

POINT DE PRESSE SUR LA CONCESSION FERROVIAIRE A BOLLORE

Bourse du Travail de Cotonou, le 03 Septembre 2015

Mesdames et Messieurs les journalistes,

Nous vous remercions d'avoir répondu à notre invitation. Le sujet qui nous réunit aujourd'hui ici, est la question du contrat ferroviaire avec BOLLORE. Comme tout un chacun de nous sait, le chemin de fer représente un axe central de développement d'un pays et nous pouvons dire qu'il n'y a pas de développement sans rails. C'est dire que nous nous situons dans la logique de l'exigence des rails comme facteur de développement au Bénin. Notre propos ici s'articulera en les points suivants :

- 1. Historique de notre combat contre le contrat de concession ferroviaire au groupe français Bolloré ;**
- 2. Pourquoi ce combat est vital pour le Bénin et appelle au regroupement de toutes les forces patriotiques de ce pays et Pourquoi notre combat rejoint celui du groupe Pétrolin du compatriote DOSSOU-AWORET**
- 3. Que faire ?**

1°) HISTORIQUE DE NOTRE COMBAT

Vers la fin de l'année 2014, j'ai été alerté en tant que Chef d'Organisation Patriotique par des béninois patriotes sur le complot que constitue la concession en cours des chemins de fer à Bolloré en ce qui concerne notamment les options techniques choisies par ce groupe et qui ont pour conséquence de plomber notre pays pour des générations. En effet, au lieu des rails modernes, c'est-à-dire des rails à écartement standard de 1,435 mètres en vigueur dans la plupart des pays du monde et recommandé par l'UEMOA, la CEDEAO, Bolloré décide de la réhabilitation et de la construction des rails sur le modèle 1910 à écartement métrique qui ne disposent plus nulle part ni de wagons, ni de locomotives modernes.

A ce sujet, le 18 mars 2015, la Convention Patriotique des Forces de Gauche a sorti une alerte au peuple intitulé "*Non au sabotage de la ligne ferroviaire Bénin-Niger, Burkina-Abidjan*" Il y est dit notamment « *Il ya environ quatre ans, les Chefs d'Etat, Hautes Autorités des quatre Etats que sont le Bénin, le Burkina-Faso, le Niger et la Côte d'Ivoire se sont réunies pour décider dans le cadre de l'intégration régionale des quatre pays, la construction d'une boucle ferroviaire moderne reliant Cotonou –Niamey-Ouaga- Abidjan, longue de 2950 km environ avec raccordement au Togo soit une distance de plus de 3000 km au total...L'écartement des rails est la distance séparant le flanc interne des deux files de rails d'une voie ferrée. L'écartement standard de 1.435 mm (soit 4 pieds 8 pouces et demi), définit la voie « normale »...Avec la ligne métrique- ou voie étriquée- comme ce que nous avons en ce moment, on n'aura pas facilement de locomotive ni de wagon moderne pour circuler. La vitesse des trains sera très limitée au risque d'accidents ferroviaires...*

Les Chefs d'Etat ont mis sur pied un Comité de pilotage à présidence tournante annuelle chargé de l'étude et de la réalisation de cet ambitieux projet. C'est-à-dire que chaque Etat assurera la direction de ce Comité pendant un an. A la fin des quatre le projet sera terminé. Un Secrétariat a été installé..

Les premières études ont été réalisées par un consortium tchèque qui a retenu une boucle moderne avec construction de rail à écartement standard... Par la suite un groupe français du nom de SOFRECO a fait les mêmes études et a conclu aux mêmes résultats.

Toutes ces études étant terminées, des bailleurs de fonds se présentent pour le financement dont les Chinois. Les Nigériens qui sont en train de rénover leur système ferroviaire sur le système moderne ... se sont mis de la partie pour apporter leur appui. Venue ici pour exposer leur projet, la délégation nigérienne n'a pas été reçue par le Chef de l'Etat.

On était en novembre 2013, lorsqu'intervient en ce moment le groupe Bolloré. Avec toutes les pressions et relents colonialistes dont on la sait capable, elle balaie du revers de la main toutes ces études réalisées et fait imposer un mémorandum « d'entente » signé à Cotonou le 07 Novembre 2013 par lequel les Chefs d'Etat des quatre Etats lui confient le soin de construire la boucle ferroviaire. Ceci au grand désarroi d'autres accords antérieurs (tel avec le groupe de Dossou Aworet Samuel ; au grand désarroi de l'équipe des Experts, hauts Cadres et Techniciens béninois, comme de tous les Experts des autres Etats concernés. Car l'on sait que le groupe Bolloré n'est pas un groupe Constructeur mais d'Exploitation.

Au lieu d'une Voie moderne, Bolloré retient des rails de 1910 à écartement métrique. ..Au lieu d'une voie pour une durée de 200 ans environ, Bolloré veut nous imposer une ligne vieille, non compétitive pouvant poser d'énormes problèmes d'incompatibilités avec le réseau ferroviaire du Nigeria et nécessitant des réfections tous les cinq ans avec des surcoûts artificiels que l'on peut imaginer et ceci au profit de qui l'on sait. »

Il faut signaler que déjà le 17 novembre 2014, le comité technique interministériel de suivi de la convention BENIRAILS, créé par l'arrêté N° 085/MDAEP/MTPT/MEF/MJUDH/DC/CTJ/SGM/DGIFD/DPF/SRC en date du 12 août 2014 avait envoyé au gouvernement un rapport d'étapes, où il préconise « - la prise en compte par le groupe Bolloré des normes techniques recommandées par l'UIC, par l'Union Africaine des Chemins de fer (UAC) et par l'UEMOA ;

- *La mise en place par le groupe Bolloré du modèle financier à même de renseigner les Etats sur la hauteur des investissements, la période à partir de laquelle il y aura retour sur investissement et la durée des concessions. »*

Le 1^{er} avril 2015, les membres du même comité Technique ont envoyé une lettre au Ministre du Développement et de l'Analyse Economique où ils soulignent l'élément suivant : «- Le Groupe BOLLORE propose de mettre en place une voie ferroviaire de type obsolète avec un écartement d'un mètre de vieux rails de réemploi de quarante (40) kilogrammes des années 1910. Par contre, le comité interministériel propose la construction d'une voie ferroviaire avec une plate forme de six(6) mètres de large et un écartement standard de 1,435 mètres avec des traverses à double écartement sur le tronçon Cotonou-Parakou-Niamey conformément à la directive n° 01/2014CM/UEMOA adoptée le 27 mars 2014 par l'UEMOA.

- *Le Groupe BOLLORE n'entend pas que les Etats déterminent avant « le démarrage de la convention », la consistance du patrimoine immobilier et foncier de l'OCBN cependant que le comité propose qu'un inventaire du patrimoine soit fait avec détermination de la part à transférer au concessionnaire.*
- *Le comité a retenu que c'est à l'autorité concédante (à savoir les Etats du Bénin et du Niger) qu'il revient d'élaborer le cahier des charges techniques relatif à la construction et à l'entretien de la ligne, à charge pour le Groupe BOLLORE de s'y conformer et non la démarche inverse.*
- *Le comité n'a pas approuvé la proposition de la durée de la convention telle que esquissée par BOLLORE, durée qui s'établit à 30/40 ans alors même que toutes les études disponibles ont confirmé la rentabilité du projet avec un retour sur investissement sur vingt (20) ans...*

Il a relevé qu'en l'absence de tout cahier des charges, le Groupe BOLLORE mène des travaux qui ne respectent aucune norme contemporaine des chemins de fer...

En outre, dans les conditions actuelles d'exécution des travaux en dehors de toute commande publique et d'un business plan qui renseigne sur le montant probable des investissements à faire par le Groupe BOLLORE, ni la République du Bénin, ni la République du Niger ne sont en mesure d'apprécier la qualité et

la valeur des ouvrages en cours de réalisation ou à réaliser. La conséquence directe et prévisible de cet état de chose est que les Etats paieront pendant des dizaines d'années le coût de travaux mal réalisés avec le risque d'avenants répétés comme c'est souvent le cas lorsqu'il n'y a pas un minimum d'accord entre les parties contractantes sur les caractéristiques de l'ouvrage à réaliser et sur son coût. »

Malgré cela, le gouvernement du Bénin avec le gouvernement du Niger s'entêtent et avaient retenu de signer à Paris le funeste contrat le 21 juillet 2015. Signalons qu'entre temps a été nommé 1^{er} Ministre chargé justement du dossier, Lionel ZINSOU dont on sait qu'il est plus Français que Béninois et qui appartient au cercle fermé de l'establishment français au même titre que les BOLLORE Vincent, Laurent FABIUS etc.

Pour faire face à cette situation, la Convention Patriotique des Forces de Gauche a sorti en date du 14 juillet 2015 un appel au peuple intitulé « *Peuple du Bénin ; Lève-toi pour empêcher la signature de la funeste convention ferroviaire par le duo BOLLORE-YAYI* ». Surpris par la clameur populaire, les protagonistes ont sursis à leur complot, et l'on remit à plus tard.

La Convention Patriotiques des Forces de Gauche (dont est membre la CSTB) a aidé à faire prendre par la Conférence Syndicale Internationale des pays membres de l'UEMOA, réunie les 24 et 25 Juillet à Cotonou, avec la CSTB à une motion condamnant l'attribution à Bolloré du contrat de concession ferroviaire.

Pour donner forme à cette mobilisation populaire contre le complot, nous avons au nom de la CPFPG par un papier en date du 21 Juillet 2015, appelé les Partis politiques, organisations syndicales et de la société civile à une concertation. Ce qui fût fait le 28 juillet 2015. A cette occasion, une déclaration a été proposée et adoptée et un Comité de Suivi des Organisations pour des rails modernes au Bénin a été constitué. Le 11 Août, une seconde réunion de concertation a eu lieu toujours à la Bourse du Travail de Cotonou où il a été retenu une adresse aux honorables députés pour leur demander de : « *1°- De se saisir de ce dossier patriotique et stratégique et interpeller le Gouvernement sur cette question vitale pour notre pays et ses hommes et de provoquer à ce sujet un débat public.*

2°-D'exiger à cet effet une autorisation parlementaire avant signature de tout contrat de concession ferroviaire qui devra respecter les normes légales, modernes et environnementales en la matière.

3°- D'exiger à l'avenir la publication de tout Contrat avec cahier de charges concernant tout projet liant notre pays et cela avant exécution. ».

De même, il a été retenu que la CSTB fasse une lettre de soutien aux travailleurs de l'OCBN soumis au non paiement des salaires depuis environ deux (02) ans.

Le 1^{er} Septembre 2015, une nouvelle réunion de concertation s'est tenue et a apprécié très positivement la réponse à notre appel et qui s'est concrétisée par l'interpellation du gouvernement sur le projet de la boucle ferroviaire par le député Eric HOUNDETE, Vice-président de l'Assemblée Nationale et membre de la majorité parlementaire. Nous adressons aux députés, nos vives salutations patriotiques.

Entre temps, face à la mobilisation populaire au Bénin, le groupe de Français constitué de Vincent BOLLORE, Lionel ZINSOU est allé signer le funeste contrat furtivement à Niamey, le 13 Août 2015.

2) POURQUOI CE COMBAT EST VITAL POUR LE BENIN ET APPELLE AU REGROUPEMENT DE TOUTES LES FORCES PATRIOTIQUES DE CE PAYS ?

C'est pour les raisons suivantes :

Ce projet, si réalisé retardera notre pays pour des générations en ce que :

- Il isolerait notre pays ainsi que les autres concernés par le projet, des autres pays de la CEDEAO contrairement aux directives à la fois de l'UEMOA et de la CEDEAO qui préconisent la libre circulation des personnes et des biens.

- Par l'imposition de vieux rails de réemplois de 1910, notre pays serait dépendant pour des années encore, de la bonne volonté de BOLLORE, en fourniture en vieux locomotives et wagons jetés à la poubelle et repeints avec des coûts exorbitants pour notre pays.

**- EN CE SENS NOTRE COMBAT REJOINT CELUI DU GROUPE PETROLIN DU
COMPATRIOTE DOSSOU AWORET**

Pour les raisons suivantes :

- Les gouvernements nigériens et béninois ont formellement accordé par lettre en date du 22 juillet 2010, la concession du réseau ferroviaire Bénin-Niger au groupe Pétrolin et qui fait l'objet d'une notification d'adjudication de la concession de réseau ferroviaire en cette date.
- Ensuite, dans le processus d'Appel d'Offre, BOLLORE n'était pas soumissionnaire et à ce titre, ne pouvait être adjudicataire. Il s'agit là d'une violation manifeste des dispositions réglementaires de notre pays en matière de passation de Marchés Publics et cela ne saurait-êtré toléré.
- Le groupe Pétrolin selon leurs engagements, a retenu de construire des rails modernes selon l'écartement standard.
- Enfin, pour nous, dans les marchés publics de notre pays, il faut privilégier à compétence et surface financière égales, le compatriote et non l'étranger.

3) QUE FAIRE ?

Les protagonistes en charge du complot, le groupe BOLLORE et le gouvernement du Bénin, répandent partout que BOLLORE veut leur construire des rails pour zéro franc de charge pour notre pays. Et qu'il n'y a point de dette pour notre pays. Ce qui leur permettrait de contourner ainsi l'autorisation parlementaire. Il s'agit là d'un gros mensonge et d'un gros complot contre notre peuple. On n'a jamais vu dans ce monde d'aujourd'hui, des projets de cette envergure qui n'aient rien coûté au pays qui en serait bénéficiaire. Si tel est le cas c'est qu'il s'agit d'un complot pour enterrer ce pays. C'est là que réside la plus grande inquiétude et nos interrogations au sujet des questions de contamination des populations du Niger et du Bénin par pollution radioactive. Rien que pour ça déjà, le peuple et ses représentants élus doivent s'en saisir.

Pour toutes ces raisons, nous avons déclaré et réaffirmons que ce contrat constitue une violation des normes nationales et internationales en vigueur, une agression de notre peuple et qu'en conséquence, notre peuple se donne le droit de le combattre par tous les moyens. **C'est dire que le contrat soit disant signé le 13 Août 2015, pour nous et le peuple béninois, est nul et de nul effet.**

En conséquence, nous avertissons les autorités aujourd'hui en charge de notre pays qui prennent le risque de participer à un tel crime, qu'ils endosseront à titre personnel et sur leur budget propre, les conséquences financières des dommages qu'ils auraient entraînés.

Nous demandons aux Députés et aux populations de continuer à s'opposer par tous les moyens à leur portée, à la construction de vieux rails dans notre pays à travers des interpellations, meetings, sit-in, marches, assemblées générales....

Vive le peuple béninois en lutte !
En avant pour la construction de rails modernes !

Je vous remercie
Philippe NOUDJENOUME