

RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

Dakar, le

5 JUIN 1971

Le Président de la République

11

27/71

T. P
U. J. M. H.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joint, un décret de présentation à l'Assemblée nationale d'un projet de loi portant dissolution de la Régie des Transports du Sénégal.

Je vous serais obligé de bien vouloir soumettre ce projet à la délibération de l'Assemblée nationale.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Monsieur Amadou Cissé DIA
Président de l'Assemblée
nationale

-- D A K A R --



Léopold Sédar SENGHOR

RÉPUBLIQUE DU SENEGAL

N° 71 - 651/PM.SGG.SL

) E C R E T

ordonnant la présentation à l'Assemblée nationale d'un projet de loi portant dissolution de la Régie des Transports du Sénégal

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

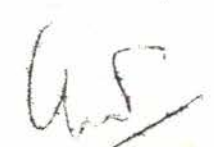
VU la Constitution ;

) E C R E T E :

Article 1er. - Le projet de loi dont le texte est annexé au présent décret sera présenté à l'Assemblée nationale par le Ministre d'Etat chargé des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article 2. - Le Ministre d'Etat chargé des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports et le Ministre de l'Information chargé des Relations avec les Assemblées, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret.

Fait à Dakar, le 19 JUIN 1971


Léopold Sédar SENGHOR

Par le Président de la République
Le Premier Ministre

Le Ministre de l'Information chargé des
Relations avec les Assemblées

REPUBLIQUE DU SENEGAL

N° _____/MTPUT/CAB

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, DE
L'URBANISME, DES TRANSPORTS
ET DES TELECOMMUNICATIONS

PROJET DE LOI
portant dissolution de la Régie des
Transports du Sénégal

EXPOSE DES MOTIFS

La Régie des Transports du Mali issue de l'ancien Garage Central de la Fédération du Mali, a été créée par la loi n° 59-98 du 28 décembre 1959 par l'Assemblée Fédérale et érigée en Etablissement public à caractère industriel et commercial par la loi 59-89 du 28 décembre 1959.

Le décret n° 60-86/MTPUT du 21 janvier 1960 portait organisation de la Régie des Transports du Mali (R. T. M.).

Le décret n° 61-389 du 4 octobre 1961 portait réorganisation et fonctionnement de la Régie des Transports du Sénégal (R. T. S.).

Enfin, le décret n° 67-284 du 15 mars 1967 règle actuellement le fonctionnement des Transports du Sénégal.

La Régie des Transports du Sénégal a progressivement implanté son réseau sur la ville de Dakar et de sa Banlieue jusqu'à Rufisque et à Bargny, pour faire face aux besoins des transports urbains des agents de l'Etat d'abord et ensuite, en 1964, des voyageurs de toutes catégories.

Très rapidement les besoins ont augmenté et la R.T.S. a dû acquérir en 1966 de nouveaux autobus lors du Festival Mondial des Arts Nègres, mais alors que les licences d'importation des petits cars étaient supprimées dès cette époque, le nombre de ceux qui étaient déjà en service ne diminuait pas et augmentait au contraire par la venue irrégulière à Dakar des matériels qui étaient autorisés à circuler dans les régions autres que le Cap-Vert.

.../...

- 2 -

Une concurrence acharnée ne permettait plus à la R.T.S., astreinte à des horaires fixes et à des itinéraires obligés, de faire face à ses dépenses, les recettes n'étaient plus suffisantes pour couvrir les frais de fonctionnement très importants.

Des mesures draconiennes de réduction des dépenses de gestion, de matériel et même de personnel ont été prises depuis 1967. Elles ont permis de réduire le déficit sans pour autant le supprimer, ce qui empêchait, faute de moyens financiers disponibles de procéder à des investissements pour l'acquisition de matériel nouveau dont le besoin se fait de plus en plus sentir, particulièrement aux heures de pointe.

En effet, depuis la création de la R.T.S., un déficit croissant est venu grever lourdement la situation financière et a interdit tout budget équilibré.

Sur les six dernières années de gestion, ce déficit s'est élevé en moyenne à 260 millions CFA par an, y compris les amortissements, augmentant sans cesse la dette envers l'Etat.

Les mesures d'aménagement des tarifs généraux prises en 1969 ont été impopulaires et n'ont pas donné les résultats escomptés, malgré la modicité des prix inférieurs au coût réel des transports.

Le Gouvernement de la République, conscient des difficultés de la R.T.S. et des usagers, a décidé, lors du Conseil interministériel du 16 mars 1970, de trouver une solution à cette situation par la création d'une société d'économie mixte qui se substituerait à la R.T.S. et qui grouperait, dans le cadre élargi et amélioré de l'organisation de transports actuelle, des participations publiques et privées.

Afin de donner une base logistique solide à la nouvelle société, il a été recherché la participation d'une entreprise industrielle de construction automobile de classe internationale, spécialisée dans les transports en commun en Europe et en Afrique, qui pourrait apporter son soutien technique et matériel, voire financier.

Dans ce contexte, il a été fait appel en définitive au Groupement Automobile RENAULT-SAVIEM, qui s'était proposé de participer au capital social de la société pour 35 %, de fournir le matériel à des tarifs réduits et de consentir le crédit nécessaire à son achat.

.../...

Par ailleurs, il a été décidé que l'Etat du Sénégal et les personnes morales agréées par lui, pourraient participer à cette opération pour un montant égal à 65 % du capital social.

Une étude conduite par un spécialiste des transports en Afrique, a permis de déterminer que la société d'économie mixte ainsi constituée, pourra être rentable et même bénéficiaire dans un délai maximum de deux ans, après une période transitoire de réforme des structures actuelles de la R.T.S. et de mise en place des matériels appropriés, c'est-à-dire lorsqu'elle aura atteint son régime normal de croisière, ceci avec un service amélioré, des tarifs inférieurs à ceux d'aujourd'hui et une offre d'emplois supplémentaires.

Il est convenu qu'il ne devra pas y avoir de solution de continuité dans le service des transports urbains, la nouvelle société devra assurer aussitôt toutes les charges de ce service et faire face aux dépenses importantes de fonctionnement. Elle devra reprendre le personnel et pourra utiliser le matériel valable de la R.T.S.

Auparavant et à cet effet, le patrimoine de la Régie des Transports du Sénégal et ses éléments d'actif et de passif seront transférés à l'Etat.

Monsieur le Président de la République, Monsieur le Premier Ministre, chers collègues, telle est l'économie générale du projet de loi qui est soumis à votre approbation et qui porte dissolution de la Régie des Transports du Sénégal.

Mady CISSOKHO

MBG45

REPUBLIQUE DU SENEGAL

ASSEMBLEE NATIONALE

3ème LEGISLATURE

TROISIEME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1971

17-7) A P P O R T

fait au nom

de l'intercommission constituée par la Commission de la Législation et
la Commission des Travaux Publics,

sur

le projet de loi N° 27/71 portant dissolution de la Régie des Transports.

par M. Diénoum Malick N'DIAYE

Rapporteur.

Monsieur Le Président

- 1/

Mes chers Collègues,

Le projet de Loi 27/71 que nous examinons, porte dissolution de la Régie des Transports du Sénégal.

Pourquoi cette dissolution ?

- Pour porter remède.-

La Régie des transports du Sénégal succède à celle du Mali qui, elle aussi, provient de la transformation de l'ancien Garage Central de la Fédération du Mali.-

Au début, sa première vocation était le transport des Agents de l'Etat.- Par la suite, on transforma ce transport de Fonctionnaires en transport public. Du coup l'objectif réel du départ changea. Ce changement engendra de nouvelles sujétions :

augmentation du Matériel roulant, et augmentation aussi de personnel; respect des horaires, respect des itinéraires.

Or certains de ces itinéraires imposés sont longs, de ce fait, illogiques et non rentables.

Au début, le Réseau était circonscrit à l'ancienne commune de Dakar et sa banlieue. Il gagna ensuite, Rufisque et Bargny. Desservir l'éventail que forme la Commune du Grand Dakar n'est pas une petite affaire, pour une entreprise qui, au départ n'avait pas la vocation de transport public.

La Clientèle - composée d'agents de l'Etat et des particuliers, - devenue plus nombreuse, a contraint la Régie à renover son matériel roulant et l'adapter à ses nouveaux besoins.

A l'usage ce matériel n'a pas donné entière satisfaction. Il s'est révélé coûteux, inadapté, défectueux.

.../...

- 2/

Sur le marché des transports publics, la régie s'est heurtée à la concurrence inexorable des cars rapides.

Pourtant des mesures conservatoires avaient été prises pour supprimer leurs licences d'importation. Mais nombreux et mobiles sans horaires fixes, présents partout, ils disputent vigoureusement la clientèle à la Régie.

Nous savons, il y a deux ans, que la Régie a transporté 25 millions de voyageurs et les cars rapides en ont fait autant.-

Si l'on considère que le rendement que l'on pouvait espérer du Matériel n'a pas été atteint, parce que, fatigué, usé, à bout de souffle; si l'on tient compte de la lutte des cars rapides, des tarifs imposés, du coût du transport non facturé, des itinéraires obligatoires, de l'extension de la Ville de Dakar, etc, on comprendra aisément que la Régie des Transports du Sénégal ne pouvait pas faire de bonnes affaires, malgré les mesures de réduction de dépenses et de compression de personnel antérieurement prises.-

Le déficit est donc inéluctable. Depuis six ans, il est, chaque année, de l'ordre de 260 millions de francs.

Un manque à gagner de cette importance, n'a pas permis à la Régie d'avoir des fonds disponibles pour procéder à l'acquisition de nouveau matériel indispensable et couvrir ses frais de fonctionnement devenus importants.

Cette situation ne pouvait laisser le Gouvernement indifférent. Dans le souci de trouver une solution de sauvegarde des intérêts de la Régie et des usagers, le Conseil interministériel du 16 Mars 1970, décide de la création d'une société d'économie mixte qui prendrait le relais de la R.T.S. dans l'organisation actuelle des transports.

On nous dit que le capital de la nouvelle société est de 100 millions.

.../...

- 3/

L'Etat et les hommes d'affaires Sénégalais agréés, participent dans le capital, dans la proportion de 55% :

(45% pour l'Etat; 10% pour les H.A. Sénégalais.)

Les sociétés privées françaises :

Saviem Renault et Manutention.

(Saviem Renault	35%)
45% (Manutention	10%)

L'Entreprise industrielle agréée apportera à la société, expérience et technicité, matériel adapté, organisation et mode de gestion modernes.

La nouvelle société, ainsi constituée, sera viable et de l'avis d'un spécialiste des transports en Afrique, pourrait être rentable dans deux ans.-

Le patrimoine de la R.T.S. et ses éléments d'actif et de passif sont transférés à l'Etat.

La nouvelle société respectera notre option socialiste. Le personnel en place sera conservé et le matériel roulant, valable utilisé,

Les membres de l'Intercommission constituée par la Commission de la Législation et du Règlement Intérieur, et de la Commission des Travaux Publics et des Transports, ont longuement écouté les explications du Commissaire du Gouvernement et, après le débat qui a suivi, ont convenu de proposer à l'Assemblée, l'adoption du projet de Loi 27/71 portant dissolution de la Régie des Transports du Sénégal.

Diénoum Malick N'DIAYE

48645

REPUBLIQUE DU SENEGAL

ASSEMBLEE NATIONALE

3ème LEGISLATURE

TROISIEME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1971

II-1) A P P O R T

fait au nom

de l'intercommission constituée par la Commission de la Législation et
la Commission des Travaux Publics,

sur

le projet de loi N° 27/71 portant dissolution de la Régie des Transports.

par M. Diénoum Malick N'DIAYE

Rapporteur.

Monsieur Le Président

- 1/

Mes chers Collègues,

Le projet de Loi 27/71 que nous examinons, porte dissolution de la Régie des Transports du Sénégal.

Pourquoi cette dissolution ?

- Pour porter remède.-

La Régie des transports du Sénégal succède à celle du Mali qui, elle aussi, provient de la transformation de l'ancien Garage Central de la Fédération du Mali.-

Au début, sa première vocation était le transport des Agents de l'Etat.- Par la suite, on transforma ce transport de Fonctionnaires en transport public. Du coup l'objectif réel du départ changea. Ce changement engendra de nouvelles sujétions :

augmentation du Matériel roulant, et augmentation aussi de personnel, respect des horaires, respect des itinéraires.

Or certains de ces itinéraires imposés sont longs, de ce fait, illogiques et non rentables.

Au début, le Réseau était circonscrit à l'ancienne commune de Dakar et sa banlieue. Il gagna ensuite, Rufisque et Bargny. Desservir l'éventail que forme la Commune du Grand Dakar n'est pas une petite affaire, pour une entreprise qui, au départ n'avait pas la vocation de transport public.

La Clientèle - composée d'agents de l'Etat et des particuliers, - devenue plus nombreuse, a contraint la Régie à renover son matériel roulant et l'adapter à ses nouveaux besoins.

A l'usage ce matériel n'a pas donné entière satisfaction. Il s'est révélé coûteux, inadapté, défectueux.

.../...

- 2/

Sur le marché des transports publics, la régie s'est heurtée à la concurrence inexorable des cars rapides.

Pourtant des mesures conservatoires avaient été prises pour supprimer leurs licences d'importation. Mais nombreux et mobiles sans horaires fixes, présents partout, ils disputent vigoureusement la clientèle à la Régie.

Nous savons, il y a deux ans, que la Régie a transporté 25 millions de voyageurs et les cars rapides en ont fait autant.-

Si l'on considère que le rendement que l'on pouvait espérer du Matériel n'a pas été atteint, parce que, fatigué, usé, à bout de souffle; si l'on tient compte de la lutte des cars rapides, des tarifs imposés, du coût du transport non facturé, des itinéraires obligatoires, de l'extension de la Ville de Dakar, etc, on comprendra aisément que la Régie des Transports du Sénégal ne pouvait pas faire de bonnes affaires, malgré les mesures de réduction de dépenses et de compression de personnel antérieurement prises.-

Le déficit est donc inéluctable. Depuis six ans, il est, chaque année, de l'ordre de 260 millions de francs.

Un manque à gagner de cette importance, n'a pas permis à la Régie d'avoir des fonds disponibles pour procéder à l'acquisition de nouveau matériel indispensable et couvrir ses frais de fonctionnement devenus importants.

Cette situation ne pouvait laisser le Gouvernement indifférent. Dans le souci de trouver une solution de sauvegarde des intérêts de la Régie et des usagers, le Conseil interministériel du 16 Mars 1970, décide de la création d'une société d'économie mixte qui prendrait le relais de la R.T.S. dans l'organisation actuelle des transports.

On nous dit que le capital de la nouvelle société est de 100 millions.

.../...

- 3/

L'Etat et les hommes d'affaires Sénégalais agréés, participent dans le capital, dans la proportion de 55% :

(45% pour l'Etat; 10% pour les H.A. Sénégalais.)

Les sociétés privées françaises :

Saviem Renault et Manutention.

(Saviem Renault	35%)
45% (Manutention	10%)

L'Entreprise industrielle agréée apportera à la société, expérience et technicité, matériel adapté, organisation et mode de gestion modernes.

La nouvelle société, ainsi constituée, sera viable et de l'avis d'un spécialiste des transports en Afrique, pourrait être rentable dans deux ans.-

Le patrimoine de la R.T.S. et ses éléments d'actif et de passif sont transférés à l'Etat.

La nouvelle société respectera notre option socialiste. Le personnel en place sera conservé et le matériel roulant, valable utilisé,

Les membres de l'Intercommission constituée par la Commission de la Législation et du Règlement Intérieur, et de la Commission des Travaux Publics et des Transports, ont longuement écouté les explications du Commissaire du Gouvernement et, après le débat qui a suivi, ont convenu de proposer à l'Assemblée, l'adoption du projet de Loi 27/71 portant dissolution de la Régie des Transports du Sénégal.

Diénoum Malick N'DIAYE

13645

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple - Un But - Une Foi

ASSEMBLEE NATIONALE

□ □ □ °

portant dissolution de la Régie des Transports
du Sénégal.

N° 51

L'ASSEMBLEE NATIONALE ;

après en avoir délibéré, a adopté, en sa séance

du Jeudi 22 Juillet 1971, la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER. - La Régie des Transports du Sénégal (R.T.S.)
éta blissement public à ca ra ctère industriel et commercial est dissoute.

ARTICLE 2. - Les biens immobiliers, les matériels, l'outillage et
les approvisionnements de la Régie des Transports du Sénégal sont
transférés à l'Etat, ainsi que tous les droits et obligations dont elle
est titulaire.

ARTICLE 3. - Un décret fixera la date d'entrée en vigueur de la
présente loi et désignera un liquidateur chargé de constituer l'actif
et d'apurer le passif de la Régie des Transports du Sénégal. -

Daka r, le 22 Juillet 1971

LE PRESIDENT DE SEANCE,

Ama dou Cissé DIA. -