

(La séance est ouverte à 18h30)

-1 -

Membre du Gouvernement présent

Est au banc du Gouvernement :

Monsieur Abdoulaye DIOP, Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances.

-2 -

Ouverture de la séance

MADAME LA PRESIDENTE

Mesdames, Messieurs la séance est ouverte.

L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi n°63/2008 portant dissolution de la Société nationale des Chemins de fer du Sénégal.

La parole est à notre collègue Oumou SOW, rapporteur de la Commission de l'Economie générale, des Finances, du Plan et de la Coopération économique.

MADAME LE RAPPORTEUR

Madame la Présidente,
Monsieur le Ministre d'Etat,
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 Youssouph 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 ?

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 dégagement 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 des Chemins de Fer du Sénégal 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 SNCS.

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.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie Madame le rapporteur.

Monsieur le Ministre, avez-vous des observations à faire sur le rapport ?

MONSIEUR LE MINISTRE D'ETAT

Madame la Présidente, je n'ai pas eu le rapport donc, je ne peux pas faire d'observations, peut-être qu'en me le communiquant, je pourrais éventuellement voir s'il y a des choses à souligner ou s'il y a des rajouts, voilà je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie, je demande au service législatif de mettre à la disposition du Ministre d'Etat, un rapport.

Mes chers collègues, avez-vous des observations à faire sur le rapport ?

La parole est à notre collègue Ibra DIOUF.

MONSIEUR IBRA DIOUF

Merci, Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre d'Etat, mes chers collègues, c'est tout simplement une question d'harmonisation dans le texte on parle tantôt de SNCS, et de SNCF, et dans tout le rapport quelquefois SNCS, SNCF, je pense que c'est SNCS, il faut harmoniser.

Je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Monsieur le Ministre d'Etat, avez-vous quelque chose à dire sur l'interpellation de notre collègue ?

MONSIEUR LE MINISTRE D'ETAT

Ah oui ! C'est la Société nationale des Chemins de fer, donc SNCS.

MADAME LA PRESIDENTE

Donc c'est SNCS, S du Sénégal,
Mes chers collègues, avant d'ouvrir la discussion générale, suite à la démission de notre collègue Macky SALL de son parti, en application des dispositions de l'article 60 alinéa 4 de la Constitution et de l'article 7 alinéa 3 du Règlement intérieur et en vue de pourvoir à cette vacance, j'invite notre collègue Amadou DIA à venir occuper sa place dans l'hémicycle, conformément aux dispositions de l'article L149 du code électoral.

Huissiers ! Faites entrer Monsieur le Député.

(Entrée et installation de Monsieur Amadou DIA).

Je voudrais au nom de l'Assemblée nationale souhaiter la bienvenue à notre collègue et lui adressé nos chaleureuses félicitations.

-3-

Discussion générale

A présent la discussion générale est ouverte sur les conclusions de la Commission.

Quels sont ceux qui veulent prendre la parole ?

Chers collègues, je vous donne lecture de la liste des inscrits :

Thiamba SECK
Youssof DIOP
Abdou SANE
Ibra DIOUF
Abdoulaye DRAME
Ndéye Fatou TOURE

Fatou Youssouf AÏDARA

El Hadj DIOUF

Moussa DIAO n° 2

Magatte KAMARA

Mously DIAKHATE

Abdoulaye BABOU

Doudou WADE

La liste des orateurs est close.

Je passe la parole à notre collègue Thiamba SECK.

MONSIEUR THIAMBA SECK

Merci Madame la Présidente,
Monsieur le Ministre d'Etat,
Chers collaborateurs du Ministre,
Chers collègues,

Je disais l'autre jour, ici en commission, qu'avec la dissolution des chemins de fer, c'est tout un pan de l'histoire politique du Sénégal qui s'effondre. Monsieur le Ministre d'Etat, vous avez donné des explications certes qui nous ont convaincu, nous avons bien compris, mes collègues ont bien compris mais, est-ce que réellement la politique de communication qui sied a été véritablement faite pour que les populations dans leur grande majorité puissent comprendre ? Je disais que les chemins de fer, c'est toute une histoire, mais je crois que « **Malaw gissul ray bi** » ; c'est connu au Sénégal, l'histoire des chemins de fer.

Monsieur le Ministre d'Etat, les chemins de fer au Sénégal, au-delà de l'aspect économique, c'est aussi une question de culture et pour preuve, je donne simplement l'exemple deux romans : **Les bouts de bois de Dieu** où le syndicalisme naissant du Sénégal a été repris avec la grève des cheminots qui fut célèbre avec les hommes célèbres comme Ibrahima SARR.

Monsieur le Ministre d'Etat, le chemin de fer dans son aspect culturel, c'est aussi, **Karim**, le roman d'Ousmane Socé DIOP, que nous tous avons lu quand nous étions à l'école élémentaire et si mes souvenirs sont encore exacts, il disait : « Karim accoudé à la fenêtre jeta un dernier regard sur Saint-Louis à travers toutes ses gares faites sur le même modèle ».

Monsieur le Ministre d'Etat, je crois qu'on doit continuer les explications et aujourd'hui, la question que je me pose c'est : est-ce que dans le

monde il y a un pays développé sans une société de chemin de fer viable ? En tout cas, il est grand temps qu'on explique aux Sénégalais tout sur la société qui doit remplacer la défunte Société Nationale des Chemins de Fer. Peut-être, que c'est notre nostalgie qui motive cela, mais j'espère que j'aurais des justifications claires, Monsieur le Ministre d'Etat avant de quitter la salle.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher Collègue.

Je passe la parole à notre collègue Abdou SANE.

MONSIEUR ABDOU SANE

Je vous remercie Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre d'Etat,

Chers collaborateurs du Ministre d'Etat,

Chers Députés,

Tout d'abord, permettez-moi de renouveler mes sentiments de fierté à l'égard du Ministre d'Etat, pour toutes les initiatives entreprises en faveur de l'essor du Sénégal. Aujourd'hui, nous sommes dans un domaine très important, celui des infrastructures en termes de transports terrestres. De ce point de vue, aux premières heures de l'alternance, le Chef de l'Etat a réaffirmé sa volonté d'en faire une priorité et ce n'est pas par hasard aujourd'hui que nous avons l'un des réseaux routiers les plus performants et pour ce qui concerne les transports terrestres, le domaine ferroviaire, il a eu à opter pour des innovations de taille du point de vue de la qualité mais aussi du point de vue de la densification du réseau. On a parlé de chemin de fer à grand écartement, de chemin de fer standard.

Aujourd'hui beaucoup, en commission, ont dit que l'histoire de la Société nationale des Chemins de fer du Sénégal est une page de culture, mais la culture elle-même est un produit social et tout produit social se veut dynamique. C'est-à-dire que dans le temps, il faut que ce produit cherche à se renforcer et à irriguer davantage l'espace et c'est le cas aujourd'hui. Autant nous supprimons la Société nationale des Chemins de fer, autant nous faisons encore mieux que ce qui existait parce que cette fois-ci, dans le cadre de l'intégration africaine et conformément à nos engagements au niveau du NEPAD qui a valu au Sénégal la paternité de tout ce qui a trait aux infrastructures, aux NTIC et à l'environnement, il a été envisagé un chemin de fer jusqu'à Djibouti et jusqu'au port du Soudan. Ensuite, nous connaissons l'existant

aujourd'hui, il y avait des régions qui n'avaient pas cette culture du chemin de fer à l'instar de la région de Ziguinchor, de Matam, aujourd'hui ce sont des régions qui ne sont plus obligées de passer par Dakar pour être reliées. Donc de Ziguinchor à Tamba, 2 régions périphériques, à Matam, 3 régions périphériques, je crois que c'est une révolution de taille et c'est une nouvelle page de culture qui vient d'être née et qui vient renforcer le passé qui constitue un acquis.

Donc non seulement, nous avons consolidé l'acquis en termes de culture par rapport au chemin de fer, mais nous devons renforcer parce que cette fois-ci le maillage devient encore plus dense et permet à plus de Sénégalais d'en bénéficier alors qu'autrefois ils en entendaient parler, ou ne se limitaient simplement qu'à la littérature.

C'est pourquoi, fort de toutes ses considérations, je m'engage solennellement avec les autres à voter favorablement ce projet qui nous a été soumis, tout en sachant qu'une page de rupture est là parce que nous voulons toujours un Sénégal qui gagne, un Sénégal qui va de l'avant.

Je vous remercie Madame la Présidente.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher Collègue.

Je passe la parole à notre collègue Ibra DIOUF.

MONSIEUR IBRA DIOUF

Merci Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre d'Etat,

Mes chers Collègues,

Je voudrais, à l'entame de mon propos, féliciter Monsieur le Ministre d'Etat et avec lui l'ensemble de ses collaborateurs pour le travail abattu à la tête de ce département et comme qui dirait du reste, le dernier acte concernant notre passage réussi devant certains bailleurs de fonds pour dire donc que la confiance est là, nous le devons à la vision d'un chef d'Etat, d'un premier Ministre, mais également du chef de département qui anime une équipe composée de compétences avérées.

Monsieur le Ministre d'Etat, je crois que le document que nous venons de recevoir, portant note d'informations sur la liquidation de la Société nationale des chemins de fer du Sénégal, me permet de relativiser mes inquiétudes parce que j'ai dit, quelque part sur le dossier de la liquidation

de la SNCS, qu'il y a un problème de communication. Tout ce qui a été fait depuis le début, depuis 1999 jusqu'à nos jours, si cela était porté à l'attention de tous les travailleurs, de tous les citoyens notamment nos parents de Thiès, les cheminots et autres, il y aurait moins de bruit autour de cette question- là, mais de mon point de vue, ce que vous avez fait consigner dans ce document n'a pas été porté intégralement auprès des populations. Et cela pose toujours des problèmes de communication.

Monsieur le Ministre d'Etat, dès qu'on parle de liquidation, nous, responsables syndicaux, nous frémissons. Pourquoi ? Parce qu'on en a connu d'autres liquidations mais telle que présentée dans ce document là, je pense que, objectivement les cheminots de Thiès de loin bénéficient d'une situation que beaucoup d'autres travailleurs n'ont pas. Si je prends l'exemple de l'ex-SOTRAC le passif est toujours là. Si je prends l'exemple de la société de nettoyage, SIAS, le passif est toujours là et tant d'autres, mais véritablement, vous avez fait un effort extraordinaire par rapport aux cheminots. Je voudrais également dire que jusqu'à nos jours, c'est peut-être un problème d'information, certains travailleurs s'inquiètent et posent des questions sur le problème de reclassement parce que certains travailleurs ont quitté les statuts au niveau de l'ex-régie des chemins de fer pour entrer dans la SNCS et posent le problème de leur reclassement qui n'a pas été effectué selon, disent-ils, les normes prescrites au niveau de la convention ferroviaire, notamment l'article 77/10 que vous connaissez mieux que moi puisque vous avez depuis longtemps travaillé sur ce dossier-là. C'est pourquoi donc je vous demande, une fois de plus, de communiquer avec ces travailleurs, ces pères de familles pour apaiser leur inquiétude et dire la vérité à tout le monde par rapport à cela parce que quand même, des efforts ont été faits. Quelque part, on a posé la question et en lieu et place des chemins de fer, aujourd'hui, tout n'a pas été réglé progressivement, mais Thiès devient de plus en plus un pôle industriel. Cela, nous le constatons et nous vous félicitons pour l'effort que vous avez déployé dans ce sens.

Mais une fois de plus un plan de liquidation doit toujours s'accompagner d'une stratégie de communication en direction des ayants droit.
Je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher Collègue.
Je passe la parole à notre collègue Abdoulaye DRAME.

MONSIEUR ABDOULAYE DRAME

Merci, Madame la Présidente.
Monsieur le Ministre d'Etat,

(Intervention en Wolof).

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher Collègue.
Je donne la parole à l'Honorable Député Ndéye Fatou TOURE.

MADAME NDEYE FATOU TOURE

Je vous remercie Madame la Présidente.
Monsieur le Ministre d'Etat et vos collaborateurs, bonsoir.

Lorsque le Gouvernement actuel prend une décision de cette nature, on peut considérer qu'elle est pratiquement irrévocable.

Et, ce que nous constatons Monsieur le Ministre d'Etat c'est que, la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal est mise en agonie, une mise en liquidation orchestrée depuis 2003, quand le Gouvernement a pris la décision, dans le cadre d'une convention avec le Mali, de n'exploiter au Sénégal que la ligne de chemin de fer Dakar-Bamako, c'est-à-dire de ne plus assurer de manière conséquente et efficiente le transport des biens, des marchandises, des voyageurs, de ne plus avoir comme orientation majeure le désenclavement, la bonne communication entre les Etats membres de l'UEMOA qui l'entoure, c'est comme cela que j'analyse aujourd'hui cette décision que je considère comme étant irrévocable pour le Gouvernement puisque ayant commencé en fait depuis 2003 et laissant en rade, c'est le moins qu'on puisse dire et c'est ce qui est fondamental, les intérêts des travailleurs. Dans l'exposé des motifs on nous dit 6^{ème} alinéa « il s'y ajoute » 5^{ème} in fine « que la mise en concession, depuis sa mise en place la société fait face à une intensification des procédures judiciaires », mais que voulez -vous ? Que des milliers de travailleurs voient tous leurs droits compromis par une convention qui décide d'assurer un transport ferroviaire entre Dakar et Bamako seulement en laissant en rade tout le pays. Et la référence qui est faite dans le deuxième alinéa de cette loi très laconique, que les députés ne doivent pas voter ? La moindre des choses aurait été, chers collègues, de joindre ce document-là, que j'ai moi, c'est-à-dire, la loi 84 - 64 du 16 août 84 qui organise effectivement la liquidation des sociétés. Vous devez en savoir plus. Cette liquidation laisse en rade les

représentant du ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre chargé du portefeuille. Ce sont les termes même de l'article 11 de cette loi : un représentant du Ministre de tutelle et également un contrôleur financier. Voilà, la commission qui va contrôler le liquidateur, lequel liquidateur n'est soumis à aucune espèce de sanction, surtout d'ordre judiciaire. Il n'y aura pas de contrôle judiciaire, les travailleurs pourront voir leurs droits totalement bafoués. Ils ne peuvent pas avoir de contrôle sur les opérations de liquidation qui en fait ont démarré depuis 2003. Depuis 2003, nous a-t-on dit, cela résulte même de l'exposé des motifs. Il y a eu vente du matériel roulant : locomotif, wagons, voitures-voyageurs au concessionnaire, c'est-à-dire à Transrail et les travailleurs n'ont rien contrôlé. Il paraît qu'il y a un directeur financier qui était en train de tout vendre. Qui contrôle ? Mais que voulez-vous que les travailleurs fassent ? Sinon que de s'adresser à la justice. C'est-à-dire... **(Passage en wolof)**... Et vous savez chers collègues, en votant cette loi avec le Sénat, vous n'aurez pas immédiatement consacré la dissolution. La dissolution sera consacrée avec la nomination du liquidateur. Lequel liquidateur n'est soumis qu'au contrôle, mais vraiment un contrôle très superficiel d'une commission composée de trois membres. Il n'y a aucun contrôle judiciaire. Les travailleurs ne voient pas leurs droits sauvegardés. Et c'est de cette manière-là qu'on veut maintenant une société qui était là depuis des dizaines et des dizaines d'années pour assurer la libre circulation, je ne dis pas aux Sénégal seulement, mais dans la sous-région, entre le Sénégal et ses voisins ce qui est gage d'une intégration, mais également du développement de ce pays. Alors, que nous sert le Gouvernement à la place ? On nous parle d'un projet avec Arcelor-Mittal qui est très nébuleux, sur lequel l'Assemblée nationale d'ailleurs ne sait absolument rien du tout. Lors de l'examen de la loi de finances, le Ministre de l'énergie et des mines est venu nous parler dans un rapport très volumineux d'un certain nombre de projet. Il aurait fallu qu'on nous donne les conventions. Nous voulons les conventions avec Arcelor- Mittal pour savoir quelle est la convention qui concerne le chemin de fer, quels sont les tenants et les aboutissants de ce projet. Nous voulons savoir ce que le Gouvernement entend faire en matière de transport ferroviaire, ce qui est quand même un élément fondamental pour le développement de ce pays. Et vraiment, je suis triste en tant qu'avocate, face à cette liquidation. Je suis triste devant le fait que les travailleurs n'ont aucun recours, aucun moyen de contrôle quant à la réalisation des actifs. Vous savez ce que dit la loi de 84. Elle

donne des primes, je n'invente rien et je vais vous la photocopier et la donner tout de suite au service législatif.

Elle donne effectivement une prime, si je ne m'abuse, c'est l'article 3, je vais vous le lire. Monsieur le Ministre, je ne sais pas si vous avez le texte, moi je l'ai, il est avec moi « une prime aux liquidateurs pour tout actif réalisé », il aura un pourcentage... **(Passage en Wolof)**... et que les travailleurs soient représentés dans la Commission.

Le texte est là Monsieur le Ministre d'Etat, je vous le donne. Moi je suis allée le chercher, parce que je ne peux pas avoir un texte de loi avec un exposé de motifs sur une demi-page, avec deux articles dont le premier, « la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal est dissoute ». Article 2 « les règles de liquidation de la société sont fixées par la loi 84-64 du 16 août 1984, mais bon sang de bon de Dieu ! ... **(Passage en Wolof)**... ce qu'il y a dans la liquidation ? Comment elle se fait objectivement sur les établissements publics, les sociétés nationales ? Mais ... **(Passage en Wolof)**... on vous renvoie à la loi de 84. Mais Monsieur le Ministre de l'Economie et des Finances, je vous le demande pour l'avenir, pour des textes pareils, je pense que c'est élémentaire de joindre cette loi-là... **(Passage en Wolof)**...

En fait, une liquidation qui a commencé depuis 2004, depuis 2003, le texte est là, je peux vous le donner si vous l'avez sous les yeux, je l'ai regardé, mais je suis triste pour les travailleurs vraiment... **(Passage en Wolof)**...

Si on veut désenclaver l'Afrique, si on veut s'intégrer réellement, il faut le faire par le transport routier, mais également par le transport ferroviaire, cela aurait permis à la Guinée Bissau également d'écouler sa bauxite... **(Passage en Wolof)**... on se limite à la ligne Dakar-Bamako avec Transrail, une convention qui viole, qui bafouille, qui laisse en rade les travailleurs.

Je vous remercie Madame la Présidente.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie, chère collègue.

La parole est à notre collègue Fatou Youssouf AÏDARA.

MADAME FATOU YOUSSEUF AÏDARRA

Merci Madame la Présidente.

(Intervention en Wolof).

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie, très chère collègue.

Je passe la parole à notre collègue El hadji DIOUF.

MONSIEUR EL HADJI DIOUF

Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre d'Etat,
Chers collègues,

Moi, je n'ai pas de problème avec le terme dissolution, ou même liquidation parce que si la société est presque moribonde, inexistante, la maintenir de façon fictive, excusez-moi mais c'est de la masturbation intellectuelle, parce qu'elle ne vit pas. Mais mon problème ce sont les perspectives, qu'est-ce qu'il faut à la place de cette société qui n'existe plus ? C'est-à-dire, nous devons juste officiellement enterrer un mort, un mort si on ne l'enterre pas, cela peut créer des maladies.

Vous savez bien que le corps peut se décomposer et on en est à ce stade, mais il faut maintenant avoir des idées et prendre des initiatives, au lieu de se contenter du passé, nous devons légiférer pour l'avenir, c'est vrai, c'est chargé d'émotion, les chemins de fer Dakar- Niger, de grandes grèves relatées par effectivement Abdoulaye SADJI, Ousmane Socé DIOP, Ousmane SEMBENE. Les gens en-ont parlé. Donc, il faut qu'on puisse faire le départ entre la réalité et nos propres idées et croyances, moi, à ce niveau-là, je voudrais poser des questions à Monsieur le Ministre d'Etat. Et si on procède à cet enterrement de ce mort gênant, qu'est-ce qu'il faut à la place ? Vous avez parlé de projet pour l'évacuation du minerai de fer de la Falémé, Kédougou, du projet Ziguinchor-Tambacounda, du projet de desserte de l'aéroport, du chemin de fer de l'intégration, mais ce sera pour quand ? Est-ce qu'il y a un échéancier ? A quel moment ? En quelle année, les populations sénégalaises pourront bénéficier de ces nouveaux chemins de fer, ces trains, etc ? Parce que moi, je ne peux pas concevoir de développement sans les chemins de fer. Pour ceux qui voyagent et qui ont vu comment les métros sont pris d'assaut partout dans les pays européens et les pays développés, je crois que c'est un facteur de développement. Au moment où l'Europe, où les pays développés mettent l'accent sur les chemins de fer, je ne pense pas qu'on puisse nous, tourner le dos à ce facteur de développement essentiel. Là aussi, on voulait savoir ce qu'il faut à la place, pour qu'on puisse aller à St-Louis par le train, à Kaolack,

à Touba en évitant les routes souvent avec les bouchons, les embouteillages et autres, même s'il y a pas de Tabaski, s'il n'y a pas de Noël, de 31 décembre, de Magal. C'est vrai on parle de l'autoroute à péage, mais si on pouvait mettre vraiment le train à la disposition des Diourbelois, des St-Louisiens, des Kaolackois, je ne dirais pas non. Monsieur le Ministre d'Etat, moi, même, étant élève, je prenais le train pour aller rejoindre mon père il était chef d'arrondissement, à Kounguel à Koumpentoum et quand je revenais à Guinguinéo, on prenait le train pour revenir à Kaolack. Etant jeune élève, on aimait bien, surtout pendant l'hivernage ... **(suite intervention en Wolof)**...

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher Collègue.
La parole est à Monsieur Moussa DIAO n°2.

MONSIEUR MOUSSA DIAO N°2

Monsieur le Ministre d'Etat, j'aimerais vous poser une question et en ma qualité de liquidateur apporter quelques précisions sur ce que je viens d'entendre tout à l'heure.

La plupart des liquidations de sociétés nationales qui ont eu lieu au Sénégal ont fait l'objet d'un montage. Généralement, on a créé une société de patrimoine et à côté il y a eu une société d'exploitation. Pour la société nationale des chemins de fer, je ne sais pas ce qui a été fait, j'aimerais que vous nous apportiez des explications sur le montage qui a été fait.

Je voulais poser des questions sur le sort qui a été réservé aux travailleurs, mais les renseignements que j'ai reçu dans le document m'empêche de les poser, maintenant ce que je ferais c'est de dire que moi j'ai été liquidateur et je peux vous assurer, Monsieur Kébé Diagne qui est là ne me démentira pas, que j'ai fait l'objet de plusieurs contrôles et les rémunérations des liquidateurs c'est 108 000 francs par moi et c'est 2 % sur les actifs réalisés et sur les créances recouvrées. C'est ce dont-on bénéficiait. On s'est toujours plaint de cela parce que nous avons pensé que c'était trop peu par rapport au travail que le liquidateur faisait dans les sociétés nationales.

En ce qui concerne les montages que je connais, on a non seulement réinséré la plupart des travailleurs dans les sociétés d'exploitation, les sociétés de patrimoine mais on leur a versé leurs droits et même des

primes de réinsertion. Moi j'ai encore les chiffres dans mes tiroirs puisque j'ai eu à m'occuper d'une liquidation. On a fait mieux parce que, au lendemain de l'alternance, le Président s'est rendu compte que la plupart des sociétés, celles qui étaient même dissoutes vers les années 60, les travailleurs étaient là et ils n'avaient pas leur pension. Donc, l'Etat a versé des milliards pour que les cotisations qui n'avaient pas été versées soient reversées afin que ces personnes puissent bénéficier non seulement de leur pension au niveau de l'IPRES, mais aussi des sommes qui leur étaient dues au niveau de la caisse de sécurité sociale. Donc vraiment, je pense qu'à ce niveau, on n'est jamais content de dissoudre une société, mais comme l'a dit un de nos collègues si une société ne marche plus, n'existe plus, on ne peut plus payer le personnel, je pense qu'on n'a pas le choix parce que si on ne la liquide pas de toutes les façons, elle est moribonde. Je crois qu'on ne peut pas se réjouir de cette liquidation mais dans certains cas, c'est ce qu'il y a à faire.

Je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher collègue.

Je passe la parole à notre collègue Magatte KAMARA.

MONSIEUR MAGATTE KAMARA

Merci Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre d'Etat, je serais bref. Je voudrais vous encourager pour ses efforts louables pour gagner la confiance des bailleurs de fonds. Nous regrettons tous ici la période où les chemins de fer nous transportaient pour regagner les villes de Saint-Louis pour nos études secondaires. Je suis natif de Tivaouane et j'allais à Saint-Louis, au lycée Faidherbe. On peut s'interroger sur la pertinence de cette décision de renoncer au rail quand on sait que des projets sont envisagés pour transporter des voyageurs à travers toutes les régions du Sénégal. Le chemin de fer Tamba-Ziguinchor reste encore du domaine du possible et même du probable compte tenu de toutes les tracasseries, des difficultés qu'éprouvent les voyageurs en partance pour la Casamance, qui doivent traverser la Gambie. C'est une question maintenant de cohérence. On peut s'interroger aussi sur les projets tournant autour des mines du Sénégal Oriental, tout le monde sait que, actuellement, l'Express Dakar-Bamako reste encore et est bien apprécié des maliens qui l'utilisent pour leur commerce. Ils font énormément de voyages Dakar-Bamako, malgré certaines difficultés. En tous cas, en Afrique du Sud d'où je reviens d'une

mission, le chemin de fer est considéré comme la bienvenue. Ils sont en train de préparer le métro parce qu'ils préparent les jeux olympiques, la coupe du monde en 2010. L'Afrique du Sud reste le second parc routier du monde après les Etats-Unis. On s'engage maintenant en Afrique du Sud à donner du lustre à la voie ferrée qui avait été longtemps négligée. Il est donc question de construire un métro pour la coupe du monde de 2010. Ils regrettent simplement d'avoir pris beaucoup de retard pour l'installation des rails. Il est aberrant que nous, qui étions en avance dans ce domaine-là, puissions régresser et renoncer à notre rail. J'estime que le Sénégal compte tenu de ses ambitions, n'a pas le droit de renoncer au chemin de fer, en tout cas au transport ferroviaire. Nous avons l'ambition de faire du Sénégal un pays émergent avec tout ce que le concept implique comme enjeux et difficultés. Il faut, à mon avis encourager les pouvoirs publics à maintenir le rail d'une façon, ou d'une autre.

Je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie très cher collègue.

Je passe la parole à notre collègue Mously DIAKHATE.

Elle n'est pas là ? La parole est à notre collègue Abdoulaye BABOU.

MONSIEUR ABDOULAYE BABOU

Je vous remercie Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre d'Etat, aujourd'hui nos collègues vous invitent à vêtir un triple habit. Je m'adresse d'abord à l'enfant de Thiès qui naturellement est nostalgique comme moi, n'étant pas né à Thiès, j'ai été élevé à la cité Balabé. Donc, la vie du rail a toujours réglé notre quotidien. On vous invite aussi quelque part à être Ministre de la Justice parce que des problèmes d'ordre juridique sont soulevés et enfin on vous invite à être le Ministre des Transports que vous n'êtes pas.

Alors, vous êtes ici pour quoi ? Vous êtes ici pour constater tout simplement un état. Voilà une société qui a été dissoute. Une société est dissoute par la volonté de ses actionnaires quelle que puisse être l'appellation, société nationale, ou société d'économie mixte, une société est d'abord une société qui répond aux définitions fixées par le code de l'OHADA. Notre pays fait partie intégrante de l'OHADA. Nous avons soit des sociétés anonymes, des sociétés à responsabilité limitée, soit des sociétés à commanditaires simples. Donc, la SNCS ne fait pas exception à la règle. Elle est d'abord juridiquement une société anonyme. Et à partir de cet instant, si les actionnaires de cette société estiment que

cette société n'est pas valable, n'est plus rentable, qu'on la dissolve. C'est le premier acte, une décision souveraine des actionnaires.

Maintenant la deuxième étape c'est quoi ? Quand on dissout une société il faut la liquider. Le terme liquidation ne signifie rien d'autre qu'il faut rechercher ici les créances parce qu'une société, il y a des gens qui lui doivent de l'argent, mais aussi des passifs ; une société doit aussi de l'argent à d'autres personnes. Une société a des biens immeubles comme meubles et maintenant, il faut retrouver un liquidateur qui représente toute la masse ici, à l'Assemblée nationale, on vient pour la liquidation, la dissolution ayant été faite depuis très longtemps. Moi, je pense que c'est un processus d'ordre juridique tout à fait normal où toutes les parties sont représentées, où les droits de toutes les parties sont aussi défendues aussi bien qu'il s'agisse d'un créancier, qu'il s'agisse d'un débiteur, qu'il s'agisse d'un travailleur ou quelque chose d'autre. C'est aussi simple que cela, je ne vois rien de compliqué.

Maintenant, il y a un problème d'ordre politique, je dirais même sentimental. Les collègues ont raison, mais ce pays devrait logiquement garder son chemin de fer surtout que, pendant la colonisation, on en a profité plus que les autres colonies, pourquoi sous l'ancien régime, il y a eu cet échec ? J'ai rappelé tout de suite au Président Doudou Wade que c'est sous l'ancien régime qu'on a vu que des rails ont été démantelés et vendus, si ce n'est pas vrai que l'on me le dise c'est sous l'ancien régime : Louga –Linguère... (**Passage en Wolof**)... alors que tout le monde est nostalgique. Le « Touba-Dakar » que je connais très bien, le « Dakar-Ndar » que tout le monde connaît, nous dans notre maison on ne mangeait pas sans que le train ne quitte Dakar pour aller à Saint-Louis passe par Ngaye Mékhé, ou quitte Saint-Louis pour venir à Dakar, on avait tout le temps des étrangers. Il m'arrivait souvent d'aller à l'école aux environs de 2 heures et demi sans avoir mangé à cause des étrangers... (**Passage en Wolof**)...

Un pays ne peut pas se développer sans le rail, le rail c'est la décentralisation, souvenez-vous de tout le commerce autour des rails, tout le commerce autour des gares. Le train Dakar-Touba s'arrêtait devant le plus petit village et cela faisait vivre, c'était l'économie, le transport, la sécurité. L'économie c'est cela qui développe un pays, mais malheureusement l'ancien régime a failli c'est pourquoi le nouveau régime après avoir constaté les dégâts a un nouveau plan et vous avez bien fait de nous distribuer ce document. Transrail est en train de privilégier la marchandise parce que chez les cheminots, ils font la différence entre le trafic-clients et le trafic marchandises. Le trafic-voyageurs, comme vous le dites, c'est le terme consacré parce qu'on dit

qu'il n'est pas porteur, c'est le trafic-marchandises qui permet de compenser le tout, l'aîné de ma famille est un cheminot c'est dire donc que nul ne peut cracher sur le rail et vous avez bien présenté un document qui nous fait part d'un plan : faire prospérer Transrail avec la coopération Sénégal -Mali et créer même d'autres pôles c'est cela qu'on appelle de tout notre vœu. En tout cas avoir l'impression qu'avec la dissolution de la SNCS c'est justement un pas en arrière, tout au contraire, c'est une situation de fait qui a été constatée pour maintenant repartir sur un bon pied et le rail reste dans l'objectif du Président de la République qui parle toujours de train à grand écartement, modernisation d'ailleurs du rail. Donc, je crois que se sont des projets que nous appelons de tous nos vœux. Je vous remercie Monsieur le Ministre d'Etat.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher Collègue.
Je passe la parole à notre collègue Khadidiatou SY.

MADAME KHADIDIATOU SY

Merci Madame la Présidente.
Madame la Présidente,
Monsieur le Ministre d'Etat,
Mesdames, messieurs les techniciens,
Mes chers collègues,

Je vais peut faire hors sujet. Mais quand on va voir un médecin même s'il est généraliste, je crois qu'on décline tous ses maux. C'est à lui maintenant de faire le tri et de vous envoyer chez des spécialistes. Monsieur le Ministre d'Etat, depuis belle lurette la ligne Dakar-Bamako tombe en ruines. Ruines n'est peut-être pas le mot approprié. Mais, nous du Sénégal-oriental une bonne partie de notre économie, de notre vie économique, des activités de petit commerce s'effectuaient avec la ligne Dakar-Bamako. Le train s'arrêtait dans les grandes gares et après il y avait une autre ligne, c'est la ligne Tamba-Goudiry-Kidira -Kaye. On a supprimé la partie Kaye, on est revenu à la ligne Tambacounda-Kidira. Le train-voyageur, qui s'appelait « voyageur », partait le matin et revenait le soir. Il y avait une activité débordante. On y vendait plein de choses, cela allait du poisson aux légumes, du pagne tissé au « guedj et yeet » depuis quelques temps, on a plus ce train voyageur parce que simplement il n'est pas rentable. Est-ce qu'il est juste de supprimer, parce que simplement il n'est pas rentable pour les repreneurs, pour

Transrail, ou pour n'importe quelle autre société alors qu'on a besoin aujourd'hui de désenclaver ? Sans désenclavement, il n'y a pas de développement possible. Cela ne va pas ensemble. Non seulement, les trains ont disparus, mais nos charmantes gares pittoresques, adorables sont toutes tombées en ruines. C'est inadmissible. Parce que ces gares font la fierté. On a un village qui s'appelle Boynguelbamda qui avait une gare extraordinaire. C'est un petit village de rien du tout, mais il y avait une activité parce que tous les villages environnants, le jour où « le voyageur » venait, ils venaient échanger leurs marchandises avec les usagers du «voyageur ». Tout ceci n'existe plus. Mittal va faire une ligne de chemin de fer Ziguinchor-Tambacounda-Bargny, Tambacounda-Matam, qu'est-ce qui est prévu pour redynamiser toutes ces petites gares qui vivaient du petit commerce et du petit train qui allait et venait de temps en temps ? Parce qu'en fait on peut partir de Tambacounda à Matam sans repasser par Balla, Goudiry, Kothiary ainsi de suite jusqu'à Kidira et remonter vers Bakel. Est-ce que quelque chose est prévue pour raccorder ce tronçon à celui qui va aller de Tambacounda à Matam ou de Tambacounda à Bargny ?

Monsieur le Ministre, ce sont des préoccupations. Ceux qui habitent Guinguinéo avaient le « diek », ceux qui habitent Thiès avaient un autre train, Maître Babou dit qu'on est nostalgique, c'est vrai qu'on est nostalgique, mais quand je vous entends parler vous aussi vous êtes nostalgique de ces petits trains-là. Alors, redonnez-nous nos petits trains qui font une activité extraordinaire pour désenclaver nos contrées. Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie chère Collègue.
Je donne la parole enfin à notre collègue Doudou WADE.

MONSIEUR DOUDOU WADE

Je vous remercie Madame la Présidente.
Madame la Présidente,
Monsieur le Ministre d'Etat,
Très chers collègues,

Monsieur le Ministre d'Etat, nous avons entendu beaucoup de plaidoiries sur les chemins de fer et je voudrais préciser à l'entame de mon propos qu'il ne s'agit pas dans notre plan de développement d'abandonner le rail. Non, mais il faut dissoudre la Société Nationale de Chemins de Fer.

Donc, je ne voudrais pas qu'on parte avec des confusions comme certains l'ont dit. Il s'agit simplement de la dissolution d'une société nationale qui obéit à des règles comme l'a précisé tout à l'heure Maître Babou et je ne pense pas que nous ayons besoin de la loi y afférente pour la lire. Il faut faire ceci, faire cela mais le texte est clair. Le texte de loi qui dit les règles est très clair : « la liquidation de la société nationale des Chemins de Fer du Sénégal est fixée conformément à la loi 84/64 du 16 août 1984 portant liquidation des établissements publics des sociétés nationales ». C'est comme tout à l'heure, Madame la Présidente ; quand vous faites rentrer notre collègue vous dites conformément à la Constitution, on n'avait pas besoin de venir avec la Constitution, de la lire.

Je pense que notre collègue est très prolix et comme ce matin, elle disait que j'ai lu sommairement la loi alors vous faites des appréciations sommaires et les appréciations sommaires ne sont bonnes.

Alors pour les problèmes des Chemins de Fer, notre collègue l'a rappelé, nous étions ici au banc de l'opposition quand, en 98, on réglait un certain nombre de problème par rapport à la création de la Société nationale des Chemins de Fer et la liquidation de la régie des Chemins de Fer. Parfois aussi les gens ont confondu Régie des chemins de fer et Société Nationale des Chemins de Fer. Pour rappel, notre collègue a raison, on a cessé une fois depuis l'indépendance d'investir dans les rails, c'était avec Monsieur Khalil SALL qui nous a amené l'autorail « arigoni », que Dieu ait pitié de son âme. Pour ceux qui ne connaissent pas le terme, nous sommes de Dakar mais nous l'avons pris. Pour souvenir, mon cher collègue Thiamba, ce premier match du Diaraf contre la Linguère, nous sommes sortis des boîtes de nuit et nous avons pris l'autorail pour aller à Saint-Louis regarder ces fameux buts de Matar NIANNG sur passe du Vieux CAMARA ; mais aujourd'hui qui ose prendre le train pour aller à Bargny? Qui? Notre collègue l'a rappelé, nous étions ici au banc de l'opposition quand on a démantelé tous les rails, le matériel qu'on a vendu ici, c'était d'abord à un niveau où il fallait par des conditions économiques arriver à la liquidation de la société.

Lorsqu'on se croit plus intelligent que les gens et qu'on a beaucoup lu parfois on se trompe, tout le monde est intelligent et tout le monde va effectivement chercher les renseignements qu'il faut, d'autant plus que nous avons été des acteurs.

Notre collègue DIAO nous a fait comprendre qu'il était de la liquidation, quand vous voulez à la place du liquidateur, c'est bien de parler pour les absents mais quand les gens sont présents ne parlez pas pour eux.

Alors depuis 1968, les Chemins de Fer sont dans une situation extrêmement difficile.

D'abord du point de vue des effectifs et des personnels qui étaient les premiers fonctionnaires à qui on a demandé de partir, cela a posé beaucoup de problèmes. Nous sommes venus en 1989, quand la régie ne répondait ni aux conditions d'exploitation ni à celles de transports de marchandises et de personnels.

On a essayé et nous avons dit qu'il faut mettre de nouveaux autorails qui puissent faire au moins Dakar-Saint-Louis-Thiès et on nous a apporté deux ou trois locomotives qui étaient excellentes, c'était le « Arigoni » pour ceux qui ne savent pas. En ce moment, il n'y avait pas cette intensité de la production des tomates. La tomate nous venait d'Italie et on l'appelait « Tomate Arigoni » puisque c'était bon et succulent, le riz était rouge, nos femmes et nos hommes de Thiès ont appelé cet autorail « Arigoni ». Nous sommes passés à une société de droit privé, mais malheureusement il manque à cette séance le député Mbaye DIOUF qui a été le dernier Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de Fer. On aurait eu un excellent débat, peut-être que je me suis trompé, il y avait Niang. Aujourd'hui nous avons des situations extrêmement compliquées. Monsieur le Ministre d'Etat, vous étiez au banc du Gouvernement, derrière le Ministre des Finances ici, sur des dossiers que j'avais en 87 et qui sont là, sur des jugements de fournisseurs, des conflits avec des travailleurs, avec des sociétés prestataires de services de la société nationale des chemins de fer, jugés au tribunal avec Aly Fall et d'autres avocats, d'autres juges en 87, toutes les procédures judiciaires ont été liquidées, jusqu'à présent la société nationale des chemins de fer n'arrive pas à payer ces prestataires. Le Ministre l'a dit : 5 milliards 900 millions ; deux milliards et quelque, et nous en sommes à une troisième commission. Mais faudrait-il continuer chaque année à avoir des commissions de revendication, à payer 2 milliards, 5 milliards aujourd'hui ? Et, il y a une commission qui est en instance pour une société qui ne vit plus.

Une société n'est pas une organisation de loterie, elles nécessitent des conditions matérielles, des hommes, un capital financier pour gérer une situation et produire des effets, avoir une plus-value et des bénéfices sinon pour une société comme telle, il est vrai que l'Etat peut lui apporter une subvention, mais est-ce que l'Etat peut continuer à subventionner un chemin de fer pour 7,9 à 10 milliards par an ? Non, on dit qu'il faut la dissoudre, en terminer et voir comment il faut l'appuyer pour mailler le pays en rail, c'est cela la question, mais est-ce que nous avons aujourd'hui pris des options sur le transport ferroviaire ? Et d'ailleurs en Afrique, partout en Afrique, pratiquement de l'Egypte au Cap, on a

échoué avec le chemin de fer. Regardez dans les journaux, dans la presse, quand nous allons à l'étranger! Quel chemin de fer est utilisé quand nous franchissons l'Atlantique ?

Dans quelles conditions on voyage, parce que ce qui a été installé par le colonisateur n'avait pas pour but essentiel de transporter les personnes mais des produits destinés à la France. A partir de ce moment, il faut regretter et comprendre qu'il nous faut un chemin de fer de développement, un chemin de fer qui fait transporter le matériel, les produits maraîchers, les personnes dans d'excellentes conditions et nous ne l'avons pas. Par conséquent, il est bon que le Ministre ait à rappeler les différents projets que nous avons et notre collègue a bien dit ce qu'est la programmation de ces actions, le chronogramme qui a été retenu par le Gouvernement pour la mise en place de ces instruments de développement qui vont être installés. Voilà les seules questions qui prévalent, voilà les seuls soucis que le Gouvernement doit avoir, et voici les seules préoccupations que les députés doivent avoir sur cela.

Maintenant pour la prise en charge des autres questions, Monsieur le Ministre d'Etat, il est vrai qu'il y a beaucoup de contentieux et j'ai vu l'amendement de notre collègue qui dit que « à partir de telle date », cette fois-ci on ne peut plus revenir sur des soi-disant contentieux des chemins de fer qui datent d'avant 2000, je pense qu'il est important qu'on puisse prendre ces décisions-là. Les organisations syndicales suivent de très près cette question et il est important à ce niveau qu'on s'engage et avec la dissolution de la régie des chemins de fer qu'on puisse donner une information globale, dans toutes les radios, dans toutes les télévisions pour que ceux qui ont un contentieux avec la Société nationale des chemins de fer puissent se faire connaître. Maintenant, le reste c'est comme notre collègue l'a dit : qui doit profiter de la liquidation ? Monsieur le Ministre d'Etat, pour les travailleurs, il ne faut pas faire la même chose qu'avec Air Afrique dont les tentatives ont échoué, notamment avec les logements qui ont été occupés par les cadres d'Air Afrique et qui ont été vendus ou cédés à d'autres hommes d'affaires qui ne voulaient que faire de l'immobilier. Pour la cité Ballabé, il serait intéressant, Monsieur le Ministre de tenir compte des travailleurs qui disposent de ces maisons pour le moment.

Merci Madame la Présidente.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher collègue.

La liste des orateurs est épuisée, Monsieur le Ministre d'Etat, vous avez la parole.

MONSIEUR LE MINISTRE d'ETAT

Je vous remercie Madame la Présidente.

Madame la Présidente, je voudrais tout simplement regretter le temps qui nous a été imparti pour préparer la fiche qui vous a été distribuée tout à l'heure et qui est une fiche que nous avons décidé, à l'issue de la commission des finances, de préparer à l'attention des députés qui s'inquiétaient un peu de la multiciplité des contentieux et des problèmes qu'il y a et de l'avenir de ce qu'on appelle, généralement les chemins de fer au Sénégal. Nous avons voulu, à travers cette fiche, vous donner toutes les réponses en récapitulant l'ensemble des contentieux que nous avons connus, depuis la régie des chemins de fer, avec l'axe Dakar-Niger, jusqu'à la régie qui a été remplacée par la SNCS et pour vous montrer tout ce qui a été fait par l'Etat. Un honorable député l'a dit tout à l'heure, cela n'a jamais été fait dans aucun plan social au Sénégal. Je voudrais vous rassurer un peu, sur la manière dont nous avons travaillé avec tous les syndicats, sans exception. Et moi-même, je ne savais pas qu'il y avait autant de syndicats à Thiès, lesquels ont tous accepté de venir discuter avec nous pour essayer de trouver des procédures et de régler les problèmes qui se posent depuis très longtemps, dont certains depuis 1968 et auxquels nous avons essayé de trouver des réponses.

Encore une fois, il n'a jamais été question, dans notre entendement, dans l'entendement du Gouvernement d'abandonner le chemin de fer au Sénégal. Et je vous disais en commission comme l'a si bien répéter d'ailleurs l'honorable député El Hadj Diouf, qu'il s'agissait de constater un décès, avec un acte de décès qu'on nous proposait. Je voudrais vous souligner que ce n'est pas le Gouvernement de l'alternance qui a proposé cette réforme des chemins de fer, c'est depuis 1999 avec une rationalisation de ce qu'on appelle le transport public au Sénégal, vous vous souviendrez, Mesdames et Messieurs, qu'à ce titre et uniquement pour des raisons budgétaires parce l'Etat n'avait pas les moyens, il avait été décidé de supprimer la SOTRAC et de la remplacer par aucune autre société, rien du tout.

C'est avec l'alternance que le Président a imaginé « Dakar Dem Dik » avec des bus d'occasion, par la suite il a pu, grâce à ses contacts et la coopération avec d'autres pays amis, réunir de nouveaux cars pour avoir ce qu'on appelle le nouveau « Dakar Dem Dik ». C'est dans ce sens qu'il avait décidé, en 96 de supprimer certaines lignes qui étaient en fait

beaucoup plus des trains-voyageurs, du trafic voyageur que du trafic marchandise. On avait supprimé, si vous vous rappelez, l'axe Dakar Saint-Louis, Thiès-Saint-Louis, ou Tivaouane-Saint-Louis, pour des motifs sociaux. On avait gardé le Dakar-Tivaouane pour des motifs de pèlerinages religieux. Il n'y avait même plus de rails, les gares ont été abandonnées, le personnel liquidé, parti. D'autres aussi, ce que l'on appelle les embranchements, pour ceux qui sont un peu branchés, qui connaissent le jargon comme l'honorable député Babou, Louga-Linguère ont été supprimés. Touba a été laissé pour les mêmes motifs que Tivaouane. Pour le Magal, mais Guinguinéo -Kaolack a été supprimé, parce que ne servant plus à rien.

Donc c'est de l'histoire récente qui ne peut pas être imputée au Gouvernement qui est là depuis 2000. Cette réforme n'est pas de notre responsabilité. Lorsque dans l'acte, il a été décidé de poursuivre la liquidation jusqu'à la fin, il a fallu près de 4 ans ; c'est en 2003 que tous les problèmes ont été réglés avec la création de Transrail. Mais la décision ne venait pas de nous et les gens étaient déjà partis depuis très longtemps.

Je me rappelle des contentieux suite auxquels mon propre père avait fait l'objet d'un « dégagement » en 1968. Il fallait liquider la régie, où beaucoup de gens étaient fonctionnaires. Il y avait différentes catégories d'ailleurs, mais la catégorie supérieure était des fonctionnaires donc, directement pris en charge par l'Etat et avec la création de la Société nationale des chemins de fer du Sénégal, on a instauré une gestion privatisée. Au cours de toutes ces mutations, il y a eu bien sûr beaucoup de contentieux dont certains datent de plus de 30 ans. En 2000, lorsque le Président de la République m'a donné pour instruction de m'occuper de ce problème et d'ouvrir des négociations avec les syndicats, certains amis qui me voulaient du bien entre guillemets me disaient que « si tu y mets le doigt cela te bouffe le bras et peut-être même le corps parce que c'est une arlésienne qui ne finira jamais ». Mais sur instruction du Président, connaissant les syndicalistes, parce que certains étaient mes grands frères, d'autres mes oncles, d'autres mes amis avec qui j'ai grandi à Thiès, je leur ai parlé le langage de la vérité. Ils ont accepté de venir s'asseoir autour d'une table avec moi et régulièrement les dimanches matin quand j'étais à Thiès, il nous arrivait de discuter des problèmes qui se posaient. Plusieurs commissions ont été mises en place et ont abouti à des propositions d'indemnisation qui ont été acceptées par les travailleurs représentés par les syndicats. On a dépensé énormément et si on fait un récapitulatif de ce qui a été dépensé depuis 2000, cela fait plus de 20 milliards de francs CFA. Mais

cela n'a jamais été fait nulle part, nous avons fait de notre mieux et aucun syndicaliste ne s'est élevé contre les propositions de paiement parce qu'ils ont même signé un protocole d'accord.

La faiblesse du protocole d'accord résidait en une petite phrase que nous avons mise pour préserver les éventuels intérêts de certains qui, peut-être, n'étaient pas au courant, ou des erreurs de calcul qui pouvaient survenir, on avait décidé qu'il n'y aurait plus de commission sauf pour regarder les cas d'erreurs ou d'omissions. Ces cas d'erreurs ou d'omissions ont ouverts une porte béante qui nous a amené à recevoir plus de huit cents dossiers et cela ne finit pas. Même les dossiers qui avaient été rejetés ont été représentés et pourtant, Dieu sait que nous étions d'accord en commission pour les rejeter parce que ce n'est pas l'Etat qui rejette, c'est un expert qui travaille pour notre compte, qui nous le propose en commission où était représentée la totalité des syndicats qui existent au chemin de fer, même les syndicats de retraités. Je me rappelle, le vieux Omar Ndiaye, paix à son âme qui est un grand syndicaliste, une grande figure du syndicalisme Thiessois, était même venu et c'était la première fois que je le revoyais depuis 1974, avec tous les retraités, avec les jeunes, les temporaires, tout le monde était là et nous nous sommes accordés sur ces indemnisations. Je suis désolé, mais il fallait que je vous réponde. Je vais vous donner une toute petite réponse, le liquidateur ne reçoit pas un seul sou dans cette affaire. Cela, je voulais vous le dire pour que vous soyez rassurés. Ce n'est pas pour chercher de l'argent que nous sommes là, un liquidateur l'a dit ici, il n'y a rien à liquider, il n'y a rien à vendre parce que tout a été donné en location, je voulais vous dire cela. Donc, voilà comment se sont passées les choses. Nous n'avons que des dossiers qui ont été instruits au niveau du Ministère des Finances, au niveau de l'agent judiciaire de l'Etat et de la direction de la Solde et des Pensions pour revoir ces cas d'erreurs ou d'omissions. Mais malheureusement, cela nécessitera encore une grande commission avec des discussions qui vont durer peut-être plusieurs mois mais, tout le monde a été payé, en tout cas tout ce qui avait été accepté d'un commun accord.

Maintenant, je vais venir, Madame la Présidente, si vous le permettez, à des réponses ponctuelles par rapport à des questions qui ont été posées. Est-ce que la communication a été faite pour permettre aux populations de comprendre ? Le chemin de fer, c'est toute une culture. Je suis d'accord avec vous. Je suis plus nostalgique que vous, je ne sais pas qui a raconté ici ses voyages, j'ai tout le temps voyagé par les chemins de fer avec des réquisitions, étant fils de cheminot. Maître Babou sais bien de quoi je parle. Est-ce qu'il y a dans le monde un pays sans société de chemin de fer viable ? Mais, ce n'est pas ce qu'on nous

propose. On vous dit seulement que cette société là il faut la dissoudre, mais il y a d'autres sociétés qui sont en chantier. Quelle est la société qui va la remplacer ? La société Mittal, ce n'est pas un rêve, c'est une réalité. Les accords ont été signés, l'accord avec l'Espagne. L'Espagne a envoyé une lettre pour dire qu'elle est prête à financer l'étude et à réunir une table ronde de bailleurs pour le financement de l'autre chemin de fer qui va jusqu'à Djibouti, en tout cas pour la partie sénégalaise. L'Inde s'était portée volontaire pour étudier avec nous les possibilités de financer le chemin de fer qui va aller à Ziguinchor, donc tout cela, ce ne sont pas des mythes, c'est une réalité mais comme dans tout projet, sans études, sans recherches de financements, on ne peut pas du jour au lendemain remplacer, créer un nouveau chemin de fer. Si on le voulait même nous Etat, on n'aurait pas les moyens. C'est beaucoup plus cher qu'une route, vous le savez, et on n'a pas même pas les moyens, ici en Afrique de payer la construction des routes, on n'en a pas. On est obligé de rechercher les financements auprès de nos partenaires au développement a fortiori un chemin de fer. Il est très facile de parler, de donner des directives, mais laissez le Gouvernement travailler quand même ! Ce sont des projets, ce que le Président appelle les très grands projets ce sont des projets à maturité assez longue, donc laissez-nous faire ! Le Gouvernement n'a aucune responsabilité dans la situation actuelle, elle a même essayé d'accompagner tout le mouvement jusqu'à présent pour essayer quand même de réduire les tensions et les difficultés sociales des travailleurs.

L'honorable député Abdou SANE, je le félicite il aurait dû être à ma place pour expliquer car ses explications sont fort valables et très bien accueillies, je le remercie pour ses éclairages.

Honorable député Ibra DIOUF : d'autres travailleurs n'en bénéficient pas. La SOTRAC, la SIAS, que l'on communique avec les travailleurs ! Vraiment je suis d'accord pour que l'on communique, mais à l'heure actuelle tous les travailleurs savent ce qui se passe. Pour les travailleurs de la régie des chemins de fer. Je ne veux pas donner le seul cas de Thiès comme semble le faire Abdoulaye Dramé ; le chemin de fer c'est toute une ligne, c'est de Dakar à Kidira, imaginez l'impact que 10 milliards, 15 milliards peuvent avoir à Thiès. Aucune personne n'est insensible, tous ceux qui n'y croyaient pas d'ailleurs sont venus par la suite présenter leur dossier et tous ceux qui n'y avaient pas droit ont tenté leur chance parce que c'était des sommes exceptionnelles. Quelqu'un a demandé qu'on leur paye quelque chose pour vivre deux mois. Non ! Ce n'est pas pour vivre deux mois, je regrette ce sont des sommes qui sont assez importantes, en tout cas ce qui a été servi aux

cheminots n'a jamais été servi dans aucune liquidation, c'était la première fois qu'on donnait 60 mois de salaire ici au Sénégal dans le cadre d'une liquidation, cela n'a jamais existé, plus des primes, plus de reclassements et certains qui ont été reclassés et qui étaient des auxiliaires ont été reclassés 20 ans après, ou 10 ans après dans la catégorie des fonctionnaires, ont reçu leur rappel et aujourd'hui émargent au fonds national de retraite parce que l'État a dû mettre 3 milliards 500 pour cotiser pour eux dans ce fonds.

C'était dur à supporter mais cela a été fait.

... **(Suite intervention en wolof)**...

L'honorable député Ndèye Fatou Touré dit que le Gouvernement actuel, je souligne bien actuel a pris une décision de cette nature, il est révocable, la société est mise en agonie orchestrée en prenant la décision de n'exploiter que la liaison Dakar Bamako. Ce n'est pas nous qui l'avons prise cette décision, je regrette. Elle nous dit que l'orientation majeure n'est plus le désenclavement. Le Président qui pense jusqu'à Djibouti... **(Passage en wolof)**... Qu'est-ce que c'est que le désenclavement dans ces conditions ? Je ne le sais pas. Elle dit que cela a commencé en 2003 mais non ! Cela a commencé en 1999 en fait. Il y a une intensification des procédures. C'est que, avec la liquidation, il y a eu beaucoup d'actions en justice qui pour certains ne prospéreront d'ailleurs pas parce que prescrites tout simplement. C'est pourquoi, les syndicalistes ont préféré d'ailleurs la voie du dialogue pour des motifs purement sociaux, des motifs d'équité parce que tous ceux qui avaient préféré la voie de la justice ont eu effectivement gain de cause sur le Gouvernement. Ce n'est pas sur ce Gouvernement-ci, c'est sur l'ancien Gouvernement. Donc, sur le Gouvernement, je parle au nom de la continuité. Nous avons voulu pour des motifs d'équité les mettre sur le même pied d'égalité que ceux qui ont effectivement des décisions de justice. Les travailleurs eux-mêmes ont reconnu l'effort extraordinaire de l'Etat. Ils ont fait une délégation pour saluer le Président de la République lors de sa visite à Thiès, ils l'ont dit publiquement, partout et chaque fois que l'occasion se présente ils adhèrent en masse à la politique du Président de la République. Je ne vous raconte pas des histoires, allez à Thiès ! On dirait que ceux qui parlent ne connaissent pas Thiès. Mais, moi, je suis Thiessois, mes meilleurs appuis à Thiès ce sont justement ces vieux et ces jeunes qui étaient au niveau de la Société nationale du chemin de fer, j'en suis témoin. Comment ? Ah vous êtes témoin Madame la Présidente ! Ils étaient même là-bas lors des meetings. Ils apportent leurs pancartes pour supporter le Président

de la République. Donc, je regrette. Ces gens-là ne sont pas contre le Président.

Il y a vente des locomotives et des wagons. Oui ! Des locomotives éventrées mais qu'est-ce qu'on va en faire ? On va les donner aux concessionnaires pour qu'ils les exploitent. C'est dans ce cadre là, on l'a estimé mais, cela entre dans le cadre de la liquidation. Ils disent que les travailleurs n'ont aucun recours, qu'on leur doit des milliards et des milliards de salaires. On ne doit pas des milliards de salaire, je regrette. Les travailleurs ne voient pas leurs intérêts sauvegarder et ne contrôlent pas. Est-ce qu'on a vu les travailleurs venir contrôler une liquidation comme cela leur appartenait ? Il y a un liquidateur qui est là, il y a quand même des organes de contrôles qui sont dans ce pays et qui sont chargés de cela. Les travailleurs ce qu'ils peuvent demander, c'est qu'on respecte le plan social, qu'on respecte leurs droits et leurs intérêts et tout a été respecté dans ce cadre-là.

Je voudrais souligner que les contentieux, ce n'est pas parce qu'il y a eu une liquidation, c'est parce qu'ils demandaient des reclassements, certains n'étaient pas d'accord parce qu'on les avait tout simplement délogés, comme je disais, de la régie, etc. Ce n'est pas pour des motifs de dissolution ou de liquidation de la société, ce n'est pas cela ; c'est d'un commun accord et il n'y a aucune action en justice qui entre dans ce cadre-là. On me demande de joindre la loi à d'autres lois, là je crois que l'honorable Président Doudou Wade a répondu.

Honorable député Fatou Youssouf AÏDARA... (**Passage en Wolof**)... Est-ce que la liquidation ira jusqu'au bout ? Elle est au bout... (**Passage en Wolof**)...C'est une société fictive, effectivement il a raison. Le problème c'est plutôt que faire ? Que mettre à la place de la société à liquider ? C'est le problème qu'on doit poser, mais pour une société qui est morte, la question ne se pose pas. Et, dans le document que je vous ai donné, si vous regardez à la fin, vous voyez bien que je vous donne les différentes sortes de sociétés, parce que si vous vous rappelez même lorsqu'on a liquidé la SNCS, on a gardé l'axe Dakar-Bamako, qui a été reprise par Transrail. On a créé le petit train bleu et SEFICS qui étaient des entités viables et le reste on l'a supprimé et ce n'est pas nous. Donc, nous avons un plan pour faire face à la redynamisation de la société nationale des chemins de fer et c'est effectivement ce que je vous ai donné comme information. Je pense que nous ne sommes plus trop loin du dénouement de ces affaires.

Il y a un honorable député qui disait : « quand on est en face d'un généraliste », moi je ne suis que le généraliste ; maintenant la mise en œuvre des projets, les dates, je pense qu'en interrogeant le Ministre de l'Équipement qui a en charge le transport et la mise en œuvre de la politique du Chef de l'État dans ce domaine précis, il pourra vous donner des informations beaucoup plus concrètes.

Moi en fait, c'est parce que j'ai la Cellule de Gestion et de Contrôle du Portefeuille de l'État que je me présente devant vous. Toutes les informations que je vous donne là, je les ai glanées disons parce que j'ai vécu tout cela en direct en tant que Thiessois, petit fils de cheminot.

L'honorable Député Moussa DIAO nous dit que la plupart des liquidations ont fait l'objet de montage : société de patrimoine, société d'exploitation. Ce n'est pas le cas dans le transport, parce que la liquidation de la SOTRAC c'était fini, définitif et c'est d'ailleurs le Président de la République qui m'a demandé d'aller à Washington voir les partenaires au développement notamment la Banque Mondiale ainsi que le Fonds Monétaire et leur expliquer la nécessité d'avoir des sociétés de transport public au Sénégal parce que pour des motifs d'ajustement structurel on avait tué le transport public dans ce pays bien avant l'alternance. Je suis allé à Washington, j'ai discuté avec les gens en leur montrant effectivement que dans leurs propres pays ces sociétés étaient déficitaires et largement subventionnées par l'État. On l'avait exigé du Sénégal à ce moment-là parce que le Sénégal n'avait pas les moyens de supporter des subventions pour ces sociétés. Avec l'embellie qu'il y a eu, on a pu montrer à ces deux organismes que l'État pouvait supporter des subventions en ce qui concerne la SOTRAC en attendant la reprise en main de la nouvelle régie des chemins de fer, de la nouvelle politique des chemins de fer au Sénégal. Les partenaires au développement conscients de cela l'ont accepté et c'est ce même jour que j'ai négocié l'emprunt obligataire justement pour construire la nouvelle autoroute à péage. Donc je pense que là, on ne peut rien reprocher au Gouvernement actuel qui, dans la mesure du possible, a fait tout ce qui est en son pouvoir pour rétablir ce qu'on appelle le transport public et le réhabiliter.

Pour l'honorable député Magatte Kamara, le Sénégal n'a pas le droit de renoncer au Chemin de fer. Je suis tout à fait d'accord, il faut encourager les pouvoirs publics à maintenir les rails.

L'honorable député Abdoulaye Babou a dit à peu près la même chose que l'honorable député El hadji Diouf on est ici pour constater un état de fait, donc c'est un processus tout à fait normal, il n'y a rien de particulier

et je me disais même en venant qu'il n'y aurait même pas de questions. Sérieusement, c'est ce que je me disais, que tout le monde avait la même connaissance du dossier et que cela n'allait pas poser de problème particulier.

L'honorable député Khadidiatou Sy, vous savez, les trains dont vous parlez, les trains voyageurs qui étaient assez réguliers, que j'ai souvent pris à partir de Guinguinéo pour aller vers Tambacounda ou Kidira, ont tous été supprimés, à cause de l'exploitation qui était déficitaire. Pour le moment on n'a pas les moyens de le faire, ce n'est pas nous qui l'avons supprimé encore une fois mais on y pense, car il est vrai comme le disait l'honorable député Babou : Transrail met beaucoup plus l'accent sur les marchandises que sur l'aspect voyageur.

Nous savons tous que c'est un phénomène qui existe et qu'il faut rapidement rectifier, c'est pourquoi je vous ai donné la totalité de ces informations qui vous permettront peut-être de vous rassurer ou de rassurer les Sénégalais de Tambacounda et environs.

Honorable, les gares sont tombées en ruine, c'est regrettable, il y avait de belles architectures, vous l'avez dit. Avec MITTAL qui va faire le chemin de fer, qu'est-ce qui est prévu pour le raccordement avec le petit train ? C'est comme je vous ai dit, il y a eu cependant beaucoup de plaidoiries, il ne s'agit pas d'abandonner le rail, mais il faut le dissoudre. Madame la Présidente, ce sont les quelques questions auxquelles je voulais répondre, je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie Monsieur le Ministre d'Etat.

Je voudrais demander à mes collègues s'il y en a qui veulent reprendre la parole ?

Abdoulaye DRAME

Ibra DIOUF ,

Abdou SANE

La parole est à notre collègue Abdoulaye DRAME.

MONSIEUR ABDOULAYE DRAME

Merci Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre d'Etat, excusez-moi, je vous aime bien mais, vous faites trop d'amalgames et de confusions dans vos réponses. Moi, je ne suis pas un thieessois du Week-end, je suis toujours à Thiès et je vis les mêmes problèmes que les thieessois. Dire que Thiès « mungi dundë, nexnë » mais il faut aller dire cela aux thieessois et je crois que ... (**Suite intervention en wolof**)...

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher collègue.

Je passe la parole à notre collègue Ibra DIOUF.

MONSIEUR IBRA DIOUF

Madame la Présidente, je voudrais féliciter Monsieur le Ministre d'Etat pour la clarté des réponses apportées à nos interrogations.

Moi ce que j'ai dit je le répète et je l'assume. Il n'y a pas de mon point de vue une société, des travailleurs qui ont connu dans ce pays un meilleur sort que les travailleurs des chemins de fer de Thiès au point de vue liquidation de leurs droits. Je n'en vois pas. Quand je parle de ces questions je fais des comparaisons, j'ai 15 dossiers de sociétés liquidées publiques et privées, j'ai évoqué le cas de la SIAS, le cas de l'ex-SOTRAC, mais ce qui a été fait au niveau des chemins de fer, si la moitié était faite au niveau de ces sociétés-là, je dormirais tranquillement, je suis responsable syndical ; parmi les travailleurs que je recevais matin midi et soir il y a un certain Moïse Diouf qui est notre représentant syndical au niveau de l'intersyndicale des cheminots.

Je viens de le quitter au téléphone tout à l'heure, c'est vous dire que j'ai suivi ce dossier pas à pas. Combien de fois notre ami commun, actuel Premier ministre m'a reçu dans son bureau pour discuter de ces questions-là ? Cela ne date pas d'aujourd'hui, j'étais conseiller technique du Président de la République en matière d'éducation et en matière syndicale pour dire que toutes ces questions m'ont beaucoup intéressées pendant longtemps et continuent de m'intéresser, parce que tout simplement j'ai dit même à certaines camarades, en son temps, ce n'est parce que je veux des militants que je vais raconter des histoires aux travailleurs. J'ai choisi de dire la vérité, ce qui a été fait se passe de commentaires. Il faut dire la réalité telle qu'elle est. Mais là où je ne suis pas d'accord avec le Gouvernement, vous avez beaucoup parlé aux syndicalistes, mais avec l'opinion vous avez très peu communiqué sur ces questions. C'est cela mon problème. Quand je compare ces questions avec d'autres situations, mon collègue, une fois n'est pas

coutume l'a dit au début, nous sommes totalement en désaccord sur cela. Ok ! Mais, les travailleurs maliens ont observé des mouvements de grève pour réclamer les mêmes conditions de liquidation que les travailleurs du Sénégal. J'ai été témoin de ces cas là. Donc, rapidement que les travailleurs sénégalais aient des conditions moindres que ceux du Mali cela me pose des problèmes.

Nous avons tous suivi, même ceux qui n'ont pas été à Bamako ont appris par voie de presse qu'ils ont observés des mots d'ordre de grève pour réclamer les mêmes conditions que les travailleurs du Sénégal. Encore une fois de plus, voilà ce que je voulais ajouter à ce niveau, en reconnaissant l'effort qui a été fait et l'effort qui continue à être fait, parce que le Président de la République a pris l'option de revitaliser les rails au Sénégal et en Afrique, de faire de Thiès un pôle industriel, les faits le démontrent aisément.

Je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher collègue.

Je passe la parole à notre collègue Abdou SANE.

MONSIEUR ABDOU SANE

Monsieur le Ministre d'Etat,

Chers collaborateurs du Ministre d'Etat,

Chers collègues députés,

Je crois que nous sommes des députés, nous savons aussi fait preuve de sérénité et surtout de beaucoup de sens de responsabilité dans nos interventions. Le Ministre en question, historiquement pris n'a rien à avoir avec ce que nous sommes en train de vivre. Il a déterminé, et cela nous devons le comprendre, son domaine d'intervention qui est très précis. Par humilité, il n'a pas voulu se jeter à certains hasards, il nous a même renvoyé à son collègue qui a en charge ce département ministériel. Il est thiessois comme tout autre thiessois, personne n'a plus d'amour que lui par rapport à la ville de Thiès, il a même dit qu'il est aussi nostalgique et il a rappelé en termes anecdotiques les différents moments qu'il a vécu intensément avec le train dans sa vie de jeune. Or, il y a un discours qui donne l'impression qu'il y a des gens plus thiessois que certains, qui vivent au quotidien les réalités des Thiessois, ce n'est pas la mission du Parlement. Il ne faut pas chercher à mettre en mal certaines autorités avec leur localité d'origine. Le Ministre d'Etat est très républicain, il n'a pas raisonné en terme de « je suis originaire de Thiès »

mais il a simplement raisonné en terme de « je suis Sénégalais » au service des Sénégalais un point un trait. Et il est là aussi à la disposition du chef de l'Etat qui décide souverainement. Il est là pour accompagner le Président, les missions sont claires. Maintenant il peut y a voir certains problèmes en filigrane, mais est-ce que c'est le lieu de faire ces règlements de compte par respect à ceux qui sont là et par rapport aux auditeurs ? Je crois, aussi, que nous devons essayer plus ou moins d'être lucides, d'être vigilants et que chacun en tire les conséquences.

L'autre élément, on a bien dit que les trains, c'est un itinéraire, donc il y a un point de départ et un point d'arrivée. Sur tout le passage, chacun a vécu à sa manière les effets positifs comme les effets négatifs certainement de ces trains. Donc, on ne parle pas comme si il y a une cible qui va être victime et qui serait Thiès. Or, pour la petite histoire, le Président de la République, s'il y a aujourd'hui une ville qui est au cœur de ses préoccupations, c'est bien Thiès. Dans sa vie de militant de l'opposition, ces premiers proches collaborateurs étaient tous pratiquement des Thiessois, que ce soit Serigne DIOP, que ce soit Boubacar SALL. Ensuite, aux premières heures de l'Alternance, la ville qui a été la ville phare en matière de développement et en matière d'infrastructures, c'est Thiès. Ce que Thiès a, quelle est la ville qui l'a aujourd'hui ? Aux premières heures de l'Indépendance, pour les enfants de Thiès, Abdoulaye WADE y a accompli des gestes, aux premières heures de l'Alternance, dans chaque rue de Thiès il y avait une autorité au sommet de l'Etat, ou bien au niveau du pouvoir central ; Thiès n'a pas été oublié et les enfants de Thiès ont été bien traités, au point même de créer des jaloux dans certaines régions, tout cela, c'est la preuve qu' Abdoulaye WADE, non seulement aime Thiès, mais chacun de nous qui l'accompagne doit avoir des arguments pour montrer aux Thiessois que ce n'est pas la liquidation qui est synonyme de « Abdoulaye WADE est contre Thiès » mais au contraire, il a proposé simplement une amélioration d'une question qui est d'ordre économique et qui est d'ordre nationale pour mieux la revitaliser et en faire profiter à un maximum de Sénégalais et d'Africains. Donc, si aujourd'hui, Ibra Diouf dit que c'est un pôle d'industrie, mais après Dakar c'est Thiès au classement. Pour évoquer la littérature, rappelons ce que disait Ousmane Socé DIOP dans son roman : « Saint-Louis du Sénégal, vieille ville française centre d'élégance et de bons goûts sénégalais, mais avec l'émergence des villes, je compte Thiès, Saint-Louis dépérit ». Thiès est devenue aujourd'hui la très grande force après Dakar, c'est la réalité d'un point de vue industriel et autre. Si Thiès a voulu sous estimer ce qu'elle a, que dira celui qui habite à Matam ? Que dira celui habite dans la région de Louga, d'où est originaire le Chef de l'Etat ? Que dira celui qui est originaire de Fatick, etc. ? Donc, je crois que ce n'est pas du

chauvinisme qui peut être ici un argument, mais il faut être simplement en phase avec ce qui est intérêt et Monsieur le Ministre d'Etat, nous réitérons notre position à vous accompagner en toute responsabilité et en connaissance de cause par rapport à cela. Nous sommes malheureusement dans un pays où chacun veut être expert, où tout le monde pense connaître tout mais je crois qu'avec humilité, il faut parfois prendre un peu de recul et être prudent par rapport à certains dossiers. Les dossiers de grands experts, moi je n'ai pas le niveau aujourd'hui d'apprécier, de les valider et trouver qu'un expert m'a soumis ceci et cela, ce serait à l'emporte pièces, c'est du hasard et ce n'est pas du tout responsable. Je crois que pour la crédibilité du Parlement, il faut que chacun puisse savoir ce qu'il peut dire et ce qu'il ne peut pas dire. Que chacun comprenne que chacun a son profil, Dieu en a ainsi décidé, il y a des gens qui n'ont pas le profil mais qui peuvent se permettre de se verser dans le hasard et c'est pourquoi je dis encore une fois que je me solidarise personnellement avec Monsieur le Ministre et je sais que l'ensemble des députés le feront en votant massivement cette proposition de loi, je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher collègue. La deuxième liste est épuisée. Monsieur le Ministre d'Etat, vous avez la parole.

MONSIEUR LE MINISTRE

Je vous remercie Madame la Présidente.

Je remercie beaucoup l'honorable député Abdou SANE, vraiment, je vous remercie d'avoir un peu rétabli la sérénité dans ce débat. Mais...
(Intervention en Wolof)...

Madame la Présidente, l'honorable député Abdoulaye Dramé parle de confusions et d'amalgames, quand il parlait, j'ai bien pris note, je ne fais pas de confusion, ni d'amalgame. La fiche que je vous ai donnée, ne comporte en aucune façon des amalgames ou des confusions, c'est une fiche claire. Dans mon introduction, je m'en suis limité à ce qu'il y a dans la fiche, à vous expliquer aussi parce qu'ayant vécu en direct toutes les situations qui se sont présentées parce qu'étant fils d'un syndicaliste qui a eu à batailler ferme au niveau de la régie des chemins de fer. Donc, ce n'est pas à moi qu'on ira apprendre cela. Ce qu'on a fait sur le plan social, les Maliens sont gâtés, quels Maliens ? Ils ont regardé ce qui a été fait au Sénégal pour réclamer la même chose.

Donc c'est inexact de dire que les Maliens sont plus gâtés que les Sénégalais. C'est faux les traitements de faveur, vous me dites deux cent mille, trois cent mille francs, en fait voilà l'explication : il y avait pour les travailleurs de la SNCS, 506 travailleurs qu'il fallait indemniser et on leur a donné 7 milliards 600 en ce temps ; et, il y a avait des stagiaires, des contractuels, qui n'avaient aucun droit. A ces gens-là, on a donné de modiques sommes, c'est de cela qu'il parle mais la réalité c'est qu'ils n'avaient aucun droit à toucher des indemnités. C'est cela la réalité mais, vous ne verrez aucun travailleur bénéficiant d'un contrat à durée déterminée en bonne et due forme, qui a touché deux cent, trois cent mille francs, ils ont tous eu 60 mois de salaire et je le dis ici sous le contrôle de l'actuel Président de L'Assemblée nationale, 60 mois de salaire, je le dis sous son contrôle lui avec qui j'ai eu à travailler et c'est lui qui a tiré jusqu'à 60 mois, moi même en temps que Ministre des Finances je lui disais que c'était trop, mais devant l'insistance des travailleurs on a accepté pour tous les travailleurs bénéficiant d'un contrat en bonne et due forme à payer 60 mois...**(Passage en wolof)**... Thiès est un pôle de développement où l'on investit, où le Président de la République a orienté des investissements conséquents même au plan social avec la fête de l'Indépendance qu'il y a eu, il y a des investissements énormes qui ont été faits à Thiès, ensuite on a orienté certaines industries lourdes à Thiès et le Président dit qu'il va continuer. Donc, je peux dire que Thiès constitue à l'heure actuelle une référence au Sénégal en matière d'investissement, personne ne peut le nier.

Dire qu'on a des responsabilités dans ce dossier, qu'on ne veut pas en parler ici. Parlons-en ici, le Parlement est fait pour cela qu'on se dise la vérité. La société est malade c'est nous qui l'avons tuée. Comment nous l'avons tué ? On ne l'a pas tuée, on a trouvé une situation qui est là... **(Passage en Wolof)**... Transrail ne peut pas faire des investissements sur les rails, les investissements fixes, les investissements pour la locomotion, pour les wagons et les rails et dans toutes les concessions en Afrique et quelqu'un l'a rappelé tout à l'heure en parlant de société de patrimoine et société d'exploitation, l'Etat investit en même temps que le concessionnaire. Aussi bien le concédant que le concessionnaire investit. Donc, il n'y a aucun mal à dire que dans ces conditions, Transrail ne peut pas faire la totalité de l'investissement. Mais, il est clair que l'Etat l'aidera d'une manière ou d'une autre avec les partenaires au développement. Je suis parfaitement d'accord quand l'honorable député Ibra Diouf parle de la communication vers l'opinion. Je suis d'accord. J'avais compris les syndicats et j'en ai parlé avec les syndicats. Je vous remercie Madame la Présidente.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie Monsieur le Ministre d'Etat.

Il y a une troisième liste :

Abdoulaye DRAME,

Abdou SANE.

Vous avez la parole honorable député Abdoulaye DRAME.

MONSIEUR ABDOULAYE DRAME

Merci Madame la Présidente... (**Passage en wolof**) Je maintiens que les Maliens ont fait mieux que les Sénégalais... (**Passage en wolof**)... Ils ont mieux géré leur dossier encore une fois. Je maintiens ce que j'ai dit... (**Passage en wolof**)... C'est-à-dire, si on n'a pas quelque chose à dire, on doit se taire et cesser de faire de l'harmonisme parlementaire.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie.

La parole est à notre collègue Abdou SANE.

MONSIEUR ABDOU SANE

Merci Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre d'Etat,

Chers collaborateurs du Ministre d'Etat,

Chers collègues députés,

Je suis très à l'aise et je crois que la première faiblesse chez l'individu c'est la peur de passer pour faible. Lorsqu'on veut s'acharner sur quelqu'un, lorsque que contre vents et marrés on veut défendre l'indéfendable et lorsque en contrepartie il y a des arguments de taille, mieux vaut être humble, prendre acte et reconnaître qu'on est passé à côté. Mais, si on veut faire le têtù, d'autres seront là, pour montrer que têtù fera face à têtù et têtù perdra toujours. Je vous remercie Madame la Présidente.

MADAME LA PRESIDENTE

Merci beaucoup cher collègue.

Monsieur le Ministre d'Etat, vous avez la parole.

MONSIEUR LE MINISTRE D'ETAT

Merci Madame la Présidente... (**Intervention en wolof**)...

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie.

La discussion générale est close.

Nous passons à l'examen des articles du texte de la loi.

Madame le rapporteur vous avez la parole.

MADAME LE RAPPORTEUR

Projet de loi n°63/2008 portant dissolution de la société nationale de chemin de fer du Sénégal (SNCS).

Article 1^{er} : la Société Nationale de Chemin de Fer du Sénégal (SNCS) est dissoute.

MADAME LA PRESIDENTE

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

Quels sont ceux qui sont pour son adoption ?

Quels sont ceux qui sont contre son adoption ?

Quels sont ceux qui s'abstiennent ?

L'Assemblée a adopté.

MADAME LE RAPPORTEUR

Article 2 amendé : 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.

MADAME LA PRESIDENTE

Je mets aux voix l'article 2 amendé.

Quels sont ceux qui sont pour son adoption ?

Quels sont ceux qui sont contre son adoption ?

Quels sont ceux qui s'abstiennent ?

L'Assemblée a adopté.

Je mets aux voix l'ensemble du texte.

Quels sont ceux qui sont pour son adoption ?

Quels sont ceux qui sont contre son adoption ?

Quels sont ceux qui s'abstiennent ?

L'Assemblée a adopté.

Monsieur le Ministre d'Etat, avant de passer et de permettre au Rapporteur de céder la place à Monsieur DIAO n°2, je voudrais vous féliciter. Tout à l'heure j'ai regardé dans la salle s'il y avait un autre vice-président pour pouvoir participer au débat parce que j'ai été le témoin historique pendant les élections de la profession de foi des cheminots qui vous avez convoqué et c'est le Président qui m'a demandé de vous accompagner pour recevoir cette profession de foi. Donc je suis en mesure de témoigner des relations affectives qui vous lient aux cheminots. Je vous félicite encore une fois.

L'ordre du jour appelle l'examen du Projet de loi n°65/2008 modifiant certaines dispositions du Code général des impôts.

La parole est à notre collègue Moussa DIAO n°2, rapporteur de la Commission de l'Economie générale, des Finances du Plan et de la Coopération économique.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR

Merci Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre d'Etat,
Monsieur le Ministre,
Chers Collègues,

La Commission de l'Economie Générale, des Finances, du Plan et de la Coopération Economique s'est réunie le lundi 22 décembre 2008, sous la présidence de Monsieur Youssouf DIOP, Vice-président de ladite

Commission, à l'effet d'examiner le projet de loi n 65/2008 modifiant certaines dépositions du Code général des impôts.

Le Gouvernement était représenté par Monsieur Abdoulaye DIOP, Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances et par Monsieur Mamadou Abdoulaye SOW, Ministre délégué chargé des budgets, entourés de leurs principaux collaborateurs.

Ouvrant les travaux, Monsieur le Président a adressé ses vives félicitations à Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances pour les résultats obtenus à l'occasion du passage du dossier du Sénégal au Conseil d'Administration du FMI. Puis, il l'invita à présenter le projet de loi.

Prenant la parole, Monsieur le Ministre d'Etat remerciera le Président de la Commission pour ses paroles aimables et dira que l'objectif visé par le projet de loi soumis à notre sanction est de transférer progressivement, à partir du premier janvier 2009, la compétence du recouvrement des impôts directs d'Etat aux comptables de l'administration fiscale.

Cette mesure, destinée à faciliter la lutte contre la fraude fiscale, permet de renforcer la cohérence du système de gestion des finances publiques. En effet, la Direction générale des impôts et des domaines est déjà compétente pour l'assiette, la liquidation et le recouvrement des impôts indirects, autres que les droits de porte, de même que pour l'assiette et la liquidation des impôts directs. Le transfert de compétences permet de centraliser au sein d'une même administration le processus de génération des impôts d'Etat.

C'est, enfin, une mesure favorable au contribuable, puisqu'il s'agit d'un pas supplémentaire vers la concrétisation du principe de l'interlocuteur fiscal unique.

La mise en œuvre du transfert de compétences nécessite donc, l'adaptation de certaines dispositions du Code Général des Impôts en vue de modifier les références directes à l'administration du trésor ou à des procédures et titres spécifiques à cette dernière. Les dispositions concernées doivent être remplacées par des références de même objet, mais avec une formulation plus large, permettant l'exercice des mêmes fonctions par une régie financière.

Par ailleurs, le même texte revoit les dispositions qui régissent le paiement des droits de timbre sur état ou au moyen de machines à timbrer, afin de permettre une meilleure administration desdits droits.

Enfin, il rétablit l'article 122 ancien du Code général des impôts abrogé par la loi n° 2006-42 du 21 décembre 2006 portant loi de finances pour l'année 2007, et en profite pour clarifier les modalités de régularisation des impôts et taxes retenus sur les salaires et non reversés par l'employeur.

A la suite de l'exposé de Monsieur le Ministre d'Etat, certains Commissaires diront d'emblée que le projet de loi est arrivé à son heure. En effet, cela a été une vieille doléance portée par les agents de la DGID. Le projet de loi est une très bonne chose, diront-ils. Leurs différentes interventions ont principalement porté sur :

Les avantages attachés au projet de loi

En plus des avantages dégagés par Monsieur le Ministre d'Etat, ils diront qu'il a le mérite de trouver une solution à la diversité d'interlocuteurs auxquels le contribuable sénégalais devrait s'adresser, surtout lorsqu'il s'agissait pour lui de négocier un moratoire fiscal.

Le projet de loi vise aussi l'amélioration du recouvrement, en ce sens que les services des impôts disposent de beaucoup plus d'informations. Il en est ainsi des comptes bancaires du contribuable, de son patrimoine et de son adresse exacte etc.

Le transfert du recouvrement des retenues à la source et la révision des modalités du recouvrement des droits de timbre

Ils salueront aussi le retour des modalités de régularisation des impôts et taxes retenus à la source sur les salaires et non reversés par les employeurs ou les débiteurs établis hors du Sénégal, tout en soulignant qu'en ce qui concerne les timbres, on doit veiller à ce que les outils de travail à savoir les machines soient disponibles à tout moment.

Le rétablissement de l'ancien article 122 du Code général des impôts

Le rétablissement de l'ancien article 122 du code général des impôts, diront certains Commissaires, est aussi le bienvenu. Seulement, rappelleront-ils, la difficulté c'est l'application du texte aux ambassades et aux ONG.

Les résultats du Sénégal dans la gestion des finances publiques

Vos commissaires se sont aussi intéressés aux efforts entrepris par le Gouvernement pour assainir la gestion des finances. Ils diront que les réformes entreprises par le Sénégal, abordées du reste lors du séminaire organisé les 18,19 et 20 décembre 2008, sur l'initiative de la Commission des Finances, sont marquées du sceau du triptyque efficience, efficacité et transparence. La réforme qui porte sur l'unification de la chaîne fiscale entre dans ce cadre et facilitera à coup sûr les activités des opérateurs économiques. Voilà pourquoi ils ont tenu à remercier Monsieur le Ministre d'Etat et l'ensemble de ses collaborateurs de la pertinence des ces réformes.

Les résultats obtenus par le Sénégal avec le FMI, récemment ont aussi été une occasion pour vos Commissaires de féliciter Monsieur le Ministre d'Etat.

Les GIE et le recouvrement de l'impôt

Vos Commissaires se sont interrogés sur le régime fiscal des GIE. Sont-ils assujettis à l'impôt ? Est-ce que leurs adhérents sont tenus de payer l'impôt ? En tout état de cause, ils ont souhaité des éclaircissements de la part de Monsieur le Ministre d'Etat.

Les représentations diplomatiques.

Les représentations diplomatiques doivent faire des retenues sur les émoluments qu'elles versent aux agents avec qui elles signent des contrats de travail. Il en est de même pour les baux qu'elles contractent et des loyers qu'elles paient. Ne serait-il pas préférable d'en revoir les taux à la baisse par exemple 15 à 20% pour permettre aux propriétaires de s'acquitter de leurs impôts sur le revenu, à l'instar de ce qui se fait pour les salariés.

Les responsabilités des futurs comptables chargés de recouvrer l'impôt

Les futurs comptables des impôts auraient-ils les mêmes responsabilités civiles et pécuniaires que les comptables du trésor ?

Monsieur le Ministre d'Etat, répondant aux interpellations de vos Commissaires, reconnaîtra que cette réforme est certes l'aboutissement d'un long processus, mais est aussi une opportunité pour davantage spécialiser les services financiers, faciliter aux contribuables l'acquittement de leurs obligations fiscales avec un interlocuteur unique.

En ce qui concerne l'application du Code général des impôts aux ONG et Ambassades, la DGID a commencé un travail de sensibilisation avec le Ministère des Affaires étrangères, dira Monsieur le Ministre d'Etat. Cela commence à produire des effets puisque certaines ONG et Ambassades ont commencé à retenir et à reverser les impôts, le principe de réciprocité facilitant ce travail.

Relativement aux timbres, Monsieur le Ministre d'Etat dira que trente (30) machines ont été commandées et sont actuellement disponibles. Il va de soi qu'un certain nombre de machines constituera un volant de sécurité permettant de pallier toute panne.

Par ailleurs, Monsieur le Ministre d'Etat saluera les efforts entrepris par la Commission des Finances en matière de formation de ses membres. L'implication de ses services, dira-t-il, ne fait que renforcer les axes de collaboration qui existent déjà entre celles-ci et les services du Ministère de l'Economie et des Finances.

Revenant sur les résultats obtenus avec le FMI, il rappellera que cela entre dans le cadre de l'ISPE (Instrument de Soutien aux Politiques Economiques). Ce programme de manière spécifique concerne les pays qui ont acquis la stabilité économique. Le Sénégal était à la deuxième revue, six mois après la première. Monsieur le Ministre d'Etat soulignera que cela n'a pas été facile d'autant plus que notre pays devait passer avec 2 à 3 dérogations.

Les accords avec le FMI nous ont permis de déclencher tout un processus d'aides multi et bilatérales dont le montant ajouté aux efforts internes nous permettra de couvrir, au-delà de nos besoins, les arriérés intérieurs que nous avons accumulés.

S'agissant du recouvrement de l'impôt, Monsieur le Ministre d'Etat assurera que ses services font preuve de rigueur, d'autant plus que par rapport au PIB, la pression fiscale est de 20%, alors que dans certains Etats de la sous région, ce taux dépasse à peine 17%.

Au demeurant, l'objectif assigné à l'administration fiscale est d'atteindre un taux de pression fiscale de 24%, dans le cadre du Plan de Développement stratégique de l'Administration fiscale à l'horizon 2012. Ce niveau satisfaisant d'imposition est dû aux réformes entreprises par le Sénégal. On peut citer la création du Centre des Grandes Entreprises qui rapporte l'essentiel des recettes fiscales de l'Etat.

Il faut y ajouter l'introduction des contrats de performance qui seront signés entre l'Etat et les services des impôts.

S'agissant des GIE, ils ne paient pas l'impôt sur le revenu dans le cadre de la transparence fiscale.

Les propriétaires des immeubles subissent des niveaux d'imposition assez élevés. Ce qui peut décourager les investisseurs. Les réformes sur les revenus fonciers sont en chantier et en 2009, les projets de loi seront transmis au parlement. Nous envisageons de revoir à la baisse les taux d'imposition.

Relativement aux comptables de la DGID, qui seront chargés du recouvrement d'impôts, ils seront soumis aux mêmes responsabilités que les comptables du trésor.

S'agissant de ces derniers, de nouvelles attributions leur seront confiées pour permettre au trésor de jouer véritablement son rôle initial de banquier d'Etat.

Prenant la parole, Monsieur le Ministre délégué ajoutera qu'en dehors du Code général des impôts, le décret portant organisation du Ministère de l'Economie et des Finances et celui relatif à la comptabilité publique seront modifiés pour tenir compte de la création d'une Direction Chargée du Recouvrement au niveau de la Direction Générale des Impôts et Domaines (DGID).

Le changement opéré au niveau desdits décrets va se traduire également par la modification des arrêtés portant organisation de la Direction du Trésor et de la DGID.

Enfin, il y a des textes qui seront pris pour préciser l'affectation des restes à recouvrer à la date de passation de service. Ces restes à recouvrer sont à la charge des comptables qui les avaient enrôlés précédemment.

S'agissant du transfert de recouvrement, il se fera sur trois ans. En 2009, seuls seront concernés les impôts sur le revenu, retenus à la source et les impôts sur les sociétés gérés par le Centre des Grandes Entreprises. En 2010, ne sera toujours concerné que la région de Dakar pour l'impôt sur les revenus et l'impôt sur les sociétés des autres contribuables.

En 2011, la réforme sera généralisée sur toute l'étendue du territoire.

Satisfaits des réponses apportées par Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances, vos Commissaires ont adopté, à

l'unanimité, le projet de loi n° 65/2008 modifiant certaines dispositions du Code général des impôts et vous demandent d'en faire autant, s'il ne soulève aucune objection majeure de votre part.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher collègue, Monsieur le rapporteur.
Monsieur le Ministre d'Etat, avez-vous des observations à faire sur le rapport ?

MONSIEUR LE MINISTRE D'ETAT

Non Madame la Présidente, je n'ai pas d'observations.

MADAME LA PRESIDENT

Je vous remercie Monsieur le Ministre d'Etat.
Mes chers collègues, avez-vous des observations à faire sur le rapport ?
Cher collègue Ahmed FALL, vous avez la parole.

MONSIEUR AHMED FALL

Merci Madame la Présidente.
Monsieur le Ministre d'Etat,
Cher collègues,

Monsieur le Ministre d'Etat, je voudrais vous suggérer de compléter peut-être le cinquième paragraphe de la page cinq : s'agissant de « GIE qui ne payent pas d'impôts sur le revenu dans le cadre de la transparence fiscale », mais toutefois, préciser que les dividendes perçues par ces membres sont taxables d'IR je crois que c'est une précision de taille quand même. Les membres de GIE quand ils perçoivent des dividendes doivent payer leurs impôts sur le revenu. C'est la proposition que je voulais faire.

MADAME LA PRESIDENTE

Monsieur le Ministre d'Etat, est-ce que vous acceptez cette proposition ?

MONSIEUR LE MINISTRE

Oui, Madame la Présidente!

MADAME LA PRESIDENTE

Monsieur le rapporteur ?

MONSIEUR LE RAPPORTEUR

Madame la Présidente, en fait on n'a pas voulu compliquer la compréhension des gens parce que c'est un peu plus compliqué que ce qu'on a dit dans le texte mais, on va noter cela et puis on passe.

MADAME LA PRESIDENTE

Monsieur le Ministre d'Etat, vous n'avez pas d'objection ?

MONSIEUR LE MINISTRE

Non, Madame la Présidente! Je n'ai pas d'objection.
Je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

La discussion générale est ouverte sur les conclusions de la commission. Quels sont ceux qui veulent prendre la parole ? Un seul orateur ? Monsieur le Président Doudou WADE, vous avez la parole.

MONSIEUR DOUDOU WADE

Monsieur le Ministre d'Etat,
Très chers Collègues,

Monsieur le Ministre d'Etat, je voudrais vous dire les raisons pour lesquelles j'adhère au projet de loi n°65 /2008 modifiant certaines dispositions du code général des impôts notamment en ce qui concerne les retenus à la source effectués sur les émoluments, les salaires des travailleurs du privé et qui doivent être reversés au trésor public. La réforme que vous engagez, Monsieur le Ministre d'Etat, je parle sous le contrôle d'un de vos techniciens avec qui j'ai eu à partager un certain nombre de préoccupations dans le privé, Ibrahima Diop, est faite avant la création du bureau des gros clients. Ce problème de relations, les difficultés de l'entreprise privée par rapport à l'agent d'assiette et à l'agent du trésor et surtout lorsque le promoteur privé, ou l'investisseur a

eu des problèmes de paiement des retenues à la source qui aussi, il faut le comprendre, sont des retenues effectuées sur le salaire des travailleurs, c'est une participation du travailleur à la prise en charge du fonctionnement de l'Etat et de la Nation. Mais malheureusement, vous savez Monsieur le Ministre d'Etat, quand vous êtes dans des difficultés parfois de trésorerie, dans un contexte économique difficile vous êtes obligé de vous asseoir sur ces retenues, d'abord c'est une manne assez intéressante compte tenu de la valeur du prêt, des points de prêt au niveau des banques, vous avez ici la latitude de vous asseoir sur des retenues qui doivent permettre à l'Etat de fonctionner pendant un certain temps et parfois même jusque après le 31 décembre. Ensuite des versements effectués pour payer la somme vont être envoyés vers le 15 janvier ou au 31 mars pour régulariser l'ensemble des retenues qui ont été effectuées sur les salaires des travailleurs.

Monsieur le Ministre d'Etat, nous venons de discuter des problèmes de la Régie des Chemins de Fer ; à ce niveau aussi, dans certaines sociétés ce problème existe, cela fait partie du contentieux. L'ensemble des sommes que vous avez payé à l'IPRES ici, sur des lois de finances initiales ou des lois de finances rectificatives concernant des retenues qui ont été effectuées sur les salaires de travailleurs, donc ces travailleurs n'ont pas perçu la totalité de leur salaire pour pouvoir cotiser directement dans les caisses de l'Etat c'est ce qui fait que nous avons un principe de retenue à la source où on peut même considérer l'employeur comme un agent de recouvrement des impôts auprès des travailleurs. A un certain moment, on a dit que ce n'était pas rémunéré, mais cela ne peut être rémunéré d'autant plus que cet argent était entre les mains des employeurs pendant 15 jours.

Sur les dispositions de l'article 121 pour les employeurs qui versent tardivement, Monsieur le Ministre d'Etat, j'aurais préféré qu'on puisse intégrer dans le processus les délégués du personnel. J'ai dit au ministre du Travail que l'ensemble des retenues qui ont été effectuées au profit des organismes sociaux. L'IPRES, la Caisse de Sécurité Sociale qui par défaut de paiement n'ont pas permis aux travailleurs de couvrir les indemnités de départ à la retraite. Ces travailleurs n'ont pas été payés par l'IPRES et ne peuvent pas bénéficier des allocations familiales parce que les employeurs n'ont pas reversé, c'est parce que, on n'a pas impliqué les délégués du personnel. Je pense qu'il est important que l'administration fiscale puisse voir comment intégrer dans le processus, faire comprendre aux délégués du personnel que l'argent, leur salaire n'est pas encore complet, il y a une partie qui ne leur a pas encore été payée, ce qui est entre les mains de leur employeur et qu'il doit arriver à

destination le 15 du mois suivant. Je pense que c'est une possibilité, cela permettra à l'Etat de ne pas toujours, en cas de problèmes, en cas de liquidation, courir après les retenues qui ont été gardées par un employeur.

Ensuite, cela règle le problème d'interlocuteur. Quand vous partez au trésor, à la perception de Dakar source, Monsieur Malick Camara N'diaye n'est pas là, quand vous alliez à son bureau, il y a 20 ans, il vous disait « Moi, je ne connais pas cela, on m'a juste demandé de prendre l'argent ». Et vous avez des difficultés, vous êtes dans une situation où si vous êtes dans une activité saisonnière, vous ne pouvez pas tout de suite, compte tenu des difficultés de l'entreprise, venir payer, alors que lorsque l'inspecteur fiscal, lui, voit votre fiche de son bureau, il sait que cette entreprise est régulière, mais il lui arrive à une certaine période de l'année de ne pas pouvoir faire exactement ce qu'elle devait faire vis-à-vis de l'Etat. Aujourd'hui, en faisant de l'Administration fiscale un responsable unique, je pense que c'est encore une avancée pour l'entreprise privée.

Et sur cela, je voudrais vous féliciter, vous remercier ensuite vous encourager pour ce qui est en train de se faire. Et l'intérêt que les Sénégalais portent à ce que vous faites et qui est dû à la compréhension du problème et au temps que vous avez passé ici, c'est dire que quelque part nous avons de très bons fonctionnaires au niveau de l'administration fiscale et au niveau de la régie financière. Seulement, il appartient au politique de les utiliser à bon escient et on a de bons résultats.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie.

La liste est épuisée. Monsieur le Ministre d'Etat, vous avez la parole.

MONSIEUR LE MINISTRE D'ETAT

Merci Madame la Présidente. Je prends bonne note des suggestions et propositions qui sont faites par l'honorable Président Doudou Wade. Nous allons ensemble les étudier, y réfléchir, revoir quelles sont les améliorations qui peuvent être apportées surtout quand il parle de l'implication des délégués du personnel dans certaines procédures. Je ne suis pas contre. Mais, laissez-nous étudier la chose et en fonction des résultats de l'étude, nous verrons justement quelles sont les améliorations à apporter à nos textes. En ce qui concerne les difficultés

faites à l'entreprise par l'agent des services des impôts et ceux du trésor, il est difficile d'admettre que l'entreprise utilise ces montants retenus à la source au motif qu'elle est confrontée à des problèmes de trésorerie.

Il s'agit pour les entreprises de faire en sorte de s'acquitter de leur obligation de retenues et de versements à bonne date. On dirait que c'est le percepteur, l'ancien percepteur qui parle, qui n'essaie pas un peu de comprendre quelles sont les difficultés de l'entreprise. Mais, de la même manière que les entreprises malheureusement ont besoin d'argent, l'Etat a aussi des problèmes de trésorerie ou des plannings pour lesquels il ne peut pas se permettre de faire des dérogations. Le procédé de retenu à la source est devenu une technique très moderne et très pratique de telle sorte que même des pays qui ne le faisaient pas, comme la France par exemple, sont en train de l'adopter.

Donc, je crois que, s'il y a des améliorations à faire nous essayerons de les apporter, et c'est d'ailleurs ce qui m'opposait un peu à certains membres de ces pays qui voulaient justement trimestrialiser ou semestrialiser un certain nombre de versement d'impôts qui, malheureusement, risquent de créer des problèmes de trésorerie à l'Etat. Je ne suis pas contre toutes ces propositions qui vont dans l'amélioration de la trésorerie des entreprises, mais quelquefois face aux exigences de l'Etat, nous sommes plus ou moins obligés de différer un certain nombre de décisions, de les étudier et d'attendre une situation beaucoup plus propice pour aller dans le sens de ces propositions. Voilà, ce que je voulais dire Madame la Présidente. Je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie Monsieur le Ministre d'Etat.
Honorable député, voulez-vous reprendre la parole ? C'est bon.
La discussion générale est alors close.
Nous passons à l'examen des articles du texte de la loi.
Monsieur le rapporteur vous avez la parole.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR

Article premier à la page 2.

MADAME LA PRESIDENTE

Je mets aux voix l'article premier.
Quels sont ceux qui sont pour son adoption ?

Quels sont ceux qui sont contre son adoption ?

Quels sont ceux qui s'abstiennent ?

L'Assemblée a adopté à l'unanimité.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR

Article 2 de la page 2 à la page 6.

MADAME LA PRESIDENTE

Je mets aux voix l'article 2.

Quels sont ceux qui sont pour son adoption ?

Quels sont ceux qui sont contre son adoption ?

Quels sont ceux qui s'abstiennent ?

L'Assemblée a adopté à l'unanimité.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR

Article 3 de la page 6 à la page 8.

MADAME LA PRESIDENTE

Je mets aux voix l'article 3.

Quels sont ceux qui sont pour son adoption ?

Quels sont ceux qui sont contre son adoption ?

Quels sont ceux qui s'abstiennent ?

L'Assemblée a adopté à l'unanimité.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR

Article 4 à la page 8.

MADAME LA PRESIDENTE

Je mets aux voix l'article 4.

Quels sont ceux qui sont pour adoption ?

Quels sont ceux qui sont contre son adoption ?

Quels sont ceux qui s'abstiennent ?

L'Assemblée a adopté à l'unanimité.

Avant de passer aux votes de l'ensemble du texte. Je donne la parole à notre collègue Abdou SANE pour une explication de vote.

MONSIEUR ABDOU SANE

Merci Madame la Présidente.
Monsieur le Ministre d'Etat,
Chers collaborateurs du Ministre d'Etat,
Chers collègues députés,

J'ai voté oui pour donner un sens à ma présence ici au Parlement.
J'ai voté oui pour exprimer toute ma solidarité, toute ma sympathie et tous mes sentiments de gratitude à l'ensemble de l'équipe qui tourne autour du Ministre d'Etat, équipe qui a fait ses preuves pour un pays sahélien qui a souffert de plusieurs crises mais heureusement notre diplomatie économique a fait la différence et aujourd'hui a fait que le Sénégal, un pays non pétrolier, un pays qui n'a pas certaines ressources naturelles, ne connaît pas de crise comme cela se passe ailleurs. J'ai voté oui parce que la meilleure façon de magnifier les bonnes actions, d'accompagner les génies, ceux qui travaillent et qui produisent et qui gagnent c'est aussi de manifester sa solidarité et je souhaite que ce oui puisse au sortir de cet hémicycle parvenir à l'ensemble d'autres techniciens qui ne sont pas là, mais qui font partie de cette pyramide qui constitue la fierté du Sénégal, porte d'entrée de l'Afrique.

J'ai voté oui, par rapport à un Ministre d'Etat qui fait des résultats, oui par rapport à un Ministre d'Etat qui ne fait pas beaucoup de bruit mais qui produit beaucoup de résultats et ce, grâce à la conjugaison de plusieurs autres ministères. C'est pourquoi, Madame la Présidente, encore une fois, j'ai choisi d'intervenir pour expliquer mon oui qui est un oui symbolique, mais un oui à la mesure de tous les espoirs et de tous les sentiments de gratitude que nous ressentons au nom des populations.
Je vous remercie.

MADAME LA PRESIDENTE

Je vous remercie cher collègue.

Je mets aux voix l'ensemble du texte.

Quels sont ceux qui sont pour adoption ?

Quels sont ceux qui sont contre son adoption ?

Quels sont ceux qui s'abstiennent ?

L'Assemblée a adopté à l'unanimité l'ensemble du texte.

Monsieur le Ministre d'Etat, nous vous remercions et nous nous excusons de tous les agréments que vous avez pu constater au cours des deux séances, je sais que vous êtes des nôtres et vous saurez nous excuser.

-4-

Fin de la séance

Mes chers collègues, l'ordre du jour étant épuisé.

Je propose à l'Assemblée de lever la séance et de laisser à la conférence des Présidents le soin de fixer le calendrier de nos prochains travaux.

Il n'y a pas d'observations ?

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée.