

République du Sénégal
Un Peuple-Un But-Une Foi

Décret N° 2008.1164
ordonnant la présentation à l'Assemblée
nationale du projet de loi suivant :

- Projet de loi portant dissolution de la Société nationale de Chemins de Fer du Sénégal (SNCS) ;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Vu la Constitution,

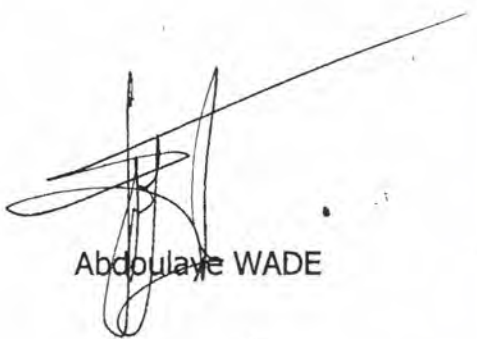
DECRETE

Article premier : Le projet de loi dont le texte est annexé au présent décret, sera présenté à l'Assemblée nationale par le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

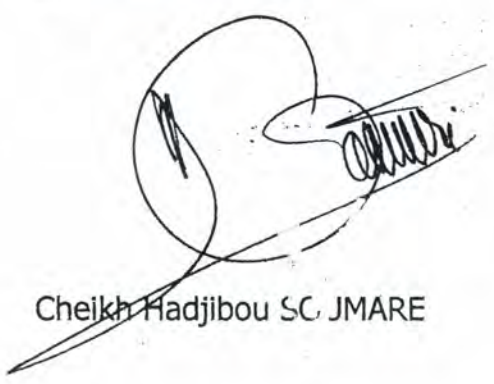
Article 2 : Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances et le Ministre de l'Information, des Télécommunications et des TICs, du NEPAD, des Relations avec les Institutions et Porte-parole du Gouvernement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au journal officiel.

Fait à Dakar, le 15 Octobre 2008

Par le Président de la République
Le Premier Ministre



Abdoulaye WADE



Cheikh Hadjibou SC JMARE

Exposé général des motifs

La loi de finances rectificative 2009 est élaborée dans un contexte marqué par un ralentissement de l'activité économique intérieure qui se prolonge en 2009 en raison de la persistance de la crise internationale. Cette situation engendre la baisse des recouvrements de recettes budgétaires. Particulièrement, au niveau des impôts directs, l'impôt sur les sociétés devrait, en particulier, être affecté par les difficultés enregistrées dans les secteurs d'industrie et celui des services. Pour ce qui concerne les impôts indirects, les droits de douane devraient subir l'effet de la baisse attendue des cours internationaux notamment ceux du pétrole et des produits alimentaires tandis que les taxes intérieures sur biens et services seraient affectées par les difficultés enregistrées au niveau de l'activité économique domestique.

Ce contexte de ralentissement de l'activité économique intérieure a conduit à une révision des prévisions macroéconomiques. De ce fait, le taux de croissance pour 2009, initialement projeté à 5,2%, a été révisé à 3,1%, impactant ainsi de manière défavorable, les évaluations de recettes et les autorisations de dépenses.

1 - Baisse du niveau des prévisions recettes par rapport à celles de la loi de finances initiale

La révision du taux de croissance a entraîné une baisse des prévisions de recettes. Cette baisse a été confortée par les importantes moins values estimées à fin avril à 82,6 milliards. Les difficultés du secteur secondaire qui ont affecté le recouvrement de l'impôt sur les sociétés (moins value de 37,9 milliards), la baisse de l'activité économique et celle du prix des produits alimentaires et pétroliers importés qui ont infléchi le recouvrement des impôts indirects (moins value de 39,5 milliards) en constituent les principaux facteurs explicatifs.

Les recettes fiscales attendues pour l'année 2009 sont projetées à 1172 milliards contre 1302 milliards initialement arrêtés dans la loi de finances initiale 2009, soit une baisse de 130 milliards.

Les recettes non fiscales de l'année 2009 sont ramenées à 30 milliards contre 35 milliards dans la loi de finances initiale 2009, soit une baisse de 5 milliards.

Au total, les prévisions de recettes de la loi de finances initiale 2009 baissent de 135 milliards pour se situer à 1202 milliards contre 1337 milliards initialement prévus.

PROJET DE
LOI PORTANT DISSOLUTION DE LA SOCIETE NATIONALE
DE CHEMINS DE FER DU SENEGAL (SNCS)

EXPOSE DES MOTIFS

Les gouvernements du Sénégal et du Mali ont procédé à la mise en concession de la ligne de Chemin de Fer Dakar-Bamako avec la signature de la Convention de Concession et le démarrage de l'exploitation par la société concessionnaire, le 1^{er} octobre 2003.

Le Concessionnaire est responsable, sur le chemin de fer Dakar-Bamako, de l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire des marchandises et des voyageurs, de l'entretien, de l'exploitation, du renouvellement et de l'aménagement des infrastructures ferroviaires et de la gestion du domaine ferroviaire concédé.

Une telle opération a eu pour conséquence la mise à la disposition de la société concessionnaire d'une partie des biens meubles et immeubles appartenant à la SNCS.

Sur le plan des activités, c'est la partie la plus rentable qui a été mise en concession où la Société tirait l'essentiel de ses recettes d'exploitation. La mise en concession a eu également comme corollaire la vente du matériel roulant (locomotives, wagons et voitures voyageurs) au concessionnaire.

C'est ainsi que depuis l'entrée en vigueur de la concession qui est accompagnée d'un plan social et d'une reprise du reste du personnel par la société concessionnaire, la SNCS ne dispose plus de moyens humains et matériels suffisants pour continuer une exploitation rentable et viable. Il s'y ajoute que depuis la mise en concession, la Société fait face à une intensification des procédures judiciaires contentieuses par les créanciers.

La dissolution de la Société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal constitue une étape dans le processus de réforme institutionnelle en vue d'assainir le Secteur du Chemin de Fer au Sénégal.

Toutefois, certaines infrastructures ferroviaires non concédées que l'Etat souhaite garder en propre pour ses projets futurs ou affecter à d'autres structures publiques comme le PTB SA seront soustraites de la liquidation avant le début des opérations.

Telle est l'économie du projet de loi soumis à votre attention.

REPUBLIQUE DU SENEGAL

ASSEMBLEE NATIONALE

XI^{EME} LEGISLATURE

182708

SESSION ORDINAIRE UNIQUE 2008-2009

RAPPORT

FAIT AU NOM

**DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE GENERALE,
DES FINANCES, DU PLAN ET DE LA COOPERATION
ECONOMIQUE**

SUR

**LE PROJET DE LOI N° 63/2003 PORTANT
DISSOLUTION DE LA SOCIETE NATIONALE DE
CHEMINS DE FER (SNCS)**

Par

**Mme Oumou SOW
RAPPORTEUR**

Monsieur le Président,
Monsieur le Ministre d'Etat,
Messieurs les Ministres,
Chers Collègues,

La Commission de l'Economie générale, des Finances, du Plan et de la Coopération économique s'est réunie le lundi 22 décembre 2008, sous la présidence de Monsieur Youssouf Diop, 1^{er} Vice-président de ladite Commission, à l'effet d'examiner le projet de loi n°63/2008 portant dissolution de la Société Nationale de Chemins de Fer du SENEGAL (SNCS).

Le Gouvernement était représenté par Monsieur Abdoulaye Diop, Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances, entouré de ses principaux collaborateurs.

Ouvrant les travaux, Monsieur le Président de la Commission a adressé ses vives félicitations à Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances, puis il l'invita à présenter le projet de loi susvisé.

Prenant la parole, Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances, a adressé ses remerciements au Président de la Commission.

Puis revenant sur l'exposé des motifs, Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances dira que les Gouvernements du Sénégal et du Mali ont procédé à la mise en concession de la ligne de Chemin de fer Dakar - Bamako avec la signature de la Convention de Concession et le démarrage de l'exploitation par la société concessionnaire, le 1^{er} Octobre 2003.

Il ressort de cette convention que le concessionnaire est responsable, sur le chemin de fer Dakar-Bamako, de l'exploitation technique et commerciale, des services de transport ferroviaire des marchandises et des voyageurs, de l'entretien, de l'exploitation, du renouvellement, de l'aménagement des infrastructures ferroviaires et de la gestion du domaine ferroviaire concédé.

Une telle opération a eu pour conséquence la mise à disposition de la société concessionnaire d'une partie des biens meubles et immeubles appartenant à la SNCS.

Sur le plan des activités, c'est la partie la plus rentable qui a été mise en concession où la Société tirait l'essentiel de ses recettes d'exploitation. La mise en concession a également eu comme corollaire la vente du matériel roulant (Locomotives, wagons et voitures voyageurs) au concessionnaire.

C'est ainsi que depuis l'entrée en vigueur de la concession qui est accompagnée d'un plan social et d'une reprise du reste du personnel

par la société concessionnaire, la SNCS ne dispose plus de moyens humains et matériels suffisants pour continuer une exploitation rentable et viable.

Il s'y ajoute que depuis la mise en concession, l'Etat fait face à une intensification des procédures judiciaires contentieuses initiées par les créanciers, surtout par les ex-travailleurs de la SNCS.

La dissolution de la Société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal constitue une étape dans le processus de réforme institutionnelle en vue d'assainir le Secteur du Chemin de fer au Sénégal.

Toutefois, certaines infrastructures ferroviaires non concédées que l'Etat souhaite garder en propre pour ses projets futurs ou affecter à d'autres structures publiques comme PTB SA, seront soustraites de la liquidation avant le début des opérations.

A la suite de l'exposé de Monsieur le Ministre d'Etat, vos Commissaires ont fait part de leurs préoccupations touchant à:

- l'opportunité et aux risques liés à la dissolution de la SNCF ;
- la situation des ex-salariés de la société dissoute.

Ils ont également abordé d'autres alternatives et la question des investissements de l'Etat en matière ferroviaire.

Sur l'opportunité et les risques sociaux liés à la dissolution de la SNCS.

La société objet de la liquidation constitue un symbole pour le Sénégal. Elle représente la première industrie pendant l'époque coloniale avec le Port Autonome de Dakar.

La dissolution remet en cause les acquis historiques réalisés par la SNCS qui incarne des pages de notre Histoire et rappelle les origines et le dynamisme du mouvement syndical.

Quel sera l'impact sur la ville de Thiès et les effets au plan culturel ?

Une abondante littérature a trait à l'Histoire des Chemins de fer de Thiès et aux gares routières toutes bâties sur le même modèle.

Quelle autre activité de substitution pour les travailleurs en cas de dissolution ?

De plus, ajouteront vos Commissaires, le contexte social actuel marqué par la cherté du coût de la vie, les foyers de tensions et des conflits avec les syndicats de l'Enseignement et autres corporations pose avec acuité la pertinence de la liquidation.

Quelles sont alors les motivations profondes de cette décision ?

Est-elle liée aux exigences des bailleurs de fonds ou résulte-elle de difficultés ou de la mauvaise gestion ?

Sur la situation des ex- salariés de la société dissoute

Qu'en est-il des poursuites judiciaires relatives au règlement des droits des Cheminots, consécutif à la liquidation de la Société Nationale de Chemins de fer se sont interrogés certains de vos Commissaires ?

Quid de la liquidation judiciaire ?

Qu'en - est - il du Transrail et des droits des travailleurs de la société liquidée ?

En tout état de cause, leurs droits doivent être sauvegardés pour préserver la paix sociale.

L'activité de sensibilisation et d'information avant d'engager la phase de liquidation est cruciale et devra être menée ; elle permettra de faire l'économie du déficit de communication tel que celui qu'a connu la SENELEC quand il s'est agi d'engager le dialogue avec les abonnés sur la baisse des prix des factures.

Sur les autres alternatives

Certains de vos Commissaires ont recommandé des investissements de l'Etat au profit de la SNCS.

Ne faut-il pas injecter des fonds pour faire redémarrer la société et ainsi régler les problèmes liés aux aléas du transport des personnes et des biens ?

Sur la question des investissements de l'Etat en matière ferroviaire

Certains de vos Commissaires se sont interrogés sur le projet de dissolution de la SNCS, interrogation d'autant plus légitime quand on sait que, au moment où les options stratégiques du Chef de l'Etat sont déclinées à travers de grands projets tels que la construction du chemin de fer Tambacounda-Vélingara, le chemin de fer Thiès- Saint - Louis est supprimé tout comme le tronçon Guinguinéo - Kaolack.

Le chemin de fer et le transport maritime sont des piliers sur lesquels doit reposer le développement économique de tout pays émergent. L'histoire économique de la France bâtie à travers la voie fluviale et maritime et celle de l'Amérique qui s'est faite autour de l'expansion du rail nous le rappellent fort pertinemment.

Répondant aux préoccupations de vos Commissaires, Monsieur le Ministre d'Etat, convenant de l'importance historique de la Société Nationale de Chemins dira que la décision de liquidation résulte de la constatation d'une situation de fait.

Puis, il a articulé son intervention sur la situation des ex- salariés de l'ancienne SNCS d'une part, et sur les projets de l'Etat en matière d'infrastructures ferroviaires d'autre part.

Sur la situation des ex- salariés de l'ancienne SNCS

Monsieur le Ministre d'Etat reviendra sur l'historique de la gestion des droits des travailleurs des Chemins de fer.

En 1968, est intervenue une décision de dégageant de fonctionnaires consistant à mettre à la retraite par anticipation des fonctionnaires ayant atteint l'âge de 52 ans.

Cette décision s'est heurtée au refus des cheminots qui voulaient se prévaloir de l'âge de 55 ans, conformément à la loi régissant les fonctionnaires ; ils ont gagné leur procès et n'ont jamais été payés.

En 1989, la Régie des Chemins de fer a été dissoute et la Société Nationale des Chemins de fer fût créée.

Une société de droit privé s'est ainsi substituée à celle fondée sur les règles de droit de la Fonction Publique et tous les droits des travailleurs ont été liquidés en son temps.

Pour les fonctionnaires évoluant dans la société : en 1989, une option leur avait été offerte : soit retourner à la Fonction Publique, soit rester à la société nationale de Régie des Chemins de Fer avec une amélioration de leurs traitements et salaires.

Certains ont refusé d'entrer à la Fonction Publique moins attrayante et ont introduit des requêtes contentieuses pour se prévaloir de deux régimes : celui du droit privé en tant que salariés et celui du droit public en tant que relevant de la Régie des Chemins de fer.

Certains ont gagné et d'autres ont décliné la phase contentieuse.

Les contentieux nés de la gestion de la Régie ont subsisté avec la dissolution de la SNCF.

En 1999, la SNCF à son tour a fait l'objet d'une décision de liquidation et un liquidateur judiciaire a été mis en place.

Les gares ont été fermées et il n'y a plus de personnel sur place ; l'axe Dakar-Bamako a été confié à Transrail qui gère l'actif du personnel. Cet axe est exploité par l'Express Dakar-Bamako et tous les droits ont été payés.

A cette occasion, d'autres contentieux sont nés et ont abouti à la saisine du tribunal.

L'Etat a réglé la situation de tous les titulaires de décisions définitives de justice.

Cette démarche a été étendue à ceux qui ne disposaient pas de titre exécutoire, par souci d'équité.

Pour les contentieux liés aux reclassements, et sur la base de production de décision de reclassement, l'Etat a négocié et en

contrepartie de l'abandon de créance, des règlements ont été effectués, suite aux travaux d'une commission mise sur pied à cet effet et regroupant la Direction de la solde, les syndicats et l'Agent judiciaire de l'Etat.

Un protocole a été ainsi signé et la clause indiquant « sauf erreur ou omission » est à l'origine de la multiplicité de la réouverture des dossiers de réclamations qui ne finissent jamais alors que la société a disparu depuis cette date.

Le présent projet vient simplement constater cette disparition.

En définitive, il n'y a pas de péril pour la paix sociale.

Sur les investissements et la mise en œuvre des projets en matière ferroviaire

Monsieur le Ministre d'Etat indiquera que le Chef d'Etat a décidé d'engager d'autres investissements en matière ferroviaire. Des initiatives sont prises pour rentabiliser les mines de fer de la FALEME.

MITTAL s'est engagé à construire un chemin de fer sur l'axe Tambacounda- Bargny et un projet de construction de rails Ziguinchor-Tambacounda-Matam est envisagé. Il est également prévu une desserte sur l'aéroport Blaise Diagne.

Pour la mise en œuvre de ces investissements, Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et des Transports aériens pourra davantage éclairer l'opinion des Députés.

Satisfaits des réponses de Monsieur le Ministre d'Etat et après amendement de l'article 2 en ces termes : « La liquidation de la Société Nationale des Chemins de fer du Sénégal sera exécutée conformément aux dispositions de la loi 84-64 du 16 août 1984 portant liquidation des établissements publics, des sociétés nationales et des sociétés d'économie mixte » vos Commissaires ont adopté, à l'unanimité, le projet de loi n°63/2008 portant dissolution de la société nationale de Chemins de fer (SNCS) et vous demandent d'en faire autant, s'il ne soulève aucune objection majeure de votre part.



REPUBLICQUE DU SENEGAL

Un Peuple – Un But – Une Foi

1 B2696

ASSEMBLEE NATIONALE

XI^{ÈME} LÉGISLATURE

N°55/2008

Loi autorisant le Président de la République à ratifier l'Accord concernant la Promotion et la Protection réciproque des Investissements entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de la République de Maurice, signé à Port Louis, le 14 mars 2002

L'Assemblée nationale, après en avoir délibéré, a adopté, en sa séance du Mardi 11 novembre 2008, la loi provisoire dont la teneur suit :

Article unique

Le Président de la République est autorisé à ratifier l'Accord concernant la Promotion et la Protection réciproque des Investissements entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de la République de Maurice, signé à Port Louis, le 14 mars 2002.

Dakar, le 11 novembre 2008

Le Président de séance

Aïssatou MBODJ