

II)
Projet de loi n°20/89
portant création de la Société nationale
des Chemins de Fer du Sénégal

Monsieur le Président

L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi n°20/89
portant création de la Société nationale des Chemins de Fer du Sénégal.

La parole est à Monsieur Sanghé MBALLO, Rapporteur de l'Intercommission constituée par les commissions des Travaux publics et de la Législation.

Monsieur Sanghé MBALLO

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Monsieur le Ministre,

Mes chers collègues,

Je voudrais vous signaler une coquille à la page de couverture, sur l'intitulé même du projet de loi. Il faut lire projet de loi n°20/89 portant création de la société nationale de Chemins de Fer du Sénégal et non des chemins de fer.

Monsieur le Président.

Messieurs les Ministres,

Mes Chers Collègues,

L'Intercommission, constituée par les commissions des Travaux publics et de la Législation, s'est réunie le lundi 19 Juin 1989, sous la présidence de notre collègue Abdoulaye NIANG, Président de la Commission de la Législation, à l'effet d'examiner le projet de loi n° 20 /89 portant création de la Société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal.

Le gouvernement était représenté par Monsieur Alassane Dialy NDIAYE, Ministre de l'Equipement.

Dans l'exposé des motifs, le Ministre a tout d'abord indiqué l'évolution du statut de la RCFS depuis 1969.

L'ordonnance n°60-10 du 27 août 1960 attribue, à la Régie des Chemins de Fer, un statut d'établissement public à caractère industriel et commercial.

Sous la loi n°77-89 du 10 Août 1977, ce statut se caractérisait par une certaine lourdeur dans la gestion par suite du contrôle a priori exercé par les autorités de tutelle.

Avec l'avènement de la loi n°87-19 du 3 Août 1987 relative à l'organisation et au contrôle des entreprises du secteur parapublic et au contrôle des personnes morales de droit privé bénéficiant du concours financier de la puissance publique, le législateur a apporté des allègements par rapport à la loi n°77-89 précitée.

Les règles de fonctionnement et d'organisation de la RCFS, quant à elles, sont fixées par le décret n°76-146 du 5 Février 1976, et le cahier de charges par le décret n°77-247 du 25 Mars 1977.

Aussi, est-il urgent de trouver un nouveau cadre qui permette le recours au code du Travail qui favorise la négociation collective et une plus grande souplesse dans la gestion du personnel.

Le changement de statut est donc indispensable pour permettre, aux responsables des Chemins de Fer, d'adapter leur structure, leur organisation et leurs moyens aux besoins réels, d'unifier le statut du personnel afin d'enrayer les distorsions et les injustices.

Il est également indispensable que, dans le sens de l'assainissement de la gestion de la nouvelle société, celle-ci soit déchargée, avec le soutien de l'Etat, du fardeau que constitue le passif social de l'actuel établissement, et que le contentieux social, lié au statut du personnel permanent, soit soumis à un juge unique, celui du contentieux administratif.

La société nationale paraît être le cadre juridique répondant le mieux à de telles exigences, tout en préservant le rôle

et les prérogatives essentielles de l'Etat. En effet, un tel statut :

- renforce la liberté d'action du conseil d'administration, ce qui favorise l'efficacité et la capacité d'adaptation au contexte commercial et concurrentiel dans lequel sont placés les chemins de fer ;

- permet la mise en place du statut du personnel plus proche du code du Travail ;

- garantit, à l'Etat, la maîtrise des attributions du chemin de fer, de sa politique à terme, ainsi que le contrôle des résultats et du respect des règles générales.

Après l'exposé du Ministre, vos Commissaires se sont félicités de l'évolution favorable de la situation de la Régie des Chemins de Fer et ont tenu à saluer les efforts de l'équipe dirigeante et de tous les cheminots qui, par leur courage et leur sérieux, ont imprimé, à leur établissement, un élan de redressement fort appréciable, tant dans la gestion que dans le climat social.

Ils ont également noté, avec satisfaction, la volonté du gouvernement de faire franchir, à la Régie des Chemins de Fer, une étape décisive dans son développement, en lui accordant un cadre juridique susceptible d'assurer une souplesse dans la gestion et de promouvoir un statut du personnel permanent incitatif, tout en soutenant un plan vigoureux d'investissement.

Dans cette perspective, vos Commissaires ont apporté leur appui au présent projet de loi tendant à transformer la Régie des Chemins de Fer en Société nationale.

Ils ont exprimé, par ailleurs, leur préoccupation quant au règlement des nombreux et vieux contentieux dont certains remontent aux années 50.

A cet effet, vos Commissaires ont souligné la nécessité d'accélérer les procédures de règlement de ces contentieux, en utilisant, autant que possible, des procédés de règlement à l'amiable avec les syndicats et les corporations existantes, car la plupart des personnes concernées ont disparu ou bien sont à la retraite.

Vos Commissaires ont émis la crainte que la création de la Société nationale, avec une gestion plus souple du personnel, puisse aller à l'encontre peut-être des intérêts des travailleurs.

Ils ont, dans ce sens, exprimé leur sentiment de voir la Société nationale contribuer à l'instauration d'un climat social propice au développement des chemins de fer, et demandé au Ministre de donner les assurances que les contentieux de la RCFS seront réglés beaucoup plus facilement avec la Société nationale qu'avec le statut du personnel dont a parlé le Ministre dans l'exposé des motifs.

Dans sa réponse, le Ministre a souligné que les recommandations et sentiments des Commissaires rejoignent les préoccupations du gouvernement.

Il y a une nette amélioration de la Régie, un redressement s'est manifesté petit à petit. Avec un effectif de 1852 agents permanents, la Régie est devenue une entreprise bénéficiaire, une entreprise qui fait des bénéfices. Les mesures envisagées, alliées au courage des agents, permettront, sans doute, d'améliorer encore la situation financière de la société. Mais cela ne suffit pas, il faut surtout améliorer l'atmosphère sociale de l'entreprise, a estimé le Ministre.

Le Ministre a précisé que le fait de passer de statut d'Établissement public à caractère industriel et commercial, à société nationale, ne va pas défavoriser le personnel. Au contraire, dans le nouveau statut, le personnel, n'obtiendra pas moins que ce qu'il a actuellement.

Les expressions passif social et contentieux social utilisées dans l'exposé des motifs, expriment la même chose, a dit le Ministre. Il s'agit d'un vieux problème né de la détérioration du climat social de la Régie depuis la fin des années 40, début années 50. Mais la majeure partie des contentieux date de 1964, lorsque la Régie a pris des mesures tendant à assainir sa gestion, par :

1°) - arrêt des concours pour le passage d'une hiérarchie à l'autre, par suite de la pléthore de cadres en activité.;

2°) - arrêt de l'intégration des auxiliaires de la convention collective ferroviaire par référence à l'article 77 bis du statut du personnel permanent (pour ceux qui remplissent les conditions d'âge de 45 ans et 20 ans de service);

3°) - interprétation de l'intégration de certains agents titulaires diplômés du CAP de stage sur le niveau de la hiérarchie.

A ces mesures, sont venues s'ajouter les dispositions des lois 67-40, 72-80 et 75-104, confirmant les mesures de dégagement des cadres et constituant le statut du personnel permanent en voie d'extinction.

Malheureusement, toutes ces dispositions n'ont pas été respectées. Il s'en est suivi de multiples procès. Il y a, actuellement 68 dossiers intéressant 1239 agents en activité ou à la retraite.

L'évaluation du passif social de ces dossiers s'élève à un peu plus de 2 milliards de francs CFA.

Le Ministre a pris bonne note de la suggestion des Commissaires d'accélérer la procédure de règlement des contentieux et de poursuivre les efforts en vue du règlement définitif de ce problème.

A l'examen de l'article premier du projet de loi, les Commissaires ont demandé au Ministre d'expliquer la différence entre société nationale des Chemins de Fer et société nationale de Chemins de Fer du Sénégal, et pourquoi a-t-on choisi le singulier.

En mettant la société nationale des Chemins de Fer du Sénégal, cette société aurait la monopole de l'ensemble des Chemins de Fer du Sénégal. Or, ce n'est pas l'intention du gouvernement, qui envisage de mettre en place, dans quelques mois, une société d'exploitation du train de banlieue de Dakar, qui ne va pas empiéter sur le domaine de la société nationale, mais qui s'occupera aussi de chemins de fer. L'Etat va continuer à mettre en place les infrastructures ferroviaires, dans la proportion de 60 à 65%, la société nationale, qui ne peut tout faire, prendra en charge les 40 à 35% des investissements.

Les Commissaires ont exprimé leurs appréhensions de voir une multitude de sociétés, s'occuper de chemins de fer, sans efficacité.

Le Ministre a donné des apaisements en précisant que d'un côté, il y aura une société d'exploitation du train de banlieue de Dakar qui sera une société d'économie mixte, et de l'autre, une société nationale de chemins de fer du Sénégal, qui est une société où toutes les actions seront détenues par l'Etat, mais qui sera une société de droit privé.

Le souci est donc d'impliquer le privé dans le transport ferroviaire urbain. En plus, la société d'exploitation va faire des investissements très importants dans le domaine du matériel roulant, des rails et des passages à niveau ; donc, il n'y aura pas que de l'exploitation, mais aussi des investissements.

En examinant l'ensemble du texte, les Commissaires ont relevé qu'aucun article n'abroge expressément la loi portant création de la Régie des Chemins de Fer du Sénégal.

Pour une question de commodité et aussi afin de permettre à tout un chacun de connaître l'objet auquel se rapporte l'ordonnance n°60-10 du 27 août 1960, la commission a proposé un amendement à l'article 8, qui consiste à ajouter, à la fin de la phrase, l'intitulé même de l'ordonnance en question.

Le Ministre a donné son accord pour cet amendement.

Ainsi, l'article 8 amendé devient :

Sont abrogées, toutes les dispositions contraires à la présente loi, notamment celles de l'ordonnance n°60-10 du 27 Août 1960, portant création de l'établissement public à caractère industriel et commercial dénommé la Régie des Chemins de Fer du Sénégal.

X

X

X

Sous le bénéfice de ces observations et de l'amendement de l'article 8, votre Intercommission a adopté, à l'unanimité, le projet de loi n°20/89 portant création de la société nationale de Chemins de Fer du Sénégal et vous demande d'en faire autant, s'il ne soulève de votre part aucune objection majeure.

Monsieur le Président

Je vous remercie Monsieur le Rapporteur.

Monsieur le Ministre sur le rapport avez-vous des observations ?
Vous avez la parole.

Monsieur le Ministre

Merci bien Monsieur le Président,
Monsieur le Président,
Honorables Députés,

J'ai juste une observation à faire à la page 8 1er alinéa du rapport. Il y est dit " en examinant l'ensemble du texte, les commissaires ont relevé qu'aucun article n'abroge expressément la loi portant création de la Régie des Chemins de Fer du Sénégal". En fait, il y avait bel et bien l'article qui abrogeait la loi portant création de la Régie des Chemins de Fer du Sénégal, c'était l'article 8 du projet et l'article 8 disait bien " Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi notamment celles de l'ordonnance n°70 du 27 Août 1960 mais les Commissaires nous ont demandé d'ajouter le titre de cette ordonnance. Il y avait bien une disposition qui prévoyait l'abrogation de la loi qui créait l'établissement public de la Régie des Chemins de Fer du Sénégal. Je souhaiterais donc que l'alinéa 1er de la page 8 soit supprimé.

Je vous remercie Monsieur le Président.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie Monsieur le Ministre.

Monsieur le Rapporteur.

MONSIEUR SANGHE MBALLO

Monsieur le Président, je voudrais simplement rappeler que dans les articles qui ont été soumis à la commission, il n'y avait pas expressément un article qui abrogeait l'ordonnance 70. L'article 8 en parlait mais de façon un peu indirecte et l'ordonnance qui crée la régie des chemins de fer n'est pas l'ordonnance 70 du 27 août 1960 parce que cette ordonnance ne fait que transformer la régie des chemins de fer en établissement public. L'extrait du Journal Officiel que j'ai ici, dans son article premier qui dit que "à partir du 20 août 1960, et à titre provisoire, la Régie des chemins de fer, établissement public fédéral visé à la loi ordonnance fédérale 59-12 du 29 juin 1959 devient établissement public de la République du Sénégal à caractère industriel et commercial. Donc l'ordonnance ne crée pas la Régie des Chemins de Fer.

C'est l'observation que je voulais dire mais le problème est réglé puisque nous avons introduit à l'article 8 un amendement qui fait qu'on a repris exactement l'intitulé de l'ordonnance n° 70 du 27 août 1960. On a repris l'ordonnance telle qu'elle a été publiée dans le Journal Officiel.

C'est l'observation que je voulais faire, Monsieur le Président.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Monsieur le Ministre,

Oui ! Vous avez la parole Monsieur le Ministre.

MONSIEUR LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT

Monsieur le Président,

Honorables Députés, je ne voudrais pas continuer ce dialogue mais en fait ce que je voudrais tout simplement pour que le texte soit conforme aux débats, que le premier alinéa de la page 8 soit supprimé si ça ne pose pas de problème à l'Honorable rapporteur puisque je pense que le problème qui s'est posé était un problème tout simplement de titre de cette ordonnance. Mais on a ~~Bien~~-fait référence à cette ordonnance. ~~En~~ ~~on~~ an bien dit que les dispositions de cette ordonnance sont abrogées. C'est clairement dit dans le texte présenté par le Gouvernement. C'était un problème de titre de cette ordonnance et nous avons donc bien cherché le titre de l'ordonnance et je suis bien d'accord sur le titre de l'ordonnance qui est proposé puisqu'on a reproduit l'ordonnance telle qu'elle était libellée.

voilà, Monsieur le Président, si ça ne pose pas de problèmes, je demanderai tout simplement que ce passage, une fois de plus soit revu.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie Monsieur le Ministre.

Je donne la parole à Monsieur le Président de la Commission.

MONSIEUR ABDOULAYE NIANG

Je vous remercie Monsieur le Président.

L'article premier du paragraphe 8 du rapport parle de l'abrogation de la loi portant création de la Régie des Chemins de Fer. En réalité, le problème qui a été soulevé est celui-ci : les commissaires ont constaté qu'aucun article ne portait dissolution, ce n'est pas la même chose, ne portait dissolution de la Régie, parce qu'il y a un commissaire qui a dit, avant de créer, une société nationale, il faut dissoudre l'établissement précédent. Alors on a parlé de l'article 8 du texte qui, en abrogeant l'ordonnance de 60 qui créait la Régie, supposait la dissolution de la Régie mais les commissaires ont pensé que ce n'était pas évident et il vaudrait mieux préciser dans le texte le li-

bellé exact de l'ordonnance. Ce n'est pas du tout la même chose donc ce que le premier paragraphe aurait pu mettre, c'est qu'en examinant l'ensemble du texte, les commissaires ont relevé qu'aucun article ne porte dissolution de la Régie avant la création de la Société nationale.

C'est ce que les Commissaires avaient dit en Commission et on avait estimé que ce n'était pas la même chose et qu'il fallait en tout état de cause, préciser dans le corps du texte le libellé exact de l'ordonnance. Mais je dois que pour éviter cette discussion je pense que le rapporteur peut accepter que l'on supprime carrément ce premier paragraphe du rapport à la page 8/.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Monsieur le Rapporteur, êtes-vous d'accord ?

Vous avez la parole, mais le Rapporteur est déjà d'accord sur la suppression.

MONSIEUR LE PRESIDENT PAPA ALIOUNE NDAO

Monsieur le Président, je pense que j'ai été co-auteur de cette affaire avec le Président Mamadou DIOP. Le Président a raison, mais je pense qu'on ne peut pas supprimer ce premier paragraphe, on peut l'alléger ou bien aller dans le sens de la déclaration du Ministre, car si vous l'enlevez le dernier paragraphe n'aura pas de sens. Nous avons parlé de dissolution et dans ce cas, c'est une question de transfert donc ce n'est plus un problème de dissolution. Dans ce cas l'article 8 n'était pas complet. Si le rapporteur avait retenu cela le Ministre raison, également par là. Il y avait bien l'article qui abrogeait, c'est l'article 8 et nous on l'avait dit qu'il n'était pas complet, qu'il fallait le compléter par "abroge toutes dispositions contraires à la présente loi notamment l'ordonnance n° 60 relative à la création de la régie des chemins de fer" et le Ministre a donné un amendement pour donner le libellé correct. Donc je propose qu'on maintienne le premier paragraphe mais en le libellant ainsi, "en examinant l'ensemble du texte, les commissaires ont relevé que l'article 8 dans son intitulé n'est pas très complet", et ajouter le second paragraphe. Mais on ne peut pas enlever le premier et laisser le second. Voilà ce que je voulais proposer à Monsieur le Ministre et à Monsieur le Rapporteur.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Monsieur le Président Samba Laobé FALL, vous avez la parole.

MONSIEUR SAMBA LAOBE FALL

Monsieur le Président, j'ai siégé à cette commission et c'est le Président Lamine DIACK, je ne sais pas s'il est là, qui avait dit simplement que le fait de dire que l'alinéa 70 du 27 août, les gens étaient susceptibles de ne pas savoir ce que contenait cette ordonnance et que simplement il fallait ajouter ce que signifie cette ordonnance. Donc je suis absolument favorable à la suppression du paragraphe en question parce qu'il n'était pas question d'autre chose que d'explicitier de que signifiait cette ordonnance 70. C'était la question posée par le Président Lamine DIACK. On avait même dit que nul n'est sensé ignorer la loi, mais que pour éviter aux gens d'avoir à interpréter, il fallait dire : l'ordonnance 70, qu'on supprime le premier paragraphe, on supprime le second d'ailleurs, c'est lié, moi je crois qu'on peut supprimer, parce que ça n'ajoute rien et ça rend plus conforme aux discussions qui ont eu le lieu.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Monsieur le député Boubacar SALL, vous avez la parole.

MONSIEUR BOUBACAR SALL

Monsieur le Président, moi je pense que vraiment il y a un problème qu'on n'ose pas toucher parce qu'on est en train de charrier et c'est grave. Le Gouvernement propose, parce qu'il est l'exécutif, mais c'est l'Assemblée nationale qui fait les lois. On n'ose pas aller au fond des choses parce que personne ne nait dictateur, on le devient, à force de vous entendre dire oui pendant 29 ans, les ministres pensent qu'ils peuvent soumettre l'Assemblée à leur volonté.

Expliquez vous clairement, si les choses ne sont pas claires, demandez au Gouvernement de retirer son projet de loi.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Monsieur le député, on n'a pas encore ouvert le débat sur ça.

Monsieur le Ministre, vous avez la parole.

MONSIEUR LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT

Je crois qu'il n'y a pas lieu de polémiquer sur cette question à mon avis. Ce que je voulais tout simplement dire, c'est que le Président du Groupe PS a parfaitement rendu compte de ce qui s'est passé. Parce qu'il y a une première remarque qui a été faite qui disait qu'il n'y avait pas d'article prévoyant l'abrogation de dispositions contraires. Et j'ai moi-même demandé au commissaire qui avait soulevé cette question de se reporter à l'article 8. On m'a dit c'est bien l'article 8, mais l'article 8 se réfère à l'ordonnance 70 du 27 août 1960 et on ne dit pas ce que c'est cette ordonnance. Je le lis habituellement dans les lois, il suffit de marquer la référence et le jour où la loi a été votée, en principe ça suffit et d'autant plus que j'avais dit moi-même, j'avais ajouté il est explicitement dit dans l'exposé des motifs ce que c'était cette ordonnance. Un commissaire m'a répondu, oui, mais ça ne suffit pas encore parce que l'exposé des motifs ne va pas toujours avec la loi. Donc il vaut mieux quand même rappeler le titre de cette ordonnance et moi je dis, je vous donne le titre mais comme c'est une ordonnance de 1960, je vous donne un titre provisoire et par la suite je vais chercher le texte de l'ordonnance et j'ai proposé qu'on mette le titre de cette ordonnance. Donc c'est exactement comme, Monsieur le Président du groupe PS l'a rappelé. Cela c'est passé comme ça. Donc, Monsieur le Président, je pense qu'il y a lieu d'en débattre maintenant et comme le débat n'est pas ouvert, je ne réponds pas à l'honorable député Boubacar SALL mais je voudrais tout simplement ajouter que nous sommes là devant vous pour autant que possible expliquer de la manière la plus claire possible, la politique du Gouvernement. Le désir du Président de la République et de l'ensemble du Gouvernement, c'est de faire en sorte que l'Assemblée Nationale et le Gouvernement travaillent d'une manière harmonieuse. En tout cas c'est notre volonté.

Merci Monsieur le Président.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie Monsieur le Ministre, je pense que nous pouvons retenir la proposition du Président du Groupe Parlementaire Samba Laobé FALL, si cela ne vous gêne pas plutôt que de continuer à polémiquer sur ce rapport.

Etes-vous d'accord sur cette proposition ?

MONSIEUR SANGHE MBALLO

Je voulais simplement dire que ceux qui doivent revenir sur ce débat pour être honnêtes avec eux-mêmes auraient dû assister aux travaux de la commission. Je ne comprends pas l'intervention de notre collègue Boubacar SALL qui n'a pas assisté aux travaux de la commission qui ne peut pas donc interpréter ce qu'on a dit en commission. Sinon, je suis tout à fait d'accord, Monsieur le Président pour la suppression encore que ce que le Président Abdoulaye NIANG a dit est vrai. Les commissaires avaient bien dit qu'il n'y a pas un article qui dissoud la régie des chemins de fer. Mais l'amendement porte uniquement sur la fin de l'article 8 ajoutant l'intitulé de l'ordonnance. C'est ce que j'ai dit dans le rapport. Donc je suis d'accord pour enlever le premier paragraphe.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Vous n'aviez pas demandé la parole, mais je vous la donne.

MONSIEUR OUSMANE NGOM

Monsieur le Président, on ne peut pas évacuer comme ça le problème. Le rapporteur pose un problème, qui un problème fondamental qui a été également souligné par un autre collègue, et qui concerne justement la dissolution de la régie des chemins de fer: aucun article effectivement dans le texte ne dissoud cette régie des chemins de fer et si on se reporte à l'article 8, l'article 8 abroge tout simplement l'ordonnance qui transformait cette régie et non qui l'a créée comme l'a si pertinemment dit le rapporteur. Je crois qu'il faut qu'on règle ce problème avant d'avancer.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Vous êtes souverains. L'Assemblée est souveraine pour décider n'est-ce pas . Je crois que c'est ça. Et puis l'article 8 amendé règle le problème. Je ne vois pas du tout où se situe cette discussion maintenant. L'incident est clos. C'est terminé. Je vous en prie (brouhaha). La discussion générale est ouverte. quels sont ceux qui veulent intervenir ? Non sur le rapport c'est terminé. Non non je vous en prie, c'est terminé. C'est sur la discussion générale, Mantoulaye vous êtes inscrite.

Voici la liste des orateurs ;

Mme Mantoulaye GUENE

Boubacar SALL

Balla Moussa DAFIE

Gallo NGUER

Papa Alioune NDAO

Je donne la parole à Madame Mantoulaye GUENE.

MADAME MANTOULAYE GUENE

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Chers Collègues,

vous comprendrez alors qu'une Thiessoise puisse s'intéresser et exprimer certaines inquiétudes quant à certains aspects de ce projet de loi. Depuis son dépôt, cheminots en activité, ou en retraite, veuves ou parents ne cessent de nous poser des questions ayant trait à l'exécution de sentences rendues par nos tribunaux et en dernier ressort. Monsieur le Ministre, l'Article 3 du présent projet prévoit le transfert du passif de l'établissement à l'Etat en ce qui concerne les charges du personnel, résultat du contentieux social de la Régie. Les cheminots intéressés se posent la question de savoir

S'il ne s'agit pas d'une remise en question des décisions de justice devant lesquelles la Régie ne s'est pas encore exécutée.

Monsieur le Ministre, l'article 6 du présent projet précise qu'à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, aucune intégration pour quelque motif que ce soit ne pourra être effectuée dans le statut permanent du personnel. Quel est alors le sort réservé aux cheminot qui avaient obtenu depuis 2 ans un jugement rendu par la Chambre sociale ordonnant leur intégration dans le statut permanent du personnel.

Monsieur le Ministre, vous comprendrez que notre qualité de représentants des populations nous commande de défendre leurs intérêts. C'est la raison pour laquelle je voudrais pour deux points, des réponses claires pour calmer nos mandats, Monsieur le Ministre, je voudrais revenir sur une vieille revendication. Le passage à niveau non gardé provoque chaque année des accidents graves, et parfois mortels. De grâce, Monsieur le Ministre, pensez aux barrières et au gardiennage.

Monsieur le Ministre, me souvenant comme aujourd'hui, des paroles mémorables du Chef de l'Etat, Son Excellence Monsieur Abdou DIOUF, lors du centenaire de la Régie, je cite "si les chemins de fer n'existaient pas, il aurait fallu les inventer", il me plaît de vous dire l'immense espoir que les jeunes de la Région de Thiès et leurs parents fondent sur la naissance de cette société. Bien sûr, l'espoir est permis, quand on mesure l'engagement des cheminots du Sénégal en général, mais également la disponibilité, la loyauté et l'efficacité du Directeur Général actuel, Monsieur Mbaye DIOUF, Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT

Je vous remercie, Madame.

Je donne la parole à notre Collègue Boubacar SALL.

MONSIEUR BOUBACAR SALL

Monsieur le Président, je vous remercie.

Et, Je vous dis au départ mon adhésion à une partie de

.../...

l'intervention de notre collègue, Adja Mantoulaye GUENE, car, c'est un problème qu'elle connaît en tant que syndicaliste et aussi en tant que responsable de Thiès vivant dans une famille de cheminots.

Monsieur le Président donc, l'impact et le rôle historique joué dans notre pays et dans la sous-région par la régie des chemins de fer, n'est ignoré par personne. L'on sait surtout que comme on l'a dit tout à l'heure, ce qui touche à un seul cheminot dans une autre région du Sénégal, touche plus de 50 % de la population de Thiès et ses environs.

C'est ce qui donnera, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, à ma préoccupation, un caractère à la fois national et régional. Je souhaiterais au départ prospérité et longue vie à la nouvelle société, qui, au point de vue de la compétence du personnel ne pose pas problème et ne peut susciter aucune inquiétude, parce que nous connaissons la compétence de ces hommes, surtout que maintenant, un cheminot est à la tête. Je pense que les inquiétudes se situent ailleurs. Dans l'exposé des motifs, en page 2, des espoirs sont suscitées. Et, des argumentations rassurantes car on y parle d'enrayer les distorsions et les injustices, mais cependant, on reste vague, en évoquant le lourd passif social et surtout le contentieux social. Pire, on semble vouloir tourner le dos à un problème dont des milliers de pères de famille, attendent la solution depuis plus de vingt ans. Ce contentieux doit être vide, Monsieur le Ministre, pour respecter les multiples décisions de justice dans ce sens et préserver ainsi les intérêts des travailleurs victimes d'un véritable coup de force à mon avis.

En effet, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, les cheminots ont gagné des procès en première instance et ont vu confirmer dans leurs droits par la Cour d'appel de Dakar, puis par la Cour Suprême et d'autres instances de Justice et malgré tout cela, la Régie des Chemins de Fer appuyée, j'allais dire obligée par le Gouvernement, a refusé de suivre et pour conforter cette solution injuste et inégale on a fait voter ici même, il y a quelques années, une loi protégeant la régie contre toute exécution des arrêts en question. C'est pour ces raisons Monsieur le Président, Monsieur le Ministre et pour une juste et rapide réparation de ce préjudice grave dont certaines victimes ont eu le temps de rendre l'âme ou d'aller à la retraite que je prie l'Assemblée Nationale de voter l'amendement que voici de l'article 3 du présent projet L'alinéa qui a envisagé le transfert du passif de la régie à l'état relatif au contentieux social sans aucune promesse claire de règlement. Donc, les

travailleurs qui ont donné le meilleur d'eux-mêmes méritent un sort meilleur que celui qu'on semble leur réserver. Je propose donc que l'Etat en ce qui concerne les charges du personnel résultant du contentieux social de la régie des chemins de fer "d'ajouter" l'Etat exécutera les arrêts des cours dans un délai de 6 mois au plus ce qui donnera à la deuxième partie du 2e alinéa le contour suivant : " L'Etat en ce qui concerne les charges du personnel résultant du contentieux social dans un délai de 6 mois au plus." Donc je dépose ce projet d'amendement sur le bureau du Président de l'Assemblée Nationale. Toute décision ou autre formule tendra à perpétuer l'injustice, ce qui ne serait dans l'intérêt de personne dans ce pays compte tenu des problèmes qui nous assaillent depuis 2 ans. Dans l'espoir que Monsieur le Député de l'autre côté s'abstienne un moment de transformer cette discussion en débats partisans et pense aussi au sort de leurs amis et parents cheminots.... je pense que Hadja Mantoulaye GUENE votera avec moi dans le même sens et votera mon amendement. Donc dans cet espoir, je formule mes souhaits de prospérité à la nouvelle société et vous remercie Monsieur le Président.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Merci, Cher collègue.

Je donne la parole à Monsieur Balla Moussa DAFPE.

MONSIEUR BALLA MOUSSA DAFPE

Merci Monsieur le Président,

Monsieur le Ministre, à la lecture de ce rapport et des différentes interventions à l'occasion de l'examen de ce projet de loi tendant à transformer la régie des chemins de fer du Sénégal en société nationale, on a tout l'impression que la justification de cette transformation n'est liée qu'à des problèmes de justification du rôle historique ou au règlement d'un contentieux social. Peut-être qu'on est loin du champ d'intérêt pour l'immédiat et je ne l'espère pas pour longtemps. En tant que ressortissant du Sud du pays donc hors du champ d'intérêt des chemins de fer, je voudrais que vous satisfassiez notre curiosité, notre interrogation à savoir si cette impression que j'ai, est oui ou non fausse. Je préfère qu'elle soit fausse. Car je pense que les chemins de fer ont un rôle économique important dans ce pays et qu'il ne s'agit pas uniquement de régler le sort des employés qui y exercent ou qui

.../...

n'y exercent plus ou de rappeler le rôle historique des chemins de fer au Sénégal mais qu'il s'agit de rendre performant un instrument essentiel de notre développement économique. Je voudrais donc que vous me rassuriez sur ce plan et me dire le poids économique réel des chemins de fer notamment en matière d'échanges commerciaux au niveau du Sénégal bien sûr mais avec les autres pays notamment avec le Mali par rapport bien sûr au transport routier et à toutes les autres formes de transport. C'est une question que je pose parce qu'elle ne nous semble pas bien ressortir dans les motivations qui tendent à la création de cette société nationale des chemins de fer du Sénégal. Et je voudrais également que vous vous donniez un peu les perspectives d'avenir de ce chemin de fer au niveau du Sénégal mais également de me dire s'il n'est pas envisagé la création d'un transsahélien à moyen ou long terme. En lisant le rapport également je ne suis pas convaincu en tout cas de la nécessité de créer parallèlement cette société d'économie mixte d'exploitation du train de banlieue de Dakar car comme je dis, notre souci c'est davantage de rendre performant cet outil économique or j'ai l'impression que voilà un secteur profitable pour la société nationale qu'on risque de lui dérober alors que c'est l'état qui prend tout en charge et on donne le côté profitable à une société privée. Alors je m'interroge et je ne suis pas convaincu de l'explication qui en est donnée au moment précisément où on devra créer une Société qui devrait être de plus en plus rentable. Je voudrais également que vous m'apaisiez à ce sujet là.

Voilà Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, les quelques interrogations que j'avais au sujet de l'examen de ce projet de loi, je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie mon cher collègue.

Je donne la parole à notre collègue Gallo NGUER.

MONSIEUR GALLO NGUER

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Mes chers collègues,

.../...

gagner car la Régie a une dimension sociale et que le Conseil d'administration n'a pas la liberté de fixer les prix : la société prenait ainsi en compte l'aspect social. Je suis d'accord avec le Ministre, il faut intéresser les privés sénégalais, les consulter et les sensibiliser. Mais aussi, il faut leur faire comprendre que la société à créer doit être une entité de la Régie car c'est cette dernière qui a créé les infrastructures.

Je vous remercie Monsieur le Ministre.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Merci mon cher collègue.

Je donne la parole à notre collègue, le Président Papa Alioune NDAO.

MONSIEUR PAPA ALIOUNE NDAO

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Je voudrais tout d'abord que vous m'excusiez, parce que je vais revenir sur un problème qui me tient à coeur, je suis parlementaire et à chaque fois que je vois qu'une règle a été faussée, alors ma vigilance doit me permettre de soulever ce problème.

Ça ne date pas d'aujourd'hui pour ceux qui sont restés ici pendant 10 ou 15 ans. A plusieurs reprises, nous sommes revenus ici sur des questions que des députés très simples comme moi, avaient soulevées mais que les autres collègues n'ont pas suivies. C'est le problème de l'amendement et de la suppression des deux paragraphes ; ce n'est pas normal. On ne peut pas supprimer des idées qui ont été émises en commission. Il fallait tout simplement clarifier ce qui a été dit. Mais enlever ces deux paragraphes, je crois qu'il ne faut plus refaire cela.

Voilà ce que je tenais à vous dire avant d'entrer dans les discussions.

Monsieur le Président,

Monsieur le Ministre,

Tout à l'heure, un débat très intéressant s'est instauré sur ce projet de loi et j'ai beaucoup aimé les interventions des collègues qui m'ont précédé dont la majorité est thiessoise. La première intervention c'était par conviction, celle de Madame la Présidente, la troisième par connaissance parce que le collègue est cheminot, la deuxième de mon ami Boubacar, par politique politicienne. (RIRES DES DEPUTES)

NOUS le lui concédons d'autant plus que le collègue a un dossier et que ce dossier il le défend, il l'a défendu et que nous sommes des représentants du peuple, donc censés défendre les intérêts de tout le peuple.

Je sais ce dont je parle, Monsieur le Ministre, pour avoir suivi ce dossier alors que j'étais de l'autre côté, jusqu'à présent j'ai ce dossier, avec l'assistance d'officier judiciaire : je ne fais donc pas de politique politicienne. Je sais que c'est des jugements perdus par la Régie. C'est un problème très complexe qu'il n'est pas possible de balancer ici en séance plénière, les gens ne comprendraient rien du tout, mais ce qu'il faut peut-être retenir c'est que ceux qui sont intéressés par ces jugements attendent toujours.

Pour vous donner un seul cas, sur ma liste, figure le nom de Gallo NGUER Député qui a quitté les Chemins de Fer depuis une décennie, je crois même deux décennies. Vous voyez donc que c'est un problème qui intéresse l'ensemble de la famille des cheminots. Je peux attester que le Chef de l'Etat suivi en cela par le Ministre d'Etat, est très conscient de l'impact social de ce dossier pour la ville de Thiès, pour la région de Thiès, pour l'ensemble des cheminots et tout dernièrement, Monsieur le Ministre, à votre décharge, j'ai lu vos correspondances et je sais que vous avez mis sur pied un groupe de travail et que sur les instructions du Chef de l'Etat, un groupe interministériel est en train de voir ce problème. Nous sommes tous les jours interpellés par les cheminots qui, sur le plan juridique, revendiquent leur droit et c'est tout à fait normal. Je pense que nous ne faisons, Monsieur le Ministre, que vous demander d'accélérer. Et ce que nous vous disons s'adresse à vous et à l'ensemble des ministres concernés par ce dossier.

S'agissant maintenant du projet de loi proprement dit, Monsieur le Ministre, je vous avais dit en commission, que je n'étais ni grammairien,

.../...

ni technicien. Vous m'avez répondu en disant que vous-même, vous n'étiez pas grammairien mais vous étiez un technicien. C'est en votre qualité de technicien certainement que vous avez enlevé le s de "des chemins de fer". Le rapporteur a dit tout à l'heure de corriger l'intitulé sur la page de garde parce qu'il y avait une coquille. Ce n'est pas une coquille, ce n'est pas une erreur de forme mais une erreur de fonds car en enlevant le S, par la question que nous avions posée en commission, Monsieur le Ministre a sorti l'argument de taille en disant que c'est parce que nous avons prévu de créer d'autres structures, d'autres sociétés dans le domaine des chemins de fer.

J'avais répondu en disant oui, oui, vous enlevez aux chemins de fer, sa substance en lui enlevant la prérogative. J'avais dit d'ailleurs la souveraineté sur les rails parce que la nouvelle société que vous allez créer, et je vous ai pris au mot ne va pas s'occuper des problèmes techniques, de pose de rails, de réparation, mais seulement d'exploitation et vous ajoutez d'investissement.

Monsieur le Ministre,

Je voudrais me féliciter de la création de cette société qui va améliorer sensiblement l'outil puisque comme l'a dit mon collègue tout à l'heure, je sais que la régie des chemins de fer a atteint certains objectifs. Il y a trois ans quatre ans, on considérait que la régie des chemins de fer allait disparaître compte tenu de ses performances et de ce qui s'y passait. Mais il faut dire que depuis trois ans quatre ans, grâce à la nouvelle direction, des performances ont été réalisées. La régie s'est fixée des objectifs : pour l'année 86/87, 30.000 T/ mois et au moment où nous parlons, la régie est à 45.000 tonnes/mois à la montée, c'est-à-dire vers le Mali.

Ensuite, je voudrais évoquer le contentieux qui concerne 1239 agents pour un montant de près de 2 milliards de francs. Tous ces cas ont été jugés et la régie a perdu l'ensemble de ces procès. Donc, à mon avis, la régie doit s'exécuter et il ne s'agit plus de transférer les dossiers à l'Etat car la majorité des agents concernés sont déjà à la retraite s'ils ne sont plus de ce monde. Le contentieux concernant différentes corporations (titulaires du CAP, apprentis, anciens mécaniciens et Chefs de train) il faut donner carte blanche au nouveau directeur, cheminot de formation pour discuter cas par cas parce que pour la plupart des agents concernés, c'est un problème de préversement à la caisse de retraite, ce qui leur permettra d'améliorer leurs pensions.

Concernant le second volet, Monsieur le Ministre, je suis d'accord avec les collègues qui m'ont précédé sur le problème de cette nouvelle société. Je considère que l'ensemble des activités ferroviaires doit être confiée à la régie. Lors des discussions en commission technique, je faisais partie de ceux qui défendaient la Régie des Chemins de Fer du Sénégal. En principe la société que nous allons créer, c'est une société d'exploitation et quand tout sera terminé, de nouveaux patrons viendront s'installer à la place des agents qui depuis 30 ans triment et ont fait des résultats appréciables. Le train bleu qui circule actuellement entre Dakar et Thiès a un trafic supérieur à celui de l'autorail Dakar-Saint-Louis et celui de l'autorail Dakar-Kaolack. Ces deux autorails parlois prennent peu de voyageurs, ce qui ne permet même pas payer le carburant. Donc, il faut donner à la Régie un outil pouvant lui permettre de récupérer son manque

.../...

C'est très simple, et je crois que ça c'est frustrant pour des travailleurs qui ont ouvert la voie, qui ont construit le train bleu en un temps record, qui devait coûter des milliards mais qui ont coûté à la régie, avec la sueur des cheminots, quelques centaines de millions même pas. Le train bleu a fait ses preuves, nous allons saluer les performances et maintenant récupérer les fruits de ce bénéfice pour transférer ailleurs, je pense que ce n'est pas logique. Je ne dis pas que c'est injuste, mais en tout cas cela va à l'encontre des aspirations des cheminots qui voudraient bien garder ce bénéfice. Je pense Monsieur le Ministre, que ce que je vous dis là est très sérieux. Depuis que je vous ai posée la question en commission, je n'ai rencontré aucun cheminot, je n'ai rencontré ni le syndicat, ni les corporations, ni le directeur. Je suis parlementaire, j'étudie mes dossiers, je m'intéresse à ce qui touche de près ou de loin à la vie des cheminots et je sais que le gouvernement n'a pas le droit de ne pas faire bénéficier les retombées du train bleu à la régie, car, vous même vous avez dit que le train de banlieue, toutes les études ont montré qu'il y a des bénéfices, donc s'il y a des bénéfices, s'il y a de gros investissements, je crois qu'il faut que la région en bénéficie au moment où la régie se relève avec une bonne gestion, au moment où le climat social s'apaise, où les cheminots ont pris un nouvel élan, je crois qu'il faut ^{ne} pas briser cet espoir. Il faut de grâce, les laisser avec ce bénéfice Monsieur le Ministre. Et je vous dirai que tout de suite, moi personnellement en toute conviction, je me battrais pour qu'il n'y ait pas une société à côté de la régie.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Monsieur le Président

Je vous remercie.

Mes chers collègues, je dois vous rappeler que nous sommes 9 inscrits. Donc conformément, à ce que nous avons arrêté, le temps de parole sera de 10 minutes.

Je donne la parole à notre collègue le Président Samba Laobé FALL.

.../...

Monsieur Samba Laobé FALL

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Monsieur le Ministre, le problème de fond qui est posé ici a déjà été posé en commission et pour reprendre peut être les termes de notre collègue Papa Alioune NDAO il y a une option qui est prise dès le départ et c'est pourquoi je voulais intervenir d'ailleurs sur le texte parce que c'est un problème de grammaire. Quand le rapporteur dit à la page 7 à l'examen de l'article 1er du projet de loi, les commissaires ont demandé au Ministre d'expliquer la différence entre la Société nationale des chemins de fer et société nationale de chemins de fer et pourquoi a-t-on choisi le singulier, Je disais qu'il n'y a pas de singulier dans un cas comme dans l'autre c'est le pluriel et l'option est claire. Le Ministre dit : je ne mets pas de société nationale des chemins de fer, parce que si l'intitulé était tel, ça comprendrait tous les chemins de fer du Sénégal, le " des " est globalisant et il n'y a pas d'exclusion. Le Ministre nous propose autre chose, il dit société nationale de chemins de fer et qu'une autre société dont on a parlé tout à l'heure s'occupera d'autres choses, le train bleu etc...

Ce qui est assez troublant, c'est que nos collègues de la région de Thiès qui traduisent le sentiment des cheminots du Sénégal, semblent dire que la solution, c'est de tout englober dans la nouvelle société. Je crois que si vraiment l'ensemble des cheminots du Sénégal ont cette vision du problème, le gouvernement doit se donner du recul avant de faire adopter une loi qui peut porter préjudice.

(Applaudissements)

Voilà donc la suggestion que je voulais faire car les chemins de fer quelque soit la société concernée, ne peut pas se développer sans les cheminots et ils ont déjà fait leurs preuves.

La deuxième partie de mon intervention, concerne le passif qu'on a évoqué ici. Pour le passif, je ne serais pas aussi pessimiste que mes collègues. Qu'est-ce qui c'est passé ? c'est une loi qui dit que le passif de l'établissement est transféré à l'Etat en ce qui concerne les charges de personnel résultant du contentieux social.

.../...

Les chemins de fer, on l'a dit tout à l'heure, ont pendant longtemps battu de l'aile. Ce serait une des raisons pour lesquelles, les chemins de fer n'ont pas pu régler ce contentieux. La loi que nous votons dit qu'à la place du chemin de fer, c'est l'état lui-même qui se charge de régler ce contentieux. A priori il faut peut-être s'en féliciter en disant que ce que le chemin de fer n'a pas pu faire sur le plan financier, peut être que l'état, lui, sera en mesure de le faire et on précise qu'un décret fixera les conditions d'application. Je crois le problème à poser c'est de dire à l'état que les cheminots vivent une situation très difficile et que l'état prenant le r. lai de la société, sur ce terrain devra faire vite pour que les dommages et intérêts puissent être versés aux cheminots. Je pense donc que ce que la régie n'a pas pu faire, si l'état s'engage à le faire, notre souhait à nous porte parole des cheminots et des populations, c'est de demander à l'état de le faire le plus rapidement possible pour que ^{le} gens puissent entrer dans leurs droits voilà ce que je voulais dire Monsieur le Président.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Je vous remercie mon Cher collègue.

Je donne la parole à notre collègue Oumar Lamine BADJI.

Monsieur Oumar Lamine BADJI

Merci Monsieur le Président,

Monsieur le Président.

Monsieur le Ministre,

Mes chers collègues,

La région sud du Sénégal, communément appelée région de Casamance est connue de tous pour son enclavement. Le Casamançais aujourd'hui qui voudrait aller à Dakar se pose plusieurs questions ?

Faut-il prendre la route ?

Faut-il prendre l'avion ?

Où alors le bateau ?

.../...

De chaque côté, le mal est infini. Par la route, tout de suite on pense au bac de Balingo. Par l'avion, n'en parlons pas, c'est un luxe, par le bateau, c'est irrégulier. On vient de mettre à notre disposition le bateau qui espérons-le va durer assez longtemps. Donc, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je pense qu'il est temps de prolonger ou si vous voulez de penser à l'extension du chemin de fer jusqu'à la région sud du Sénégal pour désenclaver le plus rapidement possible cette région. Quand on sait également que le chemin de fer joue un rôle économique très important dans le pays, comme vous le savez nous avons posé des problèmes ici avec le rôle important économique que joue notre région, nous pensons que vraiment en prolongeant le chemin de fer jusqu'à la région sud du Sénégal, nos fruits et beaucoup de nos produits qui pourrissent pourront être envoyés dans le reste du pays. Je voudrais donc demander à Monsieur le Ministre, s'il n'a pas dans ses tiroirs, un projet d'extension du chemin de fer dans la région Sud du pays.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Merci. Je donne la parole à notre Collègue Ibrahima SARR.

Monsieur Ibrahima SARR

Je vous remercie Monsieur le Président,

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Depuis le dépôt de ce projet de loi sur le bureau de l'Assemblée nationale, les travailleurs cheminots se posent bien sûr des questions. Ils sont en droit de se les poser, en ce qui concerne leurs droits acquis avant la création de cette société nationale. Et en examinant le projet de loi notamment les articles 3 et 6, nous avons des inquiétudes quant à la préservation de ces droits acquis. Certains collègues qui m'ont précédé l'ont évoqué. Et je suis d'accord avec eux pour dire que nous ne demandons pas seulement que des apaisements mais aussi des garanties sûres qu'ayant la passation, d'un établissement public à une société nationale que les droits des travailleurs soient préservés ou qu'ils entrent dans leurs droits.

.../...

Les habitués des tribunaux de travail et de la chambre sociale se rendent compte effectivement que des décisions de justice ont été rendues depuis des années et jusqu'à l'heure où nous sommes la régie des chemins de fer était et est toujours un établissement public. Et en ce moment c'est bien l'Etat qui pouvait intervenir pour le règlement de ce contentieux. S'il dit aujourd'hui qu'il faut passer le passif à l'Etat quelles garanties ont été données pour le règlement de ce passif? Je dis qu'il faudrait revoir la question. C'est une question de fond. Créer une société nationale doit susciter un espoir chez les travailleurs et chez les populations. Mais s'il faut créer une société nationale et ne pas apaiser le personnel et que le personnel n'est pas en mesure de savoir si ses droits antérieurs seront garantis, je ^{crois} que notre Assemblée doit réfléchir sur le vote de ce projet de loi. En tout cas les travailleurs nous ont mandaté, nous ont demandé de veiller à ce que avant de passer au vote de ce projet de loi que leurs droits soient préservés, qu'ils aient des garanties sûres, qu'ils vont rentrer dans leurs droits. On a ^{parlé} d'un accord d'établissement de société, mais cet accord quand il sera conclu, la régie des chemins de fer n'existera plus. On doit se baser sur un départ sans se soucier du passé, recommencer à zéro, appeler les travailleurs les représentants syndicaux, discuter des accords nouveaux sans parler du passif. Je dis qu'il faut qu'on réfléchisse sur le vote. En tout cas les travailleurs disent qu'il faut que les députés travailleurs, il faut le préciser, avant de voter ce projet de loi réfléchissent bien et attirent l'attention de l'Assemblée nationale, des parlementaires que nous sommes sur les conséquences que le vote de ce projet de loi peut créer chez les travailleurs chez les cheminots.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Je vous remercie mon cher Collègue.

Je donne la parole au dernier orateur inscrit, le Collègue Christian VALANTIN.

Monsieur Christian VALANTIN

Merci Monsieur le Président.

Je crois que tout le monde est d'accord pour que le contentieux social de la régie soit réglé.

.../...

Donc, je crois qu'il faut faire confiance au gouvernement sur ce plan-là et qu'il règlera un contentieux, il est très préoccupé, il règlera un contentieux que la Régie n'a pas réglé. Ça, c'est faire preuve de responsabilité.

Le deuxième problème qui vient d'être soulevé, est le problème du train de banlieue et de la société d'économie mixte qui doit l'accueillir. Je dois dire que je suis un peu troublé, Monsieur le Ministre, par cette société d'économie mixte. Je ne voudrais pas, et je m'adresse à vous puisque vous êtes Ministre de l'Equipeement et vous avez été le Président Directeur général de la SONATEL, je crois que il ne faut pas sortir d'une société, ce qui est rentable, pour le mettre dans une autre société, et laisser à la Régie des Chemins de Fer, une exploitation qui risquerait d'être éternellement déficitaire.

Je crois, Monsieur le Ministre, que sur ce plan-là, vous devez un peu regarder votre position. Nous sommes là pour vous défendre, mais nous sommes là aussi pour vous dire un certain nombre de choses vraies là-dessus. Je crois que franchement, la Régie des Chemins de Fer, étant donné son histoire, étant donné son passé, mérite mieux que ça.

La troisième observation et suggestion que je voudrais faire c'est Monsieur le Ministre, de pousser à la modification du Code des Investissements que nous avons voté en Août 1987.

J'ai remarqué que dans le champ d'application de ce Code, ne figurait plus le transport ferroviaire. Alors que dans le précédent Code, il figurait. Or, le transport ferroviaire est un secteur d'intervention stratégique. Vous vous êtes battu, le gouvernement s'est battu contre la Banque mondiale pour faire admettre au financement de la banque mondiale, le transport ferroviaire. Et, vous avez réussi. Alors, je crois qu'il faut donner à la Régie, toutes ses chances, et modifier le Code des Investissements à une toute prochaine session

pour faire entrer dans son champ d'application, le transport ferroviaire.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie, mon cher Collègue.

Monsieur le Ministre, je vous donne la parole pour répondre aux questions posées par les différents intervenants.

MONSIEUR LE MINISTRE

Merci bien, Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Honorables députés,

Je dois commencer par dire, au nom du gouvernement que je note avec beaucoup de plaisir d'ailleurs, l'intérêt suscité par les Chemins de Fer Sénégalais, auprès de vous, Honorables membres du Parlement sénégalais. C'est tout à fait normal, je pense, à cause du rôle extrêmement important qu'ont joué les chemins de fer dans l'histoire et dans l'économie de notre pays.

Nous avons tellement compris cela que ça se ressent même au niveau de l'exposé des motifs de cette loi. On ne peut pas parler des Chemins de Fer du Sénégal, sans penser à une des plus héroïques épopées de notre histoire nationale, je le disais devant les cheminots l'année dernière, je disais que la régie des chemins de fer est une vieille dame très respectable, très digne. Elle fait partie d'une des institutions qui ont adonné notre pays dans le 20ème siècle et la régie aussi a été l'occasion pour une très grande partie du Sénégal de faire avancer la justice sociale dans notre pays et cela le Gouvernement le salue respectueusement. Ce que nous souhaitons, en proposant cette transformation de la régie, c'est de faire en sorte que cette insti-

.../...

tution qui nous a fait entrer dans le 20 ème siècle, aide l'économie sénégalaise à préparer son entrée dans le 3 ème millénaire. Une vieille institution, bien sûr, dès qu'on y touche, il y a toute cette charge émotionnelle, un ensemble de personnes dont la vie se confond en partie avec l'histoire de la régie, et c'est normal que cela remue des fibres extrêmement sensibles au niveau de ces personnes.

Je crois que dans un pays, si on veut avancer, il faut accepter de temps en temps de tourner un peu la page ; il faut accepter d'aller à l'avant, de remettre en cause certaines choses jusqu'au institutions comme la régie... Dans ce que nous proposons d'ailleurs, il n'est question que de mettre les chemins de fer sénégalais dans les meilleures conditions d'adaptation possible, de conférer un statut le plus souple possible aux chemins de fer sénégalais pour lui permettre désormais d'être en mesure non seulement de prendre en charge sa gestion technique, sa gestion financière mais la gestion du personnel ; c'est-à-dire il faut que la régie soit capable de régler les problèmes du personnel au fur et à mesure et de ne pas les laisser traîner comme cela s'est passé pendant 2 ou 3 décennies.

Mais j'en viens aux questions précises qui m'ont été posées. Je commence d'abord par les questions de l'honorable Député Mantoulaye GUENE qui comme bien d'autres ont fait allusion au fameux contentieux de la régie, aux différentes sentences, aux différents jugements qui ont été rendus. Il a été rappelé tout à l'heure que c'est une question extrêmement importante puisque ce contentieux concerne 68 dossiers et mille deux cent trente neuf (1239) agents et le montant global de ce contentieux est évalué à un plus de 2 milliards de francs CFA. Donc une question très importante et c'est une préoccupation aussi du Gouvernement sénégalais et c'est tellement une préoccupation du Gouvernement sénégalais que le Gouvernement a dit que la meilleure chance possible pour régler ce problème, c'est de le mettre entre les mains d'une structure susceptible de supporter une charge aussi importante. Je pense que si vous nous demandez de laisser ce contentieux social de plus de 2 milliards à une société qui va naître, c'est d'emblée signer

l'arrêt de mort de cette société. C'est clair et je pense que l'Etat tout de même est à mieux de supporter ce contentieux qu'une société nationale ; donc c'est pour cette raison que le gouvernement a préféré demander à l'Etat de se charger de ce contentieux. Et ainsi il y aura plus de chance qu'il soit réglé que si c'est laissé à la future société nationale. Et il ne s'agit nullement d'une remise en question du contentieux nullement et comme l'a rappelé le Président Papa Alioune NDAO tout à l'heure, le gouvernement a mis bien en place un groupe d'études chargé de voir dans quelles mesures et dans quels délais raisonnables ce contentieux peut être totalement élucidé.

Pour ce qui concerne les passages à niveau, l'Honorable Député Mantoulaye GUENE pense qu'il faudrait améliorer les barrières et le gardiennage de ces passages à niveau. Nous sommes tout à fait sensibles, Madame, à votre préoccupation si l'on se rappelle surtout que l'une des préoccupations essentielles des cheminots, c'est la sécurité. Mais comme il y a tout de même beaucoup de passages à niveau au Sénégal, pour des besoins de gestion et pour déterminer le degré de sécurité et de gardiennage qu'il faut accorder aux différents passages à niveau, nous avons été amenés, comme tous les chemins de fer du monde, à les classer. Et je rappelle Madame que les passages à niveau sont classés selon le nombre de passages de circulation par heure et par jour. Pour ce qui est par exemple de la première catégorie le nombre de passages horaires est égal ou supérieur à 5 ; donc pour de tels passages à niveau, nous mettons en place un système de gardiennage. En deuxième catégorie, nous plaçons les passages à niveau non gardés, ce sont des passages à niveau dont le nombre de passages horaires est inférieur à 5 : ce sont les normes qui ont été établies qui sont des normes qu'on respecte d'ailleurs dans la plupart des pays du monde.

Mais ceci dit, cela n'empêche pas que pour l'ensemble des passages à niveau, il faut être particulièrement vigilant. J'ai eu moi même l'occasion hier en me rendant à Touba, de tomber sur un passage à niveau qui m'a fait un peu réfléchir et je m'étais promis

.../...

immédiatement de discuter du problème de ce passage à niveau avec le Directeur Général de la Régie des Chemins de Fer.

Je pense que le problème que j'ai constaté là-bas est un problème de signalisation qui se trouve au niveau de la route et nous veillerons de plus en plus à ce que les passages à niveau qui ne sont pas gardés, au moins que nous leur signalons d'une manière claire et nette sur la route.

J'en viens maintenant aux questions posées par l'Honorable Député Boubacar SALL qui a rappelé le rôle historique joué par la Régie des Chemins de Fer notamment par le Dakar-Niger. Je pense que je n'y reviendrai pas ; j'en ai parlé rapidement tout à l'heure. Je pourrais tout simplement peut-être dire que c'est en 1882 que l'on a commencé la construction du chemin de fer du Sénégal et ces chemins de fer ont été mis en exploitation en 1885 et ils ont été les premiers chemins de fer de l'Afrique noire. Et nous sommes fiers mais au départ c'était uniquement une ligne Dakar-Saint Louis et par la suite en 1905 je crois, on a commencé la construction de l'embranchement qui part de Thiès et qui va vers Kayes et au-delà vers le Mali. Mais ces constructions devaient être interrompues par la guerre et je crois que ce n'est qu'en 1923 que le Dakar-Niger a été réalisé. Donc comme je le disais tout à l'heure, les chemins de fer se confondent réellement avec une bonne partie de l'histoire moderne de notre pays.

Vous dites Honorable député dans l'exposé des motifs à la page 2 qu'il est indiqué qu'on doit enrayer les distorsions et les injustices et vous vous en félicitez. Mais qu'on reste muet sur le contentieux social et vous précisez que ce contentieux social doit être vidé. Je pense que j'ai en partie répondu à cette question. Nous sommes tout à fait d'accord que ce contentieux social doit être vidé, c'est bien l'objectif du Gouvernement. Je pourrai d'ailleurs, - mais j'ai peur de vous ennuyer -, rappeler dans les moindres détails ce contentieux social, mais je pense que je vais passer là-dessus. Je me contenterais tout simplement de répéter qu'il concerne 1239 agents

et que la somme relative à ce contentieux est évaluée à un peu plus de deux milliards de francs CFA dont 1 milliard et demi pour les agents en activité et un peu plus de 500 millions pour les agents admis à la retraite. Et il est clair que le jour où le contentieux social sera vidé, il le sera non seulement pour les agents en activité, mais pour ceux qui sont à la retraite comme ceux qui ont quitté, comme l'honorable député Gallo NGUER, la Régie depuis quelques deux décennies. Cela est clair.

Je ne sais pas après ce que j'ai dit, s'il est utile de préciser que l'Etat exécutera les décisions de justice où l'Etat se chargera de vider le contentieux. Je ne sais pas s'il est utile, je pense que j'ai été clair là-dessus. Il est vraiment inutile pour moi d'insister et si vous permettez honorables députés, je peux passer là-dessus.

L'honorable député Balla Moussa DAFPE nous dit qu'il a l'impression que la justification du texte repose essentiellement sur deux éléments : le rôle historique et le contentieux social, et qu'il a l'impression qu'on ne se réfère pas assez au rôle économique que jouait la Régie des Chemins de Fer. Je crois que tout le monde ici surtout les anciens peuvent témoigner du rôle très important joué par la Régie pour le transport des personnes et des marchandises pendant des décennies et des décennies. Elle avait presque le monopole de ce transport entre Dakar et une bonne partie de notre internat. Mais là où la Régie joue un rôle important c'est sur le plan international et il est bon tout de même que je précise que c'est la Régie qui assure le transport des 65% des marchandises importées par le Mali, soit 420 à 450 mille tonnes par an et que ce transport génère 63 % des recettes de la Régie des Chemins de Fer. Pour ce qui est du transport national proprement dit, la Régie assure le transport d'un peu plus de 1.800.000 tonnes de marchandises par an.

Et peut-être, est-il bon aussi de préciser que le chiffre d'affaires de la Régie est d'environ neuf milliards de francs CFA par an.

Quelles sont les perspectives de la Régie des Chemins de Fer du Sénégal ? Faut-il penser au transahélien ? Il faudra probablement y penser mais penser actuellement au transahélien, c'est la perspective et j'aime beaucoup la perspective parce que je fais partie de ceux qui pensent qu'on ne peut pas réaliser de grandes choses sans se projeter dans l'avenir, sans essayer de voir le plus loins possible parce que c'est cette projection dans la vie qui augmente notre foi dans le futur et qu'il est difficile de gérer sans avoir une grande idée du futur, de l'avenir.

Je sais bien que nous avons beaucoup de préoccupations quotidiennes qui peuvent faire que certains pensent qu'il faut éviter de se projeter trop loin mais il faut se projeter trop loin, le plus loin possible en tenant compte bien sûr de ses possibilités financières mais surtout de ses ressources humaines comme j'aime à le rappeler.

Transahélien, sûrement, mais avant le transahélien, je pense qu'il faut d'abord que nous mettions en place, au Sénégal, des chemins de fer solides bien gérés. Un d'entre-vous rappelait tout à l'heure qu'il y a trois ou quatre ans beaucoup de personnes pensaient que la Régie des Chemins de Fer allait disparaître. On a proposé à l'époque, si on ne devait pas faire disparaître immédiatement la Régie, la fermeture d'un très grand nombre de bretelles, telle que celle qui va à Mbacké, la bretelle qui fait Thiès, Saint-Louis, ~~etc.~~ mais le gouvernement a pensé que pour ce qui concerne les Chemins de Fer, il ne faut pas s'arrêter uniquement à la rentabilité financière, à la rentabilité économique mais en plus de ces éléments-là, de plus en plus, il faudra tout de même, tenir compte de la rentabilité sociale, si on veut réellement cerner le rôle joué par les Chemins de Fer d'une manière générale dans un pays quelconque et rares d'ailleurs sont les pays du monde où les Chemins de Fer soient rentables, je pense qu'il faut qu'on le dise, c'est très rare. Et nous pouvons nous, au Sénégal, nous enorgueillir de faire partie des rares pays où en tout cas depuis deux ou trois ans, les Chemins de Fer soient rentables. il faut s'en féliciter, il faut souhaiter que cela continue surtout avec la mise en place d'une structure la plus souple possible qui va donner le plus de capacités d'initiatives possibles aux dirigeants des Chemins de Fer sénégalais.

L'Honorable député Balla Moussa DAFPE nous dit qu'il n'est pas très convaincu de la nécessité de la création de la Société d'exploitation du train de banlieue de Dakar et beaucoup d'autres Honorables Députés ont posé la même question. Et certains d'entre-vous, Honorables Députés, ont même ajouté que je ne sais pas pourquoi nous allons écremer la meilleure partie des Chemins de Fer pour la donner à une société d'exploitation du ~~train de~~ banlieue de Dakar. Je pense que là aussi, il faudrait que je sois le plus clair possible. En réalité d'après les études qui ont été faites, sur cette société d'exploitation du train de banlieue de Dakar, il est prouvé que dans certaines conditions, cette société ~~pouvait~~ être rentable mais pas dans toutes les conditions. Quand je parle de conditions, je parle surtout du niveau de tarification et le gouvernement à l'heure qu'il est en tout cas, pense qu'il ne faut pas procéder à une augmentation importante des tarifs sur le nouveau train de banlieue. Donc c'est une condition restrictive, une condition qui nous enferme dans un certain champ d'action. Et avec cette condition là, je pense que si la société d'exploitation du train de banlieue est rentable, elle ne sera pas de beaucoup rentable. Et ceci on le sait à tel point que certains organismes internationaux avaient dès le départ, dit qu'il ne faut même pas que la régie des chemins de fer soit actionnaire dans cette société. Mais nous avons, nous tout de même pensé au niveau du gouvernement qu'il est difficile de mettre en place une structure comme la société d'exploitation du train de banlieue sans intéresser la régie des chemins de fer ou la future société nationale des chemins de fer du Sénégal. On nous dit que partant de l'expérience du petit train bleu, c'est sûr que la future société d'exploitation du train de banlieue sera rentable, c'est beaucoup moins sûr encore parce que même si le petit train bleu est une prouesse qu'il faut saluer qui est à l'honneur de l'ensemble des cheminots du Sénégal, qui est l'exemple même du courage de la détermination des cheminots, ce projet ne peut être qu'un projet transitoire puisqu'il est basé sur du matériel récupéré et que la durée de vie de ce matériel-là ne peut être que très limitée. Nous pensons que d'ici trois ans et demie, quatre ans, au plus tard, un certain nombre des rames qui circulent actuellement du petit train bleu, ne seront plus exploitables, c'est pourquoi nous pensons qu'à l'heure qu'il est bien sûr on m'a parlé de recettes, je peux vous donner aussi les recettes du petit train bleu mais pour parler bref, je peux vous dire que le petit train bleu n'est pas rentable, il est déficitaire actuellement. Donc il ne faut pas croire que nous allons écremer la sauce

pour donner la meilleure partie à la future société d'exploitation du train bleu, il y a un risque. Mais la décision que le gouvernement a prise, c'est de dire que même si cette société d'exploitation du train bleu est déficitaire, mais c'est pratiquement une obligation de l'Etat, de mettre en place un moyen de transport permettant d'améliorer les conditions de transport dans la région de Dakar. Je pense que chacun d'entre nous à toute heure du jour, et une bonne partie de la nuit, a pu se rendre compte, mais combien le problème de la circulation, combien le problème des transports à Dakar, combien ces problèmes là sont préoccupants. C'est pour cette raison que le gouvernement a pris la décision de tout faire pour régler un grand nombre de ces problèmes de transport parce que si nous ne faisons rien, si nous continuons à discuter, à ergoter, sans rien faire, je pense que bientôt il sera difficile de faire quoi que ce soit au niveau des transports dans la région de Dakar. Et ce qui est prévu d'ailleurs au niveau de cette région, c'est non seulement de mettre en place une société d'exploitation du train, et je répète cette société ne va pas se contenter d'exploiter, peut-être que son nom est mal choisi, mais comme la société n'est pas encore née, nous avons le temps de changer de nom. Cette société ne va pas se contenter d'exploiter, cette société va mettre en place des infrastructures, cette société va construire des rails et je réponds par là à une des questions posées par le Président Papa Alioune NDAW, cette société va poser des rails, cette société va faire la gestion financière, la gestion technique, cette société va même améliorer si elle voit le jour, la protection des rails, cette société va aussi construire un certain nombre d'ouvrages de travaux publics puisque sur les 13 milliards et demi de francs CFA qui sont prévus comme investissements dans la première phase, il n'y a que 9 milliards 800 millions qui seront consacrés aux matériels roulants, tout le reste sera consacré à la construction d'infrastructures à la construction de passerelles pour -et là je réponds à une question posée par l'honorable député Mantoulaye GUENE, enjambrer systématiquement certains passages à niveau pour qu'il n'y ait plus de risque surtout de collision entre train et véhicule. Donc je répète que cette société d'exploitation du train sera tout de même une structure solidement bâtie et une structure qui va comprendre non seulement les intérêts de l'état sénégalais, mais des actions de la société nationale des chemins de fer. Il est prévu aussi une participation du secteur privé et tout à l'heure, l'un d'entre vous, honorables députés, a demandé que des privés sénégalais soient intéressés, mais il seront intéressés. La société sera ouverte aux privés

sénégalais et je dois dire qu'à l'occasion de la mise en place de cette société, nous allons procéder à la réorganisation des transports dans la région de Dakar. Et dans cette réorganisation nous allons faire en sorte que la sotrac améliore sa rentabilité mais que aussi les cars rapides, les taxis clando, les taxis collectifs améliorent leur rentabilité en faisant en sorte qu'à partir de l'ossature que va constituer le futur train de banlieue, on puisse orienter un trafic important, mais qui va comprendre des itinéraires pas très longs. Tout le monde sais ici que, aussi bien les cars rapides, taxis clando, que les taxis collectifs, apprécient beaucoup ces itinéraires courts car c'est plus rentable. On s'étonnera que le gouvernement parle de taxis clando (rires). C'est une question qu'on peut se poser mais c'est une expression pour nous qui est devenue peut être qu'un jour on parlera de taxi clando dans les dictionnaires puisqu'on parle maintenant d'essencerie, c'est une expression bien sénégalaise que nous avons adoptée. Pour en venir maintenant à l'honorable député Callo NGUER, j'ai répondu en partie à sa première question qui parlait de la préoccupation d'un grand nombre de citoyens il y a trois ou quatre ans qui demandaient si la régie n'allait pas disparaître. Je suis d'accord avec lui que depuis la régie a opéré un redressement dans la gestion de ses finances et a opéré aussi une grande amélioration dans la gestion technique de ces équipements. Je ne reviens pas sur le contentieux social et je répète avec lui qu'il sera bien que ce contentieux soit vidé et je répète encore que comme l'état s'en chargera désormais il y a plus de chance que le contentieux soit vidé que si cela été réservé à une structure comme une société nationale. Mais je dois dire, dans l'un et l'autre cas, de toute façon il y a toujours le même actionnaire qui est là. L'actionnaire n'a pas disparu, c'est toujours l'état qui était l'actionnaire unique à la régie et qui continue à être l'actionnaire unique à la société nationale des chemins de fer du Sénégal. Tout à l'heure d'ailleurs en parlant de monopole détenu par la régie, comme disent certains, d'aucuns pensent que, en mettant en place la société d'exploitation du train de banlieue, on va entamer un monopole ; en fait la régie n'avait plus le monopole du transport depuis quelques temps au niveau du chemin de fer, puisqu'il y a une société qui s'appelle les Sefics, c'est la société d'exploitation des chemins de fer des ICS et qui utilise aussi les chemins de fer du Sénégal. Ceci était une parenthèse.

J'ai répondu à la question concernant l'intéressement du privé au capital de la future société nationale des chemins de fer. Et j'en arrive maintenant aux questions posées par le Président Papa Ali Alioune NDAO, qui revient toujours sur le contentieux social et qui propose que l'on accélère, qu'on vide le plus rapidement possible ce contentieux social. Je ne sais pas s'il est utile que je revienne sur cette discussion grammaticale sur de ou des car Monsieur le Président du Groupe parlementaire PS y a parfaitement répondu. Et je précise encore à l'intention de Monsieur le Président Papa Alioune NDAO, je répète que le petit train bleu n'est pas rentable, mais alors pas du tout rentable pour le moment. Concernant-

Concernant Monsieur le Président Samba Laoba FALL, je suis d'accord avec lui que les chemins de fer ne pourront se faire qu'avec les cheminots. La nouvelle société nationale des chemins de fer du Sénégal ne se fera qu'avec les cheminots. Même la future société d'exploitation du train de banlieue ne sera aussi qu'avec les cheminots. Parce que même s'il y a structures, il est aisé d'imaginer qu'on pourra transférer une bonne partie du personnel déjà de la société nationale à cette future société d'exploitation. Et je pense que ce sera à l'avantage du personnel. Et le faire même passer d'établissement public à caractère industriel et commercial à la société nationale sera à l'avantage du personnel. Le personnel n'y pourra pas avoir moins d'avantage que ce qu'il a actuellement, je le répète. Je n'ai pas connu de cas où le passage d'un établissement public à une société nationale a fait baisser les avantages du personnel. En tout cas, pour le cas que j'ai vécu, que j'ai connu ça a été le contraire, de loin le contraire. Et je crois que les cheminots n'auront qu'à gagner dans ce passage d'établissement public à une société nationale. Puisqu'en ce moment-là, lorsque des problèmes se posent, ils seront réglés conformément aux termes, aux clauses du futur accord d'établissement et surtout conformément au code du Travail. Et la future société nationale des chemins de fer du Sénégal mais devant la justice sera traitée comme une société de droit privé. Et jee pense qu'avec un système comme cela, il sera beaucoup plus facile de vider les contentieux.

Pour en revenir à pour l'honorable député Oumar Lamine BADJI qui nous demande si on^{ne} pouvait pas imaginer que les chemins de fer puissent aller vers le Sud, ce serait d'ailleurs notre souhait, et je suis d'accord avec lui qu'il faudra un jour ou l'autre qu'on envisage en

plus de la route, des moyens routiers, en plus des moyens maritimes, qu'on puisse imaginer un système de transport ferroviaire allant dans la région naturelle de Casamance. Mais pour le moment ici est malheureusement au delà de nos possibilités financières. puisqu'actuellement un kilomètre de chemins de fer coûte entre 150 et 200 millions de francs CFA.

Et, si on fait un embranchement, à partir de Tamba par exemple, qui va aller jusqu'à Kolda, jusqu'à Ziguinchor même, vous imaginez, il faut une somme très, très importante. Ce sera pas loin de 80 ou 90 milliards, peut-être même 100 milliards de francs CFA. Et je pense que pour le moment, nous n'avons pas les moyens de nous offrir un projet de ce genre. Mais, ceci dit, comme vous le dites, nous avons quand même des idées pas dans nos tiroirs en tout cas, mais des idées en tête. Et le jour où ce sera réalisable, nous verrons. Mais, pour le moment, je peux vous répondre franchement qu'il est difficile de réaliser une idée de ce genre. Mais, en attendant tout de même, nous allons tout faire pour améliorer les transports maritimes et routiers.

Pour en arriver maintenant aux questions posées par l'Honorable député Ibrahima Oumar SARR, qui nous dit que les articles 3 et 6 donnent des inquiétudes quant à la préservation des droits acquis, je peux vous dire que, je l'ai déjà dit en ce qui concerne le contentieux social, dès l'instant que toutes les dispositions ont été déjà prises, et que les décisions ont été prises, par toutes nos instances judiciaires, je pense maintenant que de ce côté-là, les droits des travailleurs au niveau du contentieux social seront retenus, seront observés, seront respectés. D'une manière générale, pour tout ce qui concerne les droits, je peux vous garantir aussi, que le passage de l'établissement public à la société nationale ne va pas remettre en cause du tout les droits acquis.

Et, je l'ai dit tout à l'heure, les droits acquis actuellement par le personnel, pour nous, constituent un minimum. Et, ceux qui ont suivi l'évolution des autres sociétés nationales, savent bien que c'est ainsi que cela se passe. Et, au moment où la direction générale de la Régie des Chemins de Fer, où la direction de la future société nationale des chemins de fer, va entamer les discussions avec les représentants du personnel sur l'accord d'établissement, je pense que le gouvernement se chargera de bien préciser cela. Je peux donc vous donner l'assurance que les lois acquises seront respectées à ce

moment-là et bien respectées. Les discussions n'ont pas commencé pour le moment, puisque d'abord, on ne peut pas discuter, puisqu'il n'y a pas encore la société nationale. Dès que la société nationale va être créée, le gouvernement va donner l'ordre aux instances dirigeantes de la nouvelle société, d'entamer des discussions avec les représentants du personnel, pour aboutir rapidement à la signature d'un accord d'établissement.

Honorables députés, je précise encore que je pense qu'il y aurait beaucoup plus de craintes à transférer le contentieux social à la nouvelle société naissante, qu'à l'Etat. C'est bien pour cette raison que nous demandons à l'Etat, de se charger de vider le contentieux social de la Régie.

Pour ce qui concerne maintenant le député Christian VALANTIN, je suis tout à fait d'accord avec ses remarques, d'abord la première remarque qui indique que le gouvernement règlera beaucoup mieux le contentieux social que la nouvelle société nationale des chemins de fer, j'ai répondu à sa question sa préoccupation concernant la rentabilité de la future société d'exploitation du train de banlieue et je répète encore que il n'a jamais été question pour le Gouvernement d'écrémer les chemins de fer pour donner une partie rentable à la société d'exploitation du train de banlieue de Dakar. Au contraire, je pense que la partie la plus rentable, c'est le transport à longue distance de marchandises par exemple vers le Mali et cette partie-là sera réservée à la future société nationale des chemins de fer du Sénégal. Je note la remarque de l'honorable Député Christian VALANTIN concernant la nécessité de revoir le nouveau code des investissements pour essayer d'y inclure le transport ferroviaire et je partage tout à fait sa préoccupation et cela permettrait si c'était accepté, en tout cas, de donner encore plus de chance à la future société nationale des chemins de fer du Sénégal pour être rentable et pour lui permettre ainsi de réaliser les investissements qui permettront à cette société de moderniser les chemins de fer du Sénégal. Voilà Monsieur le Président, honorables députés, ce que j'avais à répondre aux questions

.../...

que vous avez bien voulu me poser.

Je vous remercie Monsieur le Président.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Merci Monsieur le Ministre des explications que vous venez de nous donner.

Le Président Samba Laobé FALL, vous avez la parole.

MONSIEUR SAMBA LAOBE FALL

Monsieur le Président,

Monsieur le Ministre,

Mes chers collègues, avant de passer au vote de cette loi, de ce projet de loi, je voudrais dire que le groupe parlementaire du Parti socialiste a toujours appuyé sans réserve l'action du Gouvernement du Sénégal, il l'a toujours fait avec détermination et lucidité. L'examen de ce projet de loi nous a conduit à recevoir du Ministre une information selon laquelle une société d'économie mixte va être créée au sein des chemins de fer. Je pense qu'à l'état actuel de nos informations, nous ne pouvons pas cautionner l'existence d'une telle société au niveau de nos informations comme son existence semble liée au vote de ce projet de loi. Je voudrais au nom du groupe parlementaire, suggérer à Monsieur le Ministre, de retirer le projet de loi pour étude complémentaire, je vous remercie.

(Applaudissements)

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous donne la parole, Monsieur le Ministre.

.../...

MONSIEUR LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT

Merci bien Monsieur le Président.

Monsieur le Président, honorable député, je ne pense pas que la société d'exploitation du train de banlieue, l'existence de cette société soit liée au vote de cette loi. Nous disons tout simplement que le Gouvernement propose la création d'une société nationale de chemins de fer, mais à l'avenir, envisage la possibilité de créer une société d'exploitation d'un train de banlieue. Maintenant au moment où cette société sera créée, parce qu'il est clair que le Gouvernement ne va sortir et dire je décide de la création de cette société d'exploitation. Depuis plusieurs mois déjà, nous consultons, nous tenons des réunions de travail avec tous les organismes qui peuvent être concernés par cette société d'exploitation du train : les transporteurs, les syndicats et nous continuons les études et si les études nous disent que ce n'est pas nécessaire de créer cette société d'exploitation du train de banlieue, cette société d'exploitation ne sera pas créée. Mais si les études prouvent que l'existence de cette société d'exploitation du train de banlieue ne gênera en quoi que ce soit la société nationale des chemins de fer du Sénégal et ne lèsera en quoi que ce soit les intérêts de l'ensemble des opérateurs dans le domaine du transport de la région de Dakar, il est clair qu'en ce moment-là, le gouvernement proposera la création de cette société. Je pense que, je le répète Monsieur le Président, les deux choses ne sont pas du tout liées. La discussion sur le grammatical était surtout destinée à laisser une ouverture, une possibilité pour la création de cette société. Voilà Monsieur le Président ce que je voudrais préciser.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

Monsieur Samba Laobé FALL, vous avez la parole.

.../...

MONSIEUR SAMBA LAOBE FALL

Monsieur le Président, j'en reviens encore à ce problème d'information. Je propose au groupe parlementaire qu'on renvoie pour complément d'informations, l'étude de ce projet de loi.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je consulte l'Assemblée sur la proposition du Président du Groupe.

Quels sont ceux qui sont pour ?

Contre ?

Abstentions ?

Donc le projet de loi est retiré. Il sera examiné ultérieurement.

Monsieur le Ministre chargé des Relations avec les Assemblées, vous avez quelque chose à dire ?

MONSIEUR LE MINISTRE CHARGE DES RELATIONS AVEC LES ASSEMBLEES

Non, Monsieur le Président.

CLOTURE DE LA PREMIERE SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1989

MONSIEUR LE PRESIDENT

Mes Chers Collègues,

Nous venons d'épuiser l'ordre du jour de la Session extraordinaire.

Je voudrais, avant de prononcer la clôture, vous remercier tous et réitérer, au Président de la République, le soutien de l'Assemblée nationale.

Je souhaite à chacun d'entre vous un repos bien mérité et de bonnes vacances, et pour notre pays un bon hivernage.

Ceci étant, je déclare close la première Session extraordinaire de l'année 1989 de l'Assemblée nationale.

La séance est levée.