

# Enquête de terrain collective

## Gare ferroviaire de Bamako

Novembre 2018



Crédits : Charles Grémont

LMI Macoter Master Soc-dev, promo 2018

## SOMMAIRE

Introduction : présentation de l'enquête

### **Partie 1 : Histoires de gare**

Dembele Habayi Jérémi, Togo Ousmane, « La gare ferroviaire de Bamako. Question foncière sur son implantation et son mode de transfert »

Traoré Mahamadou, Diawara Taïbou, « Les accidents Ferroviaires (série : D. k) »

Traoré Tiémoko, Abdoulaye Zouweirata, « L'histoire du jeune héros de Oualia »

### **Partie 2 : Conséquences de l'arrêt du train**

Coulibaly Souleymane, Mohamed Elmoctar Ag Mohamed, « Chômage technique et activité des employés du chemin de fer au Mali : quels mécanismes de 'résilience' pour les travailleurs du chemin de fer à Bamako »

Mallé Aminata, Bah Kadiatou, « L'impact de l'arrêt ferroviaire sur les vendeuses de proximité de la gare ferroviaire »

Sidibe Yacouba, Diarra Ibrahima, « Impacts socio-économiques de l'arrêt du train sur la vie des riverains du rail »

Sidibe Hamdiata, « Fallait-il en arriver là avec les cheminots maliens ? Synthèse sur la situation de la grève ».

## Introduction

En novembre 2018, dans le cadre de la formation à l'enquête de terrain destinée aux étudiant.e.s du Master 1 « SocDev », une enquête collective a été réalisée à la gare ferroviaire de Bamako. L'ancien « Chemin de fer Dakar-Niger », héritage colonial destiné à désenclaver le Soudan français, a connu de nombreuses turpitudes à travers son histoire (fermeture temporaire lors de l'éclatement de la fédération du Mali, privatisation en 2003 et reprise en main par l'État en 2015), jusqu'à sa mise à l'arrêt mi-2018. C'est donc dans ce contexte particulier qu'a été réalisée cette enquête. Les étudiant.e.s, réparti.e.s par groupe de deux, ont mené des recherches à la fois sur l'histoire du chemin de fer (partie 1) et sur les effets de la crise qu'il traversait alors (partie 2). Ils ont mobilisé des méthodes d'enquête variées : entretiens, observations, archives et photographies. Les résultats présentés ici permettent de dessiner un vaste panorama des activités du chemin de fer et des conséquences de la crise. À travers d'enquêtes réalisées sur les commerçantes de la gare, les riverains et les accidents qui ont marqué l'histoire ferroviaire, c'est aussi l'inscription du rail dans la vie quotidienne des populations qu'éclairent ces travaux.

En parallèle, ces enquêtes et la visite des archives nationales et celles du rail ont donné lieu à la réalisation d'une émission de « La marche du Monde » (RFI), de Valérie Nivelon, interrogeant plus largement la question de la mémoire du chemin de fer au Mali (<http://www.rfi.fr/emission/20181216-mali-super-rail-band-archives-vinyles>).

Enfin, ce rapport se clôt sur la grève de la faim menée par les cheminots, réclamant salaires et investissements conséquents dans la relance de l'activité. En octobre 2019, un plan de financement adopté en Conseil des ministres est censé ouvrir la voie à un nouveau départ. Mais quand Bamako entendra-t-elle à nouveau siffler le train ?

Charles Grémont, Ophélie Rillon et Alexis Roy

Remerciements à Moussa Traoré, archiviste du rail, et Abdoulaye Traoré, des archives nationales du Mali.

**Partie 1 :**  
**Histoires de gare**



LMI MACOTER



MASTER SOCDEV

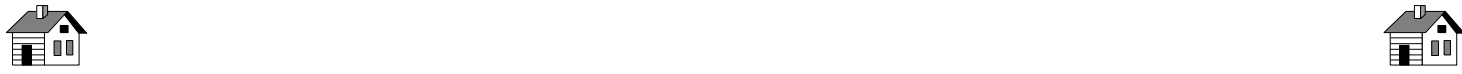


Rapport de l'enquête de terrain sur le rail



## La gare ferroviaire de Bamako

*Question foncière sur son implantation et son mode de transfert*



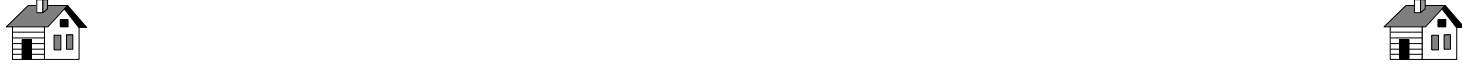
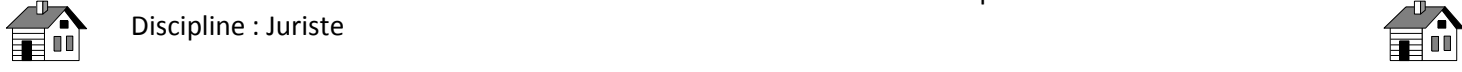
Présenté par :

Professeur(es) :



DEMBELE Habayi Jérémi  
Discipline : Anthropologue  
TOGO Ousmane  
Discipline : Juriste

Alexis ROY  
Charles GREMONT  
Ophélie RILLON



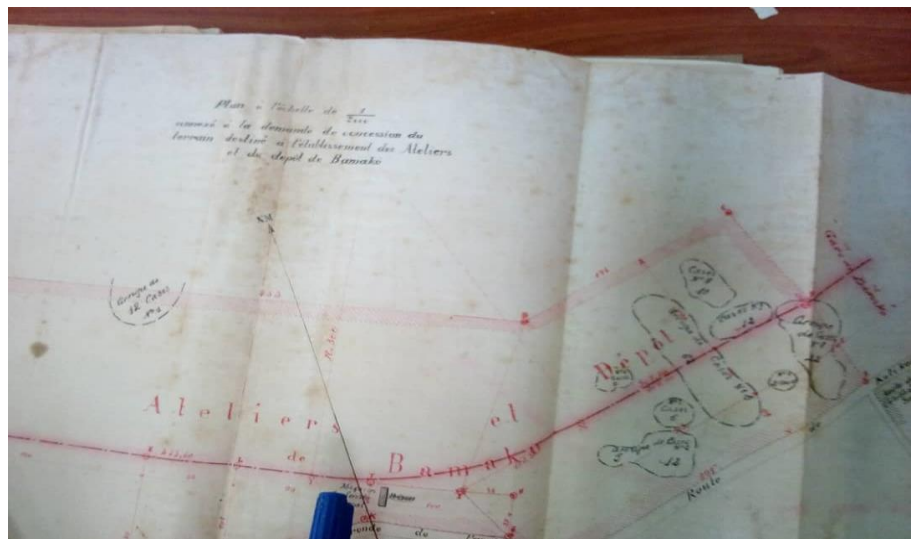
Année Universitaire 2017-2018



## Introduction :

La construction de la gare ferroviaire de Bamako a débuté dans les années 1902-1903, après l'établissement de son plan à Kayes par les pouvoirs de l'époque le 17 Septembre 1902. Elle fut d'abord inaugurée en 1904 bien avant son achèvement total dans les années 1924. Ces différentes dates définissent donc le contexte sociopolitique dans lequel elle fut implantée, la colonisation, qui était basée sur des rapports de forces et de domination des colons (français) sur les indigènes, c'est-à-dire africains. Rappelons que de nos jours au Mali, le foncier occupe plus de la moitié des affaires judiciaires, avec pour motif, l'accaparement massif des terres par certains spéculateurs ou lobbies.

La gare ferroviaire de Bamako est située en plein centre-ville plus précisément dans le centre commercial de Bamako et qui aurait dû être construite sur l'actuel emplacement du Stade Omnisport Modibo Keita que nous connaissons tous, mais par manque de moyens financier solide les pouvoirs de l'époque ont été contraints de mettre cette infrastructure en place dans cette emplacement qui est de nos jours le plein centre-ville de Bamako dans la commune 3. Le terrain occupe une superficie de 7 Ha affluant la forme d'un rectangle ayant 350 m dont le sens de la voie est 200 m dans la direction perpendiculaire.



« Le foncier ferroviaire est évalué à 60 milliards de FCFA ... ». Ces propos du Ministre des transports et du désenclavement, lors de sa récente visite à la gare ferroviaire Dakar Niger de Bamako (2018), montrent l'importance des terres qu'occupe le chemin de fer. L'implantation de ladite gare a nécessité un transfert de droit de propriété foncier, mettant en relation droit coutumier et droit moderne.

**Problématique :** Quelles furent les modes de transfert et d'occupation de cette actuelle gare ferroviaire de Bamako bien avant les indépendances ?

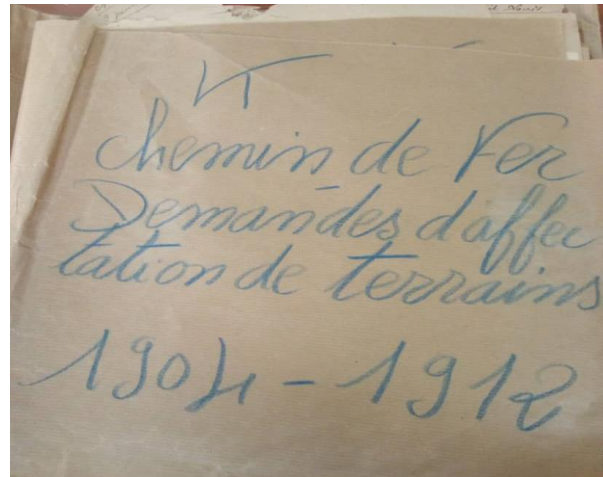
L'implantation de la gare actuelle a-t-elle été source de conflit entre colons et indigènes ? Mieux le mode de transfert du droit de propriété a-t-il été fait selon les normes coutumières ou modernes dans un contexte de domination ? Qui étaient les premiers occupants ?

Pour répondre à ces différentes questions, une enquête de terrain était donc nécessaire. En premier lieu aux archives nationales du Mali, ensuite aux archives de la gare ferroviaire. Enfin des entretiens étaient donc nécessaires.

En ce qui concerne le foncier, cet espace à l'époque colonial était occupé par les indigènes avec de multiples villages encombrant des casses. Bamako était un village absolu, sur l'emplacement actuel de la gare, il y avait plus d'une cinquantaine de casses répartie entre une dizaine de villages d'après la cartographie de cette époque. Dans le temps colonial, c'était Monsieur le lieutenant du génie Dreux en résidence à Kati qui fut désigné pour représenter l'administration du chemin de fer dans la commission d'évaluation des indemnités à accorder aux propriétaires des cases situées sur les terrains des futures gares de Kati et de Bamako à l'époque, il faut tout de même savoir que la construction de

la gare de Bamako a été proclamé à même titre que celle de Kati en 1902. Les occupants ont tous été indemnisés puis l'affectation des terrains ont été fait dans les années 1904-1912.

En son temps Bamako comptait juste 34000 habitants dont seulement 47 Européens. Ce qui est très important à souligner ici dans cette histoire de question foncière de la gare ferroviaire de Bamako, c'est le fait qu'à l'époque colonial il n'y a pas eu de résistance ou révolution entre les indigènes et les pouvoirs colonial.



#### Droit foncier moderne

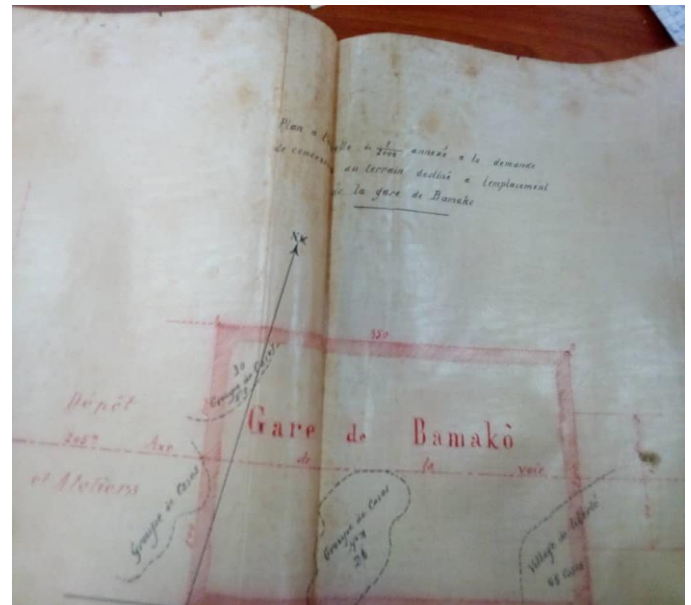
Le droit colonial de 1906 permet au Mali d'avoir son premier texte sur le foncier, qui n'est pas en quelque sorte différent de l'actuel code domanial du 22 mars 2000. Il résulte de ce dernier que, l'État est le maître présumé de la terre dès lors qu'il n'existe pas de titre foncier (TF, droit de propriété établi par écrit), ni de droit coutumier susceptible d'être assimilé à un droit de propriété. Trois principes sont évoqués :

- L'imprescriptibilité du droit de propriété (immuable) ;
- L'inaliénabilité ;
- L'insaisissabilité.

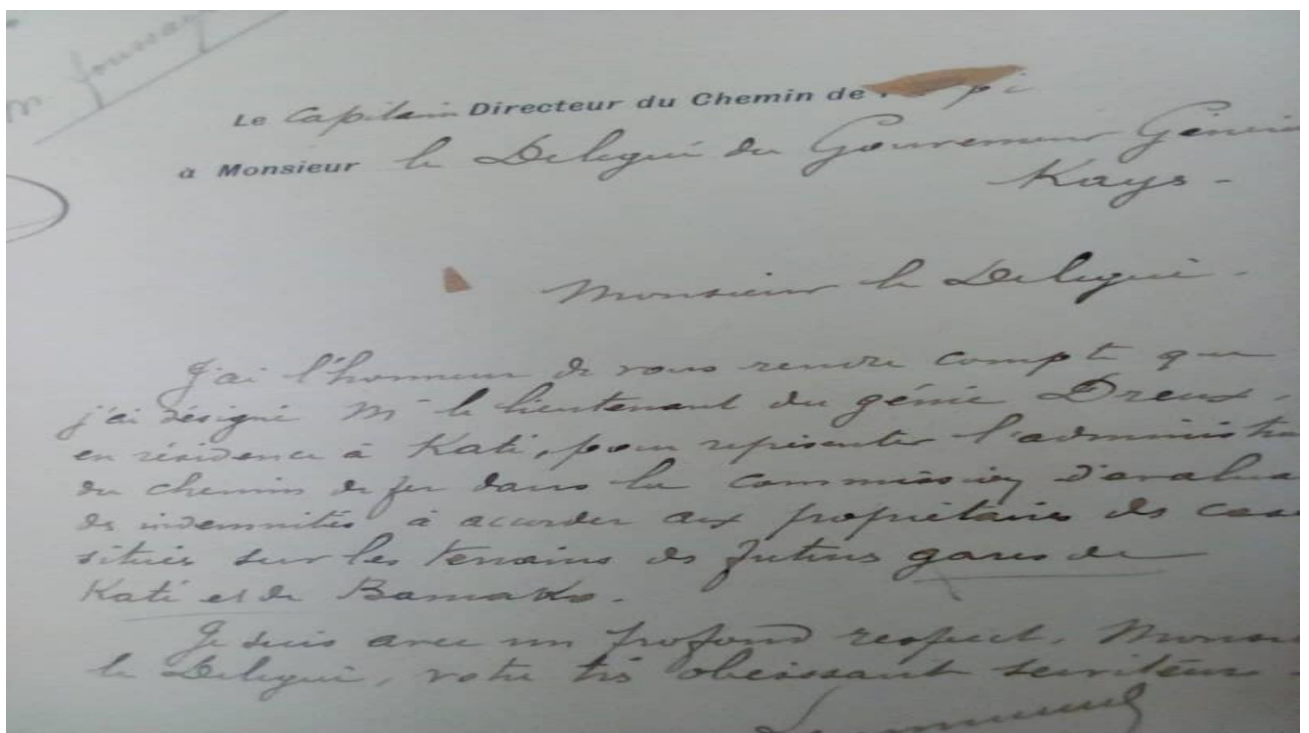
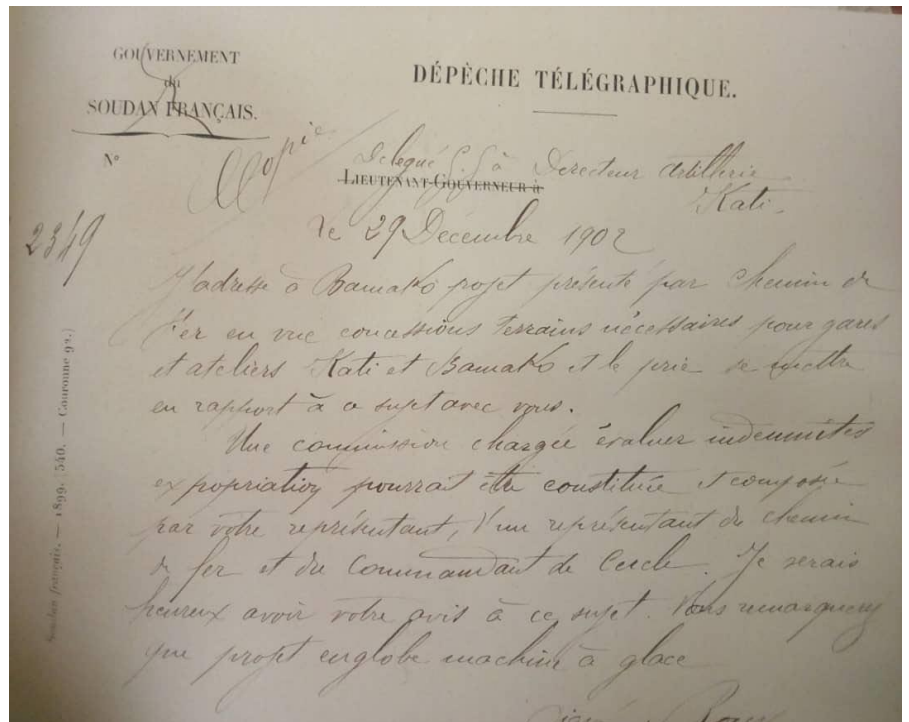
Cependant, avant la période coloniale, selon le droit coutumier, la terre n'appartient à personne, tout en appartenant à tous. Il résulte de ce principe deux considérations fondamentales :

- La terre est inaliénable à titre individuel, les cultivateurs ont un droit d'exploitation des terres sans pour autant devenir de véritables propriétaires. Ceci se résume donc par une formule employée généralement « les générations passent, mais les terres demeurent ».

Vu d'ensemble du plan de la gare ferroviaire de Bamako



Illustrations photographique d'archives coloniales sur le chemin de fer du projet de construction de la gare de Bamako, d'indemnisation et expropriation des terres.



#### Démonstration, difficultés rencontrées :

Au archives nationales du Mali, nous avons pu consulter un fond sur les conflits fonciers pendant la période coloniale, par contre nous n'avons rien obtenu aux archives du chemin de fer. En suite sur le terrain, les différents témoins avec qui on espérait avoir plus d'informations étaient indisposés ce jour-là. Donc ce qui fait que tous nos sources viennent des archives nationales du Mali.



# Les accidents Ferroviaires (série : D. k)

*Traoré Mahamadou et Taïbou Diawara*

## **Introduction :**

Cette enquête a été faite dans le cadre d'une méthodologie de recherche sur le chemin de fer principalement sur les accidents ferroviaires (**des accidents coloniaux et post coloniaux**), qui va nous permettre de faire une classification chronologique et une comparaison causale, de voir comment ces accidents sont survenus et comment se faisait les règlementations administratives et judiciaires de ces accidents. Les accidents ferroviaires sont des événements imprévus et soudain liés à la circulation sur le chemin de fer qui entraînent des dégâts.

On a commencé d'abord, aux archives nationales le matin, là où on a pu avoir accès aux documents sur les accidents survenus au moment colonial, c'était des documents en état brute, déchirés, poussières et souvent même illisibles. Ensuite, dans l'après-midi on s'est rendu à la gare ferroviaire pour faire une enquête orale à partir des riverains et les cheminots, là aussi on a constaté un problème de datation et d'angoissé pour les cheminots du fait de l'arrêt de toutes activités et enfin on a terminé aux archives ferroviaires avec l'archiviste Moussa Traoré, où on a eu accès aux documents sur les accidents actuels (post coloniaux) mais le temps nous a un peu manqué pour mieux décrypte. A cet effet on a eu à recenser plusieurs accidents au cours de notre parcours, mais on s'intéressera à quelques-uns afin d'en tire une conclusion.

## **I) Les accidents coloniaux :**

### **1) Accident de chemin de fer 1914 : (série : K 69)**

#### **-Accident du 16 juillet 1914 :**

Le chef de train **Kalilou Tandia** du train 43 de **Bamako à Koulikoro**, a tamponné un indigène (un malade mental) couche sur la voie, transporta en urgence à Hôpital de Bamako par train 48 mixte. Le **docteur D.Griew** a déclaré que le victime avait une maladie mentale pour explique la cause de son acte par ce qu'il lui connaissait au moment où il était en prison à Bamako mais, il est mort après le premier soins. Le directeur de chemin de fer de l'administration en chef des colonies a adressé une correspondance à Monsieur le lieutenant-gouverneur de Haut Sénégal et Niger pour lui rendre compte des faits.

#### **-Accident du 6 août 1914**

Cet accident est survenu entre **Kalé** et **Dioubeba** suite à un déraillement cause par l'enlèvement des remblais par des pluies torrentielles brèches quinze mètre environ. Selon les affirmations de chef de gare le train 4 a déraillé dans un kilomètre 146, nombre de blessés 15 dont 5 graves et 10 morts et l'administration en chef des colonies Desanti

organise les secours et les réparations urgentes et après la circulation est rétabli. A cet effet le directeur de chemin de fer de l'administration en chef des colonies adresse une correspondance à Monsieur le lieutenant-gouverneur de Haut Sénégal et Niger qui a été fait à Kouloba pour lui explique les faits.

## 2) Accident intervenus au D-N. 1938-1939

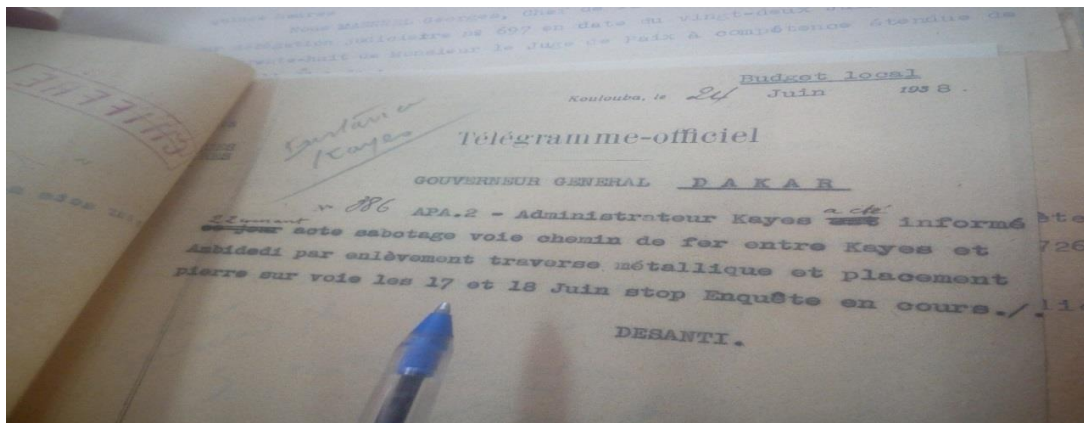
### - Accident du 17 et 18 juin 1938

Cet accident est survenu entre **Kayes** et **Ambidédi** suite à un acte de sabotage (enlèvement de la traverse métallique, dépôt des pierres de 5 à 25kg sur les rails en trois endroit différent du chemin de fer : km 724,724-400 et 725-700) entre 4h et 6h du Matin au poste Kilométrique 726-400).

Le 22 juin chef de subdivision de Kayes agissant sur la délégation judiciaire demande de faire une perquisition entre Kayes et Ambidédi kilomètres 735 et 720, et dans les villages voisins. Le procès-verbal du 23 juin a été fait à 15h et accompagne par Paul Haïdara et six gardes du peloton de subdivision de Kayes.

Il ressort de l'enquête et des dépositions qu'aucun fait saillant n'a été remarque dans la région, au bord de la voie ferre, dans les villages voisins donc du 23 au 2 juillet 1938 ils n'ont aucune trace de la traverse métallique.

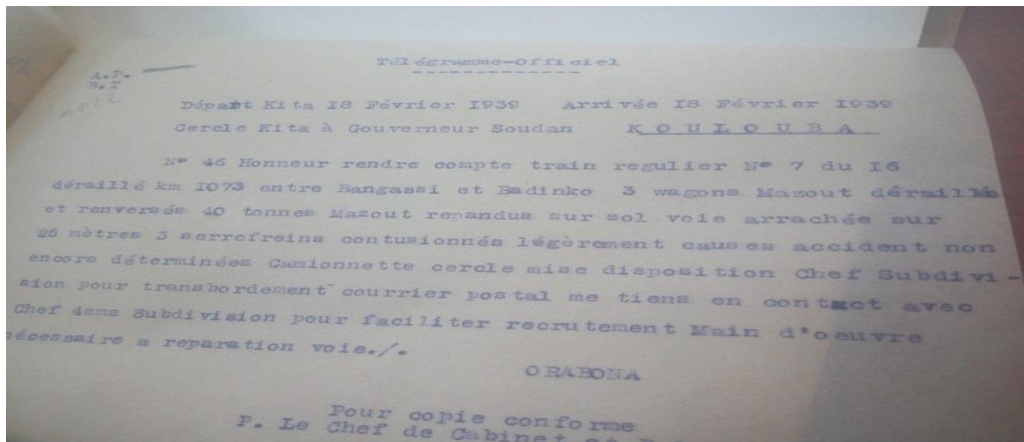
A cet effet l'administration en chef des colonies Desanti à adresse un télégramme à son supérieur Gouverneur général de l'AOF pour le compte rendu de l'accident en affirmant que l'enquête n'a donné aucun résultat mais que les recherches ont été poursuivie par les policiers du chemin de fer venus du Dakar.



### - Accident du 16 février 1939 :

Le directeur des affaires politiques, administratives et judiciaires de l'administration en chef des colonies Desanti a adressé une correspondance (télégramme) à ses supérieurs (Gouverneur soudan Français, Gouverneur générale de l'AOF) le 18 février pour le compte rendu du déraillement survenu au km 1.073, voie arrachée de 25 mètres à cote de la station de **Bangassi**, six wagons foudres sont ressortis de la voie, 4 renverses et tombés au bas du remblais, la première voiture à voyageurs est également déraillée, mais de l'essieu d'avant, trois serre freins ont reçu des contusions sans gravité, ils ont prévoit

une interruption de la circulation de 48h. Les autorités administratives et judiciaires intéressées ont été immédiatement informé, alerte le chef du 4<sup>eme</sup> subdivision pour faire la réparation de la voie en recrutant des mains d'œuvres.



## II) Les accidents postcoloniaux :

### - Accident du 19 décembre 1974 :

Cet accident était survenu suite à un déraillement qui a causé la mort de plusieurs personnes et de nombreux blessés parmi les passagers de l'**autorail Kita-Bamako** dans l'approche de la fête de tabaski et de Noël. Les freins ont lâché depuis la descente du Lido et le train a terminé sa course folle dans les murs de la mairie du District de Bamako. La motrice et deux des voitures attelées étaient tombées à terre avec leurs passagers qui ont presque tout péri. Ces faits ont été confirmé par un ancien cheminot (un vieux) qui nous a relate les faits.

### - Accident du Février 1992 :

Cet accident est survenue suite à un déraillement cause par la défaillance du système de freinage d'un train de marchandise provenant de Kati qui a terminé sa course dans la cour de la Mairie de district de Bamako, les wagons par terre, un jeune étudiant a perdu la vie faute du retard du secours car le wagon était tombé sur son pied, et les gens ont assisté à sa mort sans rien faire.

### - Accident du 13 août 2008 :

Cet accident survenu suite à un déraillement (défaillance du système de freinage) qui a causé l'éventrement d'une Vingtaine de wagons par terre dans la cour de la mairie de district de Bamako jusqu'aux quais de la gare, il y a eu beaucoup de dégâts matériels considérable mais pas de perte en vie humaine.

### - Accident du vendredi 13 Novembre 2009 : (629)

Cet accident est survenu dans la nuit de samedi a une heure du matin, un train venant de Kati a percuté à plein fou les murs de l'hôtel de la ville de Bamako, tombé sur son flanc droit, causant la mort d'un membre de l'équipage du train (*un agent de gardiennage de Transrail*) et des dégâts matériels considérables suite au défaillance du système de

freinage et il y'a eu l'intervention des pompiers. A cet effet une commission a été mise en place pour faire des investigations, ils ont interpellé les responsable (chefs et le chauffeur) qui affirme : « *que la côte de Kati et la trace serpente du rail et l'excès de vitesse sont les causés* ». Deux responsables (les chefs de gare) ont été condamné dans cette affaire.

Ces faits ont été approuvé par trois enquêtes (**deux jeunes et un vieux**) parmi eux une était présenté sur le lieu.



*Ces photos ont été prise par Youssouf Kanté*

Tous ces quatre (4) accidents ont eu lieu dans la cour de la mairie de district de Bamako, qui est devenu un endroit stratégique pour la fréquence des accidents que certaines même le considère comme un « *lieu diabolique* »

### **III) Conclusion :**

A travers ces différents accidents (coloniaux et postcoloniaux) on peut dire qu'il y'a une grande différence car la plupart des accidents coloniaux sont causés par des catastrophes naturelles, des mises en scène, faute des passagers et des riverains mais commensurablement à aujourd'hui avec les accidents récents (post coloniaux) dont la

majeure partie ont eu comme cause le déraillement à travers l'excès de vitesse et l'incompétence de l'équipage et la défaillance du système de freinage.

Il serait incroyable et inadmissible qu'en ce temps de technologie avancée qu'un tels accidents (déraillement) puissent se produire à répétitions sans qu'on puisse y trouver un remède alors que à l'époque coloniale il y'avait moyen de déraillement malgré que la technologie était moins avancée. On peut dire que l'impunité, non-assistance et l'état de la voie seraient un facteur aggravant de l'insécurité du fonctionnement au sein du chemin de fer du Mali donc pour défaire cette situation l'état doit prendre des mesures adéquate comme la réparation de la voie (la voie serpentée de Kati-Bamako) ou bien de faire Kati comme terminus du Train, cherche des nouveaux trains afin d'améliorer les conditions de travail et de punir les responsables comme dans l'accident de **13 novembre 2009**.

Le plus grand accident du moment colonial est survenu le 6 août 1914 entre **Kalé** et **Dioubeba** et celui du postcolonial est survenu le 19 décembre 1974 à **l'hôtel de la ville de Bamako**.

Cette enquête nous a permis de comprendre le fonctionnement administratif, politique et judiciaire de l'époque colonial à travers les correspondance (télégrammes) des administrateurs à leurs supérieurs (les gouverneur, chef, directeur) pour le compte rendu des affaires administratives politiques et judiciaires (rapport sur les accidents) qui est différent d'aujourd'hui avec des nombreuses institutions. Apparemment le chemin de fer est dirigé par une Direction nationale rattache au ministère des transports, dans ces dernières années il était même en régie.

#### **Bibliographie :**

- Archives Nationale du Mali
- Archives ferroviaires du Mali
- Enquête orale (cheminots et riverains) à la gare

## L'histoire du jeune héros de Oualia

Tiémoko Traoré  
Zouweirata Abdoulaye

***Sidi Sissoko, est né en 1973 à Oualia, est un village et une commune rurale dans le Cercle de Bafoulabe, dans la région de Kayes au Mali. Il entre comme apprenti mécanicien au chemin de fer du Mali en 1989, et devient conducteur de locomotive et intègre les différents syndicats de la régie du chemin du Mali. Il est encore syndicaliste actif et chef mécanicien et aussi conducteur de train dans les chemins du fer du Mali. Sidi est à ce jour, marié de deux femmes et père de 7 enfants.***

Créé par l'administration coloniale française et concédé au Mali, à l'indépendance, le Chemin de fer de Dakar-Bamako est une ligne de chemin de fer à voie métrique. Il constitue un élément de la ligne internationale reliant le Sénégal au Mali, entre Dakar et Bamako. La voie malienne traverse Kayes Bafoulabe Kita, Kati Bamako et s'arrêtait à Koulikoro. De Kati à Kita, il y a 9 accessoires: gare de Kati, gare de Dio, gare de Néguela, gare de Nafadji Koro, gare de Nafadji Koura, gare de Khassaro, gare de Sébékoro, gare de Badinko, gare de Kita. Des haltes constituaient un véritable modèle pour les populations riveraines des rails, ce sont là où elles se passaient les foires hebdomadaires. Au départ du train de toutes les choses, de Toukoto à Kayes, de tous les villages étaient alertes pour accueillir la fête, la fête pour les échanges de marchandises, la fête du donner et du recevoir, la fête pour demander aux nouvelles des parents proches, des amis.

Les populations riveraines des rails sont tombées dans une misère totale. La vie était intense à chaque gare et à chaque halte. Hélas, l'espoir fut brisé. La liquidation de la Régie du chemin de fer du Mali et la naissance de Transrail-SA au capital de 9.100.000.000Fcf a eu des conséquences fâcheuses au plan social et économique. Kayes la 1ère région administrative du Mali et la plus enclavée d'ailleurs, s'est trouvée davantage enclavée. Les villes secondaires et les villages tout au long des rails ont vu leur économie se détériorer du fait, de l'arrêt des trains et de la suppression des gares.

En aout 1989, le destin d'un jeune homme ressortissant du cercle de Bafoulabe, croise ce chemin de fer. Il se nomme Sidi Sissoko.

Pour un début, on s'est rendu au niveau des archives du rail, ou on avait un dossier sur sidi Sissoko qui se trouvait dans les documents historiques dans une boîte avec d'autres types de documents, après les archives on a joint sidi par téléphone et la fin est suivie par une série d'interviews de quelques individus.

Sidi Sissoko, est né en 1973 à Oualia, d'un père cheminot. Oualia est un village et une commune rurale dans le Cercle de Bafoulabe, région de Kayes au Mali. En 1961 est créé l'arrondissement de Oualia par le regroupement des anciens cantons de Bétéa, Farimboula, Kolama, Koumakana et Nouroukourou. Il est ensuite érigé en commune rurale 1996. Oualia est situé sur la ligne de chemin de fer reliant Bamako à Dakar où l'on pratique l'agriculture comme économique activité dominante basée sur la production de sorgho, mil, maïs, arachide, mais également du maraîchage, de l'élevage et le petit commerce. La pêche est également pratiquée.

Dans la nuit du dimanche 20 aout 1989, une forte pluie balaya, selon l'auteur lui-même joint par téléphone, 182,30 mètres de rails à 9 km de Oualia, il s'agit du point PK914. Sachant bien que cela représente un danger pour les occupants de l'express venant de Kayes le lundi matin, il décide de parcourir 9km pour se rendre à Oualia afin d'informer le chef d'escale. C'est ainsi que le train fut stopper par intervention de ce dernier pour vérification des propos du jeune sidi. Il venait ainsi par son sens d'humanisme et de bravoure sauver des vies humaines.

Ce geste de bravoure et d'héroïsme lui a valu une médaille de sauvetage et un recrutement à la régie du chemin de fer du Mali en qualité de mécanicien apprenti. Sidi devient plus tard un conducteur de train.

Sidi Sissoko au risque de sa vie à réussi à sauver des milliers de vies est des lors il devient un héros national, malgré que son histoire reste méconnue par bon nombre d'individus, ce jeune homme n'a pas cessé de faire des exploits. C'est ainsi qu'en 1998 encore, mais cette fois ci en tant que conducteur de train, il parvient à éviter un autre drame à 12km de la ville de Kayes qui lui a valu une lettre de félicitations.

Cette journée de collecte nous a permis de mieux cerner les réalités du terrain, d'apprendre de nouvelles choses et surtout de découvrir un autre monde. Il faut noter qu'on a eu à faire a de nombreuses difficultés.

L'histoire ayant attiré notre attention, on a décidé d'en faire notre sujet d'enquête, en arrivant sur le terrain, les réalités étaient tout autre, notre sujet d'enquête semblait être méconnue par beaucoup de nos interviewés, après plusieurs heures sur le terrain, on parvenait pas à avoir des éléments complémentaires en dehors des propos de sidi Sissoko et des archives qu'on a trouvé au niveau du rail. On ne se découragea, et par la suite on parvint à trouver des individus qui nous parlerons un peu de sidi Sissoko.

Dans toute étude, on doit tenir compte du contexte, au niveau du rail, le contexte n'était pas favorable, les cheminots étaient mécontents car le train ne marchait plus leur source de revenue et leur gagne pain, pas possible d'avoir des éléments de réponse vu que les cheminots étaient désespéré, cet aspect à jouer en notre défaveur, même sidi était partie dans son village et nous a fait savoir qu'il voulait bien nous rencontrer et nous raconter son histoire mais que c'était difficile pour lui de venir en ville par faute de moyens mais néanmoins joint par téléphone il arriva à nous donner quelques éléments de réponse.

Pour la méthodologie adoptée, pour un début on avait déjà des questions tout fait car cela est nécessaire pour bien préparer le terrain.

Cette journée nous a permis de découvrir un autre monde avec ses réalités et surtout d'apprendre encore plus sur les enquêtes de terrain et surtout quelques problèmes auxquels on peut se heurter tels que : le manque d'information, la méfiance des gens, la déviance de certains vis-à-vis du sujet d'étude, mais il est nécessaire pour nous enquêteurs de ne pas nous éloigner de notre objectif visé tout en essayant de garder notre sang froid et de mettre les individus en confiance.



**Partie 2 :**  
**Conséquences de l'arrêt du train**

**LMI MACOTER**

**SEMINAIRE : INITIATION A LA RECHERCHE**

**MASTER SOCDEV**

**PREPARE ET PRESENTE PAR :**

**COULIBALY Souleymane**

**Mohamed Elmoctar AG Mohamed**

## **Chômage technique et activité des employés du chemin de fer au Mali : quels mécanismes de résilience pour les travailleurs du chemin de fer à Bamako.**



### **Introduction**

Le chemin de fer au Mali connaît aujourd'hui le pire des moments de son histoire durant la période du Mali indépendant. Suite à un certain nombre de difficultés liés à la mauvaise gestion exacerbée par une insuffisance et une dégradation avancée de l'outil de travail, tout le système s'est vu bouleverser avec comme conséquence l'arrêt du trafic ferroviaire et une suspension des salaires des cheminots.

L'arrêt des trains et la suspension des salaires ont eu des conséquences considérables sur la vie socioéconomique des cheminots. Dans l'incapacité d'assurer le minimum pour leurs familles, ils perdent leur autorité.

La démarche méthodologique que nous avons opté lors de cette enquête pour interroger les cheminots à Bamako sur le chômage est l'approche qualitative. Ce choix est dû au temps accordé à l'enquête et à notre volonté de recueillir plusieurs détaillées auprès des personnes interviewées. A cet effet, un outil d'entretien a été élaboré et soumis à un échantillon de cinq (5) cheminots dont un focus groupe sur les dix (10) prévus. Les données recueillies ont été enregistrées (dans certain cas), puis notées. Les bloc-notes, les bics et le téléphone ont servi d'instruments pour prendre les informations recueillies sur le terrain.

Pour vérifier nos hypothèses nous sommes partis de ces questions :

Quelles sont les conséquences de l'arrêt du train pour ses travailleurs ?

Comment s'en sortent-ils pour assurer leurs besoins fondamentaux suite à la suspension des salaires ?

### **Difficultés rencontrés :**

L'accès au terrain a été facilité par un besoin de s'exprimer et de dénoncer une injustice. L'absence de la plupart des travailleurs à cause du manque d'activités a limité le nombre d'entretiens voulus. Nous avons envisagé de questionner des femmes cheminotes mais celle que nous avons rencontré n'a pas accepté de donner son avis.

### **Analyse des données**

Les difficultés socioéconomiques des employés du chemin de fer sont les conséquences de l'arrêt des salaires qui, à son tour, est tributaire au fonctionnement régulier et rentable des activités ferroviaires. L'Etat malien après plusieurs années de paiement de salaire précisément de Septembre 2013 à Septembre 2017, visiblement n'a pas la volonté de continuer à payer les conventionnels (partie malienne) au compte du DBF (Dakar-Bamako-Ferroviaire) qui n'exercent plus d'activités pendant plusieurs mois. DBF est l'organe transitoire mis en marche en Mars 2013 avec deux locomotives et une fiabilité de 40% chacune (M. KEITA). Ils ne permettaient même pas de couvrir les salaires du personnel. Le pouvoir malien face à cette situation non

confortable et sans d'autre alternative, contraigne plus de quatre cent employés au chômage dans un pays où les emplois sont difficiles à trouver puisque les moyens du pays sont très limités. Il met ainsi les employés des rails dans une situation socialement désastre et surtout juridiquement compliquée puisque l'entreprise Dakar-Bamako-Ferroviaire appartient à deux pays donc apparemment n'a pas de personnalité morale juridique fiable et facilement saisissable par la justice.

Le désastre social auquel nous faisons allusion dans ce travail, se manifeste par l'incapacité de plusieurs centaines de salariés du chemin de fer qui n'ont plus accès à leur salaire pour faire face aux charges familiales. Ce qui n'est pas sans conséquence sur l'équilibre familial qui repose généralement sur le pouvoir d'achat du chef de famille comme le témoigne ce gardien âgé de 58 ans : « *je dépends exclusivement de l'aide des parents* » (K. COULIBALY). Même si la solidarité, une valeur traditionnelle au Mali se manifeste en faveur des uns ou des autres à des circonstances pareilles pour compenser en partie les charges de certaines personnes, il est évident qu'elle ne pourrait être que momentané. Les dépenses familiales comme l'éducation des enfants, les frais de condiments, la couverture sanitaire du foyer sont assurées quotidiennement par les revenus mensuels du salarié. Ce qui permet d'affirmer que le manque de revenus mensuels peut être source de tension familiale, « *la femme voit le plus mauvais côté généralement, surtout la femme non instruite* » (M. KANOUTE). La déstabilisation du travail scolaire des enfants est un autre aspect négatif de cette crise : « *ils refusent d'aller à l'école par manque de fournitures scolaires, de frais de scolarité, ils sont souvent chassés de l'école. Même hier on a chassé trois de mes enfants, le 1er fait la 3ème année, le second fait la 5ème année et le troisième fait la 8ème année* » (M. KANOUTE), et l'absence de moyens pour prendre en charge les ordonnances médicales qui s'impose comme une obligation à assumer peuvent être source de stress et discorde pouvant aboutir à des conséquences fâcheuses : « *certaines familles sont éclatées par fautes de moyens contrairement à d'autres qui sont pris en charge par des pharmaciens* » (K. COULIBALY). Toutes choses qui entraînent souvent la désunion de la famille, facteur de délinquance juvénile, augmente également le taux de migration comme l'affirme ainsi M. Yao KEITA : « *je ne vous leurre pas hein, les travailleurs du chemin de fer sont partis chercher du travail* ». Contrairement à ceux qui sont dans ces conditions précaires, d'autres employés du chemin de fer au Mali ont bénéficié d'une disposition administrative favorable pour se mettre à l'abri de contraintes socioéconomiques liées à toute

absence de salaire au niveau du DBF à travers la mise en disponibilité dont ont obtenu cinq agents parmi les quatre cent quatre-vingt-cinq travailleurs en chômage (M. KANOUTE) dans cette crise que traverse le chemin de fer au Mali.

Il est important de signaler dans ce travail l'accent qui est mis sur le salaire par les travailleurs du chemin de fer et non sur le démarrage des activités ferroviaires comme une urgence et surtout moins encore un cas de grève durant les cinq années passées pour réclamer le renforcement de locomotives dans leur mouvement et leurs luttes syndicaux. Le problème de leadership qui mine DBF au Mali n'est pas synonyme d'un climat favorable au progrès de l'entreprise. La responsabilité des cheminots moins évoquée dans les discours des enquêtés est un problème majeur à l'origine de nombreuses difficultés qui empêchent l'évolution de ce secteur d'activités qui a connu un moment de gloire au Mali. La mauvaise gestion du domaine ferroviaire signalée par le ministre du transport lors de son passage le jeudi 12 Juillet 2018 pour s'enquérir de l'état des lieux du domaine ferroviaire a fait savoir le manque à gagner par l'Etat qui s'élève à plus d'un milliard de Francs CFA et qui peut même faire face aux salaires des cheminots selon ses termes. Un système de corruption installé par les cheminots a transformé le train voyageur à un train social sans aucune rentabilité économique sans compter les dépenses qui l'accompagnent pour son entretien et son renouvellement à la charge de l'entreprise.

## **Conclusion**

L'arrêt du trafic ferroviaire et la suspension des salaires des cheminots au Mali a eu des conséquences négatives sur l'équilibre de la vie sociale des travailleurs. Malgré ce dysfonctionnement les cheminots survivent à travers une solidarité qui les lie avec leur société en nourrissant en eux un espoir d'un prochain démarrage des activités et une régularisation des salaires par les autorités.

## ***SOURCES***

- Entretien avec Konimba COULIBALY (58 ans) gardien au chemin de fer
- Entretien avec M. KANOUTE (58 ans) chargé de ressources humaines
- Entretien avec Moussa Yao KEITA (secrétaire général du Syltrail, syndicat libre des travailleurs du rail)
- Entretien avec le chef de la gare (anonymat)

## **ANNEXES**

### ***Retranscription des entretiens***

#### **Agent de garde**

K. COULIBALY (58 ans)

8h30 – 8h49

S. C : Vous êtes fonctionnaire ou contractuel et ça fait combien de mois que vous êtes en chômage ?

*K. C : Je suis conventionnel et on se considère comme fonctionnaire.*

S. C : Vous êtes au chômage depuis combien de mois ?

*K. C. Nous sommes au chômage il y a 8 mois sans salaire.*

S.C : Comment vous vous débrouillez dans ce chômage ?

*K.C : Je dépends exclusivement de l'aide des parents, la solidarité des autres personnes pour prendre la charge de la famille. Certaines familles sont éclatées par faute de moyens contrairement à d'autres qui sont pris en charge par des pharmaciens.*

S.C : Souhaitez-vous continuer avec ce travail ?

*K. C : Tous les personnels du chemin de fer souhaitent que le travail progresse.*

S.C : Quel est la date du dernier voyage du train à Bamako ? Est-ce qu'il y avait de l'engouement à la gare ici ?

*K. C : Le dernier train a passé quand j'étais en congé. Mais ce qui s'est passé à ma présence il y avait de l'engouement.*

S. C : Que pensez-vous de l'arrêt des activités à la gare ?

*K. C : Toute la population malienne est contre cet arrêt des activités du chemin de fer. Les difficultés rencontrées dans le transport aujourd'hui sont les conséquences de ce problème. Un chemin de fer peut faire 50 ans sans être réparé alors qu'un goudron ne peut faire 20 ans sans qu'il soit refait.*

S.C : Que pensez-vous de l'avenir du chemin de fer ?

*K. C : La marche du train est bénéfique pour la population et pour le pays. L'avenir du chemin de fer dépend de la prise de conscience et du chef d'Etat qui a pitié de ce pays.*

#### **Chef de gare**

*(Anonymat) : « Je n'ai pas le choix de ne pas aimer ce métier c'est ma vie j'ai tout construit avec ce métier de cheminot. De toutes les manières l'Etat ne peut pas s'en passer du train car 60 à 70% de ce qu'on mange vient de Dakar à moindre coût et sans frais de douanes, en réalité le train constitue un moyen efficace pour se développer, même si les routes sont en bon état à plus forte raison l'état*

*dans lequel elles sont. J'ai espoir que les choses se règlent c'est pourquoi je suis toujours ici au service malgré l'arrêt des activités et même si on a toujours constaté que les différents ministres n'ont fait que créer des dépenses inutiles dans leurs départements sans se soucier du sort du secteur qui a bouleversé toute un ensemble de familles.... »*

## **Chargé des ressources humaines**

M. KANOUTE (58 ans).

11h20 – 12h04

S. C : Vous êtes fonctionnaires ?

*M. K : Nous sommes traités comme des fonctionnaires.*

S. C : Comment vous arrivez à vous en sortir ?

*M. K : Nous arrivons à nous en sortir avec beaucoup de tractations. Il n'y aucune personne parmi nous qui va dire qu'il va pas quémander. Nous sommes devenus des mendiants en un mot. On emprunte de l'argent avec tout le monde.*

S. C : Et votre famille ?

*M. K : La cohésion familiale ne marche pas très bien quand on arrive pas à se débarrasser de ses frais de condiment souvent ça fait des problèmes. La femme voit le plus mauvais côté généralement. Surtout la femme non instruite.*

S.C : Comment vous parviendrez à assurer l'éducation de vos enfants ?

*M. K : L'éducation familiale ne marche pas, quand les enfants ne mangent pas à leur faim ils ne peuvent pas apprendre. Quand tu dis à ton enfant fait ça, souvent il fait ce que bon lui semble. Des filles se prostituent pour avoir des sous. C'est la déperdition familiale. Ils refusent d'aller à l'école par manque de fournitures scolaires, de frais de scolarité. Et ça joue sur l'enfant. Ils sont souvent chassés de l'école. Même hier, on a chassé trois de mes enfants, le 1<sup>er</sup> fait la 3<sup>ème</sup> année, le second fait la 5<sup>ème</sup> année et le troisième fait la 8<sup>ème</sup> année.*

S.C : Combien de travailleurs sont en chômage ?

*M. K : le nombre de personnel qui sont dans cette situation sont entre 50 et 80% des travailleurs. Nous sommes 495 agents dont 5 ont pris des disponibilités.*

S.C : Avez-vous travailler quelque part ?

*M. K : Avant de venir, j'étais stagiaire dans des instituts financiers (BIM, BAO, BIM siège, BAO siège, BMCD, Trésor, BDM, BCEAO). J'ai fait deux mois de stage dans chacune des banques citées. Je suis arrivé ici le 29 Septembre 1991 comme stagiaire, retourner dans les instituts financiers pour revenir en 1992. Je suis devenu bénévole plein en en 1994 jusqu'à en 2003. Le 30 Septembre 2003, la concession est intervenue, la plupart des cheminots dont 763 agents ont été compressés.*

S.C : Depuis combien de mois les activités sont arrêtées ?

*M. K : Les activités sont aux arrêts depuis Septembre 2017 ; et janvier 2018, 4 mois de salaire ont été payé. Le 1<sup>er</sup> jour du mois de carême en Mai 2018, nous avons coupé les pênes et chaque cheminot a reçu 200000 FCFA sur 6 mois de retard de salaire avec une promesse de payer le reste dans un bref délai. A l'approche de la Tabaski 2 mois de salaire ont été payé.*

S. C : quelle est la date du dernier voyage du train à Bamako ?

*M. K : le train voyageur, son dernier voyage c'est le 14 Mai 2018. Ce train est un train social, tous les tickets ne sont pas vendus, souvent le demi-tarif pour les travailleurs du chemin de fer.*

S. C : quel est votre sentiment sur l'arrêt de ce travail ?

*M. K : Tout le monde est déçu particulièrement les commerçants, les cas d'accident signalés, la destruction de marchandises très souvent. Les frais de transport du train sont moins cher que les véhicules. Les attaques des bandits avec des cas de mort.*

S. C : quel prospectif pour l'avenir ?

*M. K : Nous souhaitons vraiment que le train démarre.*

S. C : Vous avez reçu la visite du Ministre des transports aujourd'hui Zoumana Mory COULIBALY, quel sentiment cela vous donne ?

*M. K : Très content de la visite du ministre. Mais il doit rapprocher les travailleurs surtout des cadres moyens qui sont capables de lui fournir plus d'information que ceux qui sont dans les bureaux.*

M. M : vous êtes en chômage, nous voyons que l'électricité est là, il y a l'eau. Qui paye les factures ?

*M. K : Effectivement il y a l'électricité, il y a l'eau et on a également l'internet, mais nous ne savons pas qui paye la facture. Même tout récemment les bâtiments ont été badigeonnés, les arbres ont été entretenus et on certains parlent de cinq millions, et d'autres de vingt millions. Les magasins également sont là, les frais sont payés chaque mois mais nous ne savons à qui l'argent est versé et, pourquoi ?*

## **Secrétaire général du Syltrail**

M. KEITA 15h29 – 15h52

S. C : Vous êtes fonctionnaire du chemin de fer ?

*M. K : Je suis conventionnel*

S. C : Et cette période de crise, comment vous la vivez ?

*M. K : cette période de crise nous la vivons très mal, au point de vue familial, social, productif, on est vraiment au ralenti. Nous ne vivons pas par les moyens de notre employeur mais par nos propres relations, les aides des uns et des autres.*

S. C : Comment vous avez commencé à travailler ici ?



*M. K : J'ai commencé à travailler ici en 1981 avec l'année blanche de l'UNEEM et ça m'a fallu de concours professionnel comme élève conducteur de train, chef conducteur de train, inspecteur équipement du train. Je m'occupe aujourd'hui à la formation du personnel d'un train en mouvement.*

S. C : Avez-vous encore l'amour de ce travail ? Et depuis combien de temps vous êtes en chômage?

*M. K : Le chemin de fer, c'est comme ma femme, marié là dans, construire là dans, je passe plus de temps avec la locomotive qu'avec ma femme. On ne travaille pas depuis Septembre 2017. Janvier 2018, ils ont payé 4 mois. DBF est organe transitoire mis en marche en Mars 2013 avec deux locomotives et avec une fiabilité de 40% chacune. Ils ne permettaient même pas de couvrir les salaires du personnel. Ce sont les deux Etats qui se sont engagés à assurer la couverture sociale du personnel. Mais malheureusement il arrive certain moment au mali où le ministre des finances a arrêté le financement des salaires car il voulait avoir la situation de gestion de l'entreprise. Je trouve que c'est une confusion parce que la gestion d'une entreprise n'a rien avoir avec l'arrêt des salaires. Et il est regrettable qu'il transforme les exécutants en victimes. Chacun se bat pour sa propre raison.*

S. C : quelle est la date du dernier voyage du train ?

*M. K : Le dernier voyage du train, c'est le 15 Mai 2018. Et l'engouement était au rendez-vous. Il crée la mobilité des populations riveraines, c'est un moyen de culture de la première région.*

S.C : Est-ce que tous les travailleurs du chemin de fer sont dans cette situation difficile ?

*M. K : je ne vous le cache pas hein, des cheminots sont partis chercher du travail. Certains ont perdu leur femme. Les philosophes disent qu'il y a la vie dans la mort : un chef de famille qui ne peut rien faire pour sa famille est un mort vivant. C'est le stress, et ce stress a mangé beaucoup de cheminots. Certains sont décédés par suite de stress. Nous sommes tous cardiaque ici.*

S. C : Quel sentiment avez-vous eu de la visite du ministre aujourd'hui ?

*M. K : Pour moi, c'est une visite d'espoir, pour ses prédécesseurs il y a eu trop de mots et vers. Moi présentement, je me retiens de parler des propos de ses prédécesseurs car ils nous ont fait vivre d'espoir. Mais en réalité rien n'a bougé. Sa démarche est beaucoup plus pragmatique, s'enquérir de l'état des lieux de Bamako à Koulikoro, est un signe d'espoir, et est très salutaire. Si on lui donne le temps, il va faire reconnaître le chemin de fer.*

S. C : Quel perspectif pour l'avenir ?

*M. K : L'émergence d'une nation passe par le chemin de fer. C'est le gros moyen de transport des marchandises dans la sécurité et dans la quiétude. Le chemin de fer porte à l'économie du Mali près de 40% des recettes de la douane, socialement il permet la mobilité des populations riveraines des rails de Bamako à Dakar, il crée beaucoup d'emplois.*

*En 2003, il y avait plus de trois milles cheminots. Si on la relance aujourd'hui, c'est une couverture d'emploi pour les jeunes. Le chemin de fer est commercial, industriel, social et culturel.*

S. C : Quel a été l'action des syndicats pour ce problème ?

*M. K : La lutte que nous menons, c'est la continuité d'une lutte historique. La grève de 1947 aboutie à la loi cadre 1956. C'est les cheminots qui ont refusé de travailler sans bulletin de salaire, mais les*

époques ne sont pas les mêmes. C'est pourquoi nous ne pouvons-nous jeter dans les querelles stériles avec le gouvernement. Nous avons les armes nécessaires, dans un pays démocratique, il faut aller doucement. Ce n'est plus le syndicalisme orthodoxe, c'est le syndicalisme de partenariat. Nous travaillons en complémentarité avec les décideurs. C'est un jeu d'esprit et non un jeu de guerre. S'il faut employer les gros moyens ça finit pas, mais ces moyens nous les entreposons d'abord pour aller au dialogue. Vous avez ici, avant d'être syndicaliste, on est cheminot. Il y a trois syndicats ici, deux syndicats se réclament de l'UNTM. Il y a plus que dix ans l'UNTM n'a pu trancher, unifié, faire son choix. Cette querelle a même créé une haine entre les travailleurs de l'entreprise. Parce que celui qui est dans le groupe A ne gommara pas celui qui est dans le groupe B, et celui qui est dans le groupe B ne gommara pas celui qui est dans le groupe A. Au lieu que ça cautionne les actions, c'est la dispersion. Moi mon syndicat, je suis rattaché à la CSTM. J'ai pas de confusion, je marche, je veux être un syndicat fédérateur entre les groupes qui se font la guerre. J'ai tenté plusieurs fois de les unifier pour que ensemble nous menons des actions communes dans l'intérêt du personnel. Mais Dieu merci c'est pas un jeu facile. Mais je suis toujours dans ma lancée de faire comprendre les uns et aux autres. Même si les leaders d'aujourd'hui doivent quitter pour laisser la place à la jeunesse comme le président l'a dit, c'est un mandat de la jeunesse qu'il fasse leur avenir avec la nouvelle. Il faut que la jeunesse soit en phase avec la vision du gouvernement s'il le désire. Mais dans toute équipe surtout en ce qu'on entraîne de faire, ils ont besoin d'expertise et nous sommes des anciens propres de la boîte pour leur parler du chemin de fer d'hier, le chemin de fer d'aujourd'hui et le chemin de fer de demain.

Mon souci primordial, c'est d'unifier tous les syndicats. Chacun peut rester dans son entité mais faire un groupement, il y aura la représentativité de tout le monde mais je suis désolé de l'attitude et du comportement de certains militants.

Le ministre partant a dit qu'à partir cet instant, je reçois plus un groupe de syndicat. Un groupe vient à 10h, un à midi et un autre à 14 heures avec des propos différents. Moi qui est votre porte-parole au niveau de mon autorité, je suis affaibli parce que vous me traumatisez avec des propos contradictoires, donc unissez-vous.

S. C : Est-ce un jeu d'intérêt entre vous les syndicats ?

M. K : Dans toute activité il y a des jeux d'intérêt que ça soit positif ou négatif. Avec cette démocratie incomprise au Mali, chacun pense que s'il n'a pas son gâteau doit être un décideur. L'objectif, c'est l'essentiel, aujourd'hui l'essentiel pour nous, c'est les rails. Si le chemin de fer n'existe pas est ce qu'on sera des cheminots ? Et des syndicalistes ? nous venons de divers horizons. C'est le travail qui nous unie, qui fait qu'il y a des rapports de complémentarité.

S. C : Comment cet arrêt est arrivé ?

M. K : L'arrêt était prévisible parce que la volonté politique des deux Etats qui ont donné ce chemin de fer à des occidentaux, qui sont même sans souveraineté. Toutes les directions européennes qui ont passé ici n'ont pas été garanties par l'Etat. C'est des opérateurs, des groupes de personnes en Europe qui s'associent pour venir prendre le chemin de fer. Ils nous gèrent, ils partent avec nos redevances, avec tout, l'Etat a perdu sur toutes les lignes.

*Pendant la concession, nous on les a donnés 20 locomotives, le jour où on résiliait leur contrat ils nous ont donné que deux locomotives. Dix-huit transformés en épaves. Nous avons hérité de la catastrophe. Quand ils arrivaient la voie était adaptée à 50km/h, aujourd'hui la voie est à 20km/h tellement qu'ils ont dégradé l'ouvrage d'art.*

*Au-delà de l'outil de production, nous même ils nous ont mangé à forte raison l'outil de production. C'est regrettable avec cette direction et les syndicats. Parce qu'ils ont préparé les hommes qui les ont accompagnés. Sinon, la mission fondamentale d'un syndicat, c'est de sauvegarder l'entreprise et le personnel. Mais si vous voyez en tant que professionnel ferroviaire, l'employeur vous utilise vos outils sans pièce de rechange sans renouvellement de parc et dire qu'on doit se contenter de salaire alors que la gestion de salaire demande la maintenance de l'outil, si l'outil est dégradé il y aura plus de salaire. C'est le résultat de la mauvaise gestion des concessionnaires et la complicité de certains syndicalistes qui a poussé le chemin de fer dans ce trou.*

## **Photos**



*Visite du ministre des transports à la gare*

**LMI-MACOTER  
MASTER SOCDEV**

**COMPTE RENDU ÉCRIT**

**Thème**

**« L'impact de l'arrêt ferroviaire sur les vendeuses de  
proximité de la gare ferroviaire »**

**Présenté par :**

Aminata Mallé et  
Kadiatou BAH

**Chargé de cours**

Ophélie Rillon,  
Charles Gremont et  
Alexi Roy

## I. Introduction

Le Mali présente un taux d'alphabétisation faible lorsqu'on le compare aux pays voisins comme la Côte d'Ivoire ou encore le Sénégal. Ce faible taux est plus élevé chez les femmes et les filles, qui doivent saisir d'autres opportunités comme celles de travailler dans le secteur informel de l'agriculture, du petit commerce etc.

A Bamako c'est plutôt le petit commerce que la plus part d'entre elles choisissent comme activité génératrice de revenus, à l'époque l'endroit qui avait plus de potentiel ou de rentabilité se trouve être la gare ferroviaire mythique et historique de Bamako, qui été depuis des années un endroit fréquenté par des milliers de personnes de passage de tout horizon et qui achètent les produits proposés par ces femmes leur offrant par cette occasion une stabilité financière.

Il faut dire que l'activité ferroviaire au Mali se révélait être un atout considérable pour ces femmes à l'époque qui pour la plupart y trouvait leur gagne-pain. Mais on a constaté que même avec son arrêt, il y a toujours la présence de ces femmes aux alentours de la gare pour ne pas dire qu'elles s'y accrochent encore.

Ainsi pour comprendre d'avantage leur quotidien et trouver la réponse aux différentes questions qu'on se pose à savoir, **Comment elles ont choisi la gare comme lieu de leur commerce ? Pourquoi malgré l'arrêt du train ces femmes n'ont pas changé d'endroit de commerce ? Qu'est ce qu'elles peuvent bien trouver à la gare qui n'est pas accessible ailleurs ?** Et surtout savoir si, **l'arrêt de l'activité a eu un impact sur leur mode de vente voire même leur vie au quotidien ?** C'est dans ce contexte que nous avons décidé de mener une enquête sur ce thème.

## II. Objectifs

L'objectif que nous visons à travers ce choix est tout d'abord :

- de connaître l'histoire du rail ainsi que son évolution avec les femmes,
- comprendre l'apport de la femme dans le maintien de la famille et dans la construction économique du pays,
- saisir l'importance que cet endroit a pu avoir à l'époque et peut encore avoir dans l'histoire du pays à travers ces femmes.

## III. Méthodologie :

Pour mener cette enquête nous avons élaboré le Guide d'entretien ci-dessous,

### **Thème 1 : Trajectoire biographique**

Quel est votre nom et votre prénom ?

Quel âge avez-vous ?

D'où venez-vous ?

Quel est votre statut matrimonial ?

Avez-vous été à l'école ? (si non pourquoi ?)

Comment êtes-vous devenu vendeuse ici ?

**Clé 1** l'endroit vous a été indiqué par un parent ?

**Clé 2** l'endroit vous a été indiqué par une tierce personne ?

**Clé 3** êtes vous venue de vous-même ?

### **Thème 2 : Temporalité**

**Question 1 :** Depuis combien de temps êtes-vous vendeuse ?  
Quelles sont vos heures d'arrivée et de départ ?

**Question 2 :** Est-ce qu'il y a une heure propice pour plus de vente ?

### **Thème 4: Fonctionnement**

**Question 1 :** Quel sorte d'articles vendez-vous ?

**Question 2 :** Aviez-vous eu l'habitude de vendre vos articles dans le train au moment où il fonctionnait ?  
Si oui comment cette vente se faisait ?  
Si non pourquoi ?

**Question 3 :** Quel était le montant de vos ventes avec l'activité ferroviaire et quel est-il maintenant ?

**Question 4 :** Est-ce que vous aviez eu à changer d'articles depuis l'arrêt du train ? Si oui pourquoi ?

### **Thème 3 : Environnement**

**Question 1 :** Pourquoi aviez-vous choisi la gare comme lieu de commerce ?

**Question 2 :** Quelle différence peut-il exister entre la proximité de la gare et les autres endroits ?

### **Thème 4 : Conséquences**

**Question 1 :** Quel a été l'impact de l'arrêt de l'activité ferroviaire sur vos gains ?

1. Vos gains ont-ils baissé ? si oui selon vous pourquoi?
2. Augmenté si oui selon vous pourquoi?
3. Sont-ils restés constants si oui selon vous pourquoi?

### **Thème 4 : Difficultés**

**Question 1 :** Quelles sont les difficultés que vous rencontriez pendant l'activité ferroviaire ?

**Question 2 :** Quelles sont les difficultés de maintenant avec l'arrêt des trains ?

**Question 3 :** Quelles sont et quelles étaient vos rapports avec les autorités ?

En plus du Guide d'entretien on a enregistré les entretiens avec ces femmes grâce au téléphone et on a essayé de prendre des photos à chaque fois qu'on finissait les entretiens. La plupart du temps les femmes ont accepté de se prêter à cet exercice tandis qu'une minorité d'entre elles ont refusé de se faire photographier par peur de représailles venant des autorités.

#### **IV. Collecte de données :**

Nous sommes partis sur un échantillon de 10 personnes, toutes des femmes. Mais avec les réponses reçues de la part de ces vendeuses nous avons voulu interroger également les autorités et comprendre les liens qu'elles avaient et ont actuellement avec ces vendeuses. Nous avons donc ajouté le commandant et le commissaire principal de la brigade chargée de la voie publique.

Avec ces ajouts nous avons voulu avoir des réponses plus pertinentes que celles des vendeuses par rapport à leur relation avec les autorités et savoir aussi si l'arrêt de l'activité ferroviaire a pu avoir un impact sur leur travail.

Les entretiens menés à proximité de la gare pour la plupart ne dépassaient pas 10 à 20 minutes. Les questions ont été posées aux vendeuses sur le lieu de travail. Ce qui donnait l'opportunité de nous imprégner de leur environnement de travail mais aussi de comprendre leur univers.

##### **1. Nous présenterons trois entretiens successifs et nous analyserons le discours par la suite.**

###### **• Enquêtee 1**

La première enquêtee se nomme Djélika, elle est mariée et a 6 enfants. A la question de savoir si elle a fréquenté l'école, Djélika nous affirme qu'elle s'est arrêtée aux études primaires. Elle raconte qu'elle a commencé à vendre il y a 30 ans de cela et était à ce moment toute jeune et célibataire. Elle venait quotidiennement aux environs de 7h, étalait ses articles composés principalement de kola et attendait jusqu'au soir pour rentrer à la maison. Elle affirme également qu'avec l'arrêt du train, elle a dû changer d'article. A la demande de comprendre l'avantage du train et l'impact de son arrêt, elle répond qu'elle voyageait par train avec ses marchandises pour aller les vendre ailleurs. A chaque arrêt, elle pouvait en profiter pour acheter d'autres marchandises qu'elle ne trouvait pas à bon prix au Mali. Avec l'arrêt du train elle est obligée de prendre le car ou les mini bus qui coûtent cher. Elle nous confirme également qu'avec le train qui fonctionnait, elle vendait au-delà de 100 paniers de kola par jour, les clients étaient les passagers du train et leurs accompagnateurs. Avec ce qu'elle gagnait, elle payait le "sale" qui correspond à la taxe de marché et subvenait aux besoins de son foyer. L'arrêt du train a entraîné un ralentissement et c'est uniquement lors des mariages ou baptêmes qu'elle espère vendre au maximum deux paniers de kola par jour.

###### **• Enquêtee 2**

La deuxième enquêtée est Aïcha Coulibaly, elle a 32 ans, habite à Garantigoubougou, Elle est célibataire avec un enfant. Elle a une maîtrise en droit, elle a commencé à vendre autour de la gare il y a six ans de cela, elle travaille avec 5 autres personnes dans une boutique, elles vendent des cartes et font des recharges et également du transfert d'argent via Western Union et Moneygram. Aïcha avait commencé cette activité à la maison puis il y a un parent qui lui a indiqué la gare parce qu'ils estimaient qu'avec l'abondance des personnes cela serait bénéfique pour leur commerce. C'est ainsi qu'avec d'autres personnes, Aïcha a ouvert une boutique et au fur à mesure a développé d'autres activités notamment : des photocopies de cartes d'identité et autres papiers nécessaires aux voyageurs qui fréquentent la gare.

Elle nous explique qu'en ce moment il y avait une heure propice pour la vente, c'était avant le départ du train car elle faisait énormément de copies, de transfert d'argent alors que maintenant elle peut passer toute la journée sans vendre quoi que ce soit. Aïcha a dû enlever quelques articles comme, les cartes puisque cela ne se vendait plus. Elle nous explique également qu'elle n'avait pas de problème avec les autorités à l'époque mais que par contre il y a aux alentours beaucoup de boutiques qui ont dû fermer. Le ralentissement d'activité a forcé à fermer boutiques car les gens ne pouvaient plus payer les impôts. Aïcha nous fait savoir que la plus grande perte qu'elle a eue ce sont les relations qu'elle avait au niveau du train qui lui permettait d'envoyer ses marchandises facilement, échanger les euros des touristes. La clientèle a délaissé la boutique.

- **Enquêtée 3**

La troisième enquêtée est Madame Daffa Diarra, elle a 50 ans, habite aux 300 logements, elle est veuve avec 4 enfants. Daffa a arrêté l'école en 8<sup>e</sup> année et elle est vendeuse autour de la gare depuis plus de 20 ans où elle passe la journée de 8h à la tombée de nuit. Elle est venue vendre autour de la gare d'elle-même puisqu'à l'époque il y avait plein d'activités et de la vivacité autour de cet endroit. Elle pouvait avoir de quoi subvenir à ses besoins à l'époque, elle vend plusieurs articles comme de l'encens, du quinquelib, des balais et des aliments qui proviennent de la ville de Kayes.

Elle nous explique que ces aliments venaient par le train et qu'elle vendait ses articles en voyageant par le train de Kati à Kayes jusqu'au Sénégal où elle vendait du haricot et du fonio. Daffa pouvait vendre jusqu'à 30 000 francs de marchandises par jour alors que maintenant elle ne gagne même pas 7 000 francs. Elle connaît des jours sans aucune recette. Il y avait des marchandises qui venaient par train qui se font rares et coûtent plus cher maintenant car peu de gens en amènent présentement.

### **Quand on lui a posé la question pourquoi elle n'a pas changé d'endroit pour vendre ses articles ?**

Elle nous dit que c'est parce que le seul endroit qu'elle connaît, qu'elle vend à cet endroit depuis qu'elle est jeune fille. C'est à cet endroit qu'il y avait du monde à cause du train qu'elle a trouvé plus facilement une place où exercer. Maintenant ses gains ont diminué et elle n'a pas eu la chance d'être fonctionnaire. Elle nous explique qu'avec les autorités il n'y avait pas de difficultés parce qu'elle a toujours payé ses impôts à la mairie. Elle déclare que « **d'ailleurs nous-mêmes on va se soulever contre le gouvernement pour qu'il puisse trouver une solution parce que sous aucun régime**



**le train n'a connu un tel arrêt c'est juste sous IBK que le train est en arrêt depuis plusieurs mois, s'il ne fait pas attention cela peut être la cause de la chute de son régime »**

Les entretiens qu'on a eu avec le commandant et le commissaire principal de la brigade chargée de la voie publique, n'ont pas donné de résultats probants parce qu'ils n'étaient pas en fonction quand le train marchait encore. En conséquence ils ne peuvent pas nous fournir d'information sur les relations que les vendeuses entretenaient avec les autorités à l'époque. Quand on a voulu visiter les archives ils nous ont dit qu'il n'y avait pas de documents concernant notre étude et la seule personne qui était là pendant l'activité ferroviaire n'a pas voulu nous répondre.

Après analyse des différents discours, nous constatons du côté des policiers, qu'aucun changement ne semble être opéré car l'un d'entre eux nous confirma que la police continue à fonctionner malgré l'arrêt du train même s'il se cache dans ce discours une forme de non-dit. Car il y a une autre question qui serait fondée sur une forme de corruption, pour certaines vendeuses les policiers vendaient des places et relevaient toutes les autres vendeuses qui ne donnaient pas de l'argent.

Mais par contre du côté des vendeuses l'arrêt du train a eu un impact négatif sur leur économie mais aussi sur les relations qu'elles entretenaient en dehors du foyer. Elles espèrent toutes que le train redémarre pour qu'elle puissent reprendre leurs activités. A tel point qu'à chaque fois qu'on pose la question pour savoir les liens qu'elles entretenaient avec les policiers, elles répondaient systématiquement avoir toujours eu de bonne relation avec les autorités, chose qui a été démentie par les policiers qui trouvent qu'elles étaient trop présentes et qu'ils devaient les faire déguerpier plein de fois.

On a constaté que ces femmes idéalisaient cet endroit et ne voulaient en aucun cas dire quelque chose de négatif par peur que cela ne soit de mauvais augure au démarrage du train et qu'elles gardent et garderont toujours cette image d'une gare grouillante et mythique qu'a été cet endroit. Malgré tous les problèmes qu'elles ont rencontré et rencontreront, la gare de Bamako sera pour elle l'endroit où il faut être pour gagner sa vie. Pour cela elles partent jusqu'à voir le président de la république en coupable sans pour autant entrer dans les détails. Les discours sont diversifiés et changent par apport à la vision des autorités et des vendeuses. Chaque partie s'y dérobe. Ce qui est sûr ils souhaitent tous que le train redémarre.

## **2. Difficultés et leçon apprises :**

Cette étude fut une expérience instructive pour nous en nous permettant de comprendre un ensemble de choses sur les rails et les personnes qui dépendaient de son bon fonctionnement. Il nous a été donné de comprendre l'approche du terrain avec ses contraintes, de comment s'y adapter. Il nous a été difficile de mener les interviews sans être interrompus par un acheteur. D'autre part, bien que les policiers n'ont pas voulu répondre à nos sollicitations il était apparent que les relations entre les vendeuses et les policiers n'étaient pas bonnes, même si les deux parties affirmaient le contraire.

Nous avons été confrontés à d'autres types de difficultés sur le terrain.

- Ne possédant pas d'appareil efficace et adapté pour l'enregistrement, nous avons dû nous contenter de nos téléphones pour enregistrer et pour photographier.
- L'environnement n'étant pas propice pour faire un enregistrement à cause des négociations qui se passaient entre les clients et les vendeuses, le téléphone devait être très proche de l'enquêtée et nous avons doublé d'effort pour transcrire le son enregistré.
- Bon nombre de nos enquêtées étaient distraites à cause des clients. Elles devaient pour la plupart interrompre avec l'entretien pour vendre ou pour faire des tâches ménagères
- Il y avait une indisponibilité ajoutée à l'ingérence des proches des enquêtées
- des contraintes sociales liées au respect de la hiérarchisation.
- Enfin il y avait une certaine méfiance des enquêtées à notre égard et surtout de la police et nous avons su garder notre sang froid et user d'un langage convaincant et rassurant pour pouvoir atteindre notre objectif final.

## V. Conclusion

En définitif dans la collecte des données, nous avons eu plusieurs informations sur le thème concerné, nos questions étaient pour la plupart semi ouvertes ou ouvertes donnant la latitude aux enquêtés de pouvoir s'aventurer sur d'autres terrains. Les réponses étaient généralement pertinentes et correspondaient aux questions posées. Cependant il reste beaucoup de questions qui restent encore des énigmes pour nous, l'exemple typique concerne les relations qui existaient entre les vendeuses et la police.







LMI- MACOTER  
MASTER SOCDEV

Enquête Sociologique

THEME:

**Impacts socioéconomiques de l'arrêt du train sur la vie des  
riverains du rail**

Présenté par :  
Yacouba SIDIBE  
Ibrahima Diarra

## **I. Problématique :**

En vue de lier la théorie à la pratique, nos encadreurs ont initié une série d'enquête dans le cadre de notre formation sur les thématiques du chemin de fer du Mali.

C'est ainsi que nous avons choisi un thème en lien avec les enjeux économiques, sociaux et environnementaux de l'arrêt des activités du train sur les riverains.

Malgré des efforts remarquables, l'économie Africaine en générale et en particulier celle du Mali est restée dominée par le secteur primaire, c'est-à-dire agriculture, la plantation et la mine. Beaucoup d'éléments expliquent le blocus de la croissance Malienne : le faible taux d'investissement, la concentration des dépenses aux secteurs productifs. « Seuls quelques rares pays Africains, dont l'île Maurice, le Botswana, le Zimbabwe et l'Afrique du Sud, constituent les exemples les plus notables échappant à cette spécialisation appauvrissant <sup>1</sup> ». (p23). Selon les analyses économiques l'évolution du PIB (produit intérieur brut) est fonction de la capacité d'importation, elle-même fonction des volumes exportés. Les analystes ajoutent que les importations des biens intermédiaires et de biens d'équipements sont en relation de complémentarité avec la production (HUGON Philippe, l'Economie de l'Afrique). Cette production dépend aussi des facteurs de production.

En effet, le chemin de fer du Mali a assumé pendant longtemps le trafic d'importation et d'exportation des produits et d'équipement des opérateurs nationaux et étrangers, en plus des bénéficiaires directs du train que sont les cheminots et les entrepreneurs, la vie des riverains des rails surtout aux niveaux des gares ferroviaires dépendaient considérablement de l'activité des trains, la constitution des villages ou des quartiers à des gares ferroviaires en témoigne l'intérêt accordé aux mouvements au tour du chemin de fer comme exemple, nous pouvons citer la gare de Dio et la gare de Koulikoro.

Certes, l'arrêt du train va provoquer d'énormes problèmes à l'égard des cheminots, mais aussi, il n'est pas sans conséquences sur l'économie des usagers et des riverains du train.

Ce sont, entre autres, les raisons qui nous conduits à mener une étude sur les impacts socio-économiques de l'arrêt du train sur la vie des riverains du rail, même, avec le développement des infrastructures dans les zones desservies par le train, les riverains des rails continuent à réclamer le sifflement du train, telles sont les raisons qui justifient le choix du sujet.

## **II. Les questions de recherche**

Pour parvenir aux objectifs de la recherche, il est légitime de formuler certaines interrogations :

Les questions secondaires sont les suivantes :

- Quels sont les effets économiques de l'arrêt du train sur les riverains?
- Quelles sont les conséquences sociales de l'arrêt des activités ?

---

<sup>1</sup> HUGON Philippe, l'Economie de l'Afrique, P.23

### III. Les objectifs de recherche

**Objectif général** : est d'analyser les impacts socio-économiques du train sur la vie des riverains du rail.

**Objectifs spécifiques** :

- Comprendre les représentations sociales des riverains par rapport aux activités du train ;
- Identifier les secteurs les plus touchés par l'arrêt des activités du train ;

### IV. Hypothèses de recherche

- L'arrêt des activités du train a provoqué une baisse de revenu chez les riverains du rail ;
- La participation des jeunes filles aux charges des ménages est réduite par l'arrêt des activités.

### V. Démarches méthodologiques

#### 1. La phase de collecte

L'approche méthodologique empruntée au cours de cette recherche fut l'approche qualitative, car cette approche a pour but de comprendre, les représentations sociales, les croyances et les perceptions de la population d'étude. Comme instrument de recherche nous avons privilégié le guide d'entretien, ces guides ont été adressés sur le terrain aux riverains et cheminots pour cela nous avons choisi un échantillon 14 individus. Quant à la méthode d'administration du guide, nous avons procédé par la méthode semi-directive.

La recherche documentaire s'est déroulée sur Internet.

#### 2. phase de traitement des données

cette phase fut consacrée à

- Analyser et présenter les données collectées (ordonner, classer, comparer, mesurer la force du lien entre les variables,
- Interpréter les résultats et vérifier les hypothèses.

### VI. Analyse et interprétation

**Tableau N°01 : relatif à la catégorie socioprofessionnelle et au sexe des enquêtés**

catégorie socioprofessionnelle	Sexe		Effectif	Pourcentage
	H	F		
Riverains	6	2	8	57,14%
Cheminots retraités	4	0	4	28,57%
Actionnaires du Buffet de la Gare	1	1	2	14,29%
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>

**Commentaire** : avec 57,14% les riverains constituent les cibles privilégiés de l'enquête, ils sont constitués des retraités de la banque, de la SOMIEX (Société



Maliennne d'Importation et d'Exportation), commerçants, vendeuses, gestionnaire de toilette publique et ouvrier. Ces enquêtés bénéficiaient soit directement ou indirectement les avantages de l'activité du train, ce qui nous a permis de collecter des informations en lien avec notre sujet d'enquête. Le fait de recourir aux cheminots nous a donné l'occasion de faire un parallèle avec les données recueillies auprès des riverains. Le buffet de la gare avait comme clients potentiels les usagers du train, de ce fait l'inactivité du train ne peut pas rester sans conséquences sur le buffet, ces raisons nous ont guidé à enquêter deux actionnaires du buffet.

Impact économique :

Les données obtenues nous ont permis d'appréhender la place ou le rôle que le mouvement du train jouait tant sur le plan économique que le social. Selon les enquêtés, le train nourrissait beaucoup plus les riverains que les cheminots ; le train a contribué à une croissance considérable, attirant presque toutes les personnes actives au tour du rail. Nous allons illustrer les perceptions que les riverains ont sur le train à travers quelques discours recueillis au cours de notre enquête. Les propos d'un ouvrier de la gare « *Depuis l'arrêt du train on ne gagne rien. Il y a une paralysie dans tous les domaines d'activités. On transportait les colis des voyageurs, avec un voyageur, on pouvait gagner 1500 FCFA, ce qui fait que dans la journée, on se retrouvait avec 7 500 à 10 000 f* ».

Issa SOGOBA gestionnaire d'une toilette publique à la gare ferroviaire de Bamako: « *Avec les activités du train on gagnait plus de 10 000 FCFA par jour, le travail s'effectuait 24/24, mais maintenant, notre chiffre d'affaires est de l'ordre de 3000 à 3500f par jour. Nous ne recevons que quelques usagers de la gare routière de Kassaro. Nous avons remercié beaucoup de nos personnels* ».

Selon Mamadou TRAORE, banquier à la retraite, « *le train était un moyen d'approvisionnement la capitale en denrée alimentaire, les matériels de construction, surtout les fruits et les légumes. Avec ce ravitaillement la loi du marché s'imposait, ainsi les familles bénéficient les retombés dans le panier de la ménagère. Il faut aussi signaler que ce secteur occupaient les femmes mariées et les jeunes filles surtout* ».

Un cheminot en retraite a affirmé les avantages économiques, il dit « *Le train était beaucoup bénéfique pour nous les retraités en matière d'acquisition de nos pensions car les déplacements n'étaient pas payés avec le véhicule pour avoir la pension, il faut déboursier 20 000 à 25 000 pour avoir 50 000 FCFA à 60 000 FCFA*

Un autre cheminot en retraite affirme que « *L'arrêt des activités du train nous touche financièrement, quand on dit train on dit Kayes, les ressortissants de Kayes sont nombreux dans le chemin de fer, donc nos parents qui sont à Kayes pour venir ici chez nous par train ne payaient pas le frais de transport, mais aujourd'hui avec l'arrêt du train, ils viennent en véhicule de transport, c'est nous qui payons les frais de transport.*»

D'après une responsable du buffet de la gare, « *le buffet avait une place déterminante dans l'économie du chemin de fer ; le buffet pouvait générer 1 million de franc par voyage. Avec l'arrêt du train, les actionnaires se débrouillent avec les anciens clients, qui sont restés fideles au buffet ; nos recettes actuelles sont de l'ordre de 25 000 à*

*50 000 FCFA par jour. A défaut des voyageurs du train, nous sommes en contact avec les riverains pour les cérémonies de mariage et autres manifestations culturelles.*

A l'analyse de ces discours nous comprenons que les activités du train occupaient une place cruciale dans l'économie malienne, cette place est visible presque dans les secteurs (dans les ménages, les entreprises privées ou publiques). Le chemin de fer a contribué à la stabilité économique du pays pour avoir payé les salaires des agents de sécurité pendant 5 ans, selon un cheminot retraité. Les enquêtés ont illustré l'importance économique à travers les qualificatifs suivants « *le train qualifié du port du Mali, la viande d'éléphant et le baobab* ». Ces qualificatifs nous montrent à suffisance les intérêts que les enquêtés ont accordé aux mouvements du train.

En effet, l'arrêt d'une entreprise ne peut pas rester sans causer des dommages économiques et sociaux sur la population en général et en particulier celle riveraine au rail. Les impacts économiques se résument aux maux suivants : manque de déboucher, balance déficitaire pour les commerçants et vendeuses, difficulté de satisfaire les demandes sociales (santé, éducation, l'habillement, l'alimentation).

Ces crises économiques sont facteurs de dégradation du tissu social.

Impact social :

Selon les enquêtés, les effets sociaux de l'arrêt du train se ressentent principalement dans les familles. Dans les villages riverains les cheminots constituaient le maillon essentiel de la sauvegarde du vivre ensemble, la cohésion même du tissu social, ceux-ci bénéficiaient des appuis de leurs frères, sœurs et parents qui menaient des activités au tour du train, suite à l'arrêt du train cette place est restée vacantes, entraînant les chefs de familles dans l'incapacité de satisfaire les demandes sociales (éducation, la santé, l'habillement, l'eau potable), Pour conséquence, nous assistons à la dislocation des familles étendues, les familles nucléaires se propagent dans les villes aussi bien que dans les villages. Le communautarisme, socle de la société Africaine cède la place à l'individualisme, ce phénomène pousse les acteurs à intervenir dans les activités asociales à cause du chômage. Ainsi, les jeunes filles s'en donnent à la prostitution et les jeunes garçons à la criminalité de tout de genre. Le tissu social se dégrade graduellement. Un enquêté affirme « *Les dirigeants ont creusé un puits où eux-mêmes se sont retrouvés dans ce puits* ». Un autre ajoute « *à cause d'inactivité du buffet beaucoup de travailleurs sont devenus fou et la déception à causer la mort de beaucoup de personne* ». Ces discours illustrent les impacts sociaux de l'arrêt du train.

## **Conclusion**

Les données recueillies ont validé les hypothèses de recherche. Ce qui nous permis d'appréhender les impacts sociaux économiques de l'arrêt du train.

**Laboratoire Mixte International/ Mali Cohésions Territoires**

**LMI-MACOTER**

*Master Société-Culture-Développement*

**Séminaire : Initiation à l'enquête de terrain.**

**Dossier : Compte rendu**

**FALLAIT-IL EN ARRIVER LA AVEC LES CHEMINOTS  
MALIENS ?**

**Synthèse sur la situation de la grève**

Etudiant : **SIDIBE** Hamdiata

Master 1

Professeur Chargé du cours : **GREMONT Charles.**

*« Nous préférons laisser nos foyers et venir ici, mourir ici. Ça, c'est une mort digne ! » Disait un gréviste malien*

## **A. Introduction**

Ce travail est le résultat d'une activité de synthèse sur la situation que vivent les cheminots du Mali. En effet, les salariés du Trans rail malien à travers leur syndicat (synergie) ont décrété une grève de la faim depuis bientôt un mois. Ceux-ci réclament leurs arriérés de salaire auprès du gouvernement malien. Notre travail a consisté dans un premier temps à rassembler les documents de la presse écrite nationale ainsi qu'internationale ayant traitée la question. Dans le second temps, on s'est intéressé à une émission télévisée organisée et diffusée par Africable Télévision dirigé par le journaliste Robert DISSA. Lors de cette émission, les responsables syndicaux avaient été invités à prendre part au côté d'un juriste pour discuter des contours de ladite grève afin que l'opinion nationale et internationale puisse être témoins de leur calvaire.

En ce qui concerne notre démarche nous avons construit une problématique qui se présente comme suit :

### **Fallait-il en arriver là avec les cheminots maliens?**

De cette question principale, découlent des interrogations secondaires autour de l'analyse et la compréhension du sujet. Celles-ci s'articulent ainsi :

- Comment à la différence de leurs homologues sénégalais remis dans leur droit, les cheminots maliens peinent à retrouver leur salaire ?
- Qu'est qui pourrait expliquer cette différence dans le traitement au sein du consortium Malo Sénégal propriétaire du rail et la Direction Dakar Bamako Ferroviaire ?
- Quel est l'état d'avancement dans l'atteinte des objectifs escomptés après un mois de grève de la faim?

Nous répondrons à ces multiples questions dans le développement qui tient lieu d'analyse des informations collectées dans les medias et certains témoignages des épouses de cheminots.

## B. Analyse des informations recueillies :



Tout a commencé le 18 décembre 2018, quand le syntrail 'syndicat des travailleurs du rail' avait déclenché leur mot de grève de la faim pour revendiquer neuf (9) mois d'arriérés de salaire auprès de l'Etat malien. Au total près de 496 salariés sont concernés par le mouvement, chacun devra percevoir la somme de « 1.600.000 francs CFA. »

A l'entame de la grève le gouvernement leur avait proposé de payer deux mois de salaire que les cheminots avaient rejetés au motif qu'ils étaient endettés auprès de la banque et que si cette somme tombait les créanciers allaient débiter directement l'intégralité ce qui ne serait à leur yeux que diversion. A ce propos voilà ce que disait **Mahamane Dienta**, le secrétaire général du Syndicat des travailleurs du chemin de fer (Sytrail) au micro de Radio France Internationale le 17 décembre passé : « *Ils nous avaient proposé deux mois. On leur a fait comprendre que ce n'est pas suffisant. Donc de ce jour-là jusqu'à l'heure où je vous parle, il n'y a pas eu de contact avec les autorités. On veut le paiement des neuf mois d'arriérés de salaire. A moins que l'Etat vienne nous proposer quelque chose d'autre* »

A la question de savoir si le mouvement de grève était soutenu par l'ensemble des salariés. Cependant si le secrétaire général du Syntrail admet que le contact n'existait avec le pouvoir central de Bamako, il n'en demeure pas moins selon Modibo Fofana, secrétaire général de la section syndicale unique, UNTM Transrail. « *A l'heure où je vous parle, il y a un chèque qui est sorti du Trésor pour nous payer les mois d'avril et mai 2018. Et les sept mois seront régularisés à partir de ce mois de janvier. Ils vont faire un calendrier pour éponger les sept mois* ». déclarait-il lors de l'émission diffusée sur Africable Télévision.

Il faut rappeler que malgré cette proposition du gouvernement, les cheminots sont restés déterminés en occupant à même la gare qui n'est plus fréquentée que par les piétons. « *Si tu vois que nous-mêmes, nous nous couchons entre les rails, ça veut dire qu'il n'y a plus de rail, ça veut dire que les trains sont morts. Il n'y a pas de train, donc c'est vraiment malheureux.* » Bolidiandian Keita sur RFI, Président de la corporation des conducteurs de trains du Mali et Coordinateur traction à Dakar Bamako ferroviaire.

Par ailleurs, c'est la fermeture de la ligne reliant Bamako-Kayes (pour des raisons de vétusté des locomotives) qui a occasionnée le chômage technique des agents depuis le mois d'avril passé. Toujours selon Mahamane DIENTA, les collègues maliens ne comprennent pas le fait que le gouvernement sénégalais a régularisé la situation de ses cheminots et que le Mali demeure dans le silence total. Aux dires de Maître TRAORE Avocat à la Cour d'Appel l'Etat malien estimerait, qu'avec l'arrêt des locomotives et le passage de témoin auprès de Tansrail, le pouvoir de Bamako ne devrait plus s'acquitter du salaire des désormais ex cheminots. Il abonde dans le sens qu'à l'issue d'une rencontre au cours de laquelle il y'avait été question du sort des employés entre les deux parties Maliens et Sénégalais, que chaque pays gère la situation de ses salariés et que si le Sénégal paye pour ses salariés le Mali devra emboîter le pas conclut-il.

C'est dans l'incompréhension totale pour les travailleurs coté malien de durcir le ton en continuant leur grève de la faim pour mourir selon eux dignement. « Nous préférons laisser nos foyers et venir ici, mourir ici. Ça, c'est une mort digne ! » S'exprime un gréviste parmi le lot de la cinquantaine ayant décidé d'observer le mot d'ordre. Sur cette image on peut observer la protection civile au secours d'un gréviste affaibli et mis dans le coma partiel avant d'être transporté d'urgence à l'hôpital.



**Image prise sur le réseau social Facebook.**

Face à l'ampleur de la situation, les épouses des cheminots ont décidé de se montrer solidaire à leurs maris. C'est pourquoi certaines d'entre-elles, au-delà de leurs investissements quotidiens pour alléger les charges ménagères se sont confiées aux micros de certaines radios de la place comme Studio Tamani, Kledu FM, Karia FM et certaines chaînes de TV privées comme Cherif La TV et Renouveau TV.

***Une femme de cheminot au chevet de leur époux gréviste.***



En voici un témoignage de l'épouse de Bolidiandian Keita sur RFI, Président de la corporation des conducteurs de trains du Mali et Coordinateur traction à Dakar Bamako ferroviaire.

« Si il faut que je m'occupe de tous les besoins, acheter du riz, payer les condiments, le loyers, les factures, l'eau et l'électricité, vraiment, ce n'est pas du tout facile. » Samaké Sadio Keita, Vendeuse au marché, femme de cheminot.

Pour Monsieur Fofana du syndicat Unique, la situation de précarité a conduit beaucoup de détresse au sein des foyers certains cheminots se sont vus quitter leur femme car n'ayant plus de quoi subvenir aux besoins familiaux.

On conclut la série d'intervention par les propos du sieur Keita.

« C'est difficile pour nous, mais surtout pour l'avenir de nos enfants. Aujourd'hui vous voyez quand je suis arrivé, le bol qui est là-bas, j'ai trouvé les enfants en train de manger, c'est ceux qui l'ont mangé, de la bouillie, c'est difficile, ça donne les larmes aux yeux, mais que faire? Nous sommes obligés d'avoir du courage car si nous nous pleurons, et nos femmes, qu'est-

ce qu'elles vont faire? » Bolidiandian Keita, Président de la corporation des conducteurs de trains du Mali.

### **C. Conclusion :**

La photo ci-dessous montre à quel point la situation perdure encore. En raison de l'ampleur du phénomène et des conditions insoutenables que traversent les familles. De notre point de vue le gouvernement aurait pu



négoier avec les banques pour qu'elles ajournent les retenues des créanciers afin que les cheminots pouvaient bénéficier des deux mois de salaire déjà proposés. A présent la grève continue et tout porte à croire que la situation est loin d'être résolue, surtout avec l'implication de la CENTRAL UNTM qui demande la régularisation. Les grévistes ont affirmé avoir démarché les autorités coutumières et religieuses de Bamako afin de plaider auprès de l'Etat sans succès.

Pour la relance des activités ferroviaire, les deux états ont promis de relancer l'activité en injectant 20 milliards de Francs CFA. Pour l'heure aucun fond n'a été débloqué.

« Tous les fonctionnaires cheminots du Mali et du Sénégal attendent que les états du Mali et du Sénégal s'acquittent de ces dix milliards pour que l'administrateur puisse amener les locomotives et commencer à réparer pour que nous puissions redémarrer. » Mahamane DIENTA, Secrétaire général des travailleurs du rail.