

Les Coupables du démantèlement du chemin de fer Conakry Kankan

Environ 7.318. 605 USD dans leurs poches !

Bref rappel historique du chemin de fer Conakry Kankan

La puissance coloniale française a très tôt compris la nécessité de l'installation du chemin de fer pour l'écoulement des produits de l'intérieur des colonies vers les côtes occidentales de l'AOF. Le point de départ originellement identifié était le BENTY, centre commercial assez important à l'époque et ancien port negrier qui avait le double avantage de posséder une rivière navigable assez en avant à l'intérieur du pays et d'être fort rapproché du bassin des deux racines qui permet de contourner les contreforts du Fouta Djallon.

Conakry ne pouvait entrer en ligne de compte car le port n'existait pas encore, ne disposait que de deux factoreries qui n'ont été occupées par la France qu'en 1889, date de création de la colonie et qui bénéficia concomitamment du point de départ de la voie ferrée.

Le piquetage des premiers 150kms Conakry – Kindia commença le 07 janvier 1900 et s'acheva en janvier 1901.

Le 29 novembre 1905 consacrait l'ouverture de la sous-section Kindia-Souguéta.

Le 27 janvier 1908 était inaugurée la seconde section, la gare de Mamou par M. Poulet secrétaire général des colonies.

Le 14 septembre 1910, la gare de Kouroussa troisième section était fonctionnelle.

Le 14 août 1914, le chemin de fer arrive à KANKAN un projet a été approuvé en 1911 pour poursuivre la construction à l'est vers Bobo-Dioulasso en Haute-Volta, au sud vers Kérouané et Beyla et au nord depuis Mamou vers Labé et Mali.

Malheureusement la grande guerre 1914-1918 mit fin à cet ambitieux projet. Longue de 662 kms, la Guinée paya un lourd tribut Humains dans cette aventure ferroviaire avec 620 morts lors des travaux enregistrés sur la voie et un nombre incalculable de blessés et d'handicapés pour la vie. Le dernier train quitta Kankan le 02 mai 1995 avec cinq wagons transportant des grains de cotons à destination de Conakry et dura 30 jours.

Initialement la voie ferrée Conakry – Niger était gérée par la règle des chemins de fer de l'Afrique occidentale française.

En 1959 l'ordonnance N°32 du 02 juin 1959 créa l'office national des chemins de fer de Guinée (ONCFG). Avec son démantèlement par des individus sans scrupule et des groupes mafieux, c'est tout un pan de l'histoire de notre pays qui s'est écroulé. Un patrimoine culturel, historique et humain qui a disparue, la colonne vertébrale économique de la nation qui s'est brisée pour l'atteinte de leurs objectifs égoïstes, la mission d'audit a effectué les diligences suivantes :

Rencontre avec diverses autorités de tutelle

Ministère des transports :

Chef de cabinet, inspecteur général des transports,

- Office national des chemins de fer de Guinée (ONCFG)
- Port autonome de Conakry
- Direction Nationale des Douanes
- Ministère de l'économie et des finances
- L'Etat major de la marine nationale

guidées de terrain le long de la voie avec les cheminots → Visites

- Gare de Kindia et les gares secondaires de la zone Kouriya
- Gare de Mamou
- Gare de Dabola et les gares secondaires de la zone
- Gare de Kouroussa
- Gare de Kankan

Des interrogatoires des personnalités de l'Etat, les officiels, les déclarants en douanes et transitaires identifiés lors des rencontres et visites ci-dessous, notamment :

Les personnalités dont les noms suivent :

- Mr Aliou CONDE ex ministre de transport
- Mr Boubacar SOW ex Ministre des transports
- Mr Alpha Ibrahima KEIRA ex ministre des transports
- Mr Moussa SAMPIL ex ministre de la sécurité
- Mr Kiridi Bangoura ex ministre de l'administration et du territoire
- Mme Morel Marguerite CAMARA ex DG de L'ONCFG et ex secrétaire générale du ministère des transports
- Mme Dominique TRAORE Inspectrice générale des transports
- Mr Naby Badra YOULA Directeur général de l'ONCFG
- Mr Garapaye GEOPOGUI Directeur technique de l'ONCFG
- Mr Mamadou Bobo BARRY Directeur financier de l'ONCFG
- Général Alhousseini FOFANA Ex conseiller du ministre de la défense
- Mr Souare Ex chef du personnel de l'ONCFG
- Les syndicats des travailleurs des chemins de fer
- Les chefs de gare, de districts et les cheminots de l'ONCFG ,en activité de Conakry à Kankan,
- Les exportateurs identifiés
- Capitaine Ousmane conte, fils de feu le Président Lansana Conté, (non rencontré),
- **Feu Général Kerfalla CAMARA**, CEM des Armées Nationales,
- **Mme KEIRA Marie Seth CAMARA**, Présidente du Conseil d'Administration de la Société AGASEPT,
- **Mr Naby Youssouf CAMARA**, DG de la société AGASEPT,
- **Mr Alsény BARRY**, DG de la Société SAFRICOM,
- **Ousmane Diarra CONDE**, co-équipier d'Ousmane CONTE et PDG des

sociétés WORLD VMC PTE Ltd et SORADEM, (non rencontré),

- **Elhadj Salifou CONTE** « Djannankè », PDG de la société éponyme de collecte de ferraille, (non rencontré),

- **Elhadj Samba DIDIBE** et son frère **El hadj Moussa SIDIBE**, Directeurs de la société »Croyance en Dieu », (non rencontré),

- La société AMOUL METAL, gestionnaire du Pont bascule de Matam. (non rencontré).

Les déclarants en Douanes. Transitaires identifiés : KARAMBA TRANSIT/ TRANSPORT (KTT) LACON TRANSIT SIC TRANSIT, MOWAK TRANSIT, SEKOUNA TRANSIT MOTRANS

3- Méthodologie d'approche du travail :

Des rencontres avec les autorités civiles et militaires à Conakry et une tournée à l'intérieur du pays le long de la voie ferrée, de Conakry à Kankan, ont été entreprises.

Elles ont permis de :

Réunir et analyser la documentation relative à la voie ferrée, constater de visu la disparition du chemin de fer Conakry-Niger (rails, traverses, boulons, crapauds d'éclisses, éclisses et certains ponts).

Comprendre le mécanisme qui a permis son démantèlement, commercialisation et son transport, discuter avec toutes les autorités concernées, civiles, militaires et paramilitaires.

Situer de la manière la plus objective les responsabilités et les complicités.

4- Résultats des travaux et les responsabilités personnelles et individuelles des malversations :

A- Le mécanisme du démantèlement du stockage, du transport et de l'exportation des matériaux de la voie ferrée :

Entre l'arrêt définitif de l'exploitation de la voie ferrée Conakry-Niger, en 1995 et sa disparition totale, en 2007, on peut résumer le processus de démantèlement des rails, traverses, boulons, éclisses, crapauds d'éclisses et certains ponts et leur exportation en six (6) étapes.

1. Le 23 octobre 1996, le Président de la République (PRG) signe et fait publier au journal officiel de la République, le Décret D/96/136/PRG/SGG portant « libéralisation de la commercialisation de la ferraille composite ».

Au sens de ce Décret, on « entend par ferraille composite, l'ensemble des métaux ferreux et des métaux non ferreux. Les métaux ferreux et les métaux non ferreux sont constitués notamment de rails usés, essieux de trains, traverses de chemins de fer, canons, vieux tracteurs, carcasses de véhicules, tôles légères, blocs de moteurs, rébus de garages et autres. »

Nous n'avons pas trouvé dans cette initiative présidentielle, durant nos investigations, une intention maligne cachée dans ce Décret ou une opération visant expressément la voie ferrée de Conakry-Niger.

Cependant, il semblerait que le PRG, face à l'absence de moyens financiers pour la construction d'une base navale pour la Marine militaire dans l'île de Tamara aurait souhaité utiliser les produits éventuels générés par la vente des ferrailles pour sa réalisation. Le contact pris avec SODEFA n'ayant pas abouti, ce projet n'a jamais été mis en œuvre.

Voir chapitre V.1.10 :

SODEFA

Voir Annexe, volume IV

Décrets et Rapports officiels volume V : Procès verbaux des entretiens avec les Autorités.

Par contre, pour camoufler le démantèlement de la voie ferrée et l'exportation des rails et des traverses à partir de 2004, les acteurs du démantèlement ont indiqué dans leur déposition, n'avoir commercialisé que les derniers éléments compris dans la liste des métaux ferreux du Décret D/96/136/PRG/SGG (carcasses de véhicules, tôle légères blocs moteurs, rébus garages et autres). Rares sont ceux qui ont reconnu l'exportation des rails et des traverses.

Voir Annexe, volume V :

Procès – verbaux des entretiens avec les Autorités, les Exportateurs et les Déclarants en Douanes plus insidieusement, des contrats d'achat de rails et de traverses ont été conclus avec l'ONCFG. Sur cette base, quelques transactions furent réalisées, mais, de fait, juste pour s'assurer

Résultat des audits : vente des rails (suite)

La liste des ministres et hauts cadres impliqués.

Conformité, éventuelle, avec la légalité.

Voir annexe, volume II :

Demande d'achat, contrats de vente

2. Entre 1996 et 2000, en raison de la diminution drastique du personnel de l'ONCFG opérée en 1996 la voie ferrée, désormais sans surveillance effective, a subi les assauts des riverains de la voie, notamment dans les préfectures de Kankan, Kouroussa et Dabola. Rails et reverses étaient régulièrement, mais ponctuellement, volés et vendus au Mali

Voir annexe, volume IV :

Décrets et rapports officiels sur le démantèlement.

3. Entre 2000 et mi-2004, la rumeur du vol des rails s'amplifiant, des cercles mafieux, autour du PRG et l'Etat-major générale des Armées, s'emparèrent de l'idée et entreprirent de l'exploiter à leur bénéfice, sous le couvert inséparable de la famille présidentielle et de la haute autorité Militaire. Des démarcheurs étaient recrutés tout le long de la voie pour solliciter rails et traverses à la population riveraine.

Des sociétés de transports munis de laissez-passer et d'ordres de mission, protégées par des militaires et des gendarmes ; assuraient la collecte, payaient rubis sur ongle et évacuaient les matériaux sur Conakry. Mais la vigilance des cheminots (Kindia ; Mamou ;et Dabola)et de quelques autorités préfectorales et régionales (Mamou Kankan)empêchaient la régularité de l'évacuation et des saisies audacieuses étaient opérées malgré les menaces de mort proférées contre eux par les accompagnateurs en tenue.

Voir Annexe, Volume IV : Décrets et Rapports Officiels sur le démantèlement

4. en 2005, des saisies importantes sont opérées à Kindia, Mamou, Dabola et Kankan et des plaintes sont déposées auprès des services de sécurité et des tribunaux locaux par les cheminots. Contre toute attente dans toutes ces préfectures les voleurs sont libérés et les cheminots condamnés, après des interventions téléphoniques venues de Conakry. Ces jugements ont été le facteur déclenchant du démantèlement de masse de la voie ferrée dans ces zones (Kankan-Kouroussa, Dabola et Mamou). Les populations riveraines, informées de ces décisions et continuellement sollicités par les démarcheurs, locaux ou venus de Conakry, répondirent à la demande pressante et intéressante par une offre plus intensive.

Voir Annexe, Volume IV : Décrets et Rapports Officiels sur le démantèlement

5. Pour pallier à ces interventions intempestives des cheminots, entre mi- 2004 et 2005 une série de Laissez-passer (LP) issu du Secrétariat Général de la PRG, de la PRG (Famille Présidentielle), de l'Etat-major des Armées, d'Ordres de Mission d'officiers supérieurs de l'armée et d'ordonnances judiciaires de tribunaux étaient mises à la disposition des collecteurs et des transporteurs.

En conséquence du démantèlement artisanal et ponctuel effectué par la population. On est passé à l'opérationnalisation méthodique de la collecte, du transport et du stockage de la ferraille de la voie ferrée, en toute impunité et ce, malgré les efforts notables de mise en garde fournis par le Ministre des transports de l'époque, M. Aliou Condé : laissez-passer du 13 septembre 2004 de Mme KEIRA Marie Seth CAMARA, Présidente du Conseil d'Administration des Ets AGASEPT de « nos véhicules chargés des rails, traverses, en provenance des préfectures du pays ».

DU 04 janvier 2005 du General Kerfalla Camara autorisant la société

Laissez-passer n° 001 / PRG/MDN/ EMGA/ 2005 SORADEM, représentée par son PDG, M. Ousmane Diarra Condé de transporter les ferrailles de Kamsar et Kindia pour Conakry, ordre de mission de l'entreprise de collecte de ferraille « du 10 janvier 2005 signé par son PDG Elhadj Salifou Conte « Djannanké », paraphé par le Commandant Moussa YARADOUNO, Commandant de la compagnie de sécurité Routière à l'Etat-major de la Gendarmerie Nationale et de M. Momo Soumah, commissaire divisionnaire, directeur de la sécurité Routière au Ministère de la sécurité le 01 février 2005, » aux agents collecteurs de ferraille chargés du ramassage et de recherche des épaves à Conakry et à l'intérieur du pays « Laissez-passer n° 01/013/PRG/SGPR/SP/ du 01 avril 2005 de M. Fodé Bangoura, ministre secrétaire général de la PRG, aux « véhicules transportant les rails et traverses » sur toute l'étendue du territoire, Message-radio n° 086 /MATD /ACB/du 8 avril 2005 du secrétaire général du Ministère de l'administration du territoire et de la décentralisation, M. Lansana Youla, sous l'autorité de M. Kiridi Bangoura ci-dessus, Laissez-passer n°26/06/ de Ousmane Conté P/RG du 16 mai 2005 au sergent chef Abdoul Karim Soumah chargé de « convoier la ferraille en provenance de la préfecture de Kindia, Dabola, Kouroussa, Kankan, et Mamou par des camions de transporteurs » vers Conakry, Ordonnance de vente de rails et traverses saisis n°02/JP/DLA

/05 de la justice de paix de Dabola, datée du 20 mai 2005, ordonnant la mainlevée sur les saisies de la ferraille composite entreposées devant la prison civile de Dabola.

Les ordres de Mission Commandés n° 1037 et 1048 des 08 et 12 août 2005 du **General Alhousseini Fofana**, conseiller du Ministre de la défense Nationale, pour la collecte et le transport des rails et traverses de Kindia à Conakry, Réquisition n° 078 du 29 septembre 2005 du tribunal de 1^{ère} instance signée du procureur du tribunal de Kindia, Me alpha Seny Camara, procureur de la république « portant mainlevée sur quatre (4) camions contenant rails et ferrailles saisis à Kindia. voir : annexe, volume : laissez-passer, ordre de mission.

6. En 2006, le démantèlement de la voie était terminé. Les matériaux sont stockés à Conakry dans divers parcs fermés et progressivement exportés. Sur 148.680 rails et 827.500 traverses existant en 1995, l'inventaire de la voie en 2009 révèle 1.014 rails restant, soit 08km, 10.00 traverses. voir : annexe, volume III : ETAT du patrimoine ferroviaire.

7. Entre 2007 et 2008, l'exploitation des rails et traverses était terminée. La valeur estimative des matériaux de la voie ferrée est d'environ USD 7318605 (sept million trois cent dix huit mille six cent cinq dollars américains), calculée sur la base du prix de cession des rails à SAFRICOM (fg 660.000 /t) et au taux de change d'US\$ 1=fg 5000.

8. **MAERSK LINES** a assuré l'essentiel du transport maritime aux destinataires principaux ci-dessous :
Horizon point LLC ,dubai ,METAL TRADING LLC Dubai , KAMACHY STEEL ? India APPLICANT
MATEXIM, HAI PHONG JOINT , India ,M/S FORGINS, INDIA,SHAHARIAR , Bangladesh ETS ADAMA
SIDIBE ,Conakry.

B-Situation de l' ONCF en 2009 :

La visite de terrain entreprise du 23 novembre 2009 au 07 décembre 2009 par la mission d'audit opérationnel de la voie du chemin de fer Conakry-Niger tout le long des 662 km a constaté de visu la disparition de la voie de chemin de fer ,la vétusté des ouvrages d'art(ponts restants ,buses ,caniveaux)
L'ONCF délesté d'une partie importante de son patrimoine immobilier par le patrimoine bâti public, Les batiments, encore sous la responsabilité de l'ONCF, complètement dégradés

Le tableau d'inventaire suivant éclaire à suffisance l'état de la destruction opérée et du Démantèlement effectué principalement entre 2004 et 2007

A titre d'illustration et de résumé du tableau d'inventaire communiqué par la Direction technique de l'ONCF,

-Sur 148.680 rails et 827.500 traverses existant en 1995, l'inventaire de la voie en 2009 révèle 1.014 rails, soit 08km et 10.000 traverses.

La valeur estimative des matériaux de la voie ferrée démantelées et vendus est d'environ 7.318.605 USD(Sept Millions Trois cent Dix Huit Mille Six Cent Cinq Dollars Américains.

Dossier à Suivre

Sidimé Alpha Kabinet