

BURKINA FASO

W
U
O
I
R
F
A

BURKINA FASO REPRESSION ANTISYNDICALE À SITARAIL

Dédougou Coulibaly, secrétaire général du Syndicat Libre des Cheminots du Burkina situe, pour la revue internationale SUD-rail, le contexte de leur difficile lutte, dans laquelle le pouvoir patronal s'appuie sur quelques « syndicalistes » douteux.

AU DEPART, IL Y EUT LA PRIVATISATION

Le 20 août 1995 a lieu la privatisation des deux sociétés nationales (Société Ivoirienne des Chemins de Fer et la Société des Chemins de Fer du Burkina) pour donner la Sitarail.

Deux syndicats existaient au Burkina Faso : le Syndicat National des Cheminots du Burkina avec plus de mille militants et le Comité CGTB avec environ une trentaine de militants. Signalons que ce dernier avait des relations tendues avec la direction. A l'avènement de Sitarail, le directeur général qui avait des liens avec le secrétaire général du Comité CGTB manoeuvra avec celui-ci pour une fusion de deux syndicats.

Le congrès unitaire se tient en 1996, à Bobo-Dioulasso pour une fusion. Alors naquit le Syndicat Unique des Travailleurs du Rail. Le président était le secrétaire général du SYNACB, le vice-président le secrétaire général du Comité CGTB.

A la clôture du congrès, le représentant du directeur général déclara que la naissance du SUTRAIL était une victoire de la direction générale. Cela se vérifia plus tard.

Le directeur général voyant qu'il ne pouvait pas manoeuvrer avec le Président du syndicat l'isola en le mutant de Ouagadougou (Burkina Faso) à Abidjan (Côte-d'Ivoire). Resta alors aux commandes du syndicat le vice-président. Sa gestion fut catastrophique en ce qu'elle a consisté à entériner toutes les décisions de la direction.

DES ORIENTATIONS SYNDICALES BIEN DIFFERENTES

En Août 1999, lors du congrès de Goundi, de grands désaccords apparaissent entre le président venu d'Abidjan pour la circonstance et le vice-président. Le directeur général voulait coûte que coûte imposer ce dernier comme président. Mais les militants l'exclurent de toute responsabilité dans le mouvement syndical. La direction négocia la création d'un poste de conseiller du président. Echec.

Juillet 2000 : congrès extraordinaire à Ouagadougou. Après l'exclusion de son pion de toutes les instances, le directeur général ne baissa pas les bras. Il mit la pression sur le président qui était à Abidjan, siège de la société, l'accusant d'être incapable de diriger un syndicat.

Tout le monde savait qu'un congrès extraordinaire se préparait, que le tout nouveau bureau n'arriverait pas au terme de son mandat qui est de trois ans. Le direc-

BURKINA FASO

W U O I R F A

teur général trouva un compromis avec le président en le nommant à un poste avec voiture de service et autres avantages financiers.

Il ne put que convoquer un congrès extraordinaire sur financement de la direction où il démissionna avec tout son bureau. Le pion du directeur général fut remis en selle. Il composa son bureau avec tous ceux qui étaient prêts à se mettre à la solde de la direction générale.

RESISTANCES ...

Alors commença la chasse aux sorcières dans un climat de terreur. Tous ceux qui osèrent lever la voix furent mis au pas (mutation en Côte-d'Ivoire, rétrogradation et même parfois licenciement).

Aucun problème des travailleurs n'était posé. Pas même ce fameux problème des grades réels des Burkinabé. Il faut signaler qu'à la création de Sitarail, le directeur général qui n'était autre que le directeur général de la Société ivoirienne des chemins de fer, refusa de reconnaître les avancements acquis des cheminots de la Société des chemins de fer du Burkina.

Toutes les tentatives de création de nouveaux cadres de défense des intérêts des travailleurs furent sévèrement réprimées. Les cheminots vivaient une tyrannie. Tous les intérêts des travailleurs furent bafoués. Le syndicat même faisait licencier des travailleurs. Du jamais vu. Cela s'appelle, dit le président, le «syndicalisme responsable».

UNE NOUVELLE DONNE

En septembre 2002, c'est l'avènement de la rébellion en Côte-d'Ivoire et l'arrêt de toute circulation ferroviaire dans ce pays. Le 15 octobre, le président tint une assemblée générale à Ouagadougou où, fort de sa puissance, il voulut imposer aux Burkinabé la cession de leurs indemnités de transport aux cheminots ivoiriens. Les travailleurs refusèrent. Des voix s'élevèrent pour lui signifier qu'il ne pouvait opérer des retenues sur salaire qu'avec l'autorisation du travailleur.

Après cette rencontre, des travailleurs excédés se rencontrèrent secrètement dans un cadre qu'ils appelèrent comité puis l'idée de la création d'un syndicat naquit. Des contacts secrets furent pris avec quelques travailleurs de confiance et décidés.

Ainsi, un congrès constitutif eut lieu le 26 novembre 2002 à la surprise générale de la direction générale pour la création du Syndicat libre des cheminots du Burkina Faso (SLCB). Le 26 février 2003, le récépissé était obtenu du Ministre de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation en dépit de toutes tractations faites par le Directeur Général pour empêcher son obtention. Depuis sa création jusqu'à nos jours les rapports entre le SLCB et la direction générale et ses syndicats satellites sont exécrables.

En novembre 2002, tous les travailleurs de Sitarail voient leur contrat de travail suspendu pour « cas de force majeure ». Motif transformé ensuite en « non reprise normale des activités ».

BURKINA FASO

E
U
O
I
R
F
A

PRECARITE ET REPRESSION

En mai 2003, lors de la reprise d'activité de Sitarail, les travailleurs sont rappelés pour des emplois temporaires. Des contrats à durée déterminée leur sont imposés : un mois de travail effectué pour quinze jours rémunérés.

Les militants du SLCB ne sont pas concernés par ces rappels temporaires. Pour en bénéficier, il faut accepter d'envoyer une lettre de démission dudit syndicat. Nous avons dénoncé ce diktat auprès du Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Jeunesse.

Les militants du SLCB sont exclus :

- de l'assurance maladie ;
- des prêts scolaires par la direction pour préparer la rentrée scolaire ;
- de la gratification exceptionnelle de fin d'année.

Les responsables du SLCB ont été obligés de solliciter des aides auprès du Ministère de l'Action sociale et de la solidarité nationale qui a fait don de 5 tonnes de vivres. L'Association des maires du Burkina Faso, sollicitée, a décidé de nous accorder des vivres pour près de dix tonnes et des fournitures scolaires. Elle a, en outre, accordé des facilités d'inscriptions des enfants de cheminots dans les écoles communales. Un opérateur économique, sensibilisé par notre situation, nous a fait un don de dix tonnes de vivres en avril 2004.

En août 2004, le directeur général saisit le Procureur de la République pour une plainte contre le SLCB pour avoir menacé d'arrêter la circulation des trains si en septembre tous les travailleurs n'étaient pas repris dans des pleins emplois.

Les membres du Bureau exécutif national ont été entendus par la Police.

Les travailleurs sont excédés par le comportement de la direction générale. Le trafic « voyageurs » a été sous-traité et cédé à un particulier qui a son personnel (guichetier, contrôleurs, etc.), tandis que des cheminots sont au chômage technique. Le directeur général semble narguer les travailleurs.

Voici, résumée en quelques mots, la situation des travailleurs et principalement les militants du Syndicat libre des cheminots du Burkina Faso.

BURKINA FASO

E
N
T
R
E
T
I
E
N
A
V
E
C

Entretien avec Hebie Mahamoudou Paul, secrétaire général du syndicat libre des cheminots du Burkina, section Bobo (juin 2004) – article paru dans « San Finna, 5 juillet 2004 »

Où en est-on exactement de la reprise ferroviaire entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso notamment par rapport aux destinations, au volume du trafic et par rapport aux affectations des trains aux marchandises et/ou aux passagers ?

La reprise ne s'est pas faite comme on l'attendait. Vous avez des agents qui sont là, qu'on appelle pour signer des contrats temporaires de 15 jours ou d'un mois. Dans tous les cas, c'est pour percevoir un demi-salaire. Seulement 20 à 25 % du total du nombre d'agents faisant partie de SITARAIL ont été repris.

Pour le trafic des trains marchandises, au départ, le Directeur général disait que c'est un train qui circulait dans les deux sens. Pour nous, le trafic avait atteint son intensité normale puisque aujourd'hui, il fait jusqu'à quatre voyages dans la journée. Ils ont commencé donc par des trains marchandises qui allaient de Ouagadougou à Abidjan et par la suite, avec le train voyageur en circulation entre Bobo et Abidjan.

Ces trains ont été privatisés. Ils sont en sous-traitance; la gestion de ces trains appartient à d'autres privés qui utilisent leur personnel à eux. Vous avez néanmoins quelques cheminots qui sont là juste pour la forme. Par exemple un contrôleur dans le train ne peut plus percevoir de billets parce qu'il revient au sous-traitant d'utiliser son employé pour le faire. Mais le contrôleur lui est assis pour s'occuper de la sécurité du train. En cas de détresse, ils s'occupent donc de la sécurité. On a des agents qui circulent du côté ivoirien depuis le mois de mars 2003.

Les cheminots ont exprimé récemment une mauvaise humeur. Quelles en sont les raisons exactes ?

Les raisons sont simples. Nous avons dit que la reprise n'est pas effective, elle ne permet pas aux cheminots d'avoir le plein emploi. Ce n'est qu'une partie infime des cheminots qui ont eu accès à ce travail temporaire. Et je disais 20 à 25 % tantôt. Et nous avons encore des agents qui sont sous le coup d'une suspension du contrat de travail depuis le 7 novembre. Et c'est pour tout cela que les cheminots n'ont pas accès à ce train voyageur, ils y sont interdits d'accès.

Combien y a-t-il de travailleurs à plein temps et travaillant effectivement à plein temps, combien de travailleurs dits à plein temps mais ne travaillent en fait que 15 jours, combien sont en chômage technique et combien en suspension de contrat travail ?

Aujourd'hui, nous avons une soixantaine d'agents en suspension de contrat de travail depuis le 7 novembre, qui ont donc refusé de signer le protocole dit de chômage technique à durée indéterminée. Nous sommes au moins 470 ou 450 sous le coup du chômage technique.

BURKINA FASO

E
U
O
I
R
F
A

On a appris que l'Etat vous a apporté un soutien, comment appréciez-vous cette aide ?

Nous l'apprécions à sa juste valeur. Nous étions vraiment en détresse. SITARAIL n'a rien fait pour les cheminots, se contentant d'octroyer en tout et pour tout une prime de 100.000 F à ceux en chômage technique pendant près de 2 ans. Pour les cheminots qui ont des enfants à scolariser, c'est insignifiant. Donc, nous étions vraiment heureux et cette aide était la bienvenue pour nous.

Peut-on en connaître la valeur ?

Cette aide représentait trois mois de salaire brut.

Y a-t-il eu une suite depuis votre sit-in du 24 Juin ?

On peut dire qu'il y a une suite parce que l'avenant qui devait être signé à Ouagadougou le 24 Juin n'a pas été signé et a été reporté. Cela veut dire que le gouvernement a été à notre écoute.

Que faudrait-il faire à court, moyen et long terme selon vous pour sortir de l'impasse ?

Ce qu'on souhaite aujourd'hui, c'est que le gouvernement continue à prendre ses responsabilités et on demande qu'on ne continue pas à faire du chantage. Parce que le trafic n'est pas un problème de moyens financiers, c'est tout juste un problème de chantage que la direction met en avant en disant qu'elle a perdu beaucoup d'argent et qu'elle ne peut pas reprendre correctement le trafic. Il y a eu des gains qui ont été accumulés depuis des années. Où sont-ils partis ? Ce ne sont pas les deux ans d'inactivité qui empêchent la reprise du trafic. Pour nous, c'est un chantage de la direction sinon il n'y a aucun problème pour la reprise.

Que comptez-vous faire concrètement pour faire aboutir vos revendications actuelles ?

Nous sommes à l'écoute du gouvernement pour pouvoir mener nos actions. Nous comptons sur sa réaction. Nous ne pouvons pas tout seul prendre des décisions qui vont contrarier ce que le gouvernement avait envie de faire pour nous. Dans l'immédiat, nous sommes mobilisés et éventuellement, dès que le besoin s'en fera sentir, nous allons continuer les manifestations et d'autres moyens de pression ; si cela perdure, nous allons donner un ultimatum à Sitarail, dans le cas contraire, nous allons arrêter la circulation du train tout simplement.

Selon vous, la crise a-t-elle affecté la vie économique à Bobo ?

Assurément. Bobo a été très affectée par la crise et pour preuve. Je parlais avec une dolotière qui disait que ça ne marche plus chez elle parce que ses clients étaient des manutentionnaires de Sitarail. Ceux-ci n'ayant plus de boulot, il en est ainsi pour elle : plus de clientèle.

BURKINA FASO

E
U
O
I
R
F
A

Que pensez-vous finalement de la privatisation de la RAN ?

La privatisation a été une très mauvaise chose. Ca ne valait pas le coup. Il fallait tout simplement changer les hommes au point de vue gestion. Parlant de gestion, la Côte d'Ivoire a toujours monopolisé la gestion de la RAN et le gouvernement burkinabé ne s'est jamais mêlé à cette gestion. Ce qui nous a amené à la privatisation. Notre pays a connu un gouvernement, dont je tairais le nom du premier responsable, qui a voulu s'intéresser à la chose, et c'est à partir de là que les choses ont commencé à aller mal. S'il avait persisté, on était bien. Nous avons vu le capitaine Thomas Sankara qui a dit que si l'on veut privatiser la RAN, qu'on mette les mêmes infrastructures qui existent à Abidjan au Burkina avant de parler de privatisation ou de gestion séparée. Et on s'est arrêté là.

Un dernier mot ?

C'est de lancer un appel au gouvernement, de maintenir la pression sur la direction Sitarail. Aussi, le gouvernement doit prendre ses responsabilités devant Sitarail qui est une société internationale. Et nous ne voyons pas pourquoi aujourd'hui, on ne changerait pas le directeur général en mettant à sa place un Burkinabé pour défendre les intérêts du Burkina dans cette société. Parce que les intérêts de notre pays sont très lésés à ce niveau. Nous avons 530 à 540 burkinabés à Sitarail contre 1100 ivoiriens. Voyez le tronçon Ouaga-Kaya n'est même plus desservi et sur quelques parties de la Côte d'Ivoire, vous ne verrez pas le train circuler.

BURKINA FASO

LES
FEMMES
AFRICAINES

Avec les ouvrières de « La Gacilienne » au Burkina Faso

ENSEMBLE NOUS NOUS SOMMES BATTUES ! ENSEMBLE NOUS AVONS GAGNE !

C'est avec une grande joie que nous pouvons annoncer la victoire des ouvrières de « La Gacilienne », travaillant au Burkina Faso pour le groupe français, Yves Rocher. En effet, après quatre mois de lutte, quatre mois de pressions de la part du groupe, jouant sur l'effet de la famine et de la misère du pays, 4 mois de tentatives pour les diviser, elles ont pu signer un accord en restant unies et organisées dans leur syndicat, la CGT-B (50 % d'adhérentes).

Alors qu'aucune indemnité n'était prévue au départ, Yves Rocher pensait s'en sortir avec 76 euros en septembre après la première entrevue.

ELLES OBTIENNENT AUJOURD'HUI PLUS DE 1 000 EUROS CHACUNE !

C'est au cours d'un voyage de solidarité au Burkina Faso, organisé par notre Coordination et accueilli par l'Association des femmes du Burkina « Kébayina » que nous avons rencontré ces ouvrières pour la première fois, en février 2004. Elles nous ont raconté alors l'exploitation et les brimades qu'elles subissaient.

Dès cette rencontre, nous nous sommes toutes senties concernées et nous avons pris la décision de mener cette lutte avec elles. Nous nous sommes chargées de la mener ici en France, en liaison permanente avec elles, solidaires entre femmes, solidaires entre nos deux peuples, solidaires entre travailleuses : depuis le début, leur combat a été le nôtre, et aujourd'hui, nous sommes fières de dire que leur victoire est aussi la nôtre, la coordination des groupes de femmes « Egalité » mais aussi de toutes les organisations de femmes, organisations syndicales, associations de solidarité, ou simples client(e)s d'Yves Rocher, qui ont participé et se sont investi (e)s pour que cette lutte aboutisse à un succès.

Pour la Coordination « Egalité », l'internationalisme est un des piliers du féminisme. Solidarité avec les femmes du monde entier ! Oui, mais solidarité notamment avec les femmes africaines, de par le rôle que la France a joué et joue encore dans ce continent, à travers le colonialisme et le néocolonialisme, qui loin d'avoir été bénéfique pour les peuples africains (comme voudrait que nous l'enseignions à nos enfants une certaine loi de février 2005 !) ont signifié et signifient toujours domination et exploitation, et ce sont les femmes africaines qui en subissent les conséquences les plus lourdes.

Cette campagne a été pour nous une occasion de faire passer l'internationalisme dans la vie.

Cette campagne a aussi été pour nous l'occasion de montrer dans de nombreuses villes de France, une Afrique debout ! Des femmes ouvrières qui s'organisent, des femmes ouvrières soutenues par leur syndicat, la CGT-B, – dans un des pays les plus pauvres du monde – et qui résistent à un groupe français, Yves Rocher.

BURKINA FASO

E
U
O
I
R
F
A

C'était aussi pour nous un combat pour faire respecter la dignité des femmes ouvrières burkinabé. En tant qu'organisation de femmes, nous revendiquons le droit au travail pour toutes les femmes, en France mais aussi en Afrique. A savoir, le droit au travail avec des conditions et des salaires corrects en France mais aussi en Afrique ! La lutte des ouvrières de « La Gacilienne » est un exemple car elle est un grain de sable dans le mécanisme de l'exploitation internationale qui met en concurrence les travailleuses et les travailleurs du monde entier.

C'est par des échanges permanents entre elles et nous que nous avons suivi ensemble l'avancée de cette campagne.

Notre combat au coude à coude, nous a permis de hisser au devant de la scène celles qui quotidiennement subissent mais aussi combattent le fléau de la politique néolibérale au niveau international.

Durant 4 mois, il y a eu lutte et solidarité, elles sont indissociables ; la solidarité ne pouvait pas s'organiser si les ouvrières de « La Gacilienne » n'avaient pas décidé de résister et, pour elles, la solidarité était indispensable car c'est en s'attaquant à l'image de marque du groupe français, là où il a son siège, là où il a sa clientèle, que nous pouvions faire pression pour l'obliger à négocier avec les ouvrières et leur faire des propositions.

Cette victoire regonfle le moral de toutes celles et ceux qui s'opposent à la mondialisation. Malgré les kilomètres qui nous séparent, nous sommes proches, car nous sommes dans le même camp. A la veille du 8 mars et en pleine offensive des idées et des pratiques néolibérales dont les femmes paient partout le lourd tribut, nous devons utiliser cette victoire comme un point d'appui pour faire partager nos convictions, et pour entraîner plus de femmes à nos côtés.

Les ouvrières de la Gacilienne se sont battues, elles ont gagné !

La solidarité par-delà les frontières s'est exprimée activement, elle a permis de l'emporter !

Ensemble nous avons fait plier le groupe Yves Rocher !

Le 24 janvier 2005

Coordination des Groupes de Femmes Egalité
Foyer de Grenelle, 17 rue de l'Avre, 75015 Paris, coorfemmes@yahoo.com