieurs sanctions ont été prononcées par l'Autorité française de régulation de la communication audiovisuelle et numérique (ARCOM) à l'encontre des chaînes de télévision appartenant à Bolloré. En conséquence, la chaîne C8 a été privée de son autorisation d'émettre sur la Télévision numérique terrestre française (TNT). Dans la méthode Bolloré, les infrastructures et les médias sont deux déclinaisons du même pari : contrôler ce qui transite par le système, c'est contrôler le système dans son ensemble.

En 2022, le groupe a été cédé à la Mediterranean Shipping Company (MSC) pour 5,7 milliards d'euros et a été rebaptisé Africa Global Logistics (AGL). Cette cession fut présentée à l'époque comme un retrait du continent africain, où l'imbrication du capital français dans les systèmes de gouvernance africains était incarnée par Bolloré.

## ■ CAPITALISME DE CONCESSION

Les ports d'Afrique de l'Ouest sont la propriété de l'État. Officiellement, les contrats de concession confirment ce statut tout en conférant la gestion opérationnelle à une entreprise privée pour une durée de vingt, trente ou trente-cinq ans.

Dans le cadre du modèle négocié par BAL, l'opérateur décidait de leur mode de gestion, tandis que l'État conservait officiellement la propriété des infrastructures. Ce modèle est concrètement

appliqué par le Conakry Terminal. Filiale de BAL, Conakry Terminal (l'entité locale par le biais de

**“Les contrats de ce type stipulent généralement que tout litige entre l'opérateur et le gouvernement sera réglé non pas par les tribunaux nationaux, mais par arbitrage commercial international, ce qui soustrait les décisions de l'entreprise à la compétence des systèmes juridiques nationaux.”**

laquelle Bolloré détenait la concession) exploite les terminaux à conteneurs du port conformément au contrat d'une durée de 25 ans que l'État guinéen et le groupe Bolloré ont signé en mars 2011.

Ce modèle se diffusa par la suite dans l'ensemble du réseau africain de BAL.

Les concessions ferroviaires ont été gérées de manière analogue: Sitarail, Camrail et Bénirail, à laquelle une concession de 30 ans avait été octroyée en 2015, ont

été intégralement cédées à AGL. En 2022, au moment de la cession, le groupe était présent dans 46 pays d'Afrique avec des implantations portuaires. Les contrats de ce type stipulent généralement

que tout litige entre l'opérateur et le gouvernement sera réglé non pas par les tribunaux nationaux, mais par arbitrage commercial international, ce qui soustrait les décisions de l'entreprise à la compétence des systèmes juridiques nationaux. Des cas avérés suggèrent

que des mécanismes d'arbitrage des litiges contractuels ont probablement été inclus dans les contrats de concession sous-jacents eux-mêmes non rendus publics. À titre d'illustration, dans le litige opposant le Port autonome de Douala à l'ancienne filiale du

groupe Bolloré, Douala International Terminal, la procédure a été initiée devant la Chambre de commerce internationale (ICC) à Paris, démontrant que le cadre de la concession stipulait le recours à l'arbitrage, et non aux tribunaux nationaux.

Cette asymétrie entre propriété publique et contrôle privé a été renforcée par l'architecture financière du modèle de gouvernance portuaire «Port propriétaire» (Landlord Port). Dans le cadre des contrats de concession portuaire, les recettes générées sont attribuées à l'opérateur (l'exploitant/le concessionnaire). Une partie de ces recettes est reversée à l'autorité portuaire (également appelée le concédant) sous forme de redevance de concession fixée lors des négociations. Le montant des recettes de l'État est donc plafonné au montant qui a été convenu lors de la signature du contrat de concession. Au fil des décennies, et sur un réseau de cette envergure, cela se traduit concrètement par un transfert continu de la richesse générée par les échanges commerciaux vers l'opérateur privé.

Les tribunaux français instruisent actuellement des procès pénaux concernant les modalités selon lesquelles certaines de ces concessions ont été primitivement accordées. Le Parquet national financier (PNF) est à l'origine d'une enquête qui a été initiée en 2013. Le groupe Bolloré aurait, d'après ses allégations, utilisé à des fins frauduleuses les prestations de services de conseil politique fournies par sa filiale Euro RSCG (rebaptisée Havas) pour s'approprier des concessions portuaires à Lomé, au Togo, et à Conakry, en Guinée. En fait, c'est moins le terminal lui-même qui exerce l'influence que la société de conseil politique qui est associée. Alors que l'affaire était encore instruite par les tribunaux français, Bolloré s'est lancé dans une toute autre aventure.

## ■ DES PORTS AUX ÉCRANS

L'annonce de la cession de Bolloré Africa Logistics (BAL) à Mediterranean Shipping Company (MSC) en 2022 a été présentée comme un retrait réfléchi d'une région où Bolloré s'était avéré être un fardeau. Il s'avère cependant nécessaire de procéder à un examen attentif de la chronologie des événements. Dès 2020, année où l'affaire de corruption d'agent public étranger qui le visait depuis de longues années était sur le point de se régler, le groupe Bolloré a **apparemment** entamé une réflexion sur l'avenir de ses opérations logistiques. En 2021, un accord de poursuite pénale différée et une amende de 12 millions d'euros ont été prononcés. La cession a été finalisée en 2022. Il est sujet à spéculation de savoir si la pression judiciaire a précipité la cession. Il est en revanche indéniable que le retrait du secteur de la logistique portuaire a coïncidé avec une expansion significative dans le secteur des médias.

Tandis que les concessions portuaires étaient en cours de cession à MSC, Canal+, le groupe de médias français dont Bolloré est actionnaire majoritaire via sa participation dans Vivendi, était déjà en passe d'acquérir MultiChoice Group. Ce dernier est le plus important câblo-opérateur de télévision payante du continent africain. Canal+ avait d'ailleurs renforcé sa participation dans MultiChoice depuis plusieurs années, avant même la finalisation de la cession des concessions portuaires. En septembre 2025, les parties ont conclu la **transaction** pour une valeur d'environ 2,5 milliards d'euros. Le retrait de la logistique portuaire ne marque pas un désengagement de l'Afrique. En réalité, il s'agissait d'un simple repositionnement stratégique au sein même du continent. Ainsi, à la fin de l'année 2023, le groupe Bolloré comptait environ 95% de ses effectifs dans le secteur des communications, générant 77% de son chiffre d'affaires. Cela marque un bond en avant notable par rapport à la situation une décennie plus tôt, lorsque la logistique était encore le secteur prédominant.

L'évolution possible du marché africain est présagée par la façon dont l'influence médiatique de Bolloré en France a été mise à profit. CNews était une chaîne d'information télévisée de modeste envergure lorsqu'il en a pris le contrôle éditorial. En l'espace de quelques années, CNews s'est hissée au rang de chaîne d'information la plus regardée de France. Éric Zemmour, un polémiste d'extrême droite sans appartenance partisane ni mandat électif, se **voyait attribuer** une tranche horaire en prime time, qu'il a mise à profit pour se constituer un électorat avant le lancement de sa campagne présidentielle de 2022. CNews diffusait systématiquement des contenus traitant de l'immigration, de l'identité nationale et de l'islam, autant de thèmes phares de l'extrême droite française auparavant relégués en marge. Les journalistes qui contestaient la ligne éditoriale ont rapporté avoir subi des pressions, voire avoir été licencié.e.s. L'Autorité de régulation de la communication audiovisuelle et numérique (ARCOM) a sanctionné CNews à plusieurs reprises. La chaîne C8 **a été privée** de son autorisation d'émettre sur la Télévision

numérique terrestre française (TNT), une décision réglementaire intervenue à la suite de plusieurs années d'ingérence éditoriale avérée de la part de Bolloré.

Mais l'ingérence politique de Bolloré ne s'est pas limitée aux frontières françaises: en décembre 2023, Canal+ a retiré de sa grille trois chaînes de télévision critiquant la junte militaire guinéenne, à la demande de cette dernière. Or, c'est précisément en Guinée que Bolloré est soupçonné d'avoir obtenu une concession portuaire en finançant la campagne électorale du président Alpha Condé. Ce n'est pas la première fois qu'un milliardaire français investit massivement dans les médias pour atteindre certains desseins politiques. En 2022, Elon Musk a acquis Twitter (rebaptisé X) pour 44 milliards de dollars, et s'est depuis directement immiscé dans les élections en Allemagne, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Jeff Bezos est quant à lui propriétaire du Washington Post. Les holdings de Rupert Murdoch, implantées sur trois continents, ont influencé les résultats électoraux au Royaume-Uni, aux États-Unis et en Australie pendant plusieurs décennies. Les mécanismes sont semblables dans tous les cas: la propriété fixe les modalités de pratique du journalisme, qui, en retour, produit des retombées politiques. La particularité de l'accord Canal+/MultiChoice réside dans son contexte. En effet, sur une grande partie du continent africain, les organismes de radiodiffusion publics sont chroniquement sous-financés et les médias indépendants ont du mal à survivre sur le plan commercial. Vincent Bolloré ne s'aventure pas sur un marché médiatique où la concurrence est rude. Il s'implante sur un marché où les contrepoids à la concentration de la propriété, tels qu'ils existent ailleurs, n'ont tout simplement jamais été mis en place.

## LA CESSION QUI N'A RIEN CHANGÉ

La cession de Bolloré Africa Logistics (BAL) à Mediterranean Shipping Company (MSC) en 2022 a donné lieu à la création d' Africa Global Logistics (AGL). À l'instar du groupe Bolloré, MSC est un conglomérat familial. Cette société de transport maritime est détenue en totalité par la famille Aponte, via des fiducies privées. Elle n'a donc pas l'obligation de publier ses

comptes et n'a pas d'actionnaires auxquels elle doit rendre des comptes. Ses finances ne sont pas rendues publiques, les informations connues du grand public provenant de documents réglementaires divulgués et d'analyses sectorielles. Tout comme Bolloré, la succession de la famille Aponte a été organisée selon un modèle familial : le poste de président du

conseil d'administration du groupe a été conservé par le fondateur Gianluigi Aponte, tandis que celui de président-directeur général a été occupé par son fils Diego depuis 2014. MSC est désormais responsable de l'acheminement d'un cinquième du fret maritime conteneurisé dans le monde.

Les deux conglomérats manifestent une conti-

nuité indubitable. Lorsque MSC a procédé à l'acquisition de BAL et l'a renommée Africa Global Logistics (AGL), elle s'est expressément **engagée** à honorer toutes les obligations préexistantes auprès des gouvernements concernant les concessions portuaires, et a même maintenu le même PDG, Philippe Labonne, ancien dirigeant de BAL, aux commandes d'AGL. La concession du terminal à conteneurs du port autonome de Pointe-Noire, au Congo, exploitée par BAL depuis 2009, a été transférée dans son intégralité à AGL. En août 2023, cette concession a été prolongée jusqu'en 2050 par MSC dans le cadre d'un **accord** d'extension du terminal. En pratique, MSC a acquis des décennies de droits d'exploitation garantis sur des infrastructures que les États africains avaient déjà cédées.

Ces accords n'ont pas pour unique répercussion une perte de recettes pour les États. En effet, les excédents générés par les marchandises transitant par certains des principaux ports stratégiques du continent sont détournés des sociétés

productrices. Cette situation est loin d'être anodine pour des pays dont les investissements publics sont depuis longtemps restreints. Les redevances de concession portuaire **versées** à l'État ne représentent qu'une fraction des recettes générées par les terminaux ; le reste est reversé aux opérateurs privés conformément aux conditions définies lors de la signature des contrats, sans qu'il ait été possible d'anticiper l'ampleur de la croissance des échanges commerciaux. Partout en Afrique de l'Ouest, les conditions structurelles engendrées par ce genre de contrats sont davantage considérées comme un défi politique que comme un problème technique. Au Mali, au Burkina Faso et au Niger, des revendications explicites de souveraineté économique ont été exprimées lors des récentes transitions militaires : la renégociation des accords sur les ressources et les infrastructures, l'expulsion des forces militaires étrangères et, plus globalement, un rejet public des cadres post-indépendance à l'origine des relations économiques de ces pays avec le capital français. Au Sénégal,

l'élection en 2024 de Bassirou Diomaye Faye, sur un programme ouvertement critique de l'influence monétaire et des entreprises françaises, a remis en question les accords d'infrastructure et d'énergie signés par les gouvernements prédécesseurs. Si ces mouvements varient d'un pays à l'autre et ne débouchent pas nécessairement sur des résultats démocratiques, ils répondent néanmoins à un véritable problème.

Les citoyen.ne.s ne disposent d'aucun recours immédiat pour contester les décisions prises par les conseils d'administration concernant les infrastructures qui façonnent leur vie quotidienne ou les médias qu'ils/elles consomment. Le transfert, par le biais de concessions, du contrôle opérationnel de ces systèmes ne se contente pas de générer des profits, il les exclut également de la sphère de la contestation politique démocratiquement légitime. Les contrats de concession portuaire, d'une durée de trente ans ou plus, retirent les modalités de gouvernance des infrastructures du champ de la redevabilité démo-

cratique, car ils prévoient que les litiges doivent être portés devant un arbitrage international. Tout gouvernement désireux de renégocier ces contrats

se heurte au coût et à la précarité des procédures d'arbitrage dont il n'est pas l'auteur. Des gouvernements prédécesseurs ont, dans de nombreux

cas, contracté des engagements juridiques qui limitent généralement les options dont il dispose.

## ■ LA REDEVABILITÉ ET SES LIMITES

Le procès à l'encontre de Bolloré en France constituera une épreuve décisive quant à la redevabilité. En 2013, les enquêteurs français ont examiné les concessions portuaires au Togo et en Guinée. Selon leur rapport, Havas aurait fourni des services de conseil politique pour les campagnes électorales de 2010 du président togolais

**“ La loi française de 2021 sur la programmation relative au développement solidaire et à la lutte contre les inégalités mondiales stipule que les avoirs confisqués dans le cadre d'affaires de corruption impliquant des États étrangers doivent être restitués aux populations concernées plutôt que conservés par l'État français. L'affaire Bolloré est actuellement devant les tribunaux français, mais ses répercussions dépassent largement les frontières de la France. ”**

Faure Gnassingbé et du président guinéen Alpha Condé, et ce, à des tarifs largement préférentiels. Les concessions portuaires de Lomé et de Conakry ont été octroyées peu après la victoire respective des deux présidents aux élections.

La cession a été finalisée en 2022 pour 5,7 milliards d'euros. En 2021, Bolloré avait tenté d'éviter le procès en plaidant coupable, mais le tribunal a refusé l'homologation de l'accord, ce qui a relancé une procédure pénale à son encontre. Il sera jugé en décembre 2026. Cela fera treize ans après l'ouverture de l'enquête. Bolloré encourt une peine de prison pouvant aller jusqu'à dix ans, ainsi qu'une amende de 375,000 euros. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes. Dans le cadre de l'accord de poursuite pénale différée de 2021, le groupe Bolloré a versé une somme de 12 millions d'euros. Cette somme représentait le prix de la responsabilité de l'entreprise. Cependant, cette somme est ridiculement modeste comparée aux 5,7 milliards d'euros de la cession, incluant les concessions prétendument corrompues.

De son côté, une plainte au civil a été portée devant les tribunaux français par le col-

lectif Restitution pour l'Afrique (RAF), fondé par Jean-Jacques Lumumba. Lumumba est un banquier et lanceur d'alerte congolais. Sa notoriété internationale est due à sa dénonciation de malversations financières au sein d'une banque ayant des liens avérés avec l'entourage de l'ancien président Joseph Kabila. Après avoir quitté la République démocratique du Congo, il a fondé le collectif Restitution pour l'Afrique. Ce collectif est une coalition d'organisations de la société civile qui poursuit en justice les responsables du détournement de biens publics en lien avec les concessions portuaires accordées au groupe Bolloré. En mars 2025, la coalition a saisi le Parquet national financier (PNF) français. Elle y a déposé une plainte formelle, alléguant des infractions de blanchiment d'argent et de recel. Ces infractions concernent les concessions portuaires de Lomé, Conakry, Douala, Kribi, Tema et Abidjan. La coalition élargit ainsi le champ de la redevabilité bien au-delà des deux concessions au cœur de la procédure pénale engagée contre Bolloré à titre personnel. D'après Lumumba, le constat est **sans équivoque** : la corruption a un impact désastreux sur la vie des Africain.e.s. «Cela signifie moins de routes, moins d'hôpitaux, moins d'investissements.» La stratégie de sa coalition, qu'il a rendue publique, consiste à poursuivre les corrupteurs, à remonter la piste de l'argent et à le restituer aux populations spoliées. Au cœur du procès intenté à l'encontre de Bolloré se trouvent les concessions des terminaux de Lomé et de Conakry, que les enquêteur.se.s français.es accusent d'avoir été octroyés en échange de contributions financières allouées aux présidents Gnassingbé du Togo et Condé de Guinée, afin de financer leurs campagnes électorales. Si ces concessions ont été accordées grâce à la corruption, les revenus générés au fil des années d'exploitation, et en fin de compte le prix de cession de 5,7 milliards d'euros, sont, juridiquement parlant, considérés comme des revenus des activités illicites. La **loi** française de 2021 sur la programmation relative au développement solidaire et à la lutte contre les inégalités mondiales stipule que les avoirs confisqués dans le cadre d'affaires de corruption impliquant des États étrangers doivent être restitués aux populations concernées plutôt que conservés par l'État français. La logique voudrait que ce soient les populations du Togo et de la Guinée qui perçoivent les sommes récupérées, et non le groupe Bolloré ou l'État français. L'affaire Bolloré est actuellement devant les tribunaux français, mais ses répercussions dépassent largement les frontières de la France.

Un système qui opérait dans l'ombre depuis trente ans a pu être mis en lumière et nommé grâce à l'enquête française sur Bolloré. Cependant, ce système, qui repose sur des concessions accordées sur plusieurs décennies, des litiges réglés hors de la compétence des tribunaux nationaux et des revenus qui s'exportent tandis que les services publics sont sous-financés, ne sera pas jugé en France en décembre prochain. Les ports de Lomé et de Conakry continueront d'être exploités selon leurs modalités actuelles, quel que soit le verdict. La concession du Port autonome de Pointe-Noire est valide jusqu'en 2050. Canal+ a pris le contrôle de MultiChoice et compte désormais quarante millions d'abonnés à travers le continent africain. La question de la redevabilité au-delà des prétoires restera irrésolue.