

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE République de Guinée

_____ Travail-Justice-Solidarité

COMITE D'AUDIT ET DE SURVEILLANCE

DES SECTEURS STRATEGIQUES

DE L'ECONOMIE (CASSSE)

SYNTHESE DU RAPPORT D'AUDIT OPERATIONNEL DU CHEMIN DE FER CONAKRY-NIGER

PRESENTE PAR :

Oumar Ibrahima TOURE, Chef de Mission(CASSSE)

Cheick CAMARA (IGF)

SUPERVISION:

Dr. Ousmane KABA,

Vice -président Chargé des Audits

Mars 2010 17

1- Présentation de l'équipe de mission :

Monsieur Oumar Ibrahima TOURE,

Membre du CASSSE, Chef de mission,

Monsieur Cheick CAMARA, Inspecteur des Finances au Ministère de l'Economie et des Finances.

2- La mission et les diligences :

Ordre de Mission n° 005/CASSSE/CNDD/2009 du 15 septembre 2009, enregistré au CASSSE sous le n° 016/000/CASSSE/CNDD/2009 et portant sur l'Audit de la cession des actifs de l'Office Nationale des Chemins de Fer de Guinée (ONCFG) avec comme objectifs de :

Dévoiler le mécanisme qui a conduit au démantèlement des:

- rails, traverses, ponts, boulons, crapauds d'éclisses, éclisses du chemin de fer Conakry-Niger,
- matériels roulants,
- immobilisations corporelles,
- infrastructures et équipements divers ;

Expliquer le système de collecte et de stockage de ces actifs sur les sites, le long de la voie, et leur transport jusqu'à Conakry ;

Identifier les responsabilités personnelles, directes et indirectes,

Et, enfin, identifier les exportateurs et les pays de destination. 18

Bref historique du Chemin de Fer Conakry-Niger :

La puissance coloniale française a très tôt compris la nécessité de l'installation du chemin de fer pour l'écoulement des produits agricoles et miniers de l'intérieur des colonies vers les côtes occidentales de l'AOF.

Le Sous-secrétaire d'Etat aux Colonies, Monsieur Etienne, confiait, dès l'année 1888, au capitaine Brosse lard-Faidherbe, gendre et officier d'ordonnance du Général Faidherbe, initiateur de cette idée et constructeur de la voie ferrée Dakar-Niger, la reconnaissance d'une voie ferrée partant des côtes de la Guinée pour arriver au Niger.

Le point de départ originellement identifié était Benty, centre commercial assez important à l'époque et ancien port négrier, qui avait le double avantage de posséder une rivière navigable assez en avant dans l'intérieur du pays et d'être fort rapproché du bassin des deux Sarcines qui permet de contourner les contreforts du Foutah Djallon. Conakry ne pouvait entrer en ligne de compte car le port n'existait pas encore, ne disposait que de deux (2) factoreries et n'a été occupée 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 150 kms, 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 avait été approuvé en 1911 pour poursuivre la construction de la ligne à l'Est vers Bobo-Dioulasso, en Haute Côte d'Ivoire, au sud vers Kérouané et Beyla et au Nord, depuis Mamou, vers Labé et Mali. Malheureusement, la Grande Guerre 14-18 mit fin à cet ambitieux projet.

Longue de 662 kms, la Guinée paya un lourd tribut humain dans cette aventure ferroviaire avec 620 morts lors des travaux enregistrés sur les sites de la voie et un nombre incalculable de blessés et d'handicapés à vie.

Le dernier train quitta Kankan le 02 mai 1995 avec cinq wagons transportant des graines de coton à destination de Conakry et dura 30 jours. 19

Initialement la voie ferrée Conakry-Niger était gérée par la Régie des Chemins de Fer de l'Afrique Occidentale Française. En 1959, l'Ordonnance n° 32 du 02 juin 1959 créa l'Office Nationale 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 disparu, la colonne vertébrale économique de la Nation qui s'est brisée.

Pour l'atteinte de ces objectifs, la Mission a effectué les diligences suivantes :

- Rencontres avec Diverses Autorités de tutelle :

- Ministère des Transports : Chef de Cabinet, Inspecteur Général des Transports,

- Office Nationale des Chemins de Fer de Guinée (ONCFG),

- Port Autonome de Conakry,

- Direction Nationale des Douanes,

- Ministère de l'Economie et des Finances,

- l'Etat-major de la Marine Nationale.
- Visites guidées de terrain le long de la voie avec les Cheminots :
- Gare de Conakry et la gare secondaire de la zone : Kouriya

- Gare de Kindia et les gares secondaires de la zone :

- Gare de Mamou

- Gare de Dabola et les gares secondaires de la zone :

- Gare de Kouroussa

- Gare de Kankan

- des interrogatoires avec les personnalités d'Etat, les officiels, les déclarants en Douanes et Transitaires identifiés lors des rencontres et visites ci-dessus, notamment :

20

Les personnalités :

- M. Fodé BANGOURA, ex Ministre Secrétaire Général de la Présidence de la République,
- M. Aliou CONDE, ex Ministre des Transports,
- M. Boubacar SOW, ex Ministre des Transports
- M. Alpha Ibrahima KEIRA, ex Ministre des Transports
- M. Moussa SAMPIL, ex Ministre de la Sécurité
- M. Kiridi BANGOURA, ex Ministre de l'Administration du Territoire,
- Mme Morel Marguerite CAMARA, ex DG de l'ONCFG et ex Secrétaire Général du Ministère des Transports

- M. Dominique TRAORE, Inspecteur Général des Transports,
- M. Naby Badrass YORA, Directeur Général de l'ONCFG,
- M. Lansana FOFANA, DGA de l'ONCFG,
- M. Garapaye GEOPOGUI, Directeur Technique de l'ONCFG,
- M. Mamadou Bobo BARRY, Directeur Financier de l'ONCFG,
- Général Alhousseini FOFANA, ex Conseiller du Ministre de la Défense,
- M. SQUARE, 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 CONTE, (non rencontré),
- Feu Général Kerfalla CAMARA, CEM des Armées Nationales,
- Mme KEIRA Marie Seth CAMARA, Présidente du Conseil d'Administration de la société AGASEPT,
- M. Naby Youssouf CAMARA, DG de la société AGASEPT,
- M. Alsény BARRY, PDG de la société SAFRICOM,-
- Ousmane Diarra CONDE, co-équipier d'Ousmane CONTE et PDG des sociétés : WORLD VMC PTE Ltd et SORADEM, (non rencontré),
- El hadj Salifou CONTE « Djannankè », PDG de la société éponyme de collecte de ferraille, (non rencontré),
- El hadj Samba SIDIBE 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).

21

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, sa 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, 22

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 Conakry-Niger.

Cependant, il semble 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 oeuvre.

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, tôles légères, blocs moteurs, rébus de 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 une 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 traverses étaient régulièrement, mais ponctuellement, volés et vendus au Mali voisin où des fonderies étaient demanderesse de ferrailles. 23

Les matériaux volés étaient remplacés autant que faire se pouvait par l'ONCFG dont les agents, le long de la voie, n'ont jamais manqué de vigilance, au péril de leur vie, pour alerter la Direction

Générale mais aussi les autorités, tant civiles que militaires ou paramilitaires, des opérations criminelles en cours.

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 de l'Etat-Major Général des Armées, s'emparèrent de l'idée et entreprirent de l'exploiter à leur bénéfice, sous le couvert imparable 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 24

5. Pour pallier à ces interventions intempestives des cheminots, entre mi-2004 et 2005, une série de Laissez-passer (LP) issue 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»,
- Laissez-passer n° 001/PRG/MDN/EMGA/2005 du 04 janvier 2005 du Général Kerfalla CAMARA autorisant la société SORADEM, représentée par son PDG, M. Ousmane Diarra CONDE de transporter les ferraille 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/SGPRG/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, Ministre, répercutant le LP de M. Fodé 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 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 Général 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 1ère Instance signée du Procureur du Tribunal de Kindia, Me Alpha Sény CAMARA, Procureur de la République « portant mainlevée sur quatre (4) camions contenant rails et ferrailles » saisis à Kindia.

Voir : Annexe, Volume II : Laissez-passer, Ordres 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 08 km, et 10.000 traverses.

Voir : Annexe, Volume III : Etat du Patrimoine Ferroviaire

7. Entre 2007 et 2008, l'exportation des rails et traverses était terminée. La valeur estimative des matériaux de la voie ferrée est d'environ USD 7 318 605 (sept millions 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'USD 1 = FG 5 000.

8. MAERSK LINES a assuré l'essentiel du transport maritime aux destinataires principaux ci-dessous :

Horizon Point LLC, Dubai,

METAL TRADING Co LLC, Dubai,

MCOSOMS TRADING LLC, Dubai,

KAMACHY STEEL, India

APPLICANT MATEXIM, HAI PHONG JOINT, India,

M/S FORGINS, India

SHAHARIAR, Bengla Desh,

ETS ADAMA SIDIBE, Conakry

B. Situation de l'ONCFG 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 totale de la voie de Chemin de Fer, la vétusté des ouvrages d'art (ponts restants, buses, caniveaux),
- l'ONCFG délesté d'une partie importante de son patrimoine immobilier par le Patrimoine Bâti Public,
- les bâtiments, encore sous la responsabilité de l'ONCFG, 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'ONCFG,

- sur 148.680 rails et 827.500 traverses existant en 1995,

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

La valeur estimative des matériaux de la voie ferrée démantelés et vendus est d'environ USD 7.318.605 (sept millions trois cent dix huit mille six cent cinq dollars américains).

TABLEAU D'INVENTAIRE 1995-2009 Désignation Inventaire 1995 (Unités) Tonnage Inventaire 2009 (Unités) Tonnage Observations

Rails de 25 kg/ml posés sur 466 km 116 500 23 300 0 0

Rails de 30 kg/ml posés sur 123 km 20 500 7 380 367 132,12 Sur 2 km 200

Rails de 38 kg/ml posés sur 78 km 11 680 5 548 646 418,608 Sur 5 km 800. (Rails de 36 kg/ml)

TOTAL RAILS 148 680 36 228 1 014 550,728 soit 8 km

Total Traverses (1250/km) 827 500 28.962,5 10 000 350

Crapaud 4/traverses 3 310 000 1.059,2 40 000 12,800

Boulon crapaud (1/crapaud) 3 310 000 877,15 40 000 10,600

Rondelle pour crapaud (1/crapaud) 3 310 000 281,35 40 000 3,400

Eclisse pour joint 148 678 2 399,66 1 012 16,333

Rondelle pour éclisse (4/paire) 594 712 50,55 4 048 0,344

Ouvrage d'art pont métallique 89 8 Seuls les Grands Ponts ont survécu

TOTAL 69.858,41 944,205 % 2009/1995

= 1,35%

Source : ONCFG, 2009

En annexe, l'état du patrimoine ferroviaire est présenté en tableaux et concerne les Bâtiments (1995), les Cités et Domaines, les Immeubles au compte du Patrimoine

Bâti Public, le Matériel Technique et de Traction, les Locomotives et le Matériel de l'Atelier Central.

5- Limitations et les difficultés rencontrées :

Les objectifs de la mission visent à faire l'état des lieux de la voie du chemin de fer CONAKRY-NIGER et à situer les responsabilités directes et indirectes, personnelles et institutionnelles de ce qui peut être considéré comme un crime économique majeur : le démantèlement de la voie ferrée, le stockage des matériaux à l'intérieur du pays, le long de la voie, le transport vers Conakry, la commercialisation et l'exportation des rails et traverses qui ont affecté durablement, non seulement le patrimoine ferroviaire historique de la Nation, mais aussi ses perspectives de développement économique et social.

Limitations :

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.»

Cependant, 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 (carcasses de véhicules, tôles légères, blocs moteurs, rébus de garages et autres). Rares sont ceux qui l'ont reconnu avoir exporté les rails et les traverses.

Difficultés :

La difficulté principale rencontrée est le caractère vague de la nomenclature douanière sous laquelle les rails ont été enregistrés : « ferrailles ou Débris de fer » sans autres précision. Seule la Direction Nationale des Douanes, à travers les Vérificateurs en Douanes, indiqués dans le Rapport et qui ont signé les Déclarations d'Exportation (DDE) des containers, pourrait l'attester.

En outre, la grande majorité des hauts fonctionnaires de l'Administration et des Forces de Sécurité que nous avons rencontré, parfaitement au courant du démantèlement du Chemin de Fer, tant du point de vue de l'opération elle-même que de ses instigateurs et acteurs patentés, ont refusé de coopérer positivement avec la

Mission et ont camouflé leur irresponsabilité sous couvert des instructions de l'Autorité.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS :

1. Une mission d'étude et d'information de l'ONCFG a été conduite en Côte d'Ivoire, par Ordre de Mission N°0966/SGG/2008 du 24/09/2008 dans le cadre de l'élaboration d'une politique ferroviaire de notre pays. Les conclusions sont les suivantes :

- La liquidation définitive de l'ONCFG dans sa forme juridique actuelle et de repartir sur une base nouvelle,
- Création d'une structure publique nouvelle de reconstruction et de développement du Chemin de fer Conakry-Niger englobant les lignes ferroviaires Kamsar-Sangaredi (CBG), Conakry-Fria (RUSAL) et, éventuellement, le projet minier Nimba-Forécariah (RIO TINTO).

EXTRAITS SIGNIFICATIFS DES AUDITIONS DES AUTORITES IMPLIQUES ET DES EXPORTATEURS DES RAILS ET TRAVERSEES

DE LA VOIE FERREE CONAKRY-NIGER

V.3.1 Interrogatoires des personnalités politiques, administratives et militaires

V.3.1.1 M. Fodé BANGOURA,

Directeur du protocole d'Etat,

Secrétaire Général de la PRG,

Ministre Secrétaire Général de la PRG.

- Entretien du 11 décembre 2009
- Reconnaît avoir rédigé le LAISSEZ-PASSER n°01/013/PRG/SGPRG/SP du 01/04/05 sur ordre du PRG
- Ce LAISSEZ-PASSER concernait « uniquement les stocks saisis dans les Préfectures et les mettre à la disposition de la SODEFA en relation avec la DG de l'ONCFG »,
- Cet ordre a été exécuté le 01/04/05 et, depuis, il n'en a pas entendu parler et ne sait pas la destinée qui en a été fait,

- Officiellement, dans l'esprit du Chef de l'Etat, les revenus tirés de l'opération devrait servir à la construction de la Base de la Marine nationale à l'île de Tamara,
- Il n'a jamais eu de relations administratives ou personnelles avec Ousmane Conté mais était au courant de ses activités, surtout dans l'opération Rails, et chaque fois, il en informait le PRG par loyauté
- Il n'en a tiré aucun avantage ni matériel ni financier des transactions de OC et sa famille.

Opinion de la Mission : ce LAISSEZ-PASSER a eu des conséquences dramatiques dans le démantèlement, le stockage et le transport des rails.

1. Il a complètement levé les scrupules des autorités préfectorales, régionale et sécuritaires dont certaines, entre 2000 et 2004, arrêtaient et saisissaient les convois, empêchant ainsi la fluidité et la tranquillité des convois,

37

2. Il a permis, en association avec d'autres LAISSEZ-PASSER et Ordres de Mission, l'accélération du processus de démantèlement et la disparition de la voie ferrée,

3. Il a refusé de soutenir et d'appuyer, auprès du PRG, un projet de Décret soumis par le Ministre des transports de l'époque, M. Aliou CONDE, portant sur «l'interdiction de la vente, de l'achat et l'exportation de la ferraille » en 2005.

4. A partir du moment où il savait tout du processus et de ses auteurs, de l'importance et de la gravité de son LAISSEZ-PASSER, on peut logiquement dénoncer une complicité active.

V.3.1.2 M. Aliou CONDE

Secrétaire Général du Ministère des Transports,

Ministre des Transport de mars 2004 à 26 mars 2006

- Entretien du 15 décembre 2009

a) Ce qu'il sait du démantèlement :

Le commerce des ferrailles s'est fortement développé après les années 2000,

Des cargaisons et convois de rails et traverses saisis dans diverses Préfectures entre 2004 et 2006 ont été libérés et acheminés à Conakry par des personnes, civiles et militaires, munis de LAISSEZ-PASSER et d'Ordres de Mission, notamment :

LAISSEZ-PASSER du SG de la PRG du 01 avril 2005,

LAISSEZ-PASSER de transport du général KERFALLA,

Un ordre de Mission de El hadj Salifou Djannankè

LAISSEZ-PASSER d'Ousmane CONTE,

Instructions du Colonel Jacques TOURE, CEM de la GN de l'époque.

Ceux qui démantelaient étaient de la famille présidentielle :

Ousmane Conté, Mme KEIRA Marie Seth CAMARA, et celle de l'Etat-major de l'Armée dont :

L'Aide de Camp du PRG, le Commandant SOUMAH

Le neveu du PRG, le Capitaine ISSIAGA,

Le Général Alhousseini FOFANA

Le Colonel Jacques TOURE, CEM de la GN

Le général KERFALLA, CEMA, lui-même. 38

A tous ceux-ci, j'ai toujours répliqué par une fin de non-recevoir jusqu'à mon départ du Ministère. Malgré tout, la voie a été systématiquement démantelée.

b) Ce qu'il a fait pour lutter contre le démantèlement et pour sa sauvegarde.

Un jeu complet de documents numérotés de 1 à 20 retrace ces efforts, remarquables, tout le long des années 2004, 2005 et 2006, pour « arrêter le processus de démantèlement, identifier et traduire en justice tous les coupables de cet ignoble phénomène, en vue de leur châtement exemplaire ».

Opinion de la Mission : Autant qu'on puisse l'attester, au vu des documents fournis, et de la teneur des entretiens, le Ministre Aliou CONDE semble être au-dessus de tout soupçon de complicité, active ou passive.

Parmi les documents fournis figure un projet de Décret « portant interdiction de la vente, de l'achat et de l'exportation de la ferraille » en 2005. Ce projet visait à « freiner et à casser l'engouement pour le commerce de ferraille qui avait développé un appétit exceptionnel pour la voie ferrée Conakry-Niger.

Malheureusement, nous ne serons pas compris par le Ministre SG qui nous fera remarquer et valoir que « la ferraille comprenait un ensemble plus vaste que les rails de Conakry-Kankan, à savoir toute la ferraille composite, les rails de Kamsar, de Fria, etc. »

V.3.1.3 M. Boubacar SOW

Secrétaire Général du Ministère des transports mai 2004-6mars 2007

Ministre des Transports, mars 2007-2008

- Entretien du 11 décembre 2009
- Le démantèlement s'est accru en 2004 avec l'implication, à travers l'établissement d'ordres de mission, de compatriotes non habilités
- Les ordres de missions étaient signés par Ousmane CONTE, Marie Seth CAMARA et des recommandations du général Kerfalla CAMARA
- Malgré la position sociale des intéressés, le Ministre des transports de l'époque, n'a pas manqué d'adresser des correspondances à ses collègues de l'Administration du Territoire, Intérieur et Sécurité, ainsi qu'aux Préfets et Gouverneurs des régions traversées

39

- De même une communication avait été faite à l'attention du Conseil des ministres pour que des mesures soient prises au niveau du Gouvernement
- Malgré la visite du CEMA, je n'ai jamais signé un quelconque document relatif à la cession des rails

- A ma connaissance, seul M. Alsény BARRY, homme d'affaires de la place, sur recommandation du général Kerfalla, a conclu un accord de cession de rails avec la DG de l'ONCFG.

Opinion de la Mission : Autant qu'on puisse l'attester, au vu de la teneur des entretiens, le Ministre Boubacar SOW semble être au-dessus de tout soupçon de complicité, active ou passive.

V.3.1.4 M. Moussa SAMPIL

Ministre de la Sécurité, juillet 1996 à octobre 1997

Ministre de la Sécurité, décembre 2002 à mai 2005

- Entretien du 16 décembre 2009,

- Ministre de la Sécurité durant la période cruciale du démantèlement, 2002-2005, il n'a entrepris qu'une seule action visant à arrêter le démantèlement de la voie ferrée : installation d'une BAC à Kindia qui a interpellé et déféré au Tribunal de 1^{ère} Instance de Kindia des individus avec des véhicules chargés de morceaux de rails qu'ils venaient de démanteler dans la région de Kindia,

- Durant l'entretien, il a soutenu l'hypothèse de l'implication effective de la famille présidentielle dans ces opérations.

Opinion de la Mission : Comportement typique des fonctionnaires de l'Administration impuissant face à cette lamentable affaire. Tous stigmatisent, déplorent ou insinuent la famille présidentielle mais s'empêchent de prendre des décisions de responsabilité, de rigueur et de droiture dans l'intérêt du pays.

V.3.1.5 Mme MOREL Marguerite CAMARA

Directrice Générale de l'ONCFG, juillet 1997-mai 2004,

Secrétaire Général du Ministère des transports, mai 2004-6 mars 2007

- Entretien du 15 décembre 2009

- Durant sa direction de l'ONCFG, la voie ferrée était très vétuste mais existait dans son entièreté malgré de fréquents vols entre Dabola et Kankan,

40

- Les quelques agents de la voie fournissaient tous les efforts pour mettre fin à ces larcins,
- Toutes les saisies et leurs auteurs étaient libérés mais les stocks saisis ne sont jamais revenus à l'Office.

- A sa nomination au Cabinet, elle a été informée de cette situation et de son aggravation, mais ne peut parler de la vente car elle n'y a pas participé et dont elle ignore les auteurs,

- Le Cabinet a fourni un gros effort de sensibilisation du Conseil des ministres, des autorités préfectorales et régionales en vue de dispositions collégiales,

- Vainement.

Opinion de la Mission Cas typique de fonctionnaires de l'Administration impuissants face à des forces supérieures destructrices.

Mme Morel M. C. est fille de cheminot. « Je n'aurais jamais cautionné le démantèlement de cette voie ferrée le long de laquelle j'ai vu le jour. »

V.3.1.6 M. Dominique Ibrahima TRAORE

Inspection Générale des Transports au Ministère des Transports

- Entretien du 16 décembre 2009
- a déclaré ne rien savoir du démantèlement du Chemin de Fer.
- Sa fonction est une « coquille vide » et ne lui a conféré aucune responsabilité dans quoi que se soit dans le Ministère.
- Il n'a jamais effectué une inspection, reçu des instructions, bénéficié des correspondances internes sur quelques sujets que se soient.

Opinion de la Mission On pourrait invoquer une responsabilité indirecte. Celle-ci repose sur :

- sur son silence coupable sur cette opération, en temps qu'IGT, dès lors que l'opinion publique en avait fait longtemps « ses choux gras »,
- La non initiation officielle d'aucune enquête ni la rédaction d'un quelconque rapport officiel à sa hiérarchie pour les informer de ce qui se dit partout dans le public ni, de manière responsable comme le requiert sa fonction, visité les lieux de démantèlement,

41

- Ni vu et rencontré la Direction des Chemins de Fer pour les dispositions à prendre.

V.3.1.7 M. Alpha Ibrahima KEIRA

Ancien Ministre des Transports, 2006-2007

Ancien Ministre Secrétaire Général de la Présidence

- Entretien du 18 janvier 2010
- Affirme qu'à son arrivée, le démantèlement et l'exportation des rails étaient terminés, le secteur ayant été saboté par des cadres guinéens,
- A donc entrepris des projets pour sa relance, notamment un nouveau Tanka, mais le Ministère des Finances a fait obstacle,
- N'a jamais signé de contrat de vente de rails, ni appuyé la requête de qui que se soit,
- Certifie que son épouse, Mme KEIRA Marie Seth CAMARA n'est pas associée à qui que se soit et que c'est par naïveté et manque de niveau qu'elle a signé le LAISSEZ-PASSER de AGASEPT,
- Affirme ne pas connaître AGASEPT ni sa Direction

Opinion de la Mission On peut retenir contre le Ministre Keira, les charges de complicité active suivantes :

- il a bel et bien vu et avalisé le contrat de AGASEPT, dont son épouse est Présidente du Conseil d'Administration, avec l'ONCFG pour la l'achat des rails,

- il a rompu le contrat de SAFRICOM avec l'ONCFG au profit d'AGASEPT selon M. Alsény BARRY dans sa déposition

V.3.1.7 M. Kiridi BANGOURA

Ministre de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation, 2004-août 2006

- Entretien du 18 janvier 2010
- Informé par le Gouverneur de Kankan, a instruit de saisir tous les rails démantelés dans les circonscriptions,
- A informé le Conseil interministériel (mai 2006) et a demandé aux Ministres concernés de saisir officiellement le Conseil des Ministres,
- Son chef de Cabinet, M. Lansana YOULA, a bien envoyé le message-radio n° 136/MATD/ACB du 17 avril 2005 mais en répercussion stricte des instructions reçues du Gouvernement et de la PRG,

42

- Les responsables du démantèlement sont le Chef d'Etat Major de l'époque, Général Kerfalla CAMARA et, de sources concordantes, le capitaine Ousmane CONTE,
- Petit-fils de cheminots.

Opinion de la Mission : Autre cas typique de fonctionnaires de l'Administration impuissants face à des forces supérieures de destruction publiques.

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

Volume V : Procès-verbaux des entretiens avec les Autorités et les Chefs de zones ferroviaires

V.3.3.2 Ets AGASEPT

La Présidente du Conseil d'Administration, Mme KEIRA Marie Seth CAMARA et le Directeur Général, M. Naby CAMARA ont été reçu séparément puis ensemble.

V.3.3.2.1 Mme KEIRA Marie Seth CAMARA

Présidente du Conseil d'Administration des Ets AGASEPT

- Reconnaît avoir signé le LAISSEZ-PASSER du 13 septembre 2004 qui prie «les autorités de la circulation routière, les barrages et les services judiciaires de bien vouloir faciliter la circulation de nos véhicules chargés de transporter les différentes qualités de rails, traverses de chemins de fer, etc. en provenance des préfectures, la durée de l'opération reste la fin des travaux»,
- Ne connaît ni la société, ni son agrément, mais a été impliquée par son chauffeur,
- Affirme n'avoir jamais été Présidente du CA des Ets AGASEPT,
- N'a participé ni à l'enlèvement, ni au transport, ni au stockage ni à l'exportation des rails et traverses de la voie ferrée,
- N'a signé aucun contrat de commercialisation,

Opinion de la Mission : Malgré ses dénégations, on peut retenir contre Mme KEIRA les charges suivantes d'auteur du démantèlement, de transporteur des rails, d'acheteur et d'exportateur de rails : 43

1. A écrit la lettre n°009/OA/03 du 18 novembre 2003 au Ministre du Commerce, de l'Industrie et des PME relative à «la demande de collecte et d'exportation de ferraille ».

Réponse positive obtenue le 03 décembre 2003 avec en appui le Décret n°096/136/PRG/SGG du 23 octobre 1996,

2. Signataire du LAISSEZ-PASSER du 13 septembre 2004, ci-dessus explicité, sur proposition de son chauffeur et la femme du DG de la société,

3. Visa positif du Ministre des transports de l'époque, M. A. I. KEIRA, son époux, du contrat liant AGASEPT à l'ONCFG, contrat signé le 04 décembre 2006, pour la commercialisation des rails et traverses,

4. Nommément désignée par M. Alsény BARRY, Homme d'affaires, dans sa déposition, comme bénéficiaire, à son détriment, du contrat d'achat des ferrailles qu'il avait signé avec l'ONCFG,

5. Nommément désignée par M. Aliou CONDE, ancien Ministre des Transport, dans sa déposition, comme mêlée par ses actes au démantèlement, au transport et à l'exportation des rails et traverses,

6. Nommément désignée, par le Gouverneur de Mamou de l'époque, M. Abou Chéri CAMARA, dans sa déposition, comme actrice active du démantèlement, du transport et de l'exportation rails et traverses.

V.3.3.2.2 M. Naby Youssef CAMARA

DG des Ets AGASEPT

- Reconnaît avoir signé le contrat avec l'ONCFG pour la collecte et l'exportation des rails,
- Affirme n'avoir effectué qu'une seule opération d'achat de rails et ferrailles (65,665 tonnes) à l'ONCFG, en décembre 2006.
- Reconnaît que Mme KEIRA est la Présidente du CA de la société et que c'est es-qualité qu'elle a signé le LAISSEZ-PASSER du 13 septembre 2004,
- Ce LAISSEZ-PASSER était destiné soit disant à une dame qu'il n'a plus jamais revu et que c'est elle qui aurait multiplié ce document et l'utilisé à des fins connus d'elle seule.

44

Opinion de la Mission : Le LAISSEZ-PASSER d'AGASEPT nous a été communiqué par les cheminots de Mamou. C'est muni de ce document que les convois de cette société ont collecté et transporté tous les rails et traverses entre Mamou et Kindia vers Conakry pour l'exportation.

Le contrat de cette société a bénéficié de l'appui du Ministre A. I. KEIRA, de la couverture de Mme Marie Seth KEIRA, son épouse et de la famille présidentielle.

L'unique opération reconnue faite avec l'ONCFG est en réalité une couverture pour camoufler d'effectives activités de collecte, de transport et d'exportation des rails, traverses, boulons et crapauds d'éclisse de la voie de chemin de fer Conakry-Niger.

Voir : Annexe, Volume V : Procès-verbaux des entretiens avec les Autorités et les Chefs de zones ferroviaires et des Exportateurs

V.3.3.2.2 Autres exportateurs

Communiqué par l'ONCFG, on trouve :

- Ousmane Diarra CONDE. C'est le co-équipier d'Ousmane CONTE. Il a deux (2) sociétés : WORLD VMC PTE Ltd et la société SORADEM qui a bénéficié du LAISSEZ-PASSER pour le transport des rails, daté du 04 janvier 2005, signé du Général Kerfalla CAMARA CEMA. Malien, il est rentré au Mali,
- El hadj Salifou CONTE « Djannankè », PDG de la société éponyme de collecte de ferraille. Son associé est M. Mamady KEITA, tous deux, gestionnaires du Marché AVARIA, à Madina
- El hadj Samba SIDIBE et son frère El hadj Moussa SIDIBE, Directeurs de la société « Croyance en Dieu », actuels gestionnaires des boutiques AVARIA au marché Niger,
- La société AMOUL METAL, gestionnaire du Pont bascule de Matam. En fuite.

Convoqués, ils ne se sont toujours pas présentés. 45

V.3.3 Interrogatoires des acheteurs de rails et traverses

Outre AGASEPT dont l'appréciation est ci-dessus et la société WORLD VMC PTE de M. Ousmane Diarra CONDE dont les activités ont été décrites dans le chapitre Exportateur, deux (2) autres sociétés ont été, par diverses sources, impliquées dans l'achat et l'exportation des ferrailles de la voie. Il s'agit de la société SAFRICOM et la société BARRY et FRERES (JUMBO).

V.3.3.1 SAFRICOM

PDG : M. Alseyne BARRY, Route du Niger, Matam

- Entretien du 14 décembre 2009,
- Reconnait avoir déposé l'offre de service n° 31/115/250/SAF/2006 du 25 janvier 2006,

- Reconnaît avoir signé le contrat de vente de rails et traverses du 10 mai 2006 avec l'ONCFG,
- Reconnaît avoir payé la facture n°0174/ONCFG/06, d'un montant de FG 66.000.000 (60 tonnes), acompte de 20% d'un lot de 500 tonnes, par un chèque BICIGUI du 11 mai 2006, déposé au compte de l'ONCFG, à la SGBG, le 15 mai 2006,
- Affirme néanmoins n'avoir été qu'un intermédiaire entre lui et un certain Ibrahima LY, malade et en traitement au Sénégal,
- Affirme que ce contrat a été rompu par le Ministre des Transports de l'époque, A. I. KEIRA, au profit de son épouse, Mari Seth CAMARA, jeune soeur de la

2ème Première Dame.

Opinion de la Mission : Cas typique d'homme d'affaires véreux, opportuniste, mêlé à toutes les sombres affaires commerciales et autres qui ont assombri l'économie guinéenne ces dernières décennies et prêt à toutes les compromissions pour se faire de l'argent.

Il a été introduit par le Général Kerfalla auprès du Ministère des transports et se trouve, ce faisant, associé à lui pour toutes les opérations d'achat, de revente et d'exportation des rails et traverses.

Il est évident que l'invocation et l'implication de M. LY dans cette affaire n'est qu'un paravent pour dissimuler sa responsabilité pleine et entière.

V.3.3.2 Ets BARRY et FRERES (cube JUMBO)

DG : M. Alimou BARRY 46

- Convoqué par deux (2) fois, n'a pas obtempéré,
- Sa demande d'obtention d'un contrat d'achat de ferraille composite « se trouvant sur les sites du chemin de fer (rails, traverses, wagons) et autres ferrailles se trouvant sur la voie ferrée.»
- Cette demande est annotée par le DG de l'ONCFG : « à ajouter aux autres offres en vue d'éventuelles décisions de l'autorité»

Opinion de la Mission : Réputé sérieux dans le milieu des affaires, c'est un cas tout aussi typique de l'homme d'affaires opportuniste, prêt à l'exploitation de toutes affaires réputées bonnes et réussies par ses concurrents.

Pourrait bien être impliqué dans cette affaire.

Voir : Annexe, Volume V : Procès-verbaux des entretiens avec les Autorités et les Chefs de zones ferroviaires et des Exportateurs.