

**MALI**

E  
U  
O  
R  
A  
F

**MALI : LES IMPACTS SOCIAUX, CULTURELS, SANITAIRES ET SECURITAIRES DE LA PRIVATISATION**

*Après 1960 et la séparation du Sénégal et de l'actuel Mali, la ligne de chemin de fer Dakar-Bamako s'est retrouvée scindée en deux. Les difficultés de gestion et le manque d'investissement ont entraîné une dégradation des infrastructures. En octobre 2003, le Sénégal et le Mali ont confié la gestion du réseau à un consortium franco-canadien, Transrail. Malgré l'obligation faite au consortium de maintenir un service voyageur déficitaire, Transrail entend se concentrer sur le transport de marchandise. De nombreuses gares (les deux tiers) ont été fermées et le nombre de liaisons réduites, entraînant des difficultés pour les localités très enclavées. 600 agents de la Régie des chemins de fer du Mali ont été licenciés.*

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Chemin\\_de\\_fer\\_du\\_Dakar-Niger](http://fr.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_fer_du_Dakar-Niger)

*Nous reprenons ci-dessous l'exposé intitulé « la mise en concession du chemin de fer Dakar/Koulikoro : impacts économiques, sociaux, culturels, sanitaires et sécuritaires, et perspectives – le cas du Mali ». Ce document, a été réalisé par Diecoura Traoré, qui est le président de Cocardrail (Collectif Citoyen pour le Développement Intégré et la Restitution du Rail malien). Il s'agissait d'une contribution au Forum des peuples*

La République du Mali, territoire véritablement continental de l'Afrique de l'Ouest, est très vaste et en majorité désertique. Son économie, fondamentalement agropastorale, est fortement tributaire, autant pour ses échanges internes qu'externes, d'un système de transport en formation, essentiellement composé de pistes rurales pour ne pas dire de sentiers.

Quelques dizaines de milliers de kilomètres de routes existants sont dans un état de conception et d'entretien très au dessous de la qualité demandée, posant véritablement des problèmes de praticabilité en certaines saisons pour ne pas dire toute l'année durant, dans beaucoup de cas.

Les ports de la cote Atlantique, desservant son territoire, sont reliés à notre pays par des voies routières à petit débit et dont l'état devrait être amélioré. Le port de Dakar est le terminus maritime de la seule ligne de chemin de fer, long de 1 288 km, qui dessert le territoire du Mali. Elle a été mise en exploitation commerciale il y a près d'un siècle. Le premier train d'exploitation commerciale est arrivé à Bamako, l'actuelle capitale de la République du Mali, le 04 mai 1904.

Sous l'autorité coloniale, ce fut l'outil de l'évacuation des produits de traite tels que le coton ou l'arachide, depuis le pays profond vers les centres de transformation et les marchés; aussi bien que l'approvisionnement de l'hinterland en intrants divers, biens d'équipement, hydrocarbures en combinaison avec les différentes voies d'eau. Le chemin de fer a ainsi rempli ses missions dans le cadre, tour à tour du Chemin de fer

## MALI

# LE SUDAN FRANÇAIS ET LE SÉNÉGAL

Dakar-Niger et du Chemin de Fer de l'Afrique Occidentale Française, puis du Chemin de Fer Dakar-Niger.

La période de la deuxième guerre mondiale correspond à l'existence du Chemin de Fer de l'AOF. A cette époque Toukoto, localité située au Mali à près de cent kilomètres de Kita, était le centre ferroviaire le plus important à vocation internationale de l'Afrique francophone. C'était le creuset de l'expertise ferroviaire ouest africaine, où toute l'Afrique Occidentale Française savourait le bonheur de se frotter à la chose ferroviaire et effectivement apprenait à connaître, en plus des métiers de cheminot, ses confrères du Dahomey, du Sénégal, de la Haute Volta, de la Guinée et du Niger.

Ce sens de la communauté a beaucoup servi le chemin de fer et son promoteur - l'Autorité coloniale - jusqu'aux événements historiques de la mémorable grève de 1947<sup>1</sup>. En effet, les cheminots de l'Ouest africain ont, dans une solidarité exemplaire, initié et mené à terme cette dure épreuve, qui a ébranlé les fondements de l'autorité coloniale, lui portant un coup décisif qui l'a fortement affaibli, contribuant ainsi à poser les bases de l'émancipation des peuples et l'indépendance des territoires.

La volonté de «diviser pour régner» du colonialisme français a eu pour concrétisation le démantèlement du centre ferroviaire de Toukoto, et la création des Ateliers Centraux de Thies, à 71 kilomètres de Dakar.

Les luttes pour l'émancipation des peuples de la région ont mené à la création de la Fédération du Mali, à laquelle appartenaient les territoires des républiques actuelles du Mali et du Sénégal. A l'éclatement de cette union éphémère du Soudan Français et du Sénégal, se sont formés deux Etats indépendants - le Mali et le Sénégal qui ont chacun créé une régie de chemin de fer distincte, exploitant la portion de ligne se trouvant sur son territoire.

Ces douloureux événements ont laissé le chemin de fer du Mali sans équipements et matériels dont l'essentiel était resté derrière le pont sur la Falémé<sup>2</sup>. De notre côté, les témoins concordent sur la précarité de la situation, de la sorte, certains réduisent le parc de matériel moteur à une ou deux locomotives de ligne.

Dans un premier temps, ces deux entités d'exploitation ferroviaire (RCFM et RCFS), n'opéraient aucun échange entre elles. Le dialogue s'étant renoué entre les deux milieux dirigeant des deux pays, une convention d'exploitation commune de l'axe ferroviaire dans son ensemble a vu le jour.

Les cheminots Maliens, de cette heure grave, ont mérité de la patrie en relevant le défi du rail dans ce contexte hostile, et progressivement formé la relève, entretenu et remis, aux générations montantes, un chemin de fer dont on savait être fier. On se rappelle encore les rames d'autorails express avec motrice climatisée, desservant les sections de ligne Bamako - Kayes; le train de week-end, ..., j'en passe.

Au moment où l'on pouvait penser que la bataille du rail était en voie d'être gagnée, les milieux politico-affairistes, sentant la «bonne chaire» que représentait, à leurs yeux, la RCFM, ont juré de la terrasser et de la soumettre à leur ordre. Tour à tour, la RCFM a servi de vache à lait au pouvoir militaire du Comité Militaire Libération Nationale (CMLN), puis de caisse de fonctionnement et de campagne de l'Union Démocratique du Peuple Malien (UDPM) ; de trésor aux réseaux de malfaiteurs de tous les bords, pourvu, qu'ils se réclament du Parti Africain pour la Solidarité la Justice

## MALI

# LE DÉ BÂ T D E L A R C F M A F F

(ADEMA – PASJ) ou que l'on s'avère une bonne «pompe distributrice», capable d'arroser ses maîtres, financer, à coup de dizaines, pourquoi pas, de centaines de millions de nos francs, les campagnes diverses, se servir royalement tout en sachant être suffisamment arrogant pour se faire passer pour le «chargé de mission» secrète du pouvoir en place. Dès lors, que l'on arrive à répondre à ce signalement, l'impunité la plus totale est assurée à l'auteur des pires excès dans la gestion de la chose publique.

Les dégâts de tout genre ne se sont pas fait attendre, l'entreprise qui, malgré la saignée épouvantable que les pouvoirs publics lui imposaient, avait une assise stable et un outil pouvant assurer la continuité de la production de transport sur des bases acceptables en interne, venait, quand même, de plonger vers le fond de l'abîme.

Les démarches devant redresser la situation, plutôt que de la doper, ont eu un effet dévastateur, parce que les «chargés de mission obscure», une fois nommés aux premiers rôles, non seulement découvraient la chose ferroviaire mais leur mission secrète était, selon toute vraisemblance, de mettre à genoux l'entreprise en maltraitant toutes ses ressources tout en développant une campagne de désinformation du plus large public.

En même temps, des cheminots déstabilisés par ces «nouvelles pratiques», se sont ligüés avec les milieux dirigeants de la RCFM en connexion avec des opérateurs économiques occasionnellement constitués pour enfoncer d'avantage le transport ferroviaire.

Toutes les tentatives de trouver une solution à la situation du chemin de fer, économiquement, socialement et culturellement justifiée tout en étant humainement acceptable, ont été dévoyées. La dernière sortie de M. Alpha Omar Konaré, en tant que Président de la République, a été d'approuver le choix de Me Abdoulaye Wade de procéder à la mise en concession globale de l'axe Dakar – Bamako et de l'imposer aux Maliennes et aux Maliens.

Malgré toutes les promesses électorales faites par l'actuel président de la République, il a procédé le premier octobre 2003 à la mise en concession du chemin de fer conjointement avec le Sénégal tout en donnant au repreneur la liberté de n'exploiter que le service de transport de marchandises. Quant au transport des passagers, il est laissé à un opérateur fantôme, coté Malien (la RCFM) et la SNCS (résiduel) du coté sénégalais, qui ont délégué, dans le cadre d'une convention d'exploitation, les opérations ferroviaires en la matière au repreneur.

La RCFM, dont le patrimoine a été évalué à plus de 105 milliards de francs CFA (150 millions d'euros), a été ainsi bradée à moins de 7 milliards de nos francs (10 millions d'euros), payables en sept ans.

Ce transfert de la gestion et du bénéfice de l'exploitation du chemin de fer – «concession globale» - s'est opéré dans un contexte de mépris de la loi fondamentale de la république du Mali, des intérêts, de la sécurité alimentaire, sécuritaire et sanitaire et du droit à la vie des populations sans compter leurs droits humains les plus élémen-

## MALI

# ESCLAVAGISME

taires. La mise en concession a purement et simplement reclus certaines populations à rester coincées dans leur territoire au risque d'abandonner les lieux.

Voilà comment, depuis le 01 octobre 2003, une société de droit Malien, constituée par la société canadienne de chemin de fer CANAC et la française d'opération maritime, GETMA, en partenariat avec des milieux très difficiles à identifier et à caractériser, exploite l'axe ferroviaire Dakar-Bamako, ignorant la section Bamako – Koulikoro<sup>3</sup> et les besoins de transport des populations et de l'économie locale.

A présent, voyons ce que cette opération a apporté aux différents ayants causes de l'axe ferroviaire. Il s'agit en l'occurrence :

- du personnel de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM),
- des différentes générations de cheminots retraités,
- des ayants droits (veuves et orphelins) des cheminots retraités,
- du personnel fortement diminué par un grave accident de travail et des ayants droits (veuves et orphelins) d'agents, morts à la tâche,
- des populations dont la vie est rythmée par le fonctionnement de l'axe ferroviaire,
- de l'économie populaire locale, fondement l'économie nationale,
- des opérateurs économiques.

La mise en concession et la façon dont elle a été menée ont fortement heurté les milieux les plus divers. C'est ainsi que le personnel de la RCFM a été traité selon l'arbitraire le plus grossier qui soit. De quoi s'agit-il? Tout d'abord, les autorités nationales de notre pays ont jugé bon de disposer des cheminots, de manière que ce sont leurs élus qui ont décidé de libérer ou de retenir un agent de la RCFM. Ainsi, les cheminots ont été licenciés ou repris par le concessionnaire sans leur avis. Malgré toute la pudeur, dont on peut avoir à penser ou dire certaines choses, les faits vécus par les cheminots à cette occasion, nous imposent de nous rappeler la traite négrière, quand l'esclavagiste proposait sa «funeste marchandise» au négrier qui choisissait ce qui lui convenait. Voilà ce que le gouvernement de la République du Mali a fait aux cheminots.

La chose a été interprétée selon les moyens, dont disposent les individus et les groupes. Pour certains, le concessionnaire a repris les meilleurs agents et rendu à la RCFM ceux qui ont constitué la «tare» de la société, comme a osé l'affirmer le dernier président Directeur Général de la RCFM sur les ondes d'une radio étrangère. Pour d'autres, c'est le choix de l'arbitraire qui a fait que certains sont licenciés et d'autres soumis au reprendre – parmi ceux-ci, compte le Président de la république qui, sans complexe en a fait état lors de l'une de ses nombreuses sorties. Toutefois, une chose reste constante dans cette affaire, les autorités de notre pays, de connivence avec un certain syndicat, ont abusé de leur position administrative.

A penser que la caution syndicale – qui a consisté à faire signer, par les secrétaires généraux de syndicats des travailleurs, dans des conditions obscures, un plan social – résoudrait le problème, est une faute grave dans la mesure où le choix de son employeur et de l'emploi incombe et revient à l'employé lui-même.

## MALI

# VEUVES ET ORPHELINS DES CHEMINOTS RETRAITES

### DES DIFFERENTES GENERATIONS DE CHEMINOTS RETRAITES

Dans la lettre N° 0208/MET/SG du 7 avril 2004, le ministre délégué chargé des transports, affirmant prétendument la dissolution de la RCFM, écrivait : «...S'agissant des avantages accordés aux cheminots (en activités, retraités ou déflatés) ainsi qu'aux membres de leurs familles, ils ne peuvent tirer leur fondement que de l'accord d'établissement qui liait la direction de l'ex-RCFM à ces cheminots. Etant donné que ledit accord est devenu caduc avec la dissolution de la RCFM, je ne saurais donner d'orientation en la matière ...». Cela montre le traitement dégradant et arbitraire, que les autorités ont décidé d'imposer à tous les cheminots de toutes générations, aux femmes et aux hommes qui ont dédié leurs vies au service du rail durant plus d'un siècle.

En clair, pour le gouvernement de la République, les droits des cheminots ont été accordés par une autorité publique. La réalité est que les responsables occultent le fait que les cheminots ont lutté et obtenu des droits et que ces luttes menées et gagnées ont contribué fortement à émanciper nos peuples et à libérer nos territoires de la domination coloniale. La République du Mali doit sa naissance à ces hommes et à ses femmes, mais l'inverse n'est pas exact.

### DES AYANTS DROITS (VEUVES ET ORPHELINS) DES CHEMINOTS RETRAITES

Les conséquences d'une telle prise de position hâtive et tendancieuse sont énormes et dévastatrices. En effet, les cheminots retraités et leurs veuves sont obligés, sans base juridique, de payer le prix du billet pour voyager par chemin de fer. Ainsi, pour toucher sa pension, le retraité, ou sa veuve, est obligé(e) de se rendre à Bamako. Les gens n'ayant pas les mêmes chances, une très grande majorité de ce public, en attendant que la bonne et grasse administration Malienne veuille bien leurs rendre leur dû, se retrouvent au siège l'Association nationale des cheminots retraités du Mali (ANCRM) à Darsalam dans les emprises du chemin de fer. Ceci pouvant, souvent leurs coûter plus de 15 à 25 jours d'attente, leurs bourses s'épuisant, ils sont exposés à la faim, la maladie, l'avitissement et la détresse humaine la plus rude.

La mensualisation des pensions aidant, les intéressés sont réduits à subir le dénuement. Par exemple, lors de la tenue du meeting général de Cocidirail, au siège du Mouvement syndical des Cheminots à Bamako, un incident fâcheux est survenu. Madame Araba Sacko, résidant à Toukoto, après avoir fait part des conditions, dans lesquelles ses consœurs et elle-même attendaient le paiement de leur pension, s'est écroulée sujette à de violentes convulsions. Dépêchée au Centre de santé de Ouolofobougou, par les soins du deuxième vice-président de Cocidirail, les examens ont très vite établi la chute extrême de glucose dans son sang. Cet état de chose est le signe précis d'une personne qui est restée très longtemps sans manger. Une perfusion prise en charge par notre camarade, a vite remis Araba sur ses pieds. Un repas réparateur a fait le reste. Le jour suivant le meeting général, quand le Président de Cocidirail est passé prendre des nouvelles de la malade à son lieu de transit, Araba avait pris congé de ses consœurs dans le but de se faire tresser. Il y a hélas beaucoup de Araba qu'il s'agit de regrouper afin de trouver une solution adaptée à leurs problèmes.

## MALI

# WOMEN AND CHILDREN OF RAILWAYS

Il est apparu que le problème dépasse le groupe qui a participé au meeting de Cocidirail. En effet, rien que sur le moment, il y avait une dizaine de femmes, pensionnées venant de Bafoulabe, Nafadji-Coura, Toukoto, Fangala et Oualia, dont le montant de la pension varie entre 10 895 et 50 465 francs CFA par mois (respectivement 16 et 76 euros). Ces ménagères, obligées d'abandonner enfants et maison, vont véritablement à l'aventure. Par exemple, une veuve qui obtient le minimum des montants ci-dessus cités, si elle réside à Toukoto, paye au titre du voyage près de 7 000 francs CFA (10 euros). Il lui reste, à ce titre,  $10\ 895 - 7\ 000 = 3\ 895$  francs CFA (6 euros). L'autre extrême, laisse un reliquat de 43 465 francs CFA (66 euros).

Les dames en question, ayant appris les nouvelles de la mensualisation des pensions, après avoir fait le constat de la misère et des contraintes que ceci représente, sans compter la maigreur du reliquat, ont choisi d'attendre que soient réunies deux à trois mensualités pour faire le déplacement. A Bamako, elles ont connu la désillusion d'apprendre qu'elles devraient attendre que les mensualités précédentes soient remises en place parce qu'elles étaient déjà reversées. D'où là encore, une longue attente, l'essoufflement et la détresse humaine. Ainsi, même les astuces de tentative du cumul des mensualités n'ont pas pu soulager les intéressées.

Les personnes ayant subi de graves accidents de travail au service de la RCFM, aussi bien que leurs veuves et orphelins sont pris en charge par une rente viagère qui leur est versée périodiquement. Nul ne sait, en ce moment, à qui s'adresser pour réclamer ces droits. Les intéressés sont ballottés et tournent en rond entre la Direction de Transrail SA, le ministère en charge des transports, le siège de l'association des cheminots retraités, le ministère en charge du travail et leurs domiciles. Dans cette situation voyons un peu le cas des intéressés habitant une localité située le long du chemin de fer ou ailleurs.

On constate une pure et simple usurpation des droits de ces personnes, leur imposant toutes sortes de désagréments et de contraintes.

### **DES POPULATIONS DONT LA VIE EST RYTHMÉE PAR LE FONCTIONNEMENT DE L'AXE FERROVIAIRE**

Les localités situées le long de la voie ferrée ont vu leur quotidien se bouleverser fondamentalement depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2003. A compter de ce jour, les villages ont perdu l'unique moyen sûr de communication avec le reste du monde. Les habitants des villages riverains ou simplement de la région du chemin de fer, les femmes surtout, mènent leurs activités en s'appuyant sur la circulation des trains. La formation sanitaire n'existant pas dans chaque village, le chemin de fer est le véhicule permettant leur ralliement.

### **PROBLEMES SECURITAIRES ET SANITAIRES**

Actuellement, dans la région du chemin de fer, il n'est pas rare de vivre de véritables drames humains. La période écoulée a vu se multiplier les cas de décès de malades - adultes et enfants - qui, faute d'atteindre les centres de santé en vue de bénéficier d'un service médical, ont perdu la vie. De même, des femmes enceintes, faute de pouvoir disposer d'un train pouvant les amener vers une maternité, ont connu des souffrances intenses en plus de celles inévitables inhérentes à leur état, et hélas souvent, ont péri.

## MALI

W  
U  
O  
I  
R  
F  
A

Les populations sont tellement exposées, que n'importe quelle épidémie ferait d'énormes dégâts, le temps que, d'une part, une autorité, soit informée et, d'autre part, qu'un moyen soit trouvé pour leur porter secours. Cet état de choses est inconcevable. Car l'Etat doit remplir ses obligations régaliennes. C'est d'autant plus grave et intolérable, que ceci relève du non-respect de la personne humaine et de ses droits autant que du mépris pour les communautés en question.

### **DE L'ECONOMIE POPULAIRE LOCALE, FONDEMENT L'ECONOMIE NATIONALE**

Dans la région du chemin de fer, surtout en milieu rural, les populations, en particulier les femmes et les jeunes, assurent en connexion avec la circulation des trains les moyens qui les font vivre tout en valorisant les produits locaux.

Commençons par les produits de cueillette. Le matin, par exemple, la jeune femme Fatoumata, mère de deux enfants, auxquels elle n'a rien à donner à manger, résidant dans le village de Fangala, pourquoi pas de Tintiba. Elle va à 150 ou 200 mètres, peu importe à quelle distance, de sa case. Elle récolte du jujube ; au passage du premier train à passagers, elle vend sa récolte, achète une mesure de riz chez l'étalagiste du village, rentre chez elle et fait à manger pour sa progéniture.

Une fois, ce sont des jujubes, une autre fois, des éventails qu'elle a confectionnés, ou du poisson qu'elle a pris à crédit chez le pêcheur le temps de le frire et de le vendre aux passagers des trains du jour. De la sorte, elle gagne sa vie, prend en charge ses enfants et, pourquoi pas, un vieux parent sans rien demander personne, même à son mari si elle en a un.

A mesure que leurs activités durent, et marchent, elles créent des refuges, des économies pour les temps difficiles et les événements sociaux. Ce qui peut prendre la forme d'un poulailler, d'une ou quelques brebis, cabris ou d'une génisse.

L'arrivée des structures de la micro-finance dans les villages avait amené certaines personnes à contracter des emprunts afin de disposer d'une surface financière pouvant assurer une activité plus intéressante en terme d'échelle et de marge. Ce qui, dans une mesure acceptable avait commencé à porter ses premiers fruits.

La fermeture des gares a arrêté le projet de vie de toutes ces braves femmes et de nombreux hommes. La production de certains produits ont purement et simplement péri. Par exemple, dans le village de Fangala, en plus de l'abondance du poisson d'eau douce de très bonne qualité, les femmes exploitent le rônier et ses produits dérivés que sont la fibre de branche de rônier, utilisée sous forme d'éponge de toilette ou de lavage des ustensiles de cuisine et le «sébénikou» autrement appelé «dissi» - sorte d'amande que la noix de rônier produit quand elle commence à germer. Sur ces produits des générations entières ont vécu, se sont élevées et ont élevé leurs descendances de manière digne et indépendante.

Des cas semblables à ceux de la communauté de Fangala sont très nombreux sur la ligne de chemin de fer et à quarante kilomètres et plus loin de l'axe, dans l'hinterland. Mais ce qui est très fort, c'est que l'acte de la mise en concession tel que réalisé, dans le cas qui nous concerne, aura volé aux femmes leur espérance de voir leurs condi-

## MALI

E  
L  
O  
I  
R  
F  
A

tions s'améliorer avec elles-mêmes comme actrices actives engagées, les réduisant à l'état le plus bas, à subir le quotidien. De la même manière, les enfants, qui dans les conditions précédant les événements de 1<sup>o</sup> octobre 2003, auraient grandi dans des conditions permettant leur scolarisation et leur éducation dans un cadre humainement acceptable, voient, impuissants, leur avenir voler en fumée, leur destin volé.

En outre, les produits agricoles, pour atteindre les marchés de consommation, reviennent actuellement plus cher et suivent un très long trajet, obligeant les propriétaires à subir des conditions moins intéressantes dans les échanges.

Pour ce qui est des fruits et légumes, leurs marchés se trouvent plus à l'Ouest au-delà de Kita. En effet, une bonne partie de ces produits ont pourri faute de moyen de les acheminer sur les marchés. Voilà pourquoi, sur les marchés locaux, ils n'ont pas de valeur dans la mesure où les quantités, fournies dépassent quelquefois les besoins de la demande.

Ainsi, la campagne actuelle de mangues est caractérisée par la perte sèche des producteurs, le niveau élevé des risques des intermédiaires qui ne se retrouvent pas et la non-satisfaction des besoins des consommateurs des régions Ouest de notre pays et des pays limitrophes. De la même manière, notre commerce extérieur perd une partie importante de ses opportunités.

Dans la zone de forte et bonne production de mangues et autres fruits et légumes, qu'est le cercle de Kati, la campagne actuelle voit la mévente des fruits. Les producteurs les plus anciens ne se rappellent pas avoir connu de telles difficultés d'écoulement de leurs fruits. En ce moment, sur le marché de Kati, rien que les jours ordinaires, autres que les jours de foire, où l'offre est réputée complète, les variétés de mangues les plus prisées sont vendues par quatre fruits – plus de 3 kg – pour cinquante francs CFA (8 centimes d'euro). A la même période, les autres années, les mêmes produits valaient au moins trois ou quatre fois plus. Il se fait que les planteurs réfléchissent de la manière suivante : on aménage un verger d'arbres fruitiers afin de prévoir des ressources pour les périodes difficiles de la vie et créer la base matérielle et financière du décollage du clan familial. Ainsi, les ressources que le verger apporte au clan sont attendues comme moyens de sa sécurisation. Dans les périodes graves comme cette année, le clan, dans son ensemble, est exposé à toutes sortes de risques et au renvoi à plus tard, une autre année, des projets de la famille en termes de voyage, de mariage, d'investissements productifs et de formation.

Les petits métiers tels que :

- les pousseurs de petits chariots deux roues communément appelés pousse-pousse,
- les porteurs qui sont en même temps des pousseurs de pousse-pousse,
- les vendeuses d'eau fraîche, de jus de fruits locaux,
- les intermédiaires de la valorisation des fruits et légumes et des produits de cueillette,

se sont retrouvés désœuvrés, désorientés au point qu'ils ont été obligés de quitter les lieux ou de se reconvertir sans être certains de ne pas changer encore une fois, deux fois, de métier. C'est ainsi que les pêcheurs de Fangala, non pas parce que le poisson se fait rare mais parce qu'on ne peut plus le vendre, ont en partie quitté les lieux ou se sont convertis en bûcherons. C'est le cas des bouchers de Négala et de Nafadjicoura qui se sont mués en cultivateurs.

## MALI

E  
U  
O  
I  
R  
F  
A

### DES OPERATEURS ECONOMIQUES

Deux catégories d'opérateurs existent, ceux qui ont le plus de moyens et ceux qui sont dans la précarité et font avec. Ceux qui, par leur position, peuvent se lier les services des intermédiaires et auxiliaires du transport comme les transitaires et autres groupeurs ont tendance à apprécier le service du repreneur de façon hâtive.

Mais de plus en plus la réalité se fait jour et le service apparaît de plus en plus de qualité douteuse : les délais de transport, l'intégrité des cargaisons, sont de plus en plus l'objet de litiges et réclamations.

Les moins nantis des opérateurs traînent des semaines voire des mois sans disposer de moyens pour charger leurs marchandises. Après les avoir chargées, ils peuvent attendre autant, sinon plus longtemps, pour les acheminer.

La mise en concession a conduit à une très importante saignée des ressources nationales. En effet, il n'existe pas de structure fonctionnelle de suivi de l'utilisation fait du patrimoine de la RCFM alors qu'il est bien connu que cet énorme potentiel est en exploitation effective dans un environnement mal maîtrisé. Les baux commerciaux, en la matière, sont mal gérés.

Cet état de choses rend, par exemple, les villes et villages de la Région de Kayes pauvres en produits de consommation courante, provoquant une situation de renchérissement de la vie quotidienne et l'appauvrissement progressif des individus et des communautés. La situation est telle que les produits de la zone restent sur les bras tout en perdant leur valeur, au moment où les besoins en denrées et de biens provenant d'ailleurs sont satisfaits et à satisfaire. Voilà la source certaine de l'essoufflement des individus, des familles, des communautés et de la Nation dans son ensemble.

#### Notes :

- 1) En 1947, une grève des cheminots éclate et va durer plusieurs mois afin d'obtenir les mêmes droits que les cheminots français.
- 2) Fleuve formant la frontière entre le nord du Mali et le Sénégal
- 3) à 120 km à l'est de Bamako.

## MALI

# COCIDIRAIL

Tiécoura Traoré a été licencié. Ce licenciement arbitraire et illégal est l'aboutissement d'une série de sanctions, non pour erreur ou faute professionnelle du Dr Traoré, mais pour ses opinions et son activité à la tête du Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail (Cocidirail) et au sein du Syndicat Sytrail.

La série de sanctions pour délit d'opinion a commencé par une relégation de Monsieur Traoré dans des fonctions subalternes n'ayant rien à voir avec sa qualification, un silence systématique de longue durée face à ses nombreuses demandes d'explications à ses supérieurs. C'est la veille des travaux de la commission paritaire pour l'élaboration du nouvel accord d'établissement de Transrail que le Dr Traoré se voit intimer l'ordre de choisir entre le syndicat Sytrail et le Cocidirail, puis il fait l'objet de tentatives d'exclusion du syndicat de la part de ses supérieurs. Devant leur échec, il est menacé oralement, dès le 9 septembre 2004, de licenciement avant de recevoir, par la suite, une lettre de « mise en demeure » de « cesser sans délai ses activités dans le Cocidirail ».

20 jours après, il reçoit une lettre de suspension qui affirme qu'il « ne pourra prétendre au paiement d'aucun salaire, ni primes, ni indemnités ». L'acharnement à nuire au Dr Traoré prenait la tournure d'un licenciement illégal qui fait fi de tous les droits.

Une semaine après, la direction de Transrail prononce son licenciement avec pour motif « manque de loyauté vis-à-vis de Transrail s.a. et intention délibérée de nuire à la société »

Ceci fait suite aux manifestations célébrant le premier anniversaire de Cocidirail, les 31 août, 1<sup>er</sup>, 2 et 3 septembre 2004, qui ont démontré que le travail réalisé par le collectif portait ses fruits et rencontrait un écho devenu trop gênant pour les pouvoirs en place ...

Le Cocidirail estime qu'il s'agit d'une atteinte intolérable aux droits syndicaux et citoyens acquis dans ce pays.