

La privatisation du rail Dakar-Niger

Le Sénégal et le Mali n'en sont pas à leurs premières privatisations : au titre de l'initiative « pays pauvres très endettés », dont ils « bénéficient » depuis 1999, nombreux sont les documents stratégiques produits par le FMI ou la Banque Mondiale qui ont érigé la privatisation en solution de dernier recours.

La privatisation du chemin de fer qui reliait le Mali et le Sénégal illustre une nouvelle fois l'aversion des néolibéraux pour toute idée de service public et une certaine vision de l'Afrique comme un réservoir de ressources naturelles exploitable à souhait par les entreprises occidentales.

a. Le chemin de fer : d'un instrument d'assimilation à un instrument d'indépendance

Quand, au 19^e siècle, Louis Faidherbe, gouverneur de la colonie française au Sénégal, imagine une ligne de chemin de fer sur les territoires sub-saharien, il y voit d'abord un moyen de faciliter l'assimilation des populations autochtones résistantes par le transport des troupes françaises vers des endroits éloignés des côtes. La construction d'un premier tronçon Dakar-Saint Louis par le Maréchal Galliéni lui permettra en effet de venir à bout de la résistance de Lat-Dior dans les années 1860. Mais très vite, un autre avantage est perçu et les colons font de l'acheminement de marchandises l'objectif principal de la ligne. En 1940, les 1300 kms de la ligne achevée servent considérablement l'industrie cotonnière et l'extraction de minéraux.

La population saisit l'opportunité d'une circulation ferroviaire en développant autour des gares d'importantes activités économiques : les petits commerçants vendent directement sur le quai et trouvent la possibilité de se rendre dans les agglomérations pour augmenter leurs débouchés. La ligne crée également de nombreux emplois et en 1946, ce sont plus de 8000 cheminots qui travaillent pour la régie des chemins de fer de l'Afrique de l'Ouest.

Très tôt, les revendications autour de la ligne de chemin de fer cristallisent les luttes vers l'indépendance. Dès 1938, des grèves éclatent pour réclamer des salaires égaux entre travailleurs blancs et noirs, salaires qui varient jusqu'alors du simple au double pour un même poste. Face au soulèvement d'une grande partie de la population en solidarité avec le

mouvement des cheminots, la France finit par céder sur les salaires et doit accepter également le regroupement au sein de syndicats et de partis, devenu effectif au cours des revendications. Quand Léopold S. Senghor accède à la tête du Sénégal, il fera d'ailleurs du rail un instrument crucial de l'indépendance, qui permet au peuple sénégalais de se réapproprier son territoire. Le Sénégal ayant obtenu son indépendance, Senghor fera également de l'entretien du chemin de fer une mission de service public tout au long de sa vie.

Aujourd'hui encore, le chemin de fer semble devoir être un outil de l'intégration nationale : le président sénégalais Wade a encore des projets d'extension, avec un tronçon Ziguinchor-Dakar pour désenclaver la Casamance, une nouvelle voie vers Thiès ou la réouverture du tronçon Dakar-Saint Louis. Il a également inscrit dans ses grands chantiers nationaux un projet de passage d'un écartement métrique à un écartement standard. Mais la liberté d'action du président sénégalais a été considérablement réduite par l'intervention de la Banque Mondiale qui a recommandé un partenariat public-privé pour la gestion du chemin de fer.

b. De la privatisation à l'accaparement des richesses

C'est dans les années 1980 que le tournant s'amorce, l'absence d'investissement et de dépenses liées à l'entretien rend le matériel obsolète et les pannes de plus en plus fréquentes, la concurrence des camions met à mal la rentabilité du fret. Et quand la Banque Mondiale se penche sur le cas du Sénégal et du Mali, elle n'a qu'un mot à dire : privatisation. Et pour être sûr que la décision ne provoquera pas des levées de boucliers parmi la population, les gouvernements la rendent inéluctable en délaissant encore plus la ligne.

Un appel d'offre financière et technique est donc lancé et en octobre 2002, le processus soutenu par la Banque Mondiale et l'Agence Française du Développement aboutit donc à un partenariat public-privé dans lequel Canac Inc., consortium franco-canadien, détient 51% du capital d'une concession de 25 ans. Les Etats sénégalais et maliens participent à hauteur de 10% du capital chacun, de même que des actionnaires privés maliens (10%) et sénégalais (10%), les 9% restants étant détenus par le personnel de la compagnie. Certains, comme le Dr Tiécoura Traoré, dénoncent une opération qui a bradé la ligne : « Alors que le patrimoine de la Régie du chemin de fer malien a été évalué à plus de 105 milliards de Francs CFA, c'est à moins de 7, payables en sept ans, que les repreneurs privés l'ont obtenu. Le gouvernement qui a pris cette initiative n'a respecté aucune décision légale. Notre Constitution interdit l'aliénation du patrimoine public, il aurait fallu un vote de l'Assemblée nationale».

Après la transaction, Transrail s'est engagé à assurer l'entretien de la ligne et à maintenir le service voyageurs, parallèlement à sa réorientation vers le fret. En effet, en matière de transport de marchandises, la ligne Dakar-Niger est particulièrement stratégique : avec la crise ivoirienne, les réseaux d'acheminement traditionnels ont été perturbés et le Sénégal offre un nouveau débouché stratégique sur la mer. Dès 2003, Transrail s'est ainsi donné un objectif ambitieux de 380 000 tonnes annuelles de fret qu'il a presque atteint en 2006 avec un convoi quotidien de 1000 tonnes, soit une multiplication par 6 du trafic. Transrail se targue ainsi de contribuer au développement économique de la région.

Mais ce développement économique est loin de profiter aux populations et il est loin d'inclure un développement social. Dès l'acquisition de la ligne, Transrail a en effet supprimé 632 postes, baissé les salaires et laissé à l'abandon le service voyageurs, en dépit des engagements pris par la compagnie au moment du rachat. De 5 trains par semaine, la fréquence a été réduite à un seul train hebdomadaire qui roule sur des rails mal entretenus, rarement remplacés, et qui sont la cause de nombreux déraillement. Face à ces dangers, le train ne dépasse plus les 60 km/h (10 km/h sur certains tronçons particulièrement laissés à l'abandon) et accuse des retards qui atteignent parfois plusieurs jours. Mais le prix du billet n'a pas baissé pour autant et les voyageurs déboursent 35000 F CFA (55 euros) pour s'asseoir sur des sièges défoncés dans des wagons délabrés. Transrail a également fermé deux tiers des haltes et gares de la ligne (26 sur 36), rendant ainsi inaccessibles certains villages qui ne sont pas reliés par la route. Cette diminution du trafic n'affecte pas seulement les voyageurs et les cheminots, elle signifie aussi la fin d'une activité pour tous les vendeurs ambulants qui avaient l'habitude d'exercer autour des gares, ou pour les commerçants qui utilisaient le train afin aller vendre dans les agglomérations.

c. La renaissance d'une conscience syndicale

Face au manquement de Transrail à ses engagements, on a assisté à la renaissance d'une conscience syndicale. La compagnie a d'abord cherché à dissocier le traitement entre les cheminots sénégalais et maliens afin d'éviter un regroupement syndical transnational. Mais le syndicat malien Sytrail et le syndicat sénégalais Fetrail se sont unis dès 2004 au sein de Cocidirail pour rappeler à Transrail ses promesses d'investissement et de maintien du service voyageurs mais aussi pour revendiquer ensemble le respect de leurs droits syndicaux. En effet, la compagnie franco-canadienne applique une politique autoritaire à l'égard des syndicats. Les grèves organisées en mars et juillet 2006 ont été durement réprimées : de nombreuses mises à

piet et des licenciements ont été prononcés et la direction a refusé de négocier avec les syndicats. Certains licenciements font aujourd'hui encore l'objet de bras de fer entre la compagnie et les syndicats, sans que le gouvernement n'intervienne.

Les syndicats ont également des revendications salariales : malgré les promesses, Transrail a en effet imposé une grille de salaires sans concertation avec les syndicats et celles qui ont été imposées ne satisfont pas le personnel. L'inspection du travail, intervenue en mars 2006 à ce propos, a d'ailleurs contraint la direction à s'engager pour rectifier ses « erreurs » concernant cette grille salariale. Mais la Commission mise en place à cette occasion ne s'est jamais réunie : la première réunion, qui devait se tenir en mai 2006, a été annulée par le directeur de Transrail. En réponse à cette annulation, des grèves furent organisées, suivies à 95% au Mali et 85% au Sénégal, dénoncées par la direction qui dénonça dans une note de service des pertes de 675 millions de francs CFA (ce qui laisse entendre que Transrail réalise 10 milliards de recettes par mois !) et brandit la menace de réduire le personnel.

Les syndicats dénoncent également l'expatriation des profits colossaux réalisés par Transrail et les relents de néocolonialisme dans la direction de la compagnie, exclusivement dominée par des cadres blancs, alors que, comme l'a souligné le responsable syndical sénégalais Pierre Ndoye, « parmi les cheminots [sénégalais et maliens] il y a des ressources humaines de qualité et une expérience avérée en matière ferroviaire, et [qu'ils n'était pas acceptable] de subir les résultats d'une mauvaise performance du management [des expatriés]". Mais les pratiques autoritaires de la direction ne sont plus à démontrer et en raison de son activisme syndical, Pierre Ndoye fait partie des licenciés des grèves de juillet 2006, et ce, bien que l'inspection du travail ait jugé ces licenciements arbitraires.

En décembre 2006, Cocidirail a donc organisé à Dakar une « rencontre des chemins de fer d'Afrique » avec tous les syndicats du rail du continent. La privatisation et la recherche d'un profit qui passe plus par le fret que le transport de voyageurs est la règle partout : au Burkina et au Cameroun où le français Bolloré est désormais propriétaires des lignes, au Gabon avec le groupe Eramet, au Togo avec West African Cement. Au même moment, une réunion de concertation avait lieu à Paris entre les deux Etats et l'opérateur mais celle-ci n'a abouti sur aucun engagement concret. Le même scepticisme fait écho aux propositions du ministre sénégalais de l'équipement qui a annoncé un audit pour tenter de « trouver des solutions pérennes aptes à faire du chemin de fer un outil de développement des échanges ». Ce sont donc des revendications de renationalisation qui se font maintenant entendre dans les rangs des syndicats.

CONCLUSION

Retracer l'histoire de la ligne Dakar-Niger, c'est comprendre un peu mieux l'histoire de l'Afrique : l'exploitation économique dont elle a été victime au moment de la colonisation, la tentative de réappropriation par les populations locales de son territoire et de ses ressources naturelles sous le soleil des indépendances et, finalement, la capitulation face à des lois du marché imposées par les pays du Nord à partir des années 1980-1990. Cependant, les contestations syndicales qui font suite à cette privatisation semblent indiquer le réveil d'une conscience syndicale et la traduction de revendications nationales au sein d'organisations transnationales organisées. Et ce, malgré une politique répressive de la part des gouvernements sénégalais ou maliens qui ont parfois tendance à mieux protéger leurs intérêts au sein des entreprises transnationales que la liberté d'expression de leurs citoyens.

Bibliographie indicative

- ✦ **Munié Vincent**, Bataille syndicale autour du rail sénégalais in *Le Monde Diplomatique*, février 2007
- ✦ **Marchand Anne**, La bataille du rail malien, in *Afrique XXI*, juin 2005, www.afrique21.org/IMG/_article_PDF/article_25.pdf
- ✦ www.cocidirail.info (consulté pour la dernière fois le 12 mars 2007)
- ✦ www.liberationafrique.org (consulté pour la dernière fois le 25 mars 2007)