

5ème anniversaire du Cocidirail

L'échec avéré de la concession du chemin de fer

et la lutte pour son annulation totale

Le Cocidirail commémore le 5ème anniversaire de sa constitution, le 31 août 2003. Cet anniversaire intervient dans le contexte où, la crise de la concession du chemin de fer atteint, hélas, un point culminant et des proportions alarmantes.

Les syndicats sénégalais, alertés par des rumeurs de faillite de Transrail, ont déclenché en juillet dernier une grève rien que pour savoir ce qui se passe !

Auparavant en date du 27 juin 2008, les Etats du Mali et du Sénégal avaient fait le constat explicite de "l'Echec de la concession" de la "mort de l'activité ferroviaire" (sic!) et prononcé le verdict sans appel que "la concession n'a pas fait mieux que le la Régie des Chemin de fer du Mali " !

En conséquence les deux Etats ont préconisé les mesures suivantes :

"- la tenue d'une étude d'ici le 31 décembre 2008 devant déterminer la nature institutionnelle du partenariat public-privé; "

- le renforcement des pouvoirs de l'Organe de suivi des activités ferroviaires;

- l'adoption d'ici trois (03) mois d'un plan d'investissement;

- la création d'un comité d'audit au sein du Conseil d'Administration de Transrail Sa;

- l'acquittement de tous les arriérés et la signature de tous les documents annexes portant sur le matériel roulant et le domaine concédé;

-l'information des bailleurs de fonds sur la situation actuelle qui lie les Etats malien et sénégalais à la société Transrail SA."

En clair, ces lignes signifient que depuis bientôt 5 années de concession, le programme d'investissement qui incombe à la société concessionnaire Transrail n'a jamais été réalisé et n'existe même pas. Pourtant la convention de concession conditionnait la mise en vigueur de la concession à l'existence d'un plan d'investissement dans un délai de 180 jours. C'est dire que cette concession était caduque depuis le 31 mars 2004. De plus Transrail a jusqu'ici dédaigné le trafic voyageur au point d'imposer contractuellement au Mali et Sénégal de lui payer des "compensations financières" pour la gestion de ce trafic. Ce contrat léonin dit que "le concessionnaire intervient comme prestataire de services dont la rémunération est fixe quel que soit le niveau de trafic réellement assuré" ! C'est ainsi que le Mali et le Sénégal, se pliant aux exigences de la Banque Mondiale contre les intérêts de leurs populations, ont bradé le chemin de fer dans les pires conditions. Les gouvernements Wade et ATT acceptaient en outre contractuellement que la société concessionnaire Transrail ne prennent en charge que le transport de marchandises immédiatement profitable. Quant au transport voyageur il a fait l'objet d'une convention d'exploitation qui lie les deux Etats (à travers leurs sociétés) à Transrail. Par conséquent le Sénégal et le Mali devaient s'endetter à hauteur de 14 milliards de FCFA pour permettre à Transrail d'acquérir et faire fonctionner 4 locomotives et 60 voitures. Et sur les 14 milliards, le Mali a endossé 13 milliards !

Peut-on imaginer pareille démission nationale dans les annales des

privatisations?

La concession nous a conduit à la faillite

Mais ce n'est pas tout I Il faut savoir, qu'en vue de la réhabilitation du réseau (ce qui implique la réalisation d'importants investissements pour rénover la voie et améliorer les capacités et les performances du matériel roulant ) les emprunts réalisés par les Etats à travers les crédits IDA, AFD, ACDI et BOAD au Mali et au Sénégal ont été rétrocédés au concessionnaire qui était désormais responsable de l'exécution des travaux, nonobstant les emprunts qu'il pourra lui-même contracter avec l'aval des Etats.

Le Cocidiraïl a ainsi comptabilisé au bas mot plus de 30 milliards qui ont été ainsi remis à Transrail depuis octobre 2003. Cette somme a été dilapidée par le tristement célèbre aventurier, l'ex- DG de Transrail, François Lemieux que l'on a laissé partir sans lui demander des comptes.

Avant son départ, l'audit de la société réalisé en décembre 2007 sous l'égide de la Banque Mondiale a évalué à 8 milliards de Fcfa le déficit de sa gestion 2003-2006. François Lemieux, suspendu le 24 avril 2007, a été licencié le 27 par l'actionnaire majoritaire américain de Transrail, SAVAGE COMPANY, qui a revendu du même coup ses actions à VECTURIS que pilote Eric PEIFFER , l'actuel Directeur Général de Transrail. Et depuis cette date, pour la seule année 2007 le déficit s'est accru de 2,5 milliards.

La vérité occultée est que la concession a conduit le chemin de fer tout droit à la faillite. Nous en sommes au point où l'Audit de Paris a édicté que le seul moyen d'éviter la liquidation est de recapitaliser impérativement la société à hauteur de 12 milliards. L'audit chargeait le Mali et le Sénégal d'emprunter à nouveau 8 milliards à cet effet !

Mais le Mali et le Sénégal, désormais placés devant l'évidence d'un gouffre sans fond, traînent les pieds pour signer et entériner les conclusions de l'audit de Paris.

Toutefois, au lieu de mettre un terme définitif à ce gouffre et d'annuler purement et simplement la concession, nos deux gouvernements suivent la voie d'un nouveau marchandage sans principes.

Ils envisagent de créer sur la même ligne de chemin de fer une nouvelle société à qui confier la gestion commerciale du trafic passager et donner la gestion technique à Transrail. C'est l'objectif assigné à la fameuse "étude d'ici le 31 décembre 2008 devant déterminer la nature institutionnelle du partenariat public-privé !"

Transrail en ce qui la concerne, rejette le bilan de faillite de la concession, fait des pieds et des mains pour "gérer les nouveaux trains voyageurs". Transrail assimile en fait le projet de société commerciale du trafic voyageur à une violation de la concession et agite dans l'opinion l'idée qu'elle doit être indemnisée si le Sénégal et le Mali se décident à le réaliser !

Il s'agit en fait d'un chantage inadmissible destiné à contrer le communiqué du 27 juin et faire capituler les gouvernements maliens et sénégalais.

Transrail doit être confisqué et renationalisé sans indemnité !

Le Cocidirail est d'avis que les peuples du Mali et du Sénégal ne doivent pas assister indifférents à ce bras de fer. Ils doivent peser de tout leur poids dans la bataille et avoir le dernier mot, non seulement contre Transrail et la Banque Mondiale, mais aussi contre nos gouvernements qui ont prouvé qu'ils ne sont guère dignes de confiance.

Le Cocidirail, tout en reconnaissant le droit inaliénable et absolu des peuples à l'autodétermination contre les diktats des multinationales et de la Banque Mondiale, estime qu'il n'est guère viable d'avoir deux sociétés d'exploitation sur une même ligne de chemin de fer.

D'ordinaire, on le sait, dans une régie de chemin de fer, le trafic marchandise, éminemment rentable, compense par un système de péréquation les pertes du trafic voyageur généralement déficitaire et équilibre les comptes de la société.

Si la société commerciale prend en charge le trafic voyageur que va-t-il se passer ?

Il est clair que son fonctionnement dans le cadre de deux sociétés d'exploitation distinctes implique qu'il n'y aura jamais ni péréquation, ni compensation en faveur du Mali et du Sénégal.

Au contraire, il est clair que c'est la société d'Etat ou si l'on veut "binationale" (privée de tout apport du trafic marchandise) qui va être amenée à verser des "compensations financières" à VECTURIS pour le service technique qu'il lui assure !

La société commerciale n'est-elle pas de ce seul fait condamnée à un déficit chronique sans parler du poids prévisible de la corruption et de la gabegie tant qu'elle ne sera pas placée sous un contrôle strict ?

Quel est donc l'intérêt pour nos pays de s'endetter pour acquérir du matériel et seulement limiter notre contrôle à une société commerciale au lieu de reprendre la totalité ?

Va-t-on en outre s'endetter et recapitaliser Transrail que les bandits de grand chemin ont conduit tout droit à la faillite à seule fin de permettre qu'ils recommencent à nouveau le pillage ?

Les textes de la concession ne nous livrent-ils pas, pieds et poings à la société concessionnaire, en subordonnant toujours le trafic voyageur au trafic marchandise ?

La société commerciale n'est-elle pas objectivement destinée à nous conduire droit au mur, aussi louables que puissent être les intentions pour l'installer ?

Le Mali et le Sénégal ne sont-ils pas ainsi enfermés dans un cercle vicieux de "partenariat public-privé" qui consiste à s'endetter continuellement juste pour permettre à Transrail et son nouvel actionnaire de subordonner le trafic voyageur au trafic marchandise prioritaire et gagner sur tous les tableaux ? La seule issue au "cercle vicieux" est connue depuis longtemps. C'est de dénoncer le contrat léonin que nous avons supporté sans raison, cinq années durant, et "rendre le chemin de fer au peuple malien" comme l'ont expliqué sans relâche depuis le début le Dr Tiécoura Traoré et le Cocidirail.

Le Mali doit en effet dénoncer sa précédente signature, annuler purement et simplement la concession et se débarrasser de Transrail dont nous n'avons absolument pas besoin !

Le Cocidirail propose ensuite de reconstituer la Régie de chemin de fer du Mali

et assortir cette renationalisation du chemin de fer d'un contrôle populaire qui, non seulement garantisse la réintégration des licenciés dont le Dr Tiécoura Traoré et le maintien des acquis sociaux des travailleurs, mais lutte systématiquement contre les dilapidations et la gabegie. C'est la seule base sur laquelle nous pouvons et nous devons établir une union libre avec le Sénégal, conformément aux intérêts réciproques bien compris de nos deux pays, de leurs ressortissants et des travailleurs. Une telle position peut assurément passer pour une déclaration de guerre à la Banque mondiale et à tous les mondialisateurs. Mais elle n'est que l'expression de notre souveraineté nationale et populaire que le Cocidrail appelle tous les maliens et les maliennes à défendre ! Exigeons de l'Etat malien qu'il prenne ses responsables et mette fin à la concession.

Vive le Cocidrail pour que renaisse et vive la Régie des Chemin de fer du Mali !

Bamako le 1er septembre 2008-09-01

Pour le C.E. du Cocidrail , le Secrétaire à la Communication

Mohamed Cheick Tabouré