

Mali

De : tiécoura traore

> Date : Fri, 2 Jul 2004 11:22:19 +0200 (CEST)

> Objet : Nouvelles du rail malien

Camarades,

Après le Forum des Peuples, nous continuons à développer la plus large information sur le monde. De plus en plus l'opinion s'élargit.

En ce moment nous préparons des plaintes contre:

M. Amadou Toumani TOURE, Président de la République pour haute trahison. En effet, il a osé laisser la latitude du choix de la démarche à suivre pour la privatisation du chemin de fer à l'initiative de "son aîné" Me Abdoulaye WADE. La République du Mali Indépendante sais se passer des tutelles;

Le décret d'approbation de la mise en concession du chemin de fer en date du 22 octobre 2003 comme la manifestation de l'arbitraire exercé par les dirigeants de notre pays;

Amadou Toumani TOURE, Ahmed Mohamed Ag HAMANI, Ousmane Issoufi MAIGA et Ousmane Amion GUINDO pour avoir, prenant leur désirs pour la réalité, empêché les cheminots de toutes les générations de jouir de leurs droits légitimes acquis de très hautes luttes du 1er à ce jour et jours suivants.

Voici une raison de plus pour que la solidarité internationale et nationale s'affirme et s'exercent. Nous nous invitons à apporter toute contribution que vous jugerez utile en la matière.

Nous croyons fermement à la réussite de notre cause.

A très bientôt

Le Président de COCIDIRAIL Tiécoura TRAORE

PETITION POUR LA RESTITUTION DU CHEMIN DE FER AU PEUPLE MALIEN

A ce jour, nous sommes définitivement fixés par l'autorité publique nationale sur ses desseins véritables concernant le chemin de fer, son patrimoine, les populations et l'économie de sa région aussi bien que les générations de femmes et d'hommes qui ont dédié leurs vies à son service durant un siècle.

La RCFM, dont le patrimoine a été évalué - sans tenir compte des terrains nantis de titre foncier - à plus de CENT CINQ MILLIARDS de F. CFA, a été bradée à moins de SEPT MILLIARDS de nos francs, payables en sept ans. A la suite de la fermeture de dizaines de gares, les populations locales, enclavées plus que jamais, sont abandonnées à elles-mêmes, promises à l'aggravation de la pauvreté, de la ruine et l'abandon des lieux. Ce qui est le contraire de la politique proclamée par le gouvernement. Cette braderie a été accompagnée de licenciements de plus de SIX CENT employés rompus à la tâche, de la destruction de l'expertise et de la mémoire nationale en la matière, sans que les droits des retraités, des licenciés et des travailleurs en activité et de leurs ayants-droits ne soient respectés. En ce moment, le trafic voyageurs, dédaigné par Transrail s.a., est aléatoire quand il n'est pas pratiquement arrêté. Cependant, sans avoir investi le moindre centime, le repreneur amasse d'énormes bénéfices sur le seul trafic marchandises, démontrant ainsi, si besoin en était, qu'il n'y a aucune justification à la braderie.

Quelle a été l'attitude des pouvoirs publics devant cette situation ?

Déjà, lors de la commémoration du premier anniversaire de son arrivée au pouvoir, le Président de la République a noté que toutes les ressources financières engagées à la RCFM ont été détournées. Avec la mise en concession, nos ressources sont confisquées et expatriées sans compter un endettement de notre pays à hauteur de VINGT MILLIARDS SEPT CENT SOIXANTE DEUX MILLIONS (20 762 000 000) F.CFA.

A l'occasion de la réception organisée par les plus hautes autorités du Mali et du Sénégal, le 24 septembre 2003 à Koulouba, le Chef de l'Etat du Mali a déclaré que lorsque maître WADE l'a interrogé afin de savoir comment il faudrait procéder pour l'axe ferroviaire ; il a affirmé avoir répondu : « Vous êtes mon aîné, dites ce qu'il faut faire et nous nous exécuterons ».

Le 04 décembre 2003, lors de l'interpellation du ministre de l'équipement et des transports, constaté le non-respect de la loi en la matière. En effet, les articles 70 et 73 de la Constitution disposent, en substance : « les structurations et créations de services ainsi que l'aliénation du domaine de l'Etat relève du domaine de la loi. De même le patrimoine national ne peut faire l'objet de certaines aliénations (la dénationalisation par exemple) que par une loi adoptée par l'Assemblée Nationale. » Ceci, n'ayant pas empêché l'Assemblée Nationale à prendre acte purement et simplement de la mise en concession du chemin de fer, a servi d'occasion pour cette auguste Institution de féliciter les ministres en charge du dossier pour la qualité du travail accompli.

C'est seulement six mois après, que l'Exécutif, sans complexe, a déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale un projet de loi pour dissoudre la RCFM avec prise de participation au capital de la nouvelle société qu'il a déjà créée.

Citoyenne malienne, Citoyen malien, vous devez savoir que le Sénégal refuse de dissoudre la SNCS et se ménage un chemin de fer résiduel qui va continuer à gérer son patrimoine national et effectuer le transport ferroviaire en dehors de l'axe. Pourquoi le Mali devrait-il subir le pillage par Transrail s.a. et un statut d'inégalité comparativement au Sénégal.

Conformément au MANIFESTE DE COCIDIRAIL, adopté lors du meeting général de COCIDIRAIL, la Citoyenne malienne, le Citoyen malien, le Citoyen de l'univers que vous êtes, épris de paix et de Justice, ne saurait accepter ce fait accompli, illégal, et contraire à la Constitution de la République. Le respect de la Loi fondamentale et des intérêts nationaux et de la population impose l'annulation pure et simple de la mise en concession et la réhabilitation de la Régie du Chemin de Fer du Mali, sur nos propres bases.

Lettre ouverte :

Appel de COCIDIRAIL à l'honorable député de l'Assemblée Nationale du MALI

A ce jour, nous sommes définitivement fixés par l'autorité publique nationale sur ses desseins véritables concernant le chemin de fer, son patrimoine, les populations et l'économie de sa région aussi bien que les générations de femmes et d'hommes qui ont dédié leurs vies à son service durant un siècle.

La RCFM, dont le patrimoine a été évalué à plus de CENT CINQ MILLIARDS de F. CFA, a été bradée à moins de SEPTMILLIARDS de nos francs, payables en sept ans. A la suite de la fermeture de dizaines de gares, les populations locales, enclavées plus que jamais, sont abandonnées à elles-mêmes, promises à l'aggravation de la pauvreté, de la ruine et l'abandon des lieux. Ce qui est le contraire de la politique proclamée par le gouvernement. Cette braderie a été accompagnée de licenciements, de la destruction de l'expertise et de la mémoire nationale en la matière, sans que les droits des retraités, des licenciés et des travailleurs en activité ne soient respectés. En ce moment, le trafic voyageurs, dédaigné par Transrail s.a., est aléatoire quand il n'est pas pratiquement arrêté. Cependant, sans avoir investi le moindre centime, le repreneur amasse d'énormes bénéfices sur le seul trafic marchandises, démontrant ainsi qu'il n'y a aucune justification à la braderie.

Quelle a été l'attitude des pouvoirs publics devant cette situation?

Déjà, lors de la commémoration du premier anniversaire de son arrivée au pouvoir, le Président de la République a noté que toutes les ressources financières engagées à la RCFM ont été détournées. Avec la mise en concession, nos ressources sont confisquées et expatriées.

A l'occasion de la réception organisée par les plus hautes autorités du Mali et du Sénégal, le 24 septembre 2003 à Koulouba, le Chef de l'Etat du Mali a déclaré que lorsque maître WADE l'a interrogé afin de savoir comment il faudrait procéder pour l'axe ferroviaire; il a affirmé avoir répondu: «Vous êtes mon aîné, dites ce qu'il faut faire et nous l'exécuterons».

Le 04 décembre 2003, lors de l'interpellation du ministre de l'équipement et des transports, vous avez, honorable Elu, constaté le non-respect de la loi en la matière. En effet, les articles 70 et 73 de la Constitution disposent, en substance :«les structurations et créations de services ainsi que l'aliénation du domaine de l'Etat relève du domaine de la loi. De même le patrimoine national ne peut faire l'objet de certaines aliénations (la dénationalisation par exemple) que par une loi adoptée par l'Assemblée Nationale.» Dès lors, comment comprendre que l'Assemblée Nationale ait simplement pris acte de la mise en concession du chemin de fer, et même félicité les ministres en charge du dossier pour la qualité du travail accompli.

C'est seulement six mois après, que l'Exécutif, sans complexe, a déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale un projet de loi pour dissoudre la RCFM avec prise de participation au capital de la nouvelle société qu'il a déjà créée. A notre avis, l'Elu du Peuple que vous êtes, ne saurait sans trahir son mandat, entériner ce fait accompli, illégal, et contraire à la Constitution de la République .Le respect de la Loi fondamentale et des intérêts nationaux et de la population exige l'annulation pure et simple de la mise en concession et la réhabilitation de la Régie du Chemin de Fer du Mali, sur nos propres bases.

En tant qu'Elu du Peuple, vous devez savoir que le Sénégal refuse de dissoudre la SNCS et se ménage un chemin de fer résiduel qui va continuer à gérer son patrimoine national. Pourquoi le Mali devrait-il subir le pillage par Transrail s.a. et un statut d'inégalité comparativement au Sénégal.

En tout état de cause, COCIDIRAIL tout en prenant à témoin le vaillant Peuple du MALI, se mobilise et reste vigilant quant à la suite que vous réserverez le 10 juin 2004 à cette cause nationale.

Bamako, le 08 mai 2004

Le Président de COCIDIRAIL, Dr Tiécoura TRAORE

>

LA MISE EN CONCESSION DU CHEMIN DE FER DAKAR KOULIKORO:

IMPACTS Economiques, SOCIAUX, CULTURELS, SANITAIRES ET SECURITAIRES et Perspectives
(le cas du MALI)

Tiécoura TRAORE
Docteur ès Sciences Techniques
Ingénieur-Chercheur en Transports

Introduction

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 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, l'arachide, ...; du 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 fonctionné remplissant ses missions dans le cadre, tour à tour du Chemin de fer 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'A.O.F. A cette époque, TOUKOTO, localité située 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.

Le 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. 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, 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 Km 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 SENEGAL. A l'éclatement de cette union éphémère du SOUDAN Français et du SENEGAL, se sont formés deux Etats indépendants - le MALI et le SENEGAL qui ont chacun créé une régie de chemin de fer, exploitant la portion de ligne se trouvant sur son territoire.

Ces douloureux évènements ont laissé le chemin de fer du MALI sans équipements et matériels dont l'essentiel était resté derrière le pont sur la Falémé. 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; puis que quelques éléments de voie étaient déposés sur le pont sur le fleuve de la Falémé. 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. L'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 est 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 (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, avaient un effet dévastateur, parce que les «chargés de mission obscure » découvraient non seulement la chose ferroviaire, une fois nommé aux premiers rôles, 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, économiquement, socialement et culturellement justifiée humainement acceptable à la situation du chemin de fer, ont été dévoyées. La dernière sortie de M. Alpha Omar KONARE, en tant que Président de la République, a été de partager 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.

Après toutes les promesses électorales faites par l'actuel président de la République, il a procédé à la mise en concession du chemin de fer conjointement avec le SENEGAL, le 01 octobre 2003, tout en donnant au repreneur la liberté d'exploiter

seulement 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 CENT CINQMILLIARDS de F. CFA, a été ainsi bradée à moins de SEPT MILLIARDS de nos francs, 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 élémentaires. 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 et les besoins de transport des populations et de l'économie locales.

A présent, voyons ce que cette opération a apporté aux différents ayants-causes de l'axe ferroviaire. Il s'agit à 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 à se 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 repreneur - 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 et les cheminots.

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 - résoudre 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.

Des différentes générations de cheminots retraités

Dans la lettre N° 0208/MET/SG du 07 avril 2004, le Ministre-Délégué chargé des transports, affirmant prétendument la dissolution de la RCFM, écrivait les termes suivants : «...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...»ce qui montre le traitement dégradant et arbitraire, que les autorités ont décidé d'imposer à tous les cheminots de toutes les générations, aux femmes et d'hommes qui ont dédié leurs vies à son service 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 qui prévaut et que les responsables occultent ainsi, est que les cheminots ont lutté et obtenu des droits et que ces luttes menées et gagnées ont contribué fortement à émanciper nos peuples et 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 retraités

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 la 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, crèchent 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'avitilissement 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. Une dame du nom de 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 de la personne qui a mis très très longtemps sans manger. Une perfusion prise en charge par notre camarade, a vite remis Araba sur les pieds. Un repas réparateur a fait le reste. Le jour suivant le meeting général, quand le Président de COCIDIRAIL est passé prendre les 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 ces problèmes.

Sur les lieux, 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 BAFOLABE, NAFADJI-COURA, TOUKOTO, FANGALA et OUALIA, dont le montant de la pension varie entre 10 895 et 50 465f.CFA par mois. Ces ménagères, obligées d'abandonner enfants et maison, vont véritablement à l'aventure. Voyons, la veuve qui obtient le minima des montants ci-dessus cités, si elle réside à TOUKOTO, paye au titre du voyage près de 7 000f.CFA. Il lui reste, à ce titre, 10 895 - 7 000 = 3 895f.CFA. L'autre extrême, laisse un reliquat de 43 465f.CFA.

Les dames en question, ayant appris les nouvelles de la mensualisation des pensions, après avoir fait le constat de la misère des contraintes que ceci représentent, sans compter la maigreur du reliquat, ont choisi d'attendre que soient réunies deux à trois mensualités pour faire le déplacement. Abamako, elles ont connu la désillusion d'apprendre qu'elles devraient attendre que les mensualités précédentes soient remises en place parce qu'elles seraient déjà reversées. La longue attente, l'essoufflement et la détresse humaine de là aussi. Tel qu'il apparaît, même les astuces de la tentative du cumul des mensualités n'arrivent pas à mesure de délivrer les intéressées.

Des veuves et orphelins du personnel, fortement diminué par un grave accident de travail, morts à la tâche

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 s.a., 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, leurs imposant toutes sortes de désagrément 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 01 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'étant pas dans chaque village, le chemin de fer est le véhicule permettant leur ralliement.

Problèmes sécuritaires 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, hélas souvent, ont péri.

Les populations sont tellement exposées, que n'importe quelle épidémie ferait d'énormes dégâts, le temps que, d'une part, une autorité, soit informée; d'autre part, qu'un moyen soit trouvé pour 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'économie populaire locale, fondement l'économie nationale

Dans la région du chemin de fer, surtout en milieu rural, les populations, en particulier, les femmes et les jeunes, mènent en connexion avec la circulation des trains 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 la 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 ses 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. Le 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 descendance 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 conditions 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 01 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, actuellement, reviennent plus cher et suivent un très long trajet, obligeant les propriétaires à subir les 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 quelques fois 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 de la filière, 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 de telles difficultés d'écoulement de leurs fruits. En ce moment, sur le marché de KATI, déjà les jours ordinaires, autres que les jours de foire, où l'offre est réputée complète, les variétés de mangues les plus prisées sont vendues quatre fruits - plus de 3 kg - pour cinquante (50) F. CFA. Au même moment, les autres années, les mêmes produits valaient au moins trois ou quatre fois plus. Il se fait que les planteurs, réfléchissant de la manière suivante - on emménage 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 familiale. Ainsi, les ressources que le verger amène au clan sont attendues comme moyens de sa sécurisation. Par des 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 terme 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 NEGALA et de NAFADJI-COURA qui se sont mués en cultivateurs.

Des opérateurs économiques.

Deux catégories d'opérateurs existent, ce sont ceux qui ont plus de moyens d'une part et ceux qui s'en tiennent à la précarité faisant avec. Ceux qui, en vertu de 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.

De plus en plus la réalité fait jour, 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, aussi 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 par 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 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.

MANIFESTE de COCIDIRAIL

Le Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien (COCIDIRAIL), réuni, à BAMAKO le 22 mai 2004, en Meeting Général, avec la participation active, remarquée de nombreux représentants et représentantes de villages riverains de la ligne de chemin de fer, à l'occasion du centenaire de l'arrivée du premier train à BAMAKO, au siège du Mouvement syndical des cheminots du MALI au tour du thème: «Le Rail malien : CENTANS APRES L'arrivee du PREMIERTRAIN A BAMAKO»

- Considérant les conditions douteuses dans lesquelles les autorités publiques du MALI ont procédé à la mise concession du chemin de fer du MALI à travers la procédure et les actes de sa mise en œuvre, tels que :

- o L'insistance à vouloir démontrer que si l'on ne réalise pas la mise en concession du chemin de fer dans l'immédiat, l'axe s'arrêtera ;
- o La grossière braderie d'une importante partie du patrimoine de la RCFM, le vendredi 27 septembre 2003, par les soins de la Direction Générale ;
- o Les velléités de divers milieux de se partager le patrimoine foncier et immobilier, véritable mine d'or pouvant renflouer le chemin de fer et son industrie, créant ainsi les bases de la relance de l'économie nationale et de l'épanouissement des populations de notre pays ;

- Considérant la fermeture de dizaines de gares, plongeant ainsi les populations locales dans l'enclavement, l'aggravation de la pauvreté, la ruine, l'insécurité alimentaire et sanitaire et à l'abandon des lieux; toutes choses contraires à la politique du gouvernement et antinomique à la lettre de cadrage de la récente feuille de route du Président de la République ;

- Considérant les conditions dans lesquelles les agents de la RCFM ont été maltraités, concrétisés par :

- o Des licenciements de plus de SIX CENT agents hautement qualifiés et très expérimentés, dont plus d'une dizaine de couples; licenciements opérés dans la plus grande opacité: listes non signées, non datées et non cachetées, comme si aucune autorité ne voulait prendre la responsabilité d'assumer l'acte; la signature des lettres de licenciements par un PDG, lui-même licencié; dès lors quel est la valeur juridique d'un tel document ;
- o La livraison du chemin de fer et de son patrimoine matériel, foncier, immobilier, financier, et humain à des «aventuriers de tous bords» sans laisser le choix aux femmes et hommes, qui ont librement et loyalement servi leur pays d'accepter ou de refuser de servir «le nouveau maître des lieux» - véritable _expression de la pire arrogance, du mépris et de la bassesse humains -, réduisant les employés de la RCFM, repris par le nouvel exploitant, à de la main d'œuvre bon marché sous les doubles ordres des canadiens, de plus en plus nombreux, et de leurs nouveaux chefs sénégalais en poste sur notre territoire- monstrueux esclavage des temps nouveaux ;
- o La destruction de l'expertise et de la mémoire nationale en matière d'industrie ferroviaire ;
- o La liquidation pure et simple de toutes les bases matérielles et industrielles de l'activité de construction et d'exploitation ferroviaire dans notre pays ;
- o La dissolution de la RCFM, prétendument affirmée par le Ministre-délégué chargé des transports dans sa lettre N° 0208/MET/SG du 07 avril 2004 en ces termes: «...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...» pose, entre autres, le problème des droits des retraités, des licenciés et des travailleurs en activité et de leurs ayants-droits sous un autre angle et du danger, que représentent, pour notre pays, ses dirigeants en place; sinon comment comprendre qu'après de telles prises de position, l'on ait encore eu besoin de taquiner les élus de la Nation en leurs demandant de voter une loi pour autoriser ce qui est pompeusement proclamé ci-dessus ;
- o Le non-paiement des rentes viagères et la mensualisation des pensions des retraités, seule source de revenu des pensionnaires, entraînant, à court terme, une

situation de détresse humaine, se traduisant par la faim, la maladie voire la mort accélérée ;

- Considérant la perte importante de productions agricoles et fruitières de la région du rail, conduisant au grossier appauvrissement, à l'avitilissement des populations laborieuses et même à la désintégration du tissu social ;

- Considérant la précipitation et la campagne de désinformation qui ont prévalu, comme pour justifier l'urgence, la pertinence et l'«incontournabilité» de la mise en concession globale de l'axe ferroviaire, que les autorités publiques ont pris le soin de limiter à DAKAR-BAMAKO ;

- Considérant le transport de passagers, comme seul moyen actuellement à la disposition des populations et de l'économie locales leur permettant d'opérer leur appartenance à la Nation ;

- Considérant, que le 04 décembre 2003, au cours des débats lors de l'interpellation du Ministre de l'équipement et des Transports, certains députés à l'Assemblée Nationale, ont fait le constat du non-respect, par l'Exécutif, de la loi en la matière et que ceci ne les a pas empêchés de féliciter les ministres en charge pour la qualité du travail effectué ;

- Considérant la violation flagrante par l'ensemble des pouvoirs publics de la loi fondamentale de notre pays; en effet, les articles 70 et 73 de la Constitution disposent, en substance :«les structurations et créations de services ainsi que l'aliénation du domaine de l'Etat relève du domaine de la loi. De même le patrimoine national ne peut faire l'objet de certaines aliénations (la dénationalisation par exemple) que par une loi adoptée par l'Assemblée Nationale.»;

- Considérant les déclarations du Chef de l'Etat, lors de la commémoration du premier anniversaire de son accession à la magistrature suprême, affirmant que toutes les ressources financières engagées à la RCFM ont été détournées;

- Considérant la légèreté avec laquelle, Le Président de la République traite du problème du chemin de fer et de son patrimoine, se mettant à la disposition de Maître Abdoulaye WADE, prêt à exécuter, sans réserve, ce que ce dernier lui prescrira pour le chemin de fer; en effet, à l'occasion de la réception organisée par les plus hautes autorités du Mali et du Sénégal, le 24 septembre 2003, à Koulouba, le Chef de l'Etat du Mali a déclaré que lorsque Maître WADE l'a interrogé afin de savoir comment il faudrait procéder pour l'axe ferroviaire; il a affirmé avoir répondu: «Vous êtes mon aîné, dites ce qu'il faut faire et nous l'exécuterons».

Le Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien (COCIDIRAIL), réuni, à BAMAKO le 22 mai 2004, en Meeting Général, à l'occasion du centenaire de l'arrivée du premier train à BAMAKO, avec la participation active, remarquée de nombreux représentants et représentants de villages riverains de la ligne de chemin de fer, au siège du Mouvement syndical des cheminots du MALI au tour du thème: «Le Rail malien : CENTANS APRES L'arrivee du PREMIERTRAIN A BAMAKO» :

- Engage toutes les Institutions de la République et la Nation dans son ensemble à se mobiliser et à tout mettre en œuvre afin de faire toute la lumière sur la gestion du chemin de fer aussi bien que celle de la mise en concession ;

- Exige la remise en cause, à tous les niveaux, de la mise en concession, toute chose contraire à la loi, violation flagrante de la constitution de notre pays ;

- Engage l'Assemblée Nationale à jouer, dans sa plénitude, le rôle qui est le sien, de manière à assurer à notre pays le respect des dispositions légales et réglementaires dans tous les domaines et rétablir le Peuple dans son droit à la souveraineté ;

- Exige la réouverture de gares fermées et la mise en place urgente de moyens permettant le fonctionnement satisfaisant de leur desserte, permettant ainsi aux

populations et l'économie locales de créer des richesses et d'assurer leur sécurité et leur appartenance à la Nation malienne ;

- Exige la réparation du préjudice porté, par une procédure tendancieusement menée par le gouvernement, aux victimes de toutes les opérations de dégraissage et de la mise en concession globale de la RCFM ;
- Engage les pouvoirs publics à suivre la mise en œuvre de la mise en concession tout en respectant et en faisant respecter les traités, conventions et lois liant le MALI à ses partenaires ;
- Dénonce énergiquement toutes les démarches et combines tendant à la spoliation du patrimoine immobilier et foncier de la RCFM, capable à lui seul de redresser le sous-secteur des transports ferroviaire sur des bases internes ;
- Exige le paiement régulier, sur les lieux de résidence, aux pensionnaires et aux ayants-droits des pensions de retraite et de la rente viagère, les épargnant ainsi tous les aléas et dépenses du voyage, la faim et la détresse humaine ;
- Dénonce toutes les manœuvres visant à justifier la mise en concession du chemin de fer, par l'impossibilité pour les Etats d'investir dans le chemin de fer; dans la mesure où, l'axe continue de fonctionner, malgré l'absence de nouveaux investissements et apporte de substantiels revenus à son exploitant ;
- Interpelle le Président de la République pour la légèreté avec laquelle il dispose des biens et de la souveraineté de notre pays sans préjudice d'éventuelles poursuites devant les cours et institutions compétentes ;
- Exige la mise en place de dispositions urgentes et convenables, visant à sauver les productions agricoles et fruitières ;
- Dénonce la double colonisation du Rail malien pays par les canadiens et les sénégalais - qui fait que un sénégalais moins compétent est nommé à un poste où il n'a rien à faire avec sous ses ordres des maliens mieux outillés avec à la tête de ce groupe un canadien seulement parce qu'il est de cette nationalité - tout en insistant sur le respect des lois et règlements du travail en vigueur au MALI ,
- Fustige avec la dernière énergie toutes les tentatives de réécrire l'histoire de notre pays , en effet, les cheminots, appartenant à différentes générations, ont obtenu tous les droits, dont il est fait allusion, dans la lettre du Ministre-délégué chargé des transports au Directeur Général du repreneur de l'axe ferroviaire, dans le feu des actions de la lutte multiforme qu'ils ont su mener et gagner, contribuant ainsi, de manière déterminante, à l'émancipation de notre peuple et à l'indépendance de notre territoire ;
- Dénonce énergiquement la provocation entreprise par l'Exécutif, sans complexe, de faire voter un projet de loi autorisant la dissolution de la RCFM avec prise de participation au capital de la nouvelle société qu'il a déjà créée ;
- Appelle l'Elu du Peuple, tout en justifiant son mandat, à rejeter ce fait accompli, illégal, et contraire à la Constitution de la République et à imposer le respect de la Loi fondamentale, des intérêts nationaux et de la population, annulant purement et simplement la mise en concession et d'ouvrir la voie à la réhabilitation de la Régie du Chemin de Fer du Mali sur nos propres bases.
- S'engage résolument à continuer la recherche de solutions concertées et adaptées afin d'imposer une industrie ferroviaire répondant aux besoins de notre économie et de nos communautés, tout en restant ouvert à tous les courants internes et externes partageant les mêmes objectifs;
- Se mobilise fondamentalement dans le but de créer toutes les conditions objectives et subjectives du respect de la lettre et du fond des actes régissant notre pays par

tous les partenaires dans le but du développement intégré du Rail malien et de l'épanouissement des populations et de l'économie locales et populaires;

- Appelle toutes les citoyennes, tous les citoyens, toutes les bonnes volontés de par le monde, à se mobiliser et soutenir cette cause.

Le présent manifeste, tout en tenant lieu de base du mandat populaire, sera largement porté à la connaissance de l'opinion nationale et internationale et s'impose par le soutien de ses signataires.

En outre, une campagne de soutien s'ouvre, dès son adoption, pour la signature d'une pétition contre la mise en concession du chemin de fer du MALI sur tout le territoire de notre pays et à travers le monde.

BAMAKO, le 22 mai 2004
Pour le MEETING GENERAL de COCIDIRAIL

Le secrétaire de séance

Le Président de COCIDIRAIL

Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien (COCIDIRAIL)

STATUTS

TITRE I : CREATION- DENOMINATION – SIEGE

Article 1: Dénomination

Il est fondé par les personnes physiques et morales qui adhèrent aux présents statuts et conformément à l'ordonnance N° 41 du 28 mars 1959, une association à but non lucratif dénommée : COLLECTIF CITOYEN POUR LA Restitution ET LE DEVELOPPEMENT INTEGRE DU RAIL MALIEN (COCIDIRAIL)

Article 2 : Durée

La durée de vie du Collectif est illimitée.

Article 3 : Siège social

Le Collectif a son siège à BAMAKO :

- Adresse géographique : Avenue Kassé KEÏTA face au SOUDAN CINE, Centre Commercial ;
- Adresse postale : BP : A – 41, KATI – République MALI ;
- Adresse électronique : cocidirail@yahoo.fr .

Il peut être transféré dans toute autre localité du territoire de la République du MALI par décision de l'Assemblée Générale.

Article 4 : Langues de travail – Approche

Les langues de travail du Collectif sont le Français et toutes les langues nationales de la république du MALI.

Le Collectif est apolitique, non confessionnelle et à but non lucratif.

TITRE II : BUT ET ACTIVITES

Article 5 : Objet

>

Le Collectif est une association organisée en réseau qui poursuit plusieurs objectifs :

- Lutter contre la mise en concession de la ligne de chemin de fer du Mali sous toutes ses formes ;
- Participer à la lutte contre la liquidation du patrimoine de notre Nation ;
- Lutter pour la préservation du chemin de fer dans le secteur public et sa réappropriation ;
- Participer à l'amélioration de l'efficacité du système de transport dans notre pays et dans la sous-région par le développement de capacités de recherche, d'expertise de gestion de l'exploitation et de formation ;
- Permettre une meilleure connaissance du secteur des transports et des expériences en cours ;
- Etre un cadre de concertation et de rencontre des professionnels (organisations publiques, privés, ONG et entreprises), des citoyennes et citoyens, collectivités et toutes personnes concernées par la ligne qui relie le territoire de la République du Sénégal au port fluvial de KOULIKORO sur le fleuve NIGER ;
- Favoriser la constitution ou le renforcement d'équipes nationales de recherche et d'expertise en sciences des transports ;
- Lutter pour une gestion démocratique et transparente du chemin de fer ;
- Contribuer à la définition, à la promotion et à la mise en œuvre de stratégies appropriées de développement intégré de l'outil de désenclavement interne et externe que constitue la ligne de chemin de fer de manière à créer les bases de l'éclosion et du développement durable de l'économie locale et nationale ;
- Apporter aux différents acteurs du secteur des transports les éléments leur permettant d'orienter efficacement et durablement leurs actions ;
- Susciter et organiser la réflexion et l'action de tous les courants impliqués dans la promotion de

l'axe ferroviaire ;

- Etre un organisme d'appui à l'évaluation, en vue de faire des propositions d'amélioration continue du sous-secteur, auprès des structures techniques et des différents opérateurs ;
- Développer toute autre démarche ou activité tendant à améliorer l'état du transport en général et du ferroviaire en particulier sans être préjudiciable aux populations et leurs activités économiques, sociales et culturelles ;
- Développer tout contact et collaboration mutuellement fructueux avec des partenaires nationaux extérieurs sur le plan bilatéral, multilatéral, sous-régional africain et les structures spécialisées au plan international ;
- Lutter pour la baisse des prix de transport.

Article 6 : Moyens – Activités

Le Collectif remplit sa mission par les activités suivantes non limitatives :

- La contribution à la réalisation d'études et de recherches associant les équipes nationales, internationales et les partenaires s'intéressant aux transports en général et à ses effets induits ;
- La publication d'ouvrages, de bulletins périodiques d'information et articles à destination des membres sur l'axe ferroviaire en particulier et les transports en général ;
- L'organisation de conférences, séminaires et ateliers développant les questions posées par le transport en général et la gestion de l'exploitation du chemin de fer et la vie socio-économique et culturelle de sa région en particulier ;
- La tenue d'activités de formation des cadres et agents intervenant sur la ligne et son environnement ;
- La réflexion au sein de Groupe de Travail et de Commissions Spécialisées concernant les problèmes liés au chemin de fer et aux zones qu'il traverse ;
- L'élaboration et la diffusion de l'information et de la documentation, l'animation et l'organisation de formations continues à l'endroit des agents concernés ;
- L'organisation et la tenue de campagnes de sensibilisation, de marche, pétition, seating, etc....

Article 7 : Collaboration et Coopération – Aspects juridiques et réglementaires

Le Collectif coopère avec toute personne ou institution adhérant aux présents statuts et oeuvrant dans le même sens que lui.

A ce titre, le Collectif travaillera conformément aux lois et décrets en vigueur en République du MALI en vue d'atteindre les buts qu'il s'est fixé.

TITRE III : MEMBRES – ADHESION

Article 8 : Composition

Le Collectif se compose de :

- o Membres fondateurs ;
- o Membres actifs (titulaires ou adhérents) ;
- o Membres bienfaiteurs ;
- o Membres honoraires.

8.1 – Adhésion : L'adhésion est libre et volontaire.

8.2 – Membres actifs : Sont membres actifs du Collectif, les personnes physiques ou morales (Organismes publics, parapublics ou privés exerçant dans les domaines de compétence du Collectif) qui adhèrent aux objectifs de celui-ci et qui participent pleinement à ses activités. Ils paient une cotisation mensuelle fixée par le Conseil d'Orientation.

Il y a deux catégories de membres actifs :

- Les membres titulaires représentés par les membres fondateurs ayant participé à l'Assemblée Générale Constitutive ;
- Les membres adhérents qui peuvent être des personnes morales (association de développement, de recherche, de transporteurs, ...) et des personnes physiques adhérents à titre individuel ou collectif. Ils participent à l'Assemblée Générale avec voix délibérative et sont représentés au Conseil d'Orientation,

8.3 – Membres bienfaiteurs : Sont membres bienfaiteurs les personnes physiques ou morales reconnues comme tels par le Conseil d’Orientation pour leurs actions (dons en nature ou en espèce) en faveur du Collectif.

8.4 – Membres honoraires : Les membres honoraires sont des personnes physiques ou morales ainsi qualifiés par le Collectif en fonction de leur compétence ou de leur responsabilité dans le secteur des transports et dans les secteurs en relation avec lui que ce soit au MALI ou à l’extérieur. Leur nomination est faite, sur proposition du Comité Exécutif et entérinée par l’Assemblée Générale.

8.5 – Membres fondateurs : sont membres fondateurs les personnes physiques ou morales désignées en annexe, signataires des présents statuts.

Article 9 : Radiation

La qualité de membre du Collectif se perd par :

- o La démission ;
- o Le décès ;
- o La radiation.

La radiation est prononcée par l’Assemblée Générale pour motif grave. L’intéressé ayant été invité par lettre recommandée à se présenter devant le Comité Exécutif pour fournir des explications.

TITRE IV : ORGANISATION – ORGANES – FONCTIONNEMENT

Article 10 : Organes

Le collectif comprend les organes suivants :

- o l’Assemblée Générale ;
- o Le Conseil d’Orientation et
- o Le Comité Exécutif.

Article 11 : L’Assemblée Générale

L’Assemblée Générale se compose des membres du Collectif ou leurs représentants dûment mandatés. Seuls sont convoqués et peuvent voter les adhérents ayant payé la totalité de leur cotisation.

Elle se réunit deux fois par an sur convocation du Président du Collectif qui en fixe l’ordre du jour.

L’Assemblée Générale approuve les Statuts, le Règlement Intérieur et le Règlement Financier, élit le Président, les membres du Conseil d’Orientation et du Comité Exécutif. Elle se prononce sur le rapport d’activités, les Comptes de l’exercice précédent, le projet de budget de l’exercice suivant et sur toute question inscrite à l’ordre du jour. Elle décide, s’il y a lieu, de la dissolution du Collectif.

Elle fixe le montant mensuel des cotisations des membres actifs et les modalités de prise en charge financière des activités des membres du Conseil d’Orientation.

La présidence de l’Assemblée Générale est assurée par le Président du Comité Exécutif qui est le Président du Collectif.

Quinze jours au moins avant la date fixée, le Conseil d’Orientation transmet à chaque membre l’ordre du jour et tous les documents nécessaires à la réunion.

Toutefois, l’Assemblée Générale peut être convoquée en session extraordinaire si le Président l’estime nécessaire ou à la demande des deux tiers des membres actifs.

Les décisions sont prises à la majorité des deux tiers des membres présents. Les décisions sont prononcées par les membres actifs à jour de leur cotisation.

Les membres personnes physiques de même que les personnes morales disposent de d'une (1) voix.

L'Assemblée Générale a un caractère extraordinaire lorsqu'elle statue sur une modification des statuts ou sur la dissolution du Collectif.

L'Assemblée Générale peut créer toute Commission de Travail destinée à améliorer le travail du Collectif et du Conseil d'Orientation.

Article 12 : Le Conseil d'Orientation

Le Conseil d'Orientation est un organe de réflexion sur les activités et l'avenir du Collectif. Il est plus particulièrement chargé de définir les thèmes de réflexion, de recherche, d'études transversales et de formation sur l'objet du Collectif afin d'anticiper sur l'avenir.

Le Conseil d'Orientation se compose de :

- Présidents Honoraires ;
- Président du Collectif ;
- Membres du Comité Exécutif et
- Représentants d'équipes ou associations membres (UN par membres personnes morales).

Le conseil invitera, autant que de besoin, les Chargés de Mission ou toutes autres personnes en fonction de leur compétence ou de leur contribution.

Le Conseil se réunit au moins deux fois par an, aussi souvent que l'exige l'intérêt du Collectif. Il ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins de ses membres sont présents ou représentés.

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité simple. Toutefois, le Président a la latitude de faire différer une décision en cas de désaccord profond lors d'une réunion. La décision doit impérativement être prise à la prochaine réunion.

Article 13 : Le Comité Exécutif

Le Comité exécutif est l'organe de direction du Collectif, il est composé de DIX SEPT (17) membres. Ils sont élus par l'Assemblée Générale Ordinaire (AGO) et les membres sortants sont rééligibles.

En cas de vacance de poste, le Conseil pourvoira au remplacement en demandant la ratification de sa décision à l'Assemblée Générale la plus proche. Le mandat du membre coopté se termine à la date d'expiration du mandat de celui qu'il a remplacé.

Le Comité Exécutif comprend :

- Le Président : Il représente le Collectif auprès de l'administration publique et dans tous les actes de la vie civile. Il peut déléguer certaines tâches à tout autre membre du Conseil d'Orientation. Il est l'ordonnateur des dépenses. Il préside les travaux de l'Assemblée Générale, du Conseil d'Orientation et du Comité Exécutif. En cas d'absence du président, le Président est remplacé le Premier Vice-Président.
- Le Premier Vice-Président : Il est chargé des Etudes, de la Recherche et Développement et de la Formation. Il assure l'intérim du Président le cas échéant.
- Le Deuxième Vice-Président : Il est chargé de relations avec les Institutions, les Collectivités et les Partenaires.
- Le Secrétaire Général : Il est chargé de la coordination du Comité Exécutif. Il est le gardien de la mémoire du Collectif.
- Le Secrétaire Administratif : Il tient les Procès Verbaux des délibérations des différentes réunions.
- Le Trésorier Général : chargé de la gestion des fonds du Collectif, il collecte les cotisations, dons, legs et les prix des cartes de membres. Il rend compte de sa gestion à l'Assemblée Générale. Son rapport est obligatoirement soumis à une Commission de Contrôle nommée lors de l'Assemblée Générale.
- Le Trésorier Général Adjoint : Il assiste et remplace le Trésorier Général en cas d'empêchement.
- Le Secrétaire à l'Organisation ;

- Le Secrétaire Adjoint à l'Organisation ;
- Le Secrétaire à la Communication ;
- Le Secrétaire au Développement ;
- Le Secrétaire au Transport ;
- Le Secrétaire à Promotion de la Femme et à la Solidarité ;
- Le Secrétaire à l'Hôtellerie, la Restauration, le Tourisme et aux Loisirs ;
- Le Secrétaire à l'Economie ;
- Le Commissaire aux Comptes : qui vérifie les opérations effectuées par le Trésorier Général. Il établit, en fin d'exercice un rapport qui accompagne le bilan financier;
- Le Commissaire aux Comptes Adjoint : Il seconde et tient lieu de Commissaire aux Comptes le cas échéant.

Les Vices-Présidents président les Commissions Spécialisées à leur domaine respectif. Ces commissions reposent sur un noyau composé de personnes averties en la matière.

TITRE V : RESSOURCES – COMPTABILITE

Article 14 : Ressources

Les ressources du Collectif sont :

- o Le prix de la Carte de membre ;
- o Les cotisations mensuelles à payer par les membres actifs ;
- o Les donations d'organismes non gouvernementaux et de personnalités soutenant son action ;
- o les ressources provenant des activités et manifestations du Collectif ainsi que toute autre ressource non interdite par la loi.

Article 15 : Comptabilité

Il est tenu une comptabilité faisant apparaître annuellement un Compte de Résultats et un Bilan conformément au Règlement Financier du Collectif.

TITRE VI : DISPOSITIONS FINALES

Article 16 : Modifications des statuts

Les présents statuts peuvent être modifiés par l'Assemblée Générale sur l'initiative de tout membre sous réserve que ces modifications soient acceptées par au moins les DEUX TIERS des membres présents.

Article 17 : Dissolution

La dissolution du Collectif n'est acquise qu'à la suite d'un vote favorable des DEUX TIERS des membres présents en Assemblée Générale Extraordinaire.

L'Assemblée générale qui décide de la dissolution du Collectif nomme un ou plusieurs liquidateurs et statue sur la dévolution de son actif qui doit bénéficier en priorité à des associations poursuivant les mêmes buts conformément aux dispositions légales en vigueur.

Les présents statuts ont été approuvés par l'Assemblée Générale Constitutive du 31 août 2003.

Fait à BAMAKO, le 31 août 2003

Pour l'Assemblée Générale Constitutive

Le Président
Dr.Tiécoura TRAORE

Le Secrétaire de séance
Moussa Mary DIARRA

REGLEMENT INTERIEUR

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Le présent Règlement Intérieur est établi en application des dispositions des statuts du Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien (COCIDIRAIL) adoptés par l'Assemblée Générale Constitutive en date du 31 août 2003.

Article 2 : Le présent Règlement Intérieur fixe l'organisation et le fonctionnement du Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien - COCIDIRAIL ainsi que des droits et des devoirs de ses membres. Il sera porté à la connaissance de tous les membres et fera l'objet d'une large diffusion.

TITRE II : ORGANISATION

Chapitre 2.1 : De l'adhésion

Article 3 : Pour être membre actif du Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien - COCIDIRAIL, toute personne physique ou morale qui accepte les présentes dispositions et s'engage à les respecter sans restriction.

Article 4 : L'adhésion Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien - COCIDIRAIL est libre et volontaire. Elle se fait sans distinction de sexe, de race, d'origine ethnique ou de religion.

Article 5 : La qualité de membre du Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien - COCIDIRAIL se confirme après acquittement des frais d'adhésion dont le montant est fixé chaque année par l'Assemblée générale Ordinaire (AGO).

La demande d'adhésion est adressée au Président du Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien - COCIDIRAIL qui la soumet à l'appréciation et à l'approbation des autres membres lors d'une réunion du Comité Exécutif. Elle peut être acceptée ou rejetée pour des motifs sérieux d'ordre moral reconnu par l'AGO.

Article 6 : Les conditions d'adhésion et de retrait du Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien - COCIDIRAIL sont celles définies aux articles 8 et 9 des statuts.

Chapitre 2.2 : De l'élection des membres du Comité exécutif

Article 7 : L'élection est obligatoire à la fin du mandat du Comité Exécutif. Les membres du Comité Exécutif sont élus pour une durée de TROIS (3) ans renouvelables, par l'Assemblée Générale Ordinaire régulièrement convoquée à cet effet. Les critères de choix des membres du Comité Exécutif sont définis par l'AGO.

Toutefois, peut être éligible tout membre remplissant les conditions définies par l'article 13 des statuts. Tout ancien membre du Comité Exécutif reconnu coupable de faute grave ou ayant fait l'objet d'une condamnation pénale ne peut être éligible.

Article 8 : Lors des élections, l'Assemblée Générale Ordinaire désigne une Commission d'Investiture qui sera chargée de l'organisation, de la supervision des élections et de la mise en place du nouveau Comité exécutif. Les élections sont libres et démocratiques et se déroulent selon la procédure arrêtée par l'AGO.

Chapitre 3.1 : De l'Assemblée Générale

Article 10 : L'assemblée Générale est l'organe souverain du Collectif. A ce titre, ses décisions sont exécutoires pour tous et même pour les membres absents à ses sessions.

Article 11 : Tous les membres du Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien - COCIDIRAIL ont le droit de prendre part aux travaux de l'Assemblée Générale régulièrement convoquée. Ils pourront donner mandat à leurs pairs pour les représenter aux Assemblées Générales en cas d'empêchement.

Nul ne peut être porteur de plus d'un mandat. La détention de carte de membre fait preuve de mandat.

Les Assemblées Générales sont convoquées conformément à l'article 11 des statuts. Les débats ne peuvent se rapporter qu'aux questions inscrites à l'ordre du jour. Les décisions sont prises à la majorité des DEUX TIERS (2/3) des membres présents. Les décisions sont prononcées par les membres actifs à jour de leur cotisation. Les membres personnes physiques aussi bien que les membres personnes morales disposent chacun d'UNE (1) VOIX.

L'Assemblée Générale a un caractère extraordinaire lorsqu'elle statue sur une modification des statuts ou la dissolution du Collectif.

L'Assemblée Générale peut créer toute Commission de Travail destinée à améliorer le travail du Comité Exécutif, du Conseil d'Orientation et du Collectif dans son ensemble.

Chapitre 3.2 : Du Conseil d'Orientation

Article 12 : Le Conseil d'Orientation est un organe de réflexion sur les activités et l'avenir du Collectif. Il est plus particulièrement chargé de définir les thèmes de réflexion, de recherche, d'études transversales et de formation sur l'objet du Collectif afin d'anticiper sur l'avenir.

Le Conseil d'Orientation se compose de :

- Présidents Honoraires ;
- Président du Collectif ;
- Membres du Comité Exécutif et
- Représentants d'équipes ou associations membres (UN par membres personnes morales).

Le conseil invitera, autant que de besoin, les Chargés de Mission ou toutes autres personnes en fonction de leur compétence ou de leur contribution.

Le Conseil se réunit au moins deux fois par an, aussi souvent que l'exige l'intérêt du Collectif. Il ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins de ses membres sont présents ou représentés. Les décisions du Conseil sont prises à la majorité simple. Toutefois, le Président a la latitude de faire différer une décision en cas de désaccord profond lors d'une réunion. La décision doit impérativement être prise à la prochaine réunion.

Chapitre 3.3 : Du Comité Exécutif

Article 13 : Le Comité Exécutif se réunit au moins une fois par mois sur convocation de son Président. Toutefois, les séances extraordinaires peuvent se tenir sur demande des 2/3 de ses membres ou à l'occasion d'événements présentant un intérêt capital pour le Collectif.

Article 14 : Le Conseil Exécutif délibère sur toutes les questions inscrites à l'ordre du jour. La présence de plus de la moitié des membres du Comité Exécutif est nécessaire pour que les délibérations soient valables. Les décisions sont prises alors à la

majorité simple des membres présents. Il sera tenu à chaque réunion un Procès Verbal signé par le Président et le Secrétaire Administratif.

Chapitre 3.4 : Des attributions de membres du Comité Exécutif

Article 15 : Le Président : Il est le premier responsable du Collectif, du Conseil d'Orientation et Comité Exécutif. Il veille au respect et à l'exécution des programmes. Il représente le Collectif dans tous les actes de la vie civile. Il est, en outre, chargé de conduire toutes les activités du Comité Exécutif et de veiller au bon fonctionnement de tous les organes du Collectif. A ce titre, il :

- Dirige les réunions du Comité Exécutif, du Conseil d'Orientation et de l'Assemblée Générale ;
- Représente le Collectif devant les instances administratives ;
- Travaille en étroite collaboration avec tous les membres du Comité Exécutif ;
- Est responsable de toutes les opérations financières engagées sur les comptes du Collectif ;
- Signe les chèques et les documents comptables avec le Trésorier Général ;
- Présente le rapport d'activités du Comité Exécutif et du Collectif à l'Assemblée Générale ;
- Prend contact avec les associations, organismes nationaux et internationaux.

Le Président est suppléé dans tous les actes de la vie du Collectif par les Vices-présidents. Il peut déléguer ses pouvoirs à un membre du Comité Exécutif en cas d'empêchement des Vices-Présidents.

Article 16 : Les Vices-Présidents : Ils remplacent le Président en commençant par le Premier Vice-Président. En cas d'empêchement temporaire ou définitif. Ils sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'animer les activités des secteurs qui leurs sont confiés en communication directe avec le Président.

Article 17 : Le Secrétaire Général : Il est chargé de l'organisation des activités du Comité Exécutif. A ce titre, il :

- Applique les décisions du Comité Exécutif, du Conseil d'Orientation et de l'Assemblée Générale dans la limite des fonctions qui lui sont dévolues .
- Tient à jour le registre des adhérents, les rapports d'activités ;
- Rédige les correspondances et les soumet aux visas et signature du Président ;
- Tient les fiches de présence ;
- Organise la tenue des réunions.

Il est suppléé par le Secrétaire Administratif dans tous ses actes en cas d'empêchement.

Article 18 : Le Secrétaire Administratif : Il est chargé de l'organisation administrative du Collectif. Il rédige les rapports et tient les Procès Verbaux des délibérations des différentes réunions à l'intérieur aussi bien qu'à l'extérieur du siège.

Article 19 : Le Trésorier Général : chargé de la gestion des fonds du Collectif, il collecte les cotisations, dons, legs et les prix des cartes de membres. Il rend compte de sa gestion à l'Assemblée Générale. Son rapport est obligatoirement soumis à une Commission de Contrôle nommée lors de l'Assemblée Générale.

Article 20 : Le Trésorier Général Adjoint : Il assiste et remplace le Trésorier Général en cas d'empêchement.

Article 21 : Le Secrétaire à l'Organisation : Il est chargé de l'organisation des différentes activités du Collectif. Il est chargé de préparer les réunions.

Article 22 : Le Secrétaire Adjoint à l'Organisation : Il assiste, seconde et remplace le Secrétaire à l'organisation en cas de besoin.

Article 23 : Le Secrétaire à la Communication : Sous l'autorité du Secrétaire Général, il est chargé de la mobilisation autour des objectifs et des programmes du Collectif. En outre, il est chargé des relations avec les organes de presse.

Article 24 : Le Secrétaire au Développement : Il développe en communication avec le Premier Vice-Président toutes les réflexions et démarches qui concourent au développement durable.

Article 25 : Le Secrétaire au Transport : Il est chargé d'assurer le suivi de la prise en charge des besoins de transport des communautés et des entreprises et de développer toute démarche susceptible d'améliorer la situation sur la ligne.

Article 26 : Le Secrétaire à Promotion de la Femme et à la Solidarité : Il est chargé des affaires sociales, de la promotion de la femme et de l'amélioration globale des conditions de la femme et de la famille.

Article 27 : Le Secrétaire à l'Hôtellerie, la Restauration, le Tourisme et aux Loisirs : il est chargé d'impulser et de développer la réflexion et toute démarche permettant l'essor du tourisme et de ses activités connexes et les loisirs dans la région du chemin de fer.

Article 28 : Le Secrétaire à l'Economie : Son activité est axée sur l'animation de la réflexion dans le but de développer l'économie agro-silvo-pastorale aussi bien que l'économie populaire et artisanat dans l'environnement de la ligne.

Article 29 : Le Trésorier Général : Il est chargé de la gestion des ressources du Collectif. Il prépare le projet de budget qu'il soumet au Comité Exécutif, le présente à l'Assemblée Générale pour adoption. Il doit fournir sur demande des Commissaires aux Comptes, les pièces et documents comptables. Il est tenu d'ouvrir un Compte pour domicilier les fonds du Collectif. Il contresigne les chèques avec le Président. Il tient les archives comptables et les verse au Secrétaire Administratif qui les garde pendant DIX ANS.

Article 30 : Le trésorier Général Adjoint : Il est le collaborateur immédiat du Trésorier Général. Il le remplace dans ses attributions en cas d'absence ou d'empêchement de celui-ci.

Article 31 : Le Commissaire aux Comptes : qui vérifie les opérations effectuées par le Trésorier Général. Il établit, en fin d'exercice un rapport qui accompagne le bilan financier. Il s'assure de la bonne tenue des livres comptables du Collectif.

Article 32 : Le Commissaire aux Comptes Adjoint : Il appuie le Commissaire aux Comptes du Collectif dans ses attributions. En cas d'absence ou d'empêchement de celui-ci.

Chapitre 3.4 : Des ressources

Article 33 : Les ressources du Collectif sont constituées essentiellement par celles citées selon les dispositions de l'article 15 des statuts.

Chapitre 3.5 : De la discipline au sein du Collectif

Article 34 : En cas de violation des dispositions des statuts et du présent Règlement Intérieur du Collectif, les contrevenants s'exposent aux sanctions suivantes sur proposition du Comité Exécutif infligées par l'Assemblée Générale :

- L'Avertissement verbal ;
- Le Blâme ;
- La Suspension et
- La Radiation.

L'appréciation de la faute est laissée à l'Assemblée Générale après avoir entendu le membre en cause dans ses moyens de défense.

TITRE IV : DISPOSITIONS FINALES

Article 35 : Tout membre du Collectif perd sa qualité de membre lorsqu'il est exclu par le Comité Exécutif après avis de l'Assemblée Générale.

Article 36 : Tout ce qui n'est pas prévu par les présentes dispositions du présent Règlement Intérieur sera édicté par le Comité Exécutif après l'approbation de l'Assemblée Générale sous peine de nullité.

Article 37 : Le présent Règlement Intérieur sera lu et adopté en Assemblée Générale et largement diffusé auprès des membres adhérents.

Les dispositions du présent Règlement Intérieur complètent les statuts du Collectif et peuvent être modifiées dans les mêmes conditions que celles prévues par les statuts.

Fait à BAMAKO, le 06 Septembre 2003.

Pour l'Assemblée Générale Constitutive

Le Président du Collectif Dr. Tiécoura TRAORE

Le Secrétaire Administratif Moussa Mary DIARRA

De la part de Attac France, de la CGT cheminot et de SUD-rail

Tiéoura Traoré devait participer au FSE. Il n'a pu obtenir à temps son visa pour Londres. Il est aujourd'hui licencié en raison de ses activités contre la privatisation du chemin de fer malien. Il a besoin du soutien le plus large possible. De façon urgente !

Président du Collectif Citoyen pour le Développement Intégré et la Restitution du Rail malien (COCIDIRAIL), Tiéoura Traoré devait participer au FSE. Mais il n'a pu obtenir à temps son visa pour Londres, faute de soutien approprié et d'insistance auprès des autorités consulaires britanniques au Mali.

Il est aujourd'hui licencié de son entreprise, la société (canado-française) Transrail, pour s'être mobilisé contre la privatisation du chemin de fer malien. Il a besoin du soutien le plus large possible (collectifs, syndicats, associations, ONG, personnalités) pour résister à la répression dont il fait l'objet. Ses employeurs lui reprochent son "manque de loyauté" et son "intention délibérée de nuire" à la société Transrail SA et l'ont privé de "salaire, prime ou indemnité". Ses camarades craignent également pour sa vie.

Ingénieur d'exploitation du chemin de fer, Tiéoura Traoré participe depuis plus d'un an à l'animation d'une campagne nationale "pour la restitution du rail au peuple malien", vendue en octobre 2003 à un consortium canado-français. Emissions de radio, pétition en direction des députés (déjà plus de 30 000 signatures), caravane de protestation dans tout le pays, débats et meetings, remise en cause de l'illégalité de la privatisation d'un bien public, il a également participé à la naissance d'un nouveau syndicat du chemin de fer (les autres avaient disparu), Sytrail, dont il a été élu secrétaire administratif.

Fils de cheminot, titulaire d'une thèse de doctorat en gestion des transports, ancien directeur adjoint de l'école des cadres du chemin de fer africain à Brazzaville, Tiéoura Traoré bénéficie d'une grande confiance auprès des cheminots et des citoyens maliens opposés à la privatisation et partisans d'un chemin de fer répondant aux besoins du peuple malien.

Depuis la privatisation, le trafic voyageur est totalement laissé à l'abandon, le trafic de marchandises a quant à lui été multiplié par 6. Plus des deux tiers des gares et haltes ont été fermées (26 sur 36) dans ce pays où le rail représentait l'un des principaux moyens de circulation (de nombreux villages sont inaccessibles par la route). C'est autour du rail que se sont développés des villages, des vergers, toute une série d'activités économiques, aujourd'hui gravement menacées.

Samedi 30 octobre, une assemblée des mouvements sociaux se réunissait à Bamako pour lancer une campagne de protestation contre "cette atteinte intolérable aux droits syndicaux et citoyens acquis dans ce pays et pour obtenir la réintégration de Tiéoura Traoré" (voir communiqué ci-dessous).

Nous vous appelons au soutien le plus large et le plus urgent. Vous pouvez:

- écrire une lettre de soutien au Cocidirail (contacts ci-dessous)
- écrire une lettre de protestation à la société Transrail, exigeant, avec Cocidirail, "l'annulation immédiate et inconditionnelle de ce licenciement illégal et injuste et le maintien et la réintégration pleine et entière de Tiéoura Traoré dans la totalité des droits"
- écrire un message de protestation et de soutien en direction des ambassades maliennes en Europe et auprès de la présidence malienne

- relayer cette campagne autour de vous, et notamment auprès de tous les mouvements et acteurs préoccupés de la lutte pour les services publics et ceux contre la répression syndicale et citoyenne
- adresser un soutien financier pour les démarches juridiques auquel Cocidirail va être confronté et pour permettre à Tiécoura Traoré de bénéficier d'un fonds de solidarité (nous vous ferons parvenir dans les jours qui viennent un numéro de compte).
- proposer vos compétences (juridiques, syndicales ou autres) à Cocidirail pour renforcer la pression sur la transnationale Transrail SA

Contacts :

- Cocidirail - BP A41 - Kati - République du Mali.
Email : cocidirail@yahoo.fr - drtiécouratraore@yahoo.fr
Tél : 00-223-639-08-71
- Transrail SA (filiale du groupe canadien CANAC et du groupe français GETMA)
Immeuble Babemba - Bamako - République du Mali
Tél : 00-223-222-52-73 - Fax: 00-223-222-54-33
- CANAC Inc.
3950, rue Hickmore - Saint-Laurent (Québec) - Canada
info@canac.com
- Getma International
66 rue Pierre Charron - 75008 Paris
Tél : 00-33-1 53 83 83 83 - Fax : 00-33-1 53 83 83 62 / 63
- Présidence du Mali
Palais de Koulouba - République du Mali
Email : presidency@koulouba.pr.ml

Merci de votre solidarité.

Pour Attac France : Anne Marchand (Groupe Afrique) - groupe-afrique@attac.org
Pour la fédération CGT cheminots : Christian Joncret - inter@cheminotcgt.fr
Pour la fédération SUD-rail : Christian Mahieux - federation-sudrail@wanadoo.fr

Merci de nous faire parvenir par retour de mail la copie de vos démarches de soutien.

Pour en savoir plus :

- <http://www.afribone.com/actualite/lindependant/2004/1013.html>
- http://penserpouragir.org/rubrique.php3?id_rubrique=16

DECLARATION DU COLLECTIF DE SOUTIEN AU DOCTEUR TIECOURA TRAORE

L'Assemblée Générale des mouvements sociaux, réunie le 06 novembre 2004 a BAMAKO/MALI, a apporté tout son soutien à la déclaration de COCIDIRAIL, concernant le licenciement abusif et arbitraire de son Président de ses fonctions dans Transrail s.a.. L'Assemblée Générale a mis sur pied le Collectif de Soutien au Docteur Tiecoura TRAORE.

Ce Collectif entend lutter dans le but d'apporter son soutien moral et matériel au Camarade Tiecoura TRAORE de façon à annuler le licenciement abusif dont il est victime et le réintégrer dans la totalité de ses droits.

Le Collectif a dorénavant et déjà enregistré le soutien ferme de nombreuses personnalités et organismes maliens et internationaux.

Au niveau national :

Syndicat National des Télécommunications, Union Nationale des Travailleurs du Mali, Confédération Syndicale des Travailleurs du Mali, Jubile 2000/CAD-Mali, Forum pour un Autre Mali, l'Association Malienne des Exportateurs des Produits Agricoles et de Cueillettes, COFEM, Parti SADI, Journal Sanfin, Troupe Jigiya, Association Acte 7, AMPJF, Leadership Environnement-MALI, Agence KARED, ACOGEDI s.a.r.l., Collectif des Cheminots Deflates, Forum Civique, Parti FASO, Réseau Radios Kayira, les Sections COCIDIRAIL Bamako, Kati, Kita, Boulouli, Toukoto, Mahina, Diamou, Kayes, Section de l'Association des Cheminots Retraites Kayes.

Au niveau International :

Forum Social Sénégalais, Forum Dettes et Pauvreté de Cote d'Ivoire, ATTAC/France, Attac/Maroc, Cheminot-CGT/France, SUD-Rail/France, Réseau CADTM/Belgique, Forum Social Européen, Alternative Libertaire Rail/France, CNT/France, ACME/France, LabourNetGermany, CERPAC/Sénégal, Pénélopes/France, ACDN/France, CRISLA-Ritimo/France...

Le Collectif de Soutien au Docteur TRAORE a, en outre, programmé sa Première semaine d'Action dans tout le pays du 22 au 28 novembre 2004 (cf. : programme Détaillé) dont les activités sont :

- **Une large campagne immédiate d'affichage à Bamako et dans toutes les localités le long du rail ;**
- **Une conférence de presse en vue d'atteindre le plus large public,**
- **Des meetings d'informations et culturels ;**
- **Des sit-in et marches de protestation.**

Le Collectif reste ouvert à tous les Syndicats, Partis politiques, organisations et Associations, toutes les citoyennes et citoyens de bonne volonté d'accord avec sa plate forme de lutte et les appelle à prendre toute la place qui leur revient dans le combat pour le respect des droits syndicaux, associatifs et citoyens.

Le Collectif de Soutien a d'urgence besoin à la fois d'un fonds de solidarité au Dr TRAORE et d'un appui matériel et financier pour réaliser ses activités. Il a également besoin de toutes les compétences afin de constituer un collectif d'avocats disposés à prendre en charge le volet juridique de la lutte.

Nous avons besoin de toutes et de tous. Ensemble pour un monde juste et solidaire.

Bamako, le 10 novembre 2004

Le Collectif