

PROJET DE BUDGET DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

MONSIEUR LE PRESIDENT

L'ordre du jour appelle l'examen du projet de budget du Ministère de l'Equipement.

La parole est à notre collègue Christian VALANTIN, Rapporteur général de la commission des Finances et des Affaires économiques.

MONSIEUR CHRISTIAN VALANTIN

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mesdames, Messieurs les Députés,
Chers Collègues,

Le projet de budget du Ministère de l'Equipement a été arrêté à la somme de 2 381 566 000 Frs pour l'année 1986-1987 contre 2 487 629 000 frs pour la gestion en cours, soit une diminution de 106 063 000 Frs en valeur absolue et de 4,26 % en valeur relative.

Au chapitre 411, dépenses de personnel, on enregistre une diminution de 74 563 000 Frs (4,9 %) d'une année sur l'autre. Elle s'explique par les départs à la retraite et les postes budgétaires non utilisés pendant la gestion en cours.

.../...

Au chapitre 412, dépenses de matériel, on ne note aucune modification du volume des crédits. Elles restent, pour 1986-1987, à la même hauteur que pour l'exercice en cours. Cependant, à l'intérieur de ce chapitre, la répartition des crédits subit parfois des modifications importantes.

Au chapitre 413, dépenses d'entretien, aucun changement de quelque nature que ce soit, n'est intervenu.

Au chapitre 414, dépenses de transfert, on enregistre, d'une année à l'autre, une diminution de 31 500 000 Frs (5 %). Cette diminution est la conséquence d'une décision prise au niveau gouvernemental. Cette amputation touche la participation de l'Etat au fonctionnement du service de Recherche et de Sauvegarde en mer ainsi que le CEREEQ.

Votre Commission des Finances et des Affaires économiques a entendu le rapport fait au nom de la Commission des Travaux publics, des Transports, des Mines et du Tourisme basé sur celui du Ministère de l'Equipement. Puis elle a posé de nombreuses questions au Ministre.

Infrastructures routières

1. - Le pont Faidherbe

A la demande de vos commissaires, le Ministre a fait le point de la question.

La réfection du pont Faidherbe a été évaluée à 1 800 000 000 Frs. Le financement a été bouclé, les appels d'offres lancés, l'entrepreneur choisi, les marchés passés, l'ordre de commencer les travaux donné. Ces travaux comprennent une phase usine qui se déroule en France et une phase terrain.

.../...

Pendant la phase usine, les pièces à remplacer sont fabriquées. Ceci n'a pu se faire qu'après une investigation très minutieuse au niveau de chaque élément du pont. Ce sont ces éléments quand il faut les remplacer, qu'il faut reconstituer en usine pour conserver à ce pont sa structure et pour ne pas le défigurer. L'entrepreneur a commencé les travaux qu'une société allemande est chargée de contrôler en usine et sur le terrain, aux termes d'une convention d'un coût de 99 millions de frs.

Les travaux en entreprise sont payés sur le budget de l'Etat. Il y a eu quelques difficultés ; c'est pourquoi, des négociations sont en voie d'achèvement, avec Paribas, pour substituer l'Etat. Paribas doit apporter 80 % du coût du projet, les 20 % étant constitués par les avances déjà faites.

Une fois les travaux en usine terminés, l'entrepreneur descendra sur place pour effectuer les différents montages.

2. - Le pont Noiro

Le Ministre a rassuré vos commissaires. Le rapport d'activités du Ministère fixait le démarrage des travaux au mois de janvier 1986. Les travaux ont effectivement commencé avec cinq mois de retard. Ils vont durer vingt mois. Mais les délais ont commencé à courir.

3. - Le pont-barrage sur la Gambie

Vos commissaires ont interrogé le Ministre sur le pont-barrage sur la Gambie.

Le Ministre a rappelé que les Gambiens, récusant la construction d'un simple pont, avaient exigé celle d'un pont-barrage pour permettre l'irrigation. Les études de l'OMVG révèlent que ce

.../...

projet n'irriguerait que 5 000 ha de terres, ce qui n'est pas rentable, étant donné le coût de l'infrastructure. Ce dossier va revenir aux Chefs d'Etat qui devront prendre une décision. Il faudra sans doute revenir au choix antérieur. L'achèvement de la route Banjul-Bissau exige de prendre une décision et de la mettre en oeuvre. Il ne serait pas logique de continuer à utiliser les bacs pour traverser la Gambie.

4. - Les pistes de production et le bitumage

Vos commissaires ont, comme à leur habitude, interrogé le Ministre sur les pistes de production. Comme on le sait, les demandes adressées aux sources de financement en la matière sont toujours nombreuses, et il n'est pas dit qu'elles sont toutes retenues. Les bailleurs de fonds sont en effet très sélectifs à répondre le Ministre à vos commissaires qui lui rappelaient les programmes des pistes de production dans les départements de Nioro, Linguère, Thiès, Kébémér, (Lompoul-Kébémér) et de Dagana (Routes du Gandiolais)

Ils préfèrent financer en priorité les projets concernant les régions de Saint-Louis, de Tambacounda, de Ziguinchor et de Kolda. Une tranche de un milliard de francs va permettre de démarrer, cette année, un programme pour la région de Tambacounda. Pour les bailleurs de fonds, ces régions sont celles où les contraintes naturelles sont les plus fortes, donc celles qui méritent le plus leur attention. Une revue doit être faite (ou a été faite) avec UNSO pour faire le point des réalisations et pour la présentation de nouveaux programmes.

Le Ministre comprend que les Députés soient impatients de voir bitumées certaines routes, considérées jusqu'ici comme des pistes de production, alors que ce sont des routes inter-régionales (Fatick-Bambey p. ex. v. plus haut). Mais il a tenu à rappeler le coût très élevé du bitumage. Une route de 6 m de large coûte, au km, 45 millions de francs. Et comme le programme routier est tribu-

.../...

taire de l'extérieur pour son financement, sa réalisation est forcément lente, en raison des sommes énormes qu'elle met en jeu. Le Ministre a rappelé à ce sujet les "tribulations" qui ont entouré la réalisation de la route Passy-Foundiougne-Fatick.

5. - La route Linguère-Matam

Vos commissaires ont fait revenir, dans la discussion devant votre Commission des Finances et des Affaires économiques, la réalisation de la route Linguère-Matam.

Dans sa réponse, le Ministre a indiqué que les Brésiliens s'étaient intéressés à cette route et qu'une ligne de crédit avait été par eux offerte. Mais en raison d'une discussion entre la partie sénégalaise et la partie brésilienne sur l'accord commercial sénégal-brésilien, l'étude de cette route avait été bloquée. Ce blocage ayant été levé, le financement de l'étude est acquis. Mais la partie sénégalaise, ne voulant pas faire dormir dans les tiroirs une étude de plus, a demandé à la partie brésilienne de rechercher le financement pour la réalisation de l'ouvrage, avant même de faire l'étude. Une mission brésilienne doit se rendre prochainement à Dakar.

6. - La route du Front de Terre

Le Ministre a indiqué à vos commissaires que le financement est bouclé pour la réalisation de la route du Front de Terre. L'appel d'offres est prêt et va être lancé. Les travaux commenceront après l'hivernage.

7. - L'intervention de la Banque Mondiale et l'entretien routier

Le Ministre de l'Equipement a confirmé à vos commissaires l'importance de l'intervention de la Banque Mondiale, notam-

ment dans le financement de l'entretien routier qu'elle considère comme prioritaire par rapport à la construction de nouvelles routes. C'est dans ce cadre que l'on situera l'entretien de la route Lompoul Kébémér.

Il y a eu déjà quatre projets routiers et le cinquième est en cours d'exécution, chaque projet ayant une durée de quatre ans. La Banque mondiale intervient chaque année pour un montant de trois milliards de frs.

Un sixième projet routier est en cours d'évaluation avec la Banque mondiale. La discussion porte non seulement sur le volet désormais habituel de l'entretien, mais aussi sur la possibilité d'introduire, dans le sixième projet, une composante transport et une composante nouvelles routes.

En effet, le bitumage de certains axes paraît indispensable : Thiès-Notto-Tassette-Mbour ; Tivaouane-Ndoucoumane-Touba Toul-Khombole-Ndiéyène Sirakh-Thiadiaye ; Fatick-Bambey ; Sédhiou-Diaroumé ou Diana-Malary-Diaroumé.

D'autre part, le moment est venu de renouveler le parc utile du Sénégal qui est actuellement vétuste. Or, le transport de marchandises est indispensable à une économie. Le système bancaire sénégalais n'est pas adapté pour une telle opération. Aussi, paraît-il nécessaire de discuter avec la Banque Mondiale pour introduire dans le sixième projet, une composante transport. En même temps, il faudra discuter aussi avec le Ministre de l'Economie et des Finances pour adapter la fiscalité au renouvellement nécessaire du parc utile.

A ce sujet, le Ministre a remarqué, à l'intention de vos commissaires, le travail remarquable effectué dans le domaine de l'entretien routier, par le cabinet Louis Berger, pour l'évaluation, le contrôle, l'encadrement et la formation.

.../...

8.- Les liaisons routières internationales

Le Ministre a fait, à la demande de vos commissaires, un exposé plein d'intérêt sur les liaisons routières internationales. Cette question a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de la décennie des transports. Une réunion a eu lieu à Conakry en 1984, qui a défini les grands axes africains : nord-sud (Tanger-Lagos) et est-ouest (Dakar-Ndjaména).

L'axe Tanger-Lagos est très avancé et il traverse un grand nombre de pays, mais il pose des problèmes politiques. A une réunion de la CEA à Hararé, en mars 1986, l'Algérie a demandé que soit supprimé du programme toute la partie qui, de Tanger, traverse le Sahara occidental. Après de vives discussions, il a été décidé que serait entrepris le tronçon Nouakchott-Lagos. Evidemment, le Maroc n'a pas admis cette position et continue de militer pour l'axe Tanger-Lagos.

Pour l'axe Dakar-Banjul-Bissau, la partie Dakar-Banjul-Bignona-Ziguinchor est terminée. Il reste Ziguinchor-Mpack-San Domingue-Bissau. Sur le tronçon guinéen trois ponts ont été financés par le FED et qui sont achevés. Une mission doit prochainement négocier à Bruxelles la route proprement dite. Ainsi sera relié le Sénégal à la Guinée-Bissau.

Dakar-Bamako a trouvé son financement auprès de la BID : 150 000 dinars à chaque pays (Sénégal et Mali) concerné par le projet. Le Mali, qui doit exécuter 380 km sur 425 (45 km restants au Sénégal) a reçu un prêt de 1 million de dinars de la BID.

Six bureaux d'études ont été pré-sélectionnés et un appel d'offres restreint est prêt à être lancé.

L'axe Tambacounda-Médina Gounasse par Kalifourou, jusqu'à la frontière de Guinée, qui est l'ancienne route coloniale. Elle a été reprise et les travaux vont s'achever très prochainement. Tambacounda-Médina Gounasse est bitumée et Médina-Gounasse-Kalifourou est une piste carrossable toute l'année. Les travaux vont se terminer avant l'hivernage. C'est une route dont l'intérêt économique n'est plus à démontrer.

Ces axes internationaux sont essentiels dans le cadre de l'intégration économique régionale et sous-régionale. Il n'y a pas d'échanges sans transport et

donc sans voies de communication. Les liaisons routières avec les voisins du Sénégal doivent donc être renforcées.

Travaux d'équipement

9.- Le littoral de Saint-Louis-Dakar-Rufisque

A la demande de vos commissaires angoissés par l'érosion du littoral sénégalais, notamment à Saint-Louis, Dakar, Rufisque, le Ministre a apporté des réponses qui révèlent les efforts financiers gigantesques qui sont indispensables pour faire face aux attaques frontales extraordinairement destructrices de la mer contre le littoral. Le littoral sénégalais est donc très menacé, et les moyens manquent. Aussi, le Gouvernement répond-il à ce problème par des solutions ponctuelles, comme à Saint-Louis lorsque les marées d'équinoxe se font plus dangereuses.

Il est cependant nécessaire de faire une réflexion et une évaluation plus globales pour une action d'envergure concernant la protection des côtes sénégalaises. La dégradation de la corniche ouest à Dakar est visible à l'oeil nu, année après année.

Le traitement du littoral de Rufisque intéresse les hollandais qui en discutent avec le Ministère du Plan et de la Coopération.

Questions de transport et infrastructures

10.- Le transport vers la Mecque, au moment du pèlerinage

Vos commissaires ont demandé au Ministre de ne pas exclure l'intervention d'Air Sénégal dans le transport vers la Mecque, au moment du pèlerinage.

Le Ministre a fait le point de la question. Il y a quelques années, Air France a pris en charge ce transport, en l'arrachant à Air Afrique qui en avait eu le monopole pendant longtemps. Puis, voulant redonner sa chance à Air Afrique, le pèlerinage lui a été à nouveau concédé l'an dernier. Le moins qu'on puisse dire, c'est que l'exécution du transport 1985 vers les lieux saints de l'Islam n'a pas donné satisfaction. Ce n'est pas la location des avions qui est difficile en soi, c'est la maîtrise technique de l'opération qui l'est. Il n'est jamais sûr de louer des avions dont on ne connaît pas l'état de vétusté, d'entre-

rien. La sécurité technique des avions loués est souvent relative. Tout ceci expose la compagnie et les usagers à des accidents plus ou moins graves. Air Afrique l'an dernier, avait loué un 747 qui a connu des incidents au niveau de son toboggan qui l'ont obligé à réduire le nombre de ses passagers, donc à ne pas exploiter à fond la capacité de ce porteur de masse. Les perturbations furent importantes pour les passagers et pour la compagnie.

C'est dire qu'une telle opération ne s'improvise pas. Il n'aurait pas été prudent de l'adjuger à Air Sénégal qui a soumissionné à l'appel d'offres et qui était bien placé, mais qui n'a pas l'expérience du transport international. Aussi, a-t-on préféré laisser Air Afrique continuer mais en prenant des précautions. Air Afrique ne procédera pas, comme l'an dernier, par affrètement, mais utilisera ses propres avions : un DC 10 et un DC 8. Ce qui n'exclut pas, pour l'avenir, que Air Sénégal transporte pour le pèlerinage, à condition de s'y préparer soigneusement. C'est une hypothèse qui n'est pas exclue.

Au plan du personnel, l'on se souvient qu'il y a trois ans, il avait été décidé de faire une compression portant sur 515 personnes. Devant les problèmes soulevés par cette décision, la direction d'Air Afrique a décidé non plus de licencier mais de ne pas remplacer le personnel décédé, démissionnaire, retraité, licencié pour faute lourde, etc... Il en est résulté une déflation somme toute importante. Ainsi, sur 5 883 personnes en poste en 1984, on n'en retrouve 5 606 en mars 1986, soit 277 en moins. Si les modalités de réduction d'effectifs ont donc changé, le but à atteindre (515 personnes) que s'était donné la direction de la compagnie est en voie d'être atteint.

Dans le cadre de la politique de rigueur menée par Air Afrique, le Ministre a confirmé à vos commissaires la vente de son cargo 747. Cette vente a rapporté 60 millions de dollars qui ont permis de payer les dettes pour 57 millions de dollars, et 3 millions de dollars ont été placés en Suisse.

.../...

11.- La situation de Air Afrique

Vos commissaires, légitimement préoccupés de la situation de Air Afrique ont sollicité du Ministre qu'il leur en donne le dernier état.

Par référence au conseil d'administration de la compagnie multinationale du 25 avril 1986 à Lomé, la situation financière d'Air Afrique se présente ainsi :

- le compte d'exploitation accuse un déficit de 2 milliards de frs environ ;

- mais le compte de pertes et profits à un solde créditeur de près de 3 milliards de frs ;

- d'où un bénéfice de 882 millions de frs environ.

La tendance est donc au redressement financier. Il reste que l'encours des Etats membres, dans les livres d'Air Afrique, est de 12,2 milliards frs environ, sans compter des créances extérieures pour un montant de 6,3 milliards frs (Nigéria pour 4,3 milliards frs ; la Guinée pour 1,3 milliards frs ; le Ghana, 22 millions frs ; la Mauritanie, 676 millions frs).

12.- La cherté en Afrique des tarifs aériens

Vos commissaires se sont plaints de la cherté des tarifs aériens sur les lignes africaines.

Exact a répliqué le Ministre, qui a expliqué le phénomène : les contraintes de coût ne sont pas maîtrisées. Toujours, selon le Ministre, il n'y a pas, en dehors d'Ethiopian Air-Lines, de compagnies aériennes africaines qui soient rentables. Elles sont toutes déficitaires : Air Gabon, Air Cameroun, et ne serait-ce la prospérité financière des Etats qui les supportent, elles ne vivraient pas. Voilà une première explication : des charges élevées d'exploitation ne permettent pas de pratiquer de bas tarifs.

Une deuxième explication réside dans l'étroitesse des zones de trafic que se réservent les compagnies aériennes africaines, et dans la faible capacité de leur flotte : l'économie d'échelle ne joue pas comme pour Air France qui a un réseau mondial, pour Panam ou TWA. Enfin, la concurrence est très forte et la qualité des services rendus par Air Afrique en deçà de celle des compagnies concurrentes. (Régularité - service au sol - service en vol etc...) Air Afrique envisage

d'ailleurs de créer, sur ses lignes, une classe affaires.

Air Afrique entreprend actuellement des efforts louables pour améliorer la qualité de ses prestations. Il faut l'y aider et ne pas la délaisser en dépit des imperfections.

Mais il faut que sa direction sache que sa clientèle la plus fidèle regarde toujours vers la concurrence et qu'il lui faut faire davantage d'efforts pour se mettre à niveau et gagner.

La baisse des tarifs n'est quand même pas prochaine. mais il faut remarquer qu'un billet Dakar-Paris est vendu au même tarif selon que la transaction s'opère à Abidjan, Libreville ou Dakar. Ce sont des tarifs IATA que Air Afrique ne peut modifier à sa guise. S'il se trouve des billets qui, sur un trajet Dakar-Paris, coûtent moins chers à Lagos ou Accra qu'à Dakar ou Abidjan, c'est que ceux qui se livrent à ce trafic jouent sur les différences de change. Si avec 100 000 frs ils peuvent avoir à Lagos un Dakar - Paris qui coûte normalement 450 000 frs, c'est qu'ils ont pu se procurer au préalable pour 100 000 frs la contrevaletur en livres nigérianes suffisantes pour amortir un trajet Dakar - Paris. Air Afrique et Air France n'acceptent plus la compensation des titres de transport émis dans ces conditions.

13 - Le port de Dakar et les ports des pays voisins

Vos commissaires ont alerté le Ministre sur la non-compétitivité du Port autonome de Dakar et sur la concurrence que se livrent les ports de la sous-région : Abidjan et Nouakchott. Ils craignent que cette concurrence ne se solde au désavantage de Dakar.

Le Ministre ne partage pas tout à fait ce pessimisme. Le port de Dakar est un port naturel en eau profonde, et c'est un avantage incontestable par rapport à la concurrence. C'est un port dont la situation géographique est incomparable et ses équipements sont parmi les plus modernes et les plus performants (rapidité notamment, terminal conteneur).

Pour que le Port de Dakar serve mieux le Mali, la modernisation du transport par fer est également en cours et des wagons porte-conteneurs seront bientôt en service sur le Dakar-Bamako. Il n'en reste pas moins, a reconnu le Ministre, que les coûts d'exploitation, la qualité des services rendus, les tarifs pratiqués seront déterminants dans la concurrence vive que se livrent les ports de Dakar et Abidjan pour s'arracher la clientèle malienne. La liaison routière Bamako-Abidjan porte un coup sévère, il faut le reconnaître, au trafic Bamako-Dakar. L'utilisation de la route est plus souple que celle du chemin de fer. C'est pourquoi, il faut faire un effort déterminant sur le plan des tarifs et de la qualité du service offerts par le chemin de fer (modernisation du chemin de fer, réhabilitation de la voie, accroissement de la capacité des marchandises ferroviaires).

Les tarifs préférentiels accordés aux marchandises maliennes vont en ce sens et favorisent leur débarquement sur le port de Dakar. L'achèvement de la route Dakar-Bamako le mettra alors en position plus favorable sur le plan de la concurrence avec celui d'Abidjan. Mais il faut aussi que l'économie malienne se développe et que la demande de transport augmente (500 à 800 000 t. actuellement).

14 - L'équipement de la Régie et le train de banlieue

Ces questions ont intéressé vivement tous les commissaires parce que le train est un transport de masse et parce que c'est la Régie, lieu hautement symbolique de toutes les revendications sociales et hier de toutes les conquêtes politiques.

.../...

Le Ministre s'est donc prêté à toutes les explications que vos commissaires attendaient.

Pour les livraisons des autorails qui doivent assurer la liaison Dakar-Saint-Louis et Dakar-Kaolack, deux fois par jour, le Ministre a indiqué qu'il y avait un léger retard. Au lieu de juin 1986, les premiers autorails seront livrés en août 1986, les seconds en octobre 1986 et les troisièmes en novembre 1986. Une mission-sénégalaise se trouve actuellement en Espagne pour vérifier l'état d'avancement des travaux. Le train de banlieue est toujours d'actualité a rassuré le Ministre. L'étude de factibilité est terminée. Un complément a été demandé cependant par la Caisse centrale, pour étudier la rentabilité de la cellule de gestion et l'interférence entre le train de banlieue et la SOTRAC.

Le coût du projet est de 7,2 milliards frs. C'est un projet intéressant qui nécessite de nombreux équipements et un matériel important. C'est donc un projet facile à financer. Mais la fourniture du matériel doit se faire dans des conditions telles que l'exploitation puisse être rentable, car l'Etat ne veut ni ne peut octroyer des subventions d'équilibre. Il s'agira aussi de fixer les tarifs en fonction de cette exigence.

Le trafic potentiel prévu est de 4 200/pax/horaire sur un seul sens, par exemple sur le tronçon Dakar-Thiaroye. Les gares existantes seront desservies et des gares nouvelles ouvertes. Un aménagement sera réalisé au niveau du carrefour Cynnos pour permettre un trafic routier et un trafic ferroviaire indépendant l'un de l'autre en vue d'assurer leur fluidité et leur sécurité respectives. Il est prévu que le train de banlieue passera au carrefour Cynnos toutes les vingt minutes).

Quand on parle de la R.C.F.S., on ne peut s'empêcher d'évoquer les tensions sociales qui font partie des données permanentes d'une structure à tous points de vue originale, comme l'a confirmé le Ministre, faisant suite à vos commissaires. Il reconnaît d'ailleurs que les cheminots ont maintenant bien intégré, à leur propre stratégie, les problèmes spécifiques qui se posent à l'exploitation de la Régie. Ils cernent mieux que par le passé les conséquences de leurs revendications sur la situation financière de l'entreprise. Le dialogue est donc plus suivi et plus ouvert entre la direction et les travailleurs. Ce qui donne au climat qui y règne une plus grande sérénité:

.../...

Ce qui ne signifie pas la fin des revendications ; l'attitude des travailleurs s'est modifiée : elle substitue à une atmosphère de grande tension, voire d'affrontement, un examen des problèmes sociaux plus froid, plus objectif, plus global et moins sectoriel, ce qui n'exclut pas la fermeté.

15 - Le transport à Dakar et dans la région

Tout comme vos commissaires l'avaient affirmé, le transport à Dakar et dans toute sa région est un problème préoccupant, qu'il s'agisse du transport en général et du transport des élèves en particulier.

Le Président de la République a demandé au Conseil économique et social de lui faire une étude sur la question.

Il faut affirmer le droit au transport de tout citoyen. Mais à Dakar, a expliqué le Ministre, l'aménagement de ce droit et ses modalités restent une opération difficile, en raison de la configuration de Dakar qui est une presqu'île. Il n'y a pas beaucoup de voies de dégagement dans cette presqu'île. De plus, la zone industrielle est concentrée sur un même espace géographique limité, alors que la masse de la population qui travaille s'est déplacée vers la banlieue, plus loin des lieux de travail qu'il y a quelques années. D'où les problèmes de transport. Il faut donc développer des moyens de transport en commun. Des transports de masse qui assurent le service avec le maximum de sécurité et le maximum de célérité. Il faut donc décourager les moyens individuels, sources d'encombrement, d'accident et de lenteur.

La SOTRAC est la structure qui doit répondre à cet objectif, bien qu'à elle seule, elle ne puisse y faire face, la demande de transport augmentant chaque année de 6 %. Aussi, faut-il favoriser le développement d'autres moyens de transport. Les cars rapides, en dépit de leurs défauts peuvent venir en appui de la SOTRAC. Mais il faut qu'ils s'organisent. En plus du développement des moyens de transport, se dessine déjà une évolution quant à la qualité de ce transport, si l'on veut décourager l'utilisation, en semaine, de voitures individuelles. L'aménagement, le confort, la multiplication des dessertes sont les éléments de cette évolution vers un transport urbain où l'initiative privée peut utilement compléter les exigences du service public.

.../...

Le transport des élèves est en cours d'étude avec les services compétents du Ministère de l'Education nationale et de celui chargé des transports. Avec l'acquisition, en 1987, de 175 autobus nouveaux, la SOTRAC pourra commencer l'opération "transport des élèves". En attendant, les bus de la SOTRAC s'arrêtent au niveau de certains établissements scolaires pour permettre le ramassage des élèves. C'est mieux que rien. Et des collègues organisent eux-mêmes ce ramassage (Collège Sainte-Marie de Hann).

L E C E R E E Q

16 - Les matériaux locaux

Vos commissaires ont souvent posé la question de l'utilisation des matériaux locaux. Ils l'ont posée au Ministre du Développement industriel et de l'Artisanat et au Ministre de l'Urbanisme et de l'Habitat. Ils l'ont reposée au Ministre de l'Equipement, tuteur du Centre Expérimental de Recherches, d'Etudes pour l'Equipement (CEREEQ).

Le CEREEQ expérimente les nouvelles techniques de construction avec les matériaux locaux, contribue à leur amélioration pour l'adaptation, au Sénégal, des normes et méthodes internationales. Par exemple, les techniques qui consistent à utiliser la latérite rouge pour fabriquer des briques pleines avec un dosage faible en ciment. Le CEREEQ expérimente déjà sur le terrain le procédé pour tester sa résistance à la traction, à la compression, à la torsion.

L'expérimentation est très avancée et elle se fait en relation avec l'Ecole Polytechnique de Thiès.

Le Ministre invite la Commission des Travaux publics, des Transports, et des Mines et du Tourisme, à visiter le CEREEQ et ses réalisations.

X

X

X

.../...

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Finances et des Affaires économiques a adopté à l'unanimité le projet de budget du Ministère de l'Équipement et vous demande d'en faire autant.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

----- La discussion générale est ouverte sur les conclusions de la Commission.

Je demande à ceux qui veulent intervenir de se faire inscrire.

Je vous communique la liste des orateurs.

Sont inscrits, nos collègues :

Yaya KONATE

Sada DIA

Fily SADIAKHOU

Amadou Souleye SARR

Babacar SALL

Oumar THIAM

Oumar SANE

Bocar SECK

Marie FALL DIOP

Mamadou WADE

Abdoulaye Niacar NIANE

Sayodo BAKHOU

Babacar NDIAYE

Birane DEME

Boubacar SECK

Boubakar THIOUBE

Thierno SAMB

Laye DIOP DIATTA

Toumané CAMARA

Famara MANE

Mamadou Kabirou MBODJ

Bacary TAMBA

MBaye Jacques DIOP

Pascal MANGA

Babacar NIANG

Mes chers collègues, nous avons 25 orateurs inscrits. Je vous propose de limiter le temps de parole à cinq minutes.

Il n'y a pas d'observations ?

Il en est ainsi décidé.

La parole est à notre collègue Yaya KONATE.

MONSIEUR YAYA KONATE

----- Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, je me félicite de l'effort gigantesque accompli en 25 ans par le Gouvernement en matière d'infrastructures routières : 900 Km en 1960, près de 5.000 Km aujourd'hui. Cependant, il faut déplorer des disparités. Alors que certaines régions du Sénégal, à l'heure actuelle considèrent la route comme un épiphénomène, elle demeure pour la nôtre la grande priorité. Les populations, dont nous sommes ici les porte-parole, vous disent, sans ambages, que tant que les routes de Tambacounda à Kédougou, de Tambacounda à Bakel, ne seront pas bitumées, elles se considéreront, à juste titre, comme lésées par rapport au reste du Sénégal dont elles sont coupées pendant plusieurs mois de l'année. L'on nous parle d'une route internationale Dakar-Bamako. Nous voudrions savoir quel est à peu près le tracé suivi. D'après les dires de l'homme de la rue, cette route passerait par Tambacounda-Niokolokoba, la Falémé et Kayes. Si cela est vrai, Bakel sera davantage enclavée, et toutes les localités qui longent le rail - Kédougou, Katiary Bala, Goudiry, Boye Noel, Youlé, Bélé et Kidira - seront vouées au dépérissement.

S'agissant du VI^e Projet de la Banque Mondiale, il paraîtrait qu'il prévoit la construction de routes neuves. Ne pourrait-on pas penser, dans ce cadre-là, à la route Bakel-Tambacounda puisqu'elle ne figure nulle part?

Pour ce qui est de l'entretien routier, la Banque Mondiale débloque chaque année trois milliards. La région de Tambacounda est-elle concernée ou pas, parce que, depuis des années, nous n'avons que des pistes non entretenues ?

En ce qui concerne les pistes de production de la région de Tambacounda, pour lesquelles un milliard de francs a été dégagé, les travaux ont démarré, mais la compagnie qui s'en occupe travaille de façon vraiment inconsiderée ; les techniciens qui sont sur place n'ont aucun contact avec elle, les pistes qui ont été déjà réalisées semblent étroites et il n'existe pas d'ouvrages d'art. D'après les échos qui nous parviennent, en hivernage, rien ne sera plus fonctionnel.

Monsieur le Ministre, les populations de la région de Tambacounda sont encore engagées dans ce parti et feront tout pour y rester. Je vous demanderai donc de nous dire, avant de sortir de cette enceinte, ce qui est prévu pour elles, afin que nous puissions leur expliquer clairement la situation. Si nous ne sommes pas programmés, nous saurons que c'est une contrainte et prendrons notre mal en patience en attendant que le gouvernement pense à nous.

Je terminerai par un problème d'ordre général. J'ai lu que l'OACI a décidé qu'à partir de 1988 les avions bruyants ne pourront plus atterrir dans certains aéroports. Je voudrais savoir quelles sont les dispositions que vous avez prises à cet effet, puisque la flotte d'AIR AFRIQUE, d'après mes informations, est constituée à 80% d'avions bruyants.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

La parole est à notre collègue Sada DIA.

MONSIEUR SADA DIA

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, je souscris entièrement à l'intervention de mon collègue Yaya KONATE. Néanmoins, je reviendrai sur le cas particulier de la région de Tambacounda. Il a dit avec éloquence d'ailleurs, qu'elle reste la plus enclavée de toutes, avec des capitales départementales qui ne sont pas reliées à la capitale régionale par des routes biurnées. La situation est que pour Bakel qui n'a à peu près que 25 km de goudron de l'aéroport -c'est une piste- à Bakel même, et de la route de Matam jusqu'à Bogny. Cette route de Matam, abîmée en plusieurs endroits, devient impraticable pendant l'hivernage. En outre, le voyage Dakar-Bakel dure parfois une semaine. C'est pourquoi nous souhaiterions la reprise de la route Matam-Bakel, et qu'enfin la route Tambacounda-Kidira-Bakel soit prévue quelque part.

S'agissant des pistes de production, j'insisterai surtout sur celles de Balla-Linthie-Bagny rejoignant Koumouti et Kidira-Sénoudégou, ainsi que sur la route Goudiry-Koussan. La zone de l'arrondissement de Kidira, dans la communauté rurale de Sadattou, dont la plus grande partie se trouve de l'autre côté de la Falémé est totalement enclavée -certains d'entre nous estiment que la limite entre le Sénégal et le Mali c'est la Falémé, ce qui n'est pas du tout exact. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons de pen-

.../...

ser à nous dans la perspective de désenclavement de cette zone.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT

Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Fily SADIAKHOU.

MONSIEUR FILY SADIAKHOU

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

L'une des caractéristiques dominantes de la région de Tambacounda était son enclavement qui heurtait, d'une manière agressive et persistante, la conscience et la sensibilité de sa population. Heureusement, depuis l'avènement du Président Abdou DIOUF à la Magistrature suprême de notre pays, la tendance se renverse irrévocablement sur les plans interne et externe. Alors que le réseau bitumé se limitait à la desserte de l'aérodrome et à certaines rues de Tambacounda, il est aujourd'hui de 253 km. Un vaste programme de pistes rurales a été réalisé, améliorant nettement les échanges et le transport des produits agricoles. Dans un avenir très proche, la réalisation des routes Tamba-Labbé, Dakar-Bamako, Dialacoto-Kédougou, Kédougou-Saraya, des pistes de production programmées par UNSO et la Sodefitex permettra d'atténuer considérablement toute frustration qui pourrait résulter de cette disparité. C'est le lieu, au nom de mes mandants, d'exprimer notre gratitude au Chef de l'Etat et à son Gouvernement, et de vous adresser nos vives félicitations, à vous et à vos collaborateurs.

.../...

Monsieur le Ministre, les besoins sont cependant immenses dans ce domaine. C'est pourquoi je vous demanderai de retenir dans le cadre du VI^e Projet en cours de négociations avec les bailleurs de fonds, les pistes de Kédougou-Salémata, Kédougou-Madina Baccé dont la réalisation contribuerait à désenclaver l'arrondissement de Salémata, les communautés rurales de Bindioli et de Madina-Baccé coupées du chef-lieu du département pendant l'hivernage. Pour la route Kédougou-Salémata, je précise que vingt trois ouvrages ont déjà été réalisés, ce qui réduit considérablement son coût.

En ce qui concerne les travaux d'entretien, nous souhaiterions qu'on les entreprenne sur la Nationale 7, en particulier sur le tronçon Dialacoto-Kédougou qui, en raison du déficit alimentaire de Kédougou, ne saurait souffrir d'une coupure. Il faudrait résoudre rapidement ce problème d'autant qu'il commence à pleuvoir. Encore une fois, Monsieur le Ministre, je vous assure de notre soutien et de notre appui.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Amadou Souleye SARR.

MONSIEUR AMADOU SOULEYE SARR

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

.../...

A l'occasion de l'examen du projet de budget du ministère de l'Équipement, je voudrais dire au Président Abdou DIOUF et aux membres de son Gouvernement, toute notre fierté de constater que notre pays est un des mieux lotis du continent en matière d'infrastructures routières. Nous remarquons d'autre part qu'au point de vue des routes bitumées, ^{des} efforts appréciables continuent d'être faits, malgré la lourdeur de la crise économique mondiale.

Monsieur le Ministre, nous saisissons l'occasion pour vous encourager et vous réaffirmer notre entière disponibilité, à vous et à l'équipe qui vous entoure, composée de techniciens valables, aux compétences confirmées et vérifiées. Grâce à vos grandes qualités d'homme particulièrement respectueux des opinions de ses concitoyens, votre comportement plein d'humilité, votre efficacité discrète, en un mot votre sens très élevé des relations humaines, vous avez réussi à la tête d'un ministère qui n'est pas des plus faciles. Les responsables syndicaux de votre département m'ont demandé de vous remercier au nom de l'ensemble des travailleurs, pour votre esprit de dialogue et de grande compréhension qui a permis de trouver à chaque fois la solution aux problèmes qui se posaient à eux.

Je terminerai par des doléances non moins importantes. La route Yeumbeul-Malika est bitumée. Mais à l'heure actuelle, le tronçon qui va du marché de NDiobentaye au village de Malika devient de plus en plus impraticable pour les cars de la SOTRAC, les voitures particulières et autres qui l'empruntent. Il n'est pas rare que des accidents s'y produisent. Par ailleurs, le raccourci bitumé allant de Malika à Rufisque, que les paysans du dimanche connaissent bien, est aujourd'hui presque hors d'usage. Les populations de Malika, Yeumbeul et Rufisque espèrent que vous leur donnerez satisfaction.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

La parole est à notre collègue Babacar SALL.

Monsieur Babacar SALL

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers collègues,

Monsieur le Ministre, je voudrais me joindre à mes collègues qui vous ont adressé leurs félicitations et leurs encouragements pour l'action que vous menez à la tête de votre département. Mon propos portera essentiellement sur trois points.

Le premier est relatif aux difficultés que rencontrent les populations de Cambérène en matière de transport. Comme vous le savez, ce village est desservi par la ligne 17 qui, au départ de Guédiawaye et pendant les heures de pointe, ne fait que passer. Le même problème se pose aux Parcelles Assainies qui ne bénéficient que d'une seule ligne. Certes, des efforts louables ont été déployés par la SOTRAC et nous l'en remercions, mais nous souhaiterions qu'ils se poursuivent.

Le deuxième point a trait à la gestion des bacs au niveau de la transgambienne. Des négociations ont été menées avec la partie gambienne. Je voudrais savoir ce qu'il en est exactement.

Le troisième point concerne les négociations que vous aviez entreprises avec la Banque Mondiale. En commission, vous nous aviez fait part du voyage que vous devriez effectuer aux Etats-Unis à ce sujet. Est-ce que nous pouvons en connaître les conclusions ?

.../...

Pour terminer, je voudrais, au nom des populations de Grand-Yoff et de la Commune de Dakar, vous remercier de l'assistance que vous nous avez apportée quant à la finalisation des travaux de réfection de la route centrale de Grand-Yoff, laquelle nous a permis de régler le problème du transport.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Oumar THIAM.

Monsieur Oumar THIAM

Je vous remercie, Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, il y a un an, je mettais l'accent sur l'état particulièrement mauvais des routes dans la région de Saint-Louis, et singulièrement au niveau du département de Dagana. Cette défectuosité est la cause des nombreux accidents qui s'y produisent périodiquement, avec leur lourd tribut de vie humaine. Nous les souhaiterions donc que ces routes soient prises en compte par votre département dans le cadre du programme d'entretien.

S'agissant des pistes de production dans les arrondissements de Ross-Béthio et Mbane, j'avais attiré votre attention sur leur état de dégradation avancé, faute d'entretien ; elles deviennent de plus en plus impraticables. Il s'agit des pistes de Richard-Toll - Mbane, Gaya-Dagana, Richard-Toll - Ndombou Alarba, sans oublier celle de Rosso-Sénégal-Mbagam qui, pour des raisons que j'ignore, est jusqu'à présent inachevée. Par ailleurs, nous vous demandons de prévoir dans votre programme, la construction d'une piste de production qui va permettre de désenclaver le gros village centre qui a vu naître l'honorable député Tidiane NIANG, je veux

.../...

parler du village de Dakar qui est actuellement enclavé.

Monsieur le Ministre, les services compétents de votre département doivent se pencher sur le sort des pistes de production qui sont dans un état lamentable ; leur réparation est une nécessité pour le développement agricole de la région, et voire du département de Dagana.

Le dernier point que je voudrais évoquer est relatif au désenclavement des villages de Ndombo et Thiago qui sont traversés par des cours d'eau. En effet, les habitants éprouvent des difficultés pour se rendre dans leurs exploitations agricoles situées de l'autre côté du marigot de la Paho. La traversée se fait au moyen de petites pirogues. Monsieur le Ministre, je crois que l'année dernière, vous nous aviez mis en rapport avec le Directeur général de la SAED, mais ce problème n'est toujours pas résolu. Je vous demanderai d'aider ces braves paysans qui ont besoin d'un bac manuel pour traverser.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Je vous remercie mon cher collègue.

La parole est à notre collègue Oumar SANE.

Monsieur Oumar SANE

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers collègues,

Monsieur le Ministre, depuis près de trois ans, la situation des entreprises des travaux publics ne cesse de se dégrader. Cela s'est traduit par des compressions massives de personnel chez certaines, et par la fermeture pure et simple de vieilles sociétés coloniales comme la COLAS et la SATOM qui ont préféré aller s'installer dans d'autres pays africains. Face à l'inquiétude grandissante des travailleurs quant à la sécurité de leur emploi et à celle du patronat quant à la survie des entreprises, que comptez-vous faire pour assurer une nouvelle relance dans ce secteur vital de notre économie ? N'est-il pas nécessaire de procéder à une distribution judicieuse et rationnelle des marchés de l'Etat aux entreprises remplissant les conditions, afin de pallier d'éventuelles fermetures ou des compressions importantes d'effectifs ?

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

La parole est à notre collègue Bocar SECK.

MONSIEUR BOCAR SECK

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

A la page 186 du rapport, il est dit "qu'en matière de pistes de production, les bailleurs de fonds étaient favorables à certaines régions dont celle de St-Louis". Nous saluons cette bonne nouvelle et vous demandons si elle s'est déjà traduite par un acquis, en particulier pour le département de Podor qui s'estime oublié en la matière.

Ceci étant, je voudrais parler des bacs. Vous savez que l'île AMORFIL est relié au reste du département par trois bacs. Le premier se trouve à Ndioum ; il est à terre depuis plus de six mois, sous prétexte de réparation, or, il n'en est rien.

Le second est à Médina Ndiebel. A ce sujet, je crois que vous avez reçu une correspondance des Hollandais qui risquent de voir leur programme compromis s'il n'est pas remplacé, car il n'est pas fonctionnel. Quant au troisième, il est à Ngouy, à l'extrême Est du département ; c'est-à-dire que pour se rendre à l'île ARMOFIL, domaine de la SAED, il faut parcourir 300 kilomètres. En résumé, sur les trois bacs, il y en a deux qui ne sont pas fonctionnels, et le troisième est très mal situé.

En ce qui concerne l'ensablement des routes, nous venons de faire les frais d'un appel sans écho. En effet, une de nos braves militantes est à l'hôpital, victime d'un accident. Nous avons, à plusieurs reprises, attiré votre attention sur la nécessité de désensabler périodiquement les routes.

Je vous remercie.

.../...

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Marie Fall DIOP.

MADAME MARIE FALL DIOP

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, je vous félicite et vous encourage. L'année dernière, je vous parlais de la dégradation des routes à l'intérieur de Kaolack, causée par les gros porteurs, et de l'insécurité que cela représentait pour les populations. Je vous remercie, en leur nom, de l'amorce d'une solution que constitue le déplacement de la route d'exploitation qui devrait permettre de dévier les gros porteurs qui se rendent en Gambie, en Casamance et au Sénégal-Oriental. Il reste que cette route est impraticable actuellement et nécessite des aménagements susceptibles d'accueillir ces gros porteurs. Nous ne désespérons pas.

En ce qui concerne l'assainissement de la ville, les travaux de la firme Italconsult ont été catastrophiques. Vous en savez déjà beaucoup, Monsieur le Ministre. Je vous demanderai simplement de nous dire ce que vous préconisez pour, d'une part, rendre fonctionnelles ces installations et, d'autre part, les étendre aux autres quartiers, dans des conditions de réalisation les meilleurs.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie ma chère Collègue.

La parole est à notre collègue Mamadou WADE.

L

.../...

MONSIEUR MAMADOU WADE

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers Collègues,

Je voudrais, tout d'abord, transmettre les remerciements des populations de la région de Kaolack à Monsieur le Ministre de l'Equipement et à ses collaborateurs, et, à travers eux, à l'ensemble du gouvernement, pour avoir toujours satisfait leurs doléances, notamment en ce qui concerne le pont Noirof dont nous nous félicitons du démarrage effectif du chantier et la réalisation de la piste Sibassor-Ndiobène.

S'agissant des programmes de pistes de production, nous avons lu votre réponse à la page 185 du rapport, ^{puisque vous} mais revenez fraîchement des Etats-Unis où vous avez négocié avec la Banque Mondiale, nous osons penser, Monsieur le Ministre, que vous êtes porteur d'espoir pour ce qui est des pistes de production des départements de Nioko du Rip, Linguère, Thiès, et Kébémér.

En ce qui concerne les moyens de transport, nous vous avons demandé, en commission technique, de voir avec votre collègue des Finances dans quelle mesure la politique actuelle du Gouvernement sénégalais, tendant à réduire certaines taxes douanières ne pourrait pas avoir une incidence très remarquable dans ce secteur. En effet, comme on l'a souligné, le parc utile du Sénégal est ^{très} vétuste, et nos transporteurs, à cause de la réduction du frêt, ^{ont} du mal à le renouveler. Toujours dans le domaine des transports terrestres, j'avais, en commission technique, parlé des moyens de certains services. Malheureusement, le rapport n'en a pas fait état.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Mon cher Collègue, vous avez épuisé votre temps de parole.
La parole est à notre collègue Abdoulaye Niacar NIANE.

MONSIEUR ABDOULAYE NIACAR NIANE

je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, je m'associe aux félicitations et aux encouragements qui vous ont été adressés par les collègues qui m'ont précédé.

Mon intervention portera essentiellement sur les pistes de production.

Pour faciliter l'écoulement des produits de la mer vers l'intérieur du pays, nous venons encore vous sensibiliser sur le très mauvais état de certaines pistes de production très importantes dans le département de MBour. Il s'agit de NGazobil-NGuéniane, NGuéniane-Thiadiaye, Thiadiaye-Fissel et la bretelle Sandiara-NDiaganiao-Diayène-Sira, NDiayène-Sira-Khombole. Il est dommage de les laisser à l'abandon. Pendant l'hivernage, les villages centres de NGuéniane et NDiaganiao, chefs-lieux de communauté rurale, sont coupés du reste du département. Certes, le financement de l'entretien routier pose problème puisque les crédits affectés à cet effet ne sont pas suffisants, mais nous souhaiterions néanmoins qu'il soit remédié à cette situation.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Sayodo BAKHOUM.

.../...

MONSIEUR SAYODO BAKHOUM

je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, avant de vous rappeler mes préoccupations, je voudrais me faire l'agréable devoir de parcourir, sous votre contrôle, le terrain déjà conquis. En d'autres termes, permettez-moi d'énumérer certaines réalisations inscrites à l'actif de votre département au profit des populations du département de Kaolack : la route Kivil-Keur Madiabel, les pistes NDOffane-Thioré et Passy Ndiédieng, la pose de la première pierre suivie du démarrage effectif des travaux du Pont Noirot et la pose de la première pierre de la piste Sibassor-NDiebel. S'il est vrai que ce qui se conçoit bien s'énonce clairement, vous conviendrez avec moi que ce qui se ressent intensément s'exprime difficilement. C'est pourquoi les populations, bénéficiaires de ces différentes infrastructures, me chargent de vous remercier, vous et l'ensemble de vos collaborateurs, et vous demandent de bien vouloir dire toute leur reconnaissance, à Monsieur le Président de la République à qui elles renouvellent leur attachement et leur soutien agissants.

Ceci étant, je vais revenir sur deux ou trois pistes à vocation de routes nationales, voire internationales, pour la réalisation desquelles mes mandants ne manquent jamais l'occasion d'interpeller les pouvoirs publics. Vous les connaissez sûrement, Monsieur le Ministre, pour en avoir pris note lors de votre séjour à Sibassor le 28 mars dernier, à l'occasion de la pose de la première pierre de la piste Sibassor-Ndiebel. Il s'agit précisément de la route Thiawando-Latmingué-Keur Aly Bassine, avec prolongement jusqu'à Thiaré, Mabo et Kaour, et des pistes Lamarame Ndiédieng et Gan-

.../...

diaye-Ndiébel. Nul n'ignore les sollicitations dont votre département aux moyens limités, fait l'objet. Je n'oublie ni les exigences des bailleurs de fonds qui se montrent très sélectifs, ni la priorité que le gouvernement a décidé d'accorder aux régions de Saint-Louis, Tambacounda, Ziguinchor et Kolda. Néanmoins, notre optimisme et notre espoir demeurent et sont d'autant plus réalistes que vous revenez de Washington où vous avez très certainement étudié, avec les autorités de la Banque Mondiale et de l'UNSO, la possibilité de poursuivre et d'étendre le programme des pistes de production.

Je terminerai par trois questions ponctuelles.

La première concerne le différend qui oppose la Régie des Chemins de Fer à certains de ses employés. Un verdict était tombé ; on vous l'a notifié, et vous avez émis un avis favorable. Toutefois, il semble que le problème demeure.

La deuxième question a trait aux travailleurs de la Division des Pistes et du Rechargement. Il paraît qu'après l'éclatement de celle-ci, 70 travailleurs, pères de famille, seraient restés cinq mois sans percevoir. Qu'en est-il exactement ?

Monsieur le Ministre, il m'a été rapporté que des manoeuvres, sans qualification, auraient été recrutés au niveau de Dakar et de Thiès pour effectuer des travaux de manutention à la gare de Tambacounda. Cette situation semblerait avoir frustré les populations de la région. Qu'en est-il exactement ?

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Babacar NDIAYE.

.../...

MONSIEUR BABACAR NDIAYE

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, il y a trois ans, l'ancien gouverneur de la région du Sine-Saloum nous avait dit, au cours d'une tournée, que la piste Colobane-Sadio était programmée, voire financée. Je pose la question de savoir où nous en sommes. Colobane est un arrondissement très sablonneux et tous ceux qui ont eu la chance d'accompagner le Président de la République lors de l'inauguration du Forage de Taïf l'ont constaté. C'est pourquoi je vous demanderai de mettre au chantier, dans la mesure du possible, un programme d'urgence pour les pistes : Colobane-Sadio, Sadio-Mbacké en passant par Taïf et Colobane-Taïf. Par ailleurs, une piste de grande importance, Gniby-Kaolack, a été partiellement réalisée depuis quelques années. A quand son achèvement ? Il est à noter également que ce qui a été réalisé demande un grand entretien pour son utilisation.

Je terminerai, Monsieur le Ministre, en vous transmettant d'avance les remerciements des populations de Guinguinéo et de sa banlieue pour la reprise prochaine des trains de voyageurs, notamment Kaolack-Touba et Guinguinéo-Tamba. Les problèmes de déplacement seraient réglés au moins à 50 %, parce que seul le bitumage de la route Guinguinéo-Ba Samsadior pourrait satisfaire entièrement les besoins dans ce domaine.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

La parole est à notre collègue Birane DEME.

Monsieur Birane DEME

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, je voudrais, en vous faisant deux rappels, vous exprimer le vœu ardent des populations du département de Kaffrine.

Le Premier est relatif à un problème que nous avons évoqué ici l'année dernière et pour lequel vous nous aviez donné une réponse basée sur des informations que vous avez reçues et qui se sont révélées fausses après vérification, puisque la gare de Koungheul n'est pas encore réparée. Le Chef de gare habite toujours en ville, abandonnant ainsi aux chauves-souris, la gare avec ses portes branlantes.

Le deuxième rappel concerne l'express reliant Dakar à Bamako. Sur 200 km, de Kaffrine à Tambacounda, il ne s'arrête pas, et vous savez tous que Koungheul est la gare la plus importante sur ce tronçon. C'est pourquoi nous avons demandé un arrêt d'au moins une minute, afin de permettre aux nombreux voyageurs de Koungheul et de banlieue de prendre le train.

Par ailleurs, j'ai une information à vous livrer s'agissant de l'antenne des travaux publics de Koungheul. Nous vous remercions infiniment de l'avoir créée. Mais Monsieur le Ministre, depuis deux ans, les chefs de service se relaient. Le premier a été remplacé par Cheikh NDIAYE qui ne dispose d'aucun moyen - carburant, engins - pour travailler. Or, nous avons souhaité avoir des pistes d'ouverture vers le Diéri et Linguère dans le but de faciliter la connexion de ces localités avec des zones de développement telles que Koungheul. D'autre part, nous sommes à l'heure de la Sénégambie et il faudrait peut-être permettre à des capitales comme Koungheul de se tourner vers la Gambie, donc vers Minam, Kolonto, Bissirékoutian, etc.

Monsieur le Ministre, tout le monde reconnaît que vous avez fait du bon travail sur la Nationale n° 1. De Kaolack à Kaffrine, la route est magnifique et l'on y carrosse agréablement. Les populations de Kaffrine seraient heureuses de vous voir continuer ces travaux de Kaffrine à Malème Hodar dans la mesure du possible, car ce tronçon risque de se détériorer gravement avec l'hivernage.

.../...

Monsieur le Président.

Je vous remercie mon cher Collègue.
La parole est à notre collègue Boubacar SECK.

Monsieur Boubacar SECK

Je vous remercie Monsieur le Président.
Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, permettez-moi, tout d'abord, de louer votre disponibilité et votre ouverture qui ne nous ont jamais fait défaut.

Mon intervention portera sur trois points.

Le premier concerne la Compagnie d'Air Afrique. Je voudrais saluer, d'une part, les mesures envisagées par sa direction tendant à ne procéder à aucun licenciement du personnel, et, d'autre part, me féliciter de ce que l'on a décidé de continuer à faire confiance à Air Afrique en matière de transport des pèlerins à la Mecque. Je pense que c'est une décision juste, sociale et socialiste en direction de cette compagnie qui est la nôtre et qui, malgré certaines bavures communes à l'ensemble des agences de voyages, s'évertue à chaque fois à tout mettre en oeuvre pour satisfaire au mieux sa clientèle. Etant donné qu'il ne sera jamais question de prendre Air Afrique de Paris, New York ou Moscou pour se rendre aux lieux saints, j'estime normal que cette compagnie ait le privilège, sur n'importe quel concurrent, de transporter les pèlerins d'un Etat membre.

Le deuxième point a trait au contentieux qui existe entre la direction des Chemins de fer et les nombreux cheminots qui ont bénéficié d'un arrêt de justice les faisant passer de la hiérarchie 2 à la hiérarchie 4. Qu'en est-il de l'application de cette décision qui ne devrait souffrir d'aucune opposition de la part de l'autorité administrative.

Le troisième point est relatif à l'accès, au crédit bancaire, des propriétaires de cars rapides et de taxis soucieux de renouveler leurs véhicules.

Je profite de l'occasion pour rendre un vibrant hommage à la direction de la SOTRAC pour son efficacité et ses performances malgré la conjoncture difficile.

Je vous remercie.

.../...

Monsieur le Président

Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Boubacar THIOUBE.

Monsieur Boubacar THIOUBE

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, je m'associe aux félicitations qui vous ont été adressées ainsi qu'à vos collaborateurs pour les résultats probants obtenus sur le terrain.

L'année dernière, à pareille époque, il avait été retenu dans le budget, la construction de la bretelle Touba Ndiaye-Thiamène. J'ajouterai que la réalisation de la piste Mbeuleukhé-Dara s'impose, dans la mesure où Touba Ndiaye et Mbeuleukhé sont deux communautés religieuses ; de nombreux pèlerins s'y rendent presque chaque semaine, chaque mois et à l'occasion de grands événements.

Je voudrais à la suite de mon collègue Boubacar SECK, féliciter la direction d'Air Afrique pour les efforts déployés quant au maintien de son personnel. Nous encourageons également le gouvernement à continuer de confier la gestion de nos pèlerins à nos compagnies nationales, et surtout à soutenir les mesures prises par la direction d'Air Afrique relatives à son redressement économique et financier pour permettre à cette compagnie d'être plus compétitive sur le plan international.

S'agissant de la Régie des Chemins de Fer, l'expérience a montré que le développement de l'axe routier, dans un pays en voie de développement, entraîne nécessairement une mort lente, voire le dépérissement de la voie ferrée. Fils de cheminot, j'ai eu à bénéficier des privilèges de cette compagnie. A l'heure actuelle, il est regrettable de constater que nos équipes sont en train de démonter les rails de la voie ferrée Louga-Linguère, alors que celle-ci était bénéfique aux voyageurs, puisque la capacité d'un wagon est supérieure, par exemple, à celle d'une 404 bâchée. C'est pourquoi les populations du Ndiambour, du Ferlo et du Djolof souhaitent, malgré l'existence d'un régime fonctionnel, le maintien de cette ligne. Il est indiqué,

.../...

dans le rapport, que des autorails seront livrés prochainement. Nous ne pouvons que nous en réjouir. En Europe, il y a, parallèlement au réseau routier, un réseau ferroviaire moderne et très pratique. Nous devons, nous aussi, tendre vers cet idéal.

En ce qui concerne l'arrêt de la Cour d'Appel en date de février 1985 et concernant une centaine de cheminots. La direction de la Régie refuse de l'exécuter. Ce n'est pas normal dans un pays de droit comme le nôtre. Nous constatons donc une injustice et demandons qu'elle soit réparée au profit des victimes.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Thierno SAMB.

MONSIEUR THIerno SAMB

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, mon intervention portera essentiellement sur l'entretien routier dans les grandes villes. Je n'ignore pas que les routes sont classées par catégorie, et celle à laquelle je fais référence aujourd'hui relève de l'administration communale. Mais comme vous le savez, les municipalités sont sérieusement confrontées à des difficultés telles, qu'elles ne peuvent supporter les frais occasionnés par l'entretien de leurs voiries. En soulevant la question, j'espère vous sensibiliser sur l'état de dégradation avancé de l'importante avenue El Hadj Abdoulaye NIASS de Kaolack, qui dessert de nombreux quartiers de la commune et se termine dans le domaine de la famille Niassène à Médina Baye. Les véhicules roulent difficilement et les accidents y sont nombreux. Elle est empruntée, chaque année, lors du Gamou de Médina, par des milliers de pèlerins sénégalais et étrangers venant du Nigéria, du Niger, du Ghana, des Etats-Unis d'Amérique, de la Mauritanie, de la Gambie, etc. C'est ainsi ~~que~~ l'année dernière, en voulant résoudre partiellement le problème, la municipalité, à défaut de gros moyens, l'avait réfectionnée avec de la latérite, ce qui n'offre pas un spectacle respectable pour notre pays. Je vous demanderai, pour plusieurs raisons que vous connaissez et qu'il est inutile d'évoquer ici, d'aider la municipalité de Kaolack à entreprendre, avant le prochain Gamou, les travaux de réfection nécessaires.

Je vous remercie.

.../...

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Laye Diop DIATTA.

MONSIEUR LAYE DIOP DIATTA

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, j'interviens pour lancer un appel ou un cri d'alarme. En effet, le bac de Balingore pose d'énormes problèmes et réserve des surprises désagréables. Il peut tomber en panne à tout moment et gêner la traversée pendant plusieurs heures, voire plusieurs jours ; à cela s'ajoute la mauvaise humeur d'un travailleur gambien. Par exemple, les premiers véhicules partis de Ziguinchor hier, sont arrivés à Dakar aux environs de 20 heures, parce qu'ils n'ont pu traverser qu'à partir de 15 heures. Nombreux sont les Casamançais qui n'assistent pas à l'enterrement de leurs parents à cause de ce bac. Combien de cortèges de transfert de corps sont restés bloqués au niveau du bac ? Combien de chargements de fruits ont pourri devant ce bac ? Il est malheureux de constater parfois qu'il est plus difficile de se rendre dans la région de Ziguinchor que dans un Etat voisin. C'est pourquoi, devant l'impossibilité d'un dialogue fructueux qui devrait aboutir à la réalisation de ce pont et ne pouvant plus compter sur le bateau dont la reprise avait été tant saluée par les populations du Sud, je pense qu'il est temps, pour le gouvernement, d'envisager rapidement la liaison Tamba-Ziguinchor par le train afin de rendre plus agréable le voyage des Casamançais, et de ceux qui vont à la découverte de cette région du Sénégal.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

Je vous remercie mon cher Collègue.

.../...

La parole est à notre collègue Toumané CAMARA.

MONSIEUR TOUMANE CAMARA

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, je voudrais vous féliciter et vous remercier pour ce maillon que vous tissez en réalisant des axes inter-Etats, aux implications socio-économiques bénéfiques, qui contribueront à renforcer les liens fraternels qui nous unissent à des personnes de même race et parfois de même ethnie, mais que le colonisateur avait réussi à séparer pour des raisons imperialistes. Mes félicitations et encouragements s'adressent également à vos collaborateurs loyaux, engagés et sans reproche.

Je les connais bien, pour avoir servi avec eux dans ce vaste département ministériel, sous la conduite du Ministre Assane SECK.

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, vous imaginez sans doute ma satisfaction et celle de toute la population du Pakao suite au désenclavement de Sédhiou. Et je ne peux qu'applaudir au bitumage des routes Diaroumé-Sédhiou, Diaroumé-Dianamalary-Kolda. Néanmoins, nous vous rappelons que plus de 67 villages sont reliés à l'arrondissement de Bounkiling par des pistes et que, dès les premières pluies, ils sont coupés du reste de l'arrondissement. Il s'agit de Diamacouta, Bissary Dioub, Djimani, Goudouk, Saréalcaly, Dianamalary-Bousoumballo, Mangaroungou, Djidadibalante, une zone très peuplée.

S'agissant des aéroports au niveau des départements de Vélingara et de Sédhiou, il ne sera pas exagéré de poser le problème, parce que nous en avons senti la nécessité, lors de l'enterrement de notre cher regretté collègue Salif Cheikhou DIAO.

Monsieur le Ministre, les populations des communautés religieuses du département de Sédhiou vous prient de remercier, en leur nom, le directeur général de la SOTRAC qui leur loue des bus à des tarifs sociaux à l'occasion du gamou qu'elles organisent.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT,

----- La parole est à notre collègue Famara MANE.

MONSIEUR FAMARA MANE

----- Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, je voudrais à l'instar de ceux qui m'ont précédé, vous remercier très sincèrement et vous rendre un hommage solennel pour les réalisations gigantesques que l'on voit aujourd'hui un peu partout à travers le pays, et singulièrement dans les régions de Kolda et Ziguinchor. Vous vous êtes fait remarquer par la pose de la première pierre de certains axes ou par l'inauguration d'autres. De plus, les routes dont nous avons tant de fois parlé et qui intéressent la haute Casamance, c'est-à-dire les départements de Kolda et de Vélingara, sont devenues des réalités. Permettez-moi, néanmoins, de vous sensibiliser sur la nécessité de réaliser un bon nombre d'infrastructures comme celles évoquées par mon collègue Tounané CAMARA, notamment dans le cadre du désenclavement du Cabada, dans l'arrondissement du Bounkiling. Il existe, dans ces zones, d'importants centres - c'est le cas de Diamacouta- qui sont isolés du reste du pays et vivent pratiquement accrochés au flan sud de la Gambie. Cela m'amène à revenir sur votre ancien programme s'agissant de la route qui longe le Soungouroungou : Diacounda - Diendième, Diendième-Djiragone, Djiragone-Bona jusqu'à Kandjaliou. Elle pourrait servir de digue anti-sel pour lutter contre l'intrusion des eaux salées. Il faudrait également penser à l'axe Soumakounda- Binako qui se trouve être un centre religieux ; Darsalamé a vu son axe réalisé à la faveur de la construction de la route Banjul-Ziguinchor.

Monsieur le Ministre, je voudrais attirer votre attention sur les dangers liés à l'emplacement de l'aéroport de Ziguinchor qui est situé en plein centre ville ; ceux qui se rendent au quartier riverain de Diabir le traverse fréquemment.

En ce qui concerne le port de Ziguinchor, il a besoin d'un véritable plan de réaménagement, d'autant qu'avec la réalisation de la route Banjul-Bissau, il pourrait servir de port de rupture de charge.

Pour terminer, je vous demanderai, Monsieur le Ministre, de bien vouloir aider les transporteurs des régions de Kolda et Ziguinchor, en raison non seulement de la vieillesse du parc qui est la cause d'accidents mortels, mais aussi des difficultés qu'ils rencontrent au niveau du bac de Balongore et qui les découragent.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

----- Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Mamadou Kabirou MBODJ.

MONSIEUR MAMADOU KABIROU MBODJ

----- Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, je m'associe aux félicitations qui vous ont été adressées pour votre efficacité. Je crois qu'il faudrait ajouter à cela votre sérénité et votre courtoisie que tout le monde apprécie.

Le problème du transport à Dakar et dans la région a été longuement évoqué dans le rapport, car c'est l'un des plus préoccupants pour les habitants de la banlieue. Je pense qu'avec l'implantation de nouvelles cités dans la zone, les 3/4 de la population de Dakar seront bientôt concentrés entre Pikine, Rufisque, Bargny, etc. Nous vous remercions, Monsieur le Ministre, des renseignements que vous avez bien voulu nous donner concernant le train de banlieue qui seul est capable à mon avis, de résoudre ce problème. Et la question précise que je pose est la suivante : Quand pouvons-nous espérer le démarrage des travaux pour ce fameux train de banlieue ? Je sais que plusieurs bailleurs de fonds sont intéressés, qu'il y a des difficultés avec la Caisse centrale de Coopération que vous essayez de régler, mais nous comptons vraiment sur votre diligence afin que ce projet puisse voir le jour le plus rapidement possible.

J'appuie mon collègue Amadou Soulèye SARR s'agissant de la route qui passe par Thiaroye-Gare, Yeumbeul, Malika ; elle est très fréquentée, notamment par les véhicules de transport en commun, les femmes de la SIAS, etc. C'est une voie à grande circulation qui relève donc de votre département. Aussi, nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de faire un geste en direction de cette artère vitale.

Le dernier point de mon intervention est relatif au nombre élevé des accidents de la circulation que nous avons constaté. Bien sûr, les causes sont multiples et votre ministère n'est pas le seul concerné, mais nous pensons qu'il vous est possible d'envisager des mesures énergiques de sécurité en renforçant le contrôle sur la route et en exigeant la visite technique des véhicules surtout de transport en commun qui sont, la plupart du temps, à la base de tous ces accidents. Nous avons l'impression aussi-évidemment vous n'en êtes pour rien - qu'il y a trop de laisser-aller. En effet, les gens stationnent au milieu de la chaussée, ce qui rend pénible la circulation même sur les grandes artères. Je crois qu'il y a lieu de remédier à cette situation.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

----- Je vous remercie mon cher Collègue.

La parole est à notre collègue Bacary TAMBA.

MONSIEUR BACARY TAMBA

----- Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues,

Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord souligner que si le ministère de la Santé est important les populations, car comme le dit l'adage, il faut "une âme saine dans un corps sain, il n'en demeure pas moins que celui de l'Equipement joue un rôle capital dans un pays en voie de développement comme le nôtre, nuisqu'il permet l'interpénétration des peuples, le raffermissement de leurs liens fraternels et amicaux et les échanges d'expériences, gages d'un développement harmonieux.

Ceci dit, Monsieur le Ministre, mon intervention tournera autour de quatre points.

Le premier a trait au tronçon Sédhiou-Dieba en passant par Marsassoum. Son bitumage et la construction d'un pont au niveau de Marsassoum permettraient de désenclaver totalement la région de Kolda, surtout le département de Sédhiou.

Le deuxième point concerne le Casamance Express, notre beau et précieux bateau qui ne fonctionne plus. Etant donné que la région de Ziguinchor est le grenier du Sénégal, les commerçants souffrent sérieusement en empruntant la Transgambienne, et vous n'ignorez pas les difficultés qu'ils rencontrent au bac de Bainghore. A quand la fin des travaux de réfection de ce bateau ?

Monsieur le Ministre, si la construction d'un pont-barrage à Farafémné pose problème, qu'est-ce qui s'oppose à l'achat de bacs plus solides et plus rapides ? Cette idée est concevable dans le cadre de la Confédération, d'autant que cela contribuerait à alléger les souffrances éprouvées par nos braves chauffeurs, les voyageurs, les commerçants et les mères de famille.

Le dernier point concerne le prix du billet d'avion Dakar-Ziguinchor. Il est trop cher. Ne faudrait-il pas envisager une baisse en vue de rendre cette ligne plus rentable ?

Monsieur le Ministre, je termine en disant que les accidents fréquents qui survenaient sur la transgambienne à cause de son étroitesse, ne seront bientôt qu'un mauvais souvenir. Aussi, les parlementaires de la région Sud du pays que nous sommes, vous remerciant et vous félicitent de votre sérieux, de votre abnégation et surtout de votre courage dans le travail.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

La parole est à notre collègue Mbaye Jacques DIOP.

Monsieur Mbaye Jacques DIOP

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers collègues,

Monsieur le Ministre, en venant nous rendre visite à Rufisque, vous avez respecté l'engagement que vous aviez pris l'année dernière dans cette enceinte. Nous vous en sommes très reconnaissant. Vous voudrez cependant m'excuser, car je ne partagerai pas les félicitations de certains de mes collègues. Je vous renouvelle à la limite, mes encouragements, puisque chez moi, on ne félicite pas celui qui n'a rien fait pour vous. Vous êtes venu à Rufisque - c'est très gentil de votre part - mais depuis lors, la mer continue à causer des ravages. (Rires sur le banc des Députés). Vous ne devriez pas en rire, parce que dans dix ans, Rufisque sera engloutie. Je remercie d'ailleurs mes collègues non Rufisquois qui ont eu à déplorer, en commission technique comme en commission des Finances - je n'y étais pas - le sort dramatique de Rufisque. Je constate à la page 191 du rapport, qu'il a suffi d'une phrase au Rapporteur général - "le traitement du littoral de Rufisque intéresse les hollandais qui en discutent avec le ministère du Plan et de la Coopération". - pour caractériser ce drame humain que nous vivons quotidiennement. Il y a quatre jours - le gouverneur de Dakar, le préfet et le Chef de l'Etat sont au courant - la mer a fait des dégâts à Thiawlène, Mérina, Keury Kaw et Keury Souf. Certaines personnes ont été obligées de quitter leur demeure. Comme je le disais encore récemment, faites quelque chose Monsieur le Ministre. Chaque fois, on me parle d'argent. Moi j'affirme qu'il y a dans ce pays, des possibilités exploitables pour sauver des vies humaines et des biens.

Monsieur le Président

Mon cher Collègue, vous avez épuisé votre temps de parole.

La parole est à notre collègue Pascal MANGA.

.../...

Monsieur Pascal MANGA

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Mes chers Collègues,

Monsieur le Ministre, le 15 février dernier, vous donniez le premier coup de pioche, lançant ainsi les travaux de la route Oussouye-Moulomp-Elinkine. Elle est presque terminée, et les populations du département d'Oussouye en particulier celles de la communauté rurale de Moulomp, vous remercient et vous prient de transmettre au Chef de l'Etat leur très profonde gratitude. Seulement, vous n'ignorez pas notre retard immense, et l'enclavement dont nous souffrons surtout pendant l'hivernage. Nos 18 km de route pourraient paraître suffisants à certains, alors que pour moi, ils sont loin de l'être. Je vous dirai donc : "Dolil". C'est pourquoi je vous demanderai de penser au tronçon Cap-Diembering et à cette fameuse bretelle qui, du Parc de la Basse-Casamance, irait vers Youtou et Efofok.

Je voudrais également parler de la région de Kolda qui, en tant que petite soeur de la Casamance, est enclavée. A ce sujet, la route Kolda-Patta et Kolda-Salikégné. Par ailleurs, le wharf de Carabane se dégrade, pourtant l'Etat y a consenti de gros investissements. Je pense qu'il est temps de sauver cet ouvrage. Tout à l'heure, mon collègue Mbaye Jacques DIOP a évoqué le sort lamentable de Rufisque. Mais on oublie que la première capitale de la Casamance, Carabane, est en train, elle aussi, de disparaître sous les eaux.

S'agissant du Casamance - Express, son arrêt a sérieusement pénalisé les populations de la Casamance et de Dakar. Naturellement, il y a eu beaucoup de sous-entendus, de spéculations politiciennes à ce sujet. Nous souhaiterions avoir des éclaircissements clairs et nets sur cette affaire.

Monsieur le Ministre, vous aviez parlé, il y a un an je crois, du projet de mise en commun du parc d'Air Sénégal et de l'armée. A-t-il été abandonné ? Est-il encore dans les tiroirs ?

.../...

En ce qui concerne les bacs de Marssassoum, Kolda, Sédhiou et Banjul, nous attendons-qu'on soit ministre ou député - des heures et des heures avant de pouvoir traverser.

Monsieur le Président

Mon cher Collègue, vous avez épuisé votre temps de parole.

La parole est au dernier orateur inscrit, notre collègue Babacar NIANG.

Monsieur Babacar NIANG

Je vous remercie Monsieur le Président

Monsieur le Ministre, je voudrais simplement faire quelques observations sur le transport au Sénégal et je commencerai par le bac. Les anglais disent : "time is money" ; je crois que cet adage est particulièrement pertinent au bac de Balinghe où des files de camions stationnent pendant plusieurs jours. La solution du problème n'est pas aisée j'en conviens, mais ne pourrait-on pas en trouver une à titre transitoire qui consisterait à négocier avec les autorités gambiennes l'acquisition de nouveaux bacs et à instaurer surtout un service contenu, de manière à ce que les véhicules puissent passer plus vite ? Cela me paraît nécessaire parce que la lenteur de la traversée cause énormément de pertes à l'économie sénégalaise, lorsque, par exemple, une société est installée de l'autre côté et doit faire venir ses matériaux de ce côté-ci.

S'agissant de la vétusté du parc automobile et des problèmes de renouvellement, je partage l'inquiétude de mes collègues. De notre capacité nationale de transport, dépend l'avenir de notre économie. C'est la raison pour laquelle je demande à Monsieur le Ministre des Finances s'il ne lui est possible d'envisager une réduction sensible des droits de douanes. Si vous ne pouvez pas les reporter sur d'autres articles, essayez au moins de les partager en deux : une part qui serait perçue au comptant et une autre qui le serait au prorata des kilométrages, avec des compteurs vérifiables. A mon avis, il faudrait éviter que notre parc périclite, sinon nous rencontrerons des difficultés insurmontables.

.../...

En ce qui concerne le transport urbain, il m'arrive d'observer qu'à certaines heures, les cars de la SOTRAC sont particulièrement bondés. Or, un car est fait pour transporter un nombre déterminé de passagers. Je me demande dans quelle mesure ces surcharges n'entraînent pas, par la dégradation des véhicules, des coûts très élevés qui participeraient leur multiplication et peut-être une nouvelle étude du flux circulatoire dans Dakar. Certes, il est difficile de le maîtriser dans une grande ville, mais je crois que quelque chose est à entreprendre à ce niveau.

Je terminerai par les taxis urbains. Je ne sais pas s'ils relèvent de votre compétence, mais je ne vois pas pourquoi, Monsieur le Ministre, ceux qui circulent à Dakar ne pourraient pas agir comme à Saint-Louis, Kaolack ou ailleurs, en prenant plusieurs passagers, étant entendu qu'une personne qui le désire, aura le loisir d'être seule dans un taxi. Je pense qu'une telle pratique serait non seulement bénéfique aux propriétaires de taxis urbains mais nous permettrait également d'économiser de l'énergie.

Je vous remercie.

MONSIEUR LE PRESIDENT

La liste des orateurs est épuisé.

Monsieur le Ministre, vous avez la parole pour répondre aux différentes questions qui ont été posées.

MONSIEUR LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT

----- Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Députés,

Je voudrais, tout d'abord, remercier votre Institution qui nous donne, chaque année, l'occasion de faire le point des activités du département dont j'ai la charge. Mes remerciements vont également à ceux qui nous ont adressé des encouragements. Je pense que c'est aussi un témoignage rendu aux efforts déployés par le Chef de l'Etat et par l'équipe que je dirige, et dont les principaux responsables sont ici présents.

Cela dit, Monsieur le Président, il serait certainement fastidieux de répondre de façon détaillée, à l'ensemble des questions. Je me contenterai donc, pour celles qui se recouperaient d'apporter une réponse globale.

Permettez-moi, au préalable, de revenir sur quelques principes de base qui guident notre politique en matière de transport d'une part, et de construction de routes d'autres part. A ce sujet, il ne serait pas superflu de rappeler que nous possédons, au Sénégal, l'un des réseaux routiers les plus denses, et il est des meilleurs en Afrique de l'Ouest. Nous disposons, à l'heure actuelle, de près de 14.000 kilomètres de routes, dont 3.700 bitumés. C'est important et, je crois que ce capital doit être entretenu et maintenu. Compte tenu de la conjoncture particulièrement agressive et de nos moyens limités il nous a fallu faire un choix : continuer à construire de nouvelles routes ou observer une pause pour mettre davantage l'accent sur le maintien et l'entretien du capital existant. Entre ces deux extrêmes, nous avons choisi, en tant que pays de mesure, d'accorder la priorité à l'entretien, sans renoncer, lorsque cela est nécessaire, à les constructions nouvelles. C'est la raison pour laquelle notre budget reste un budget d'austérité.

.../.

En ce qui concerne le domaine des transports, comme l'a si bien dit le Rapporteur général, nous reconnaissons à tout citoyen le droit de transport de Voyageurs. Néanmoins, cette activité est organisée dans la région de Dakar, et c'est la SOTRAC qui a été chargée d'assurer ce service public. Toutefois, des particuliers peuvent également compléter l'effort des pouvoirs publics ; le circuit de transport des cars rapides rentre dans ce cadre-là.

A côté de ce transport de personne, il y a celui de marchandises sur lequel Monsieur le député Babacar NIANG a attiré notre attention. C'est un problème important - le Rapporteur général l'a souligné - qui a suscité un long débat à la commission technique. Le parc utilitaire doit-il être traité, sur le plan fiscal, dans les mêmes conditions que le reste du parc ? La réponse a été négative. Nous envisageons, avec le service concerné du Ministère de l'Economie et des Finances, des mesures spécifiques, susceptibles de réserver au parc utilitaire un sort plus attractif quant à la capacité et aux possibilités d'acquisition. Nous pourrions ainsi le renouveler, parce qu'il constitue un facteur déterminant dans le développement économique et social de notre pays. Cette question a récemment fait l'objet de discussion avec nos bailleurs de fonds qui verront avec nous comment trouver des lignes de crédit pour garantir un financement aux transporteurs de marchandises.

Monsieur le Président, je vais essayer maintenant de répondre aux questions.

Monsieur le député Yaya KONATE a fait un plaidoyer émouvant, pathétique, à la limite pessimiste, à propos de sa chère région natale de Tambacounda. J'aurais partagé sa tristesse si Monsieur le député Aly Sadiakhou n'avait pas à son tour, constaté que la situation, dans cette région, n'était pas aussi catastrophique. Je disais tout à l'heure, dans mon préambule, que l'Etat observait une pause en matière de construction de routes nouvelles. Bien entendu, cette solution n'est ni extrémiste, ni définitive, puisque les routes qui s'imposent continuent d'être réalisées. C'est le cas de la région de Tambacounda qui, en dehors d'une exception, reste aujourd'hui celle où nous consentons le plus d'investissements pour la construction de routes nouvelles. Je ne citerai que Tamba-Kédougou qui est déjà achevée, Kédougou-Saraya dont la première phase est terminée et la deuxième en cours de réalisation, la route Dialacoto-Kédougou dont l'étude vient de commencer. Les travaux débiteront, je pense l'année prochaine sur financement du Fonds Saoudien. Par ailleurs, vous avez, Monsieur le Député, plus de 263 Km de routes bitumées, sans compter les axes internationaux qui passent par votre région et les pistes de production. J'y reviendrai.

.../

S'agissant de la route internationale reliant Dakar à Bamako, elle passe, comme nous l'avions annoncé en commission technique, par le Sud et poursuit l'axe actuel de la construction de Kédougou-Saraya. Les études vont démarrer puisque l'appel d'offre vient d'être lancé. Nous avons bon espoir que quand, elles seront terminées, le financement pourrait intervenir.

Monsieur le député Yaya KONATE a énuméré un certain nombre de routes qui restent à faire? Nous en avons pris bonne note, et croyez-moi bien, nous n'oublierons pas la région de Tambacounda.

Pour ce qui est des pistes de production, l'UNSO des Nations Unies a confirmé, la semaine dernière le financement de 108 Km de pistes nouvelles dans la région de Tambacounda, pour un montant d'environ 3 millions de dollars, ce qui correspond à peu près à un milliard de nos francs. Cela contribuera, de manière positive et déterminante, à son désenclavement.

Monsieur le député Yaya KONATE a émis des réserves concernant la nature des pistes qui sont construites dans sa région par la SODEFITEX. Ce programme n'est pas celui du ministère de l'Équipement ; il est conduit et entrepris par la SODEFITEX dans le cadre de ses activités autonomes. Le Ministre du Développement rural pourra peut être vous donner des précisions techniques concernant le tracé et le type de routes construites. Vous me direz que nous sommes les premiers intéressés en tant que service technique ; je vous signale que nous n'avons eu à contrôler que les appels d'offres.

Monsieur le Député Sada DIA s'est appesanti sur le désenclavement de sa région. Il y a effectivement des problèmes de liaison entre certaines capitales départementales dans la région de Tambacounda. Sédhiou est dans la même situation. C'est pourquoi elles ont été classées comme prioritaires dans les prévisions du VIIe Plan.

Monsieur le député Fily SADIAKHOU a relaté les actions positives entreprises dans la région de Tambacounda. C'est exact, et je puis lui assurer que la tendance à l'accroissement des investissements, dans cette région se maintiendra encore dans le moyen terme.

Monsieur le député Amadou Soulèye SARR a demandé la construction d'un certain nombre de routes. Elles entrent dans le cadre global que j'ai indiqué.

En ce qui concerne les routes impraticables qu'il a recensées, en particulier celle allant de Malika à Rufisque, elles ont été intégrées dans le programme d'entretien de 1987. Malheureusement les réparations ne pourront intervenir qu'à la fin de l'hivernage.

Monsieur le député Babacar SALL a souligné que les populations de Cambérène et des Parcelles assainies étaient mal desservies par la ligne 17. Je crois que c'est lié uniquement à la faiblesse de la capacité de transport de la SOTRAC. Elle s'améliore néanmoins, car cette société a un programme d'acquisition de 170 autobus, dont 55 nouveaux ; le reste étant le renouvellement du parc existant. Ceci permettra d'aplanir non pas totalement mais partiellement, les difficultés de transport auxquelles est confronté l'ensemble de la zone périphérique du Cap-Vert. Par ailleurs, la Sotrac, à elle seule, ne peut satisfaire la demande en matière de transport qui s'accroît de 6 % par an. C'est la raison pour laquelle nous encourageons les initiatives privées. Il faut simplement les organiser pour que ce transport effectué par des personnes physiques, morales ou privées se déroule dans de bonnes conditions, et avec un minimum de sécurité.

.../...

S'agissant des bacs, -je vais en profiter pour répondre à cette question d'une manière générale- nous en avons prévu quatre nouveaux de 20 t. pour la région de Saint-Louis, notamment pour Podor et Matam. Ainsi, le problème de la traversée du fleuve sera définitivement réglé, parce que la capacité de ceux qui existent actuellement est insuffisante. Nous avons eues contacts fructueux avec la KEW qui a accepté de financer l'acquisition de ces bacs et qui en a déjà donné deux de 50 t, destinés à Marssassoum et Sédhiou. Ils sont en route, nous pensons les recevoir d'ici la semaine prochaine; nous espérons également que les quatre bacs de 20 t. suivront. L'alternative est que nous arrivions, si cela n'aboutissait pas, à les intégrer au programme du fonds routier, afin de les financer sur ressources propres, étant entendu qu'il y a urgence à satisfaire la requête de la région de Saint-Louis. D'autre part, nous sommes en train de bitumer la route Passy-Foundiougne-Fatick, et entre Foundiougne et Fatick ; il est utile qu'un bac fonctionne. Nous envisageons d'y installer un de 50 t.

En ce qui concerne les bacs sur le fleuve Gambie, les membres de l'Assemblée confédérale savent, probablement qu'un projet de gestion commune avait été soumis depuis 1984, à la partie gambienne dans le cadre de la Ségambie. Nous venons de recevoir la réponse des autorités gambiennes qui prévoient de créer une société privée pour gérer l'ensemble des bacs au niveau de leur pays, mais elles n'excluent pas que, sur le plan de l'organisation de cette société, le Sénégal puisse prendre une part. Les modalités restent à définir. En attendant, dans le cadre confédéral, nous avons, comme l'a d'ailleurs suggéré, Monsieur le député Babacar NIANG, entrepris avec la Gambie une recherche de financement pour l'acquisition de deux bacs. Le gouvernement japonais est prêt à les financer. Ceci permettra d'améliorer notablement le trafic à Farafégné et Balinghore. C'est d'autant plus nécessaire qu'avec l'achèvement des travaux d'élargissement de la transgambienne, si le problème du bac n'est pas résolu, il constituera un goulot d'étranglement qui augmentera les

.../...

difficultés de la traversée. Le Président de la Confédération, au cours de la dernière réunion du Conseil des Ministres confédéraux, a pris cette question très au sérieux. Je crois que des solutions ne tarderont pas à intervenir.

Monsieur le député Babacar SALL s'est interrogé sur les résultats des contacts que nous avons eus avec les autorités de la Banque Mondiale concernant les programmes que nous leur avons soumis. Le but de notre mission était non seulement de discuter avec la Banque Mondiale, mais aussi avec l'UNSO des Nations Unies qui finance le programme des pistes de production. Nos discussions avec la Banque Mondiale ont porté essentiellement sur un programme pluri annuel dans le cadre d'un sixième projet que nous comptons leur soumettre. Il s'agissait de définir, avec elle, les grandes orientations qui feront plus tard l'objet d'une plus grande précision et d'une plus grande programmation en matière de priorités. Nous voulions qu'au-delà du financement strict de l'entretien routier, elle élargisse son programme en y intégrant la partie transport, qui serait un sous-secteur. Notre proposition a déjà été acceptée et retenue. Par conséquent, les questions relatives au renouvellement du parc utilitaire, aux ponts secondaires, aux aéroports de Dakar et de l'intérieur seront étudiées grâce à un financement de la Banque Mondiale. Une mission d'évaluation sera à Dakar le 9 juin prochain pour préciser la nature, le secteur, et surtout le montant des enveloppes à dégager. Nous sommes optimistes, puisqu'il est certain que le programme que nous avons est plus important que le précédent. Le seul problème qui peut se poser, c'est celui de la contrepartie sénégalaise exigée pour ce type de financement. Nous verrons comment le résoudre avec le ministère de l'Economie et des Finances et le ministère du Plan et de la Coopération.

S'agissant des pistes de production avec UNSO, nous avons obtenu des résultats, à mon avis, positifs dans la mesure où le financement du programme de la région de Tambacounda a été confirmé ; la totalité du programme est maintenant bouclée. Mais ce qui

.../...

nous a particulièrement fait plaisir, c'est que l'UNSO a également accepté le programme de la région de Saint-Louis qui s'élève à environ trois millions de dollar. Il suivra immédiatement celui de Tambacounda, comme les délais risquent d'être longs, nous avons suggéré qu'il y ait deux unités qui travaillent parallèlement dans les régions de Saint-Louis et de Tambacounda, afin que le programme puisse démarrer dès 1987 ou 1988, mais pas au-delà. L'UNSO est d'accord et séjournera au Sénégal du 11 au 13 juin pour fixer les modalités pratiques de mise en place du financement des pistes de production. C'est dire que le programme global des pistes de production se poursuit. Un certain nombre de priorités sont dégagées compte tenu de ce qui avait déjà été réalisé, notamment dans la région de Kaolack et dans le département de Sédhiou.

Voilà les résultats de nos pourparlers avec les bailleurs de fonds pour ce qui est du transport routier.

Monsieur le député Oumar THIAM a mis l'accent sur le mauvais état des routes dans la région de Saint-Louis et déploré l'enclavement de certains villages comme Ndogo et Thiago. A ce sujet, la réponse comme je vous l'ai indiqué, est globale. Par conséquent, je ne peux pas vous donner à l'heure actuelle, l'assurance que cette piste sera réalisée ou non. Cependant, comme la région de Saint-Louis bénéficie d'un programme qui a été récemment accepté par l'UNSO, nous pourrions en fonction des priorités, faire plus d'une centaine de kilomètres de pistes de production.

En ce qui concerne les routes à l'intérieur de la ville de Saint-Louis, il existe, dans les communes deux sortes de voies : la voie classée qu'on appelle la grande voirie qui relève de l'Etat, donc du ministère de l'Equipement, et la voie non classée appelée la petite voirie qui est du ressort des municipalités. A Saint-Louis, les voies que mon département a réparées l'année dernière, sont celles considérées comme classées. Il en est de même pour les autres villes du Sénégal. Néanmoins, après l'hivernage de l'année dernière, nous avons eu à effectuer des travaux sur des voies ne relevant pas directement de la compétence de mon ministère. Seulement, vu leur importance, le Chef de l'Etat avait donné des instructions pour que le nécessaire soit fait. Dans la pratique, certaines municipalités confient l'entretien de leurs voiries aux Travaux publics. Mais il me paraît indispensable qu'elles dégagent des moyens, notamment en carburant, et en matériaux, afin que mon département puisse mettre à leur disposition ses engins et son personnel. Cette coopération s'est déjà instaurée avec bon nombre de communes. Cela permettrait à terme, de régler beaucoup de problèmes au niveau des municipalités qui n'ont pas suffisamment de moyens pour entretenir leurs voiries.

Monsieur le député Oumar SANE a attiré notre attention sur la fermeture des entreprises des travaux publics. Il est vrai que certaines sont parties, surtout celles qui étaient là depuis l'époque coloniale. Dans la récession actuelle, et compte tenu de la limitation des investissements nouveaux en matière de routes, il est évident qu'elles rencontrent de plus en plus de difficultés, mais celles qui sont restées continuent à travailler. Dans le cadre du programme d'entretien routier, une part plus importante est affectée maintenant à l'entreprise de manière à ce qu'elle puisse maintenir ses activités et conserver les emplois. Cela signifie que nous avons réduit la part qui était réservée à la régie. Il y a une solidarité entre les entreprises et l'Etat, en ce sens qu'en période de vaches grasses comme en période de vaches maigres, elles acceptent de lutter durement avec nous pour la construction de

.../...

notre pays. Nous leur en sommes redevables, et en contrepartie, nous essayons d'éviter qu'elles ne ferment, en leur assurant une activité normale. Quant à celles qui ont choisi d'autres horizons plus florissants, où la conjoncture est peut-être plus favorable, nous ne leur en savons pas gré.

Monsieur le député Bocar SECK a soulevé des questions auxquelles j'ai déjà répondu. Il a parlé de l'ensablement des routes. Ce matin, le Ministre d'Etat présidait une réunion sur les problèmes d'assainissement dans la région de Dakar, et l'ensablement des routes a retenu toute notre attention. J'ai d'ailleurs eu l'occasion d'en discuter en aparté, avec quelques-uns d'entre vous, notamment le Président KANE. Avant même que cet accident regrettable ne survienne, nous avons mis en place des équipes régionales chargées d'entreprendre des travaux relatifs soit à l'entretien des routes, soit au désensablement.

S'agissant de la région du Cap-Vert, précisément la ville de Dakar, des mesures ont été prises, dont la construction de trottoirs - ce programme sera poursuivi - qui sont de nature à réduire le nombre d'accidents, à faciliter la fluidité du trafic à maintenir les rues propres et à éviter aux piétons de marcher sur la chaussée. Donc, si les rues sont nettoyées quotidiennement comme prévu, on ne devrait plus en rencontrer d'ensablées qui pendant l'hivernage, bouchent les canaux, limitent la capacité d'évacuation des eaux, accélèrent la pollution et ne règlent pas le problème de l'assainissement. Pour l'intérieur du pays, les services continueront, chaque année, dans le cadre des programmes d'entretien routier, à accorder une attention particulière au désensablement des rues. Nous songeons à acquérir du matériel adapté à ce type de travaux ; il n'existe pas dans le parc des travaux publics, car ce phénomène de l'ensablement n'a jamais connu une telle ampleur.

Madame Marie FALL DIOP nous a soumis une doléance concernant des voies qui faciliteraient le trafic aux gros porteurs. Nous en avons pris bonne note.

Monsieur le député Mamadou WADE a demandé où en étaient les travaux du pont Noiro et de la piste de Sibassor. Ils ont démarré.

Pour ce qui est des résultats des négociations avec la Banque mondiale et du renouvellement du parc utile du Sénégal, je viens d'en parler.

Monsieur le député Abdoulaye Niacar NIANE est intervenu sur les pistes de production. J'ai déjà abordé ce problème. Nous avons noté, depuis la commission technique, les doléances formulées quant aux besoins du département de Mbour, en pistes de production, lesquelles nous ont été communiquées par le responsable politique. Encore une fois, tout est une question non seulement de priorité mais aussi de moyens.

Monsieur le député Sayodo BAKHOUM est revenu sur les doléances relatives à certaines mistes. Nous les avons notées lors de la pose de la première pierre à Sibassor.

En ce qui concerne les problèmes sociaux au sein de la Régie des Chemins de Fer, je voudrais vous préciser qu'en réalité le Directeur général ne s'est pas opposé à l'application d'une décision des arrêts. Il n'y a pas de divergence entre la politique sociale et économique à l'intérieur de la Régie des Chemins de Fer. Les conflits, il faut le reconnaître y sont très nombreux. Le reclassement généralisé de 1961 avait pour but d'instaurer une paix sociale dans cette entreprise. Malheureusement, cela a généré une esnèce de recrudescence de procès contre la Régie, qui sont le fait d'agents en activité, en retraite ou en détachement. Ainsi on ne compte pas, à l'heure actuelle, moins de 100 dossiers de reclassement à une hiérarchie quelconque, ou d'intégration des auxiliaires dans le cadre de ce qu'on appelle le PP - le statut permanent. Il y a également des réclamations diverses. Donc ces dossiers touchent plus de 3000 agents, soit un nombre - si l'on compte les retraités - supérieur aux cheminots en activité. Le problème n'est pas simple. C'est pourquoi le Directeur de la Régie, comme les instances délibératrices telles que le Conseil d'Administration, ou la nécessité d'une relance de la Régie des Chemins de Fer et son importance dans les communications internationales surtout avec le Mali, ont estimé qu'il fallait examiner cette question de manière approfondie. L'on s'est demandé, selon le statut de l'agent, qui du Tribunal du Travail ou du Tribunal administratif était compétent ?

Voilà une série de question qu'il restait à régler avant de prendre acte des décisions des arrêts. Sur instructions du Chef de l'Etat, la Cour suprême a été interrogée sur leur validité. Elle nous a envoyé un rapport dans lequel elle récuse un certain nombre d'arrêts, rendant alors inapplicables les mesures qui avaient été prises antérieurement. Le Directeur général ne pouvait pas alors appliquer des décisions jugées nulles et non avenues par la Cour suprême. Nous avons décidé de reprendre le dossier dans sa globalité et d'en rediscuter avec les principaux intéressés, afin d'arriver à une solution juste et équitable qui satisfasse les intérêts des travailleurs, mais tienne compte aussi de ceux de l'Etat, d'autant que la situation actuelle de la Régie n'est pas florissante, même si des progrès sensibles ont été enregistrés depuis deux ans. En effet, la Régie perd annuellement près de 2 milliards à 2 milliards et demi de francs CFA. S'il faut ajouter à cela des primes ou des dédommagements de plusieurs milliards, imaginez ce que cela représente.

Pour me résumer, je dirai qu'il n'y a pas péril en la demeure ; il n'existe pas de divergence entre les travailleurs et la direction générale. Des instances judiciaires saisies se sont prononcées sur un dossier ; il faut qu'on examine chaque cas particulier pour voir ce qu'il y a lieu de faire. Nous sommes tous embarqués dans le même train, et il s'agit de faire en sorte qu'il arrive à bon port, parce qu'il peut être d'un grand apport au développement économique et social de ce pays, en particulier dans le cadre de ses relations avec le pays voisin qu'est le Mali. Les cheminots ont démontré, ces deux dernières années, qu'ils étaient bien capables de porter la Régie à un niveau qu'on n'espérait plus. C'est pourquoi nous privilégions le dialogue et la concertation pour éviter des conflits qui n'arrangent ni les cheminots, ni la Régie des Chemins de Fer.

Monsieur le député Babacar NDIAYE a souhaité la reprise du transport ferroviaire de personnes sur la ligne KAOLACK- TOUBA - ET GUINGUINEO - TAMBA. Il s'est révélé déficitaire. Nous avons même ouvert une ligne Week-end sur Saint-Louis, mais la vétusté de la voie était telle que les voyageurs mettaient plus de six heures pour atteindre Saint-Louis. Le voyage devient inconfortable ; il faut vraiment avoir beaucoup de temps et aimer le train pour s'y embarquer pour un week-end. La réhabilitation de la voie, qui s'ensable et s'use de jour en jour, s'impose ; de plus les tarifs appliqués étaient promotionnels et offraient là, à ceux qui se rendaient à Saint-Louis, un moyen de transport suffisamment attractif.

D'autre part, la route concurrence atrocement le chemin de fer en matière de transport de personnes, ce n'est pas négligeable. La suspension des voies Kaolack-Guinguinéo et Linguère-Dara n'a pas d'autres causes que celles précitées. Si l'économie générait un trafic de marchandises suffisamment important, il serait possible de la combiner avec le transport de personnes. C'est la solution vers laquelle la Régie tend ; elle va acquérir bientôt quatre rames qui contribueront à remettre un certain nombre de voies en circuit. Mais cela suppose leur réhabilitation en vue de faciliter le passage et d'éviter des accidents fréquents. Le transport de personnes s'est avéré non rentable. Il est donc difficile de savoir à quel niveau l'Etat pourrait éventuellement intervenir dans ce type de transport sans subventions qu'il faudrait limiter au strict-minimum. Néanmoins, les réseaux qui ont été abandonnés font l'objet d'une étude attentive par la Régie. Nous verrons, à la lumière des résultats, quels sont les efforts que l'Etat devra déployer, soit pour fermer définitivement ces réseaux, soit pour procéder à la réouverture justifiée de certains.

Monsieur le député Birane DEME a parlé de Kougheul et de sa gare. Nous en avons pris bonne note ; les travaux s'effectueront comme il l'a souhaité et comme nous l'avions promis.

En ce qui concerne l'arrêt du train - je viens d'aborder cette question - je ne peux que vous donner rendez-vous à la fin des études qui sont en cours pour savoir si oui ou non il est opportun et rentable de réouvrir la ligne sur Kougheul.

Monsieur le député Boubacar SECK s'est félicité des initiatives et des mesures de redressement prisés par la nouvelle direction général d'Air Afrique. Il est également revenu sur les problèmes sociaux de la Régie des Chemins de Fer. J'y ai répondu.

S'agissant du crédit automobile, j'en ai parlé tout à l'heure. Vos suggestions, Monsieur le Député, sont fort pertinentes et nous les avons retenues.

J'ai répondu aux questions de Monsieur le député Boubakar THIOUBE relatives à l'arrêt de la ligne de chemin de fer Linguère-Dara et aux problèmes sociaux auxquels la Régie est confrontée.

Monsieur le député Thierno SAMB nous a sensibilisé sur l'état de dégradation avancé de l'avenue El Hadj Abdoulaye NIASS de Kaolack. Nos services interviennent chaque année, avant le Gamou, à la demande du Gouverneur, pour faciliter la circulation sur cette voie qui ne relève pas de la compétence de mon département, car elle est non classée.

Monsieur le député Laye Diop DIATTA a soulevé des problèmes importants ayant trait à la traversée du bac et aux difficultés que nos compatriotes du Sud rencontrent pour aller de DAKAR à Ziguinchor. Cette situation, je la connais parfaitement bien et je l'ai évoquée tout à l'heure. J'espère qu'elle s'améliorera avec l'acquisition de bacs neufs et la nouvelle structure de gestion que nos collègues gambiens vont instaurer.

J'ai enregistré les doléances de Monsieur le député Toumané CAMARA concernant les nouvelles pistes de Vélingara. Je regrette cependant que le programme n'est ni pour le court, ni pour le moyen termes, car les régions de Tambacounda et de Saint-Louis sont prioritaires.

J'ai également noté les doléances de Monsieur le député Famara MANE relatives aux départements de Sédhiou et Kolda.

En ce qui concerne l'aéroport de Ziguinchor, le VIIe plan prévoit son déplacement parce qu'il est situé en plein centre de la ville et que son extension s'avère impossible au stade actuel. Mais en attendant, nous allons entreprendre des travaux en raison de l'affaissement de la piste d'atterrissage. Il en est de même de celle du Cap-Skiring qui reçoit une fréquence importante d'avions en période touristique. Nous avons obtenu, la semaine dernière, l'accord de la Banque Mondiale qui est prête à les réhabiliter.

Monsieur le député Mamadou Kabirou MBODJ a insisté longuement sur le problème du train de banlieue confirmant ainsi l'intérêt du gouvernement pour celui-ci. Les études de factibilité sont maintenant terminées, c'est-à-dire que nous connaissons les avantages qu'on peut en tirer ainsi que le coût exact : 7 milliards 200 millions de F CFA, dont à peu près 5 milliards pour l'équipement et le matériel.

Nous aurions déjà engagé le processus de mise en place du financement avec la Caissé Centrale de Coopération économique française qui était intéressée par ce projet, si elle n'avait pas demandé une étude complémentaire devant dégager le niveau de rentabilité et le type de structure à installer pour la gestion du trafic de ce train de banlieue. S'agira-t-il d'une structure intégrée à la Régie des Chemins de Fer ou d'une structure autonome ? Comment fonctionnera-t-elle ? C'est la première question à laquelle l'étude doit répondre. La deuxième concerne les tarifs qui devront situer le degré de rentabilité, et la troisième interrogation, qui n'existe pas dans l'étude de factibilité, a trait à l'interférence entre ce mode de transport et celui de la SOTRAC. Mais comme je vous l'ai fait remarquer et comme le Rapporteur général Christian VALANTIN l'a mentionné dans son rapport, il nous paraît utile d'introduire ce mode de transport. D'abord la configuration géographique du Cap-Vert est telle que nous n'avons pas beaucoup de voies de dégagement, ensuite, les populations se déplacent de plus en plus vers la périphérie, tandis que les usines restent concentrées au centre. En effet, le Sénégal est un vieux pays industriel. Cette con-

.../...

trainte supplémentaire fait que des milliers de personnes, à qui il faut assurer le transport, quittent quotidiennement la périphérie vers cette zone d'activités. Nous pensons que le train de banlieue sera un des moyens les plus efficaces pour régler partiellement ce problème.

S'agissant des accidents, il est vrai qu'ils sont nombreux. L'année dernière vous vous en souvenez, le Chef de l'Etat avait présidé un Conseil interministériel sur la question. Des décisions avaient été arrêtées et sont en cours d'exécution. Je voudrais souligner que l'état de la route et les conditions atmosphériques au Sénégal interviennent très peu dans les causes d'accidents, dont plus de 60 % sont dues à l'imprudence, au comportement et souvent au manque de compétence des conducteurs. C'est la raison pour laquelle des mesures plus sévères ont été prises en matière de délivrance de permis de conduire. D'autre part, le nombre de moniteurs d'auto-écoles devra être augmenté, afin de dispenser à ceux qui apprennent à conduire, une formation plus moderne et plus complète. Enfin, il faudra intégrer, au programme des futurs conducteurs, des mesures éducatives et de prudence pour leur apprendre, au-delà de l'éducation classique qu'ils ont reçue, à se montrer corrects et courtois vis-à-vis de leur voisin dans le cadre de la circulation. Il y a également des mesures qui relèvent de la police et de la gendarmerie et qui sont signifiées à ces organisations. Tout cela devrait contribuer à réduire sensiblement le nombre des accidents. Je n'exclue pas non plus l'état des véhicules qui est un élément non négligeable. A ce niveau, il s'agira de renforcer le contrôle technique et de ne délivrer le certificat destiné à cet effet qu'aux véhicules dignes d'intérêt. Mais il y a aussi un équilibre à obtenir. L'année dernière, des députés avaient suggéré la suppression d'un certain nombre de véhicules en circulation, notamment dans la région de Dakar, parce qu'ils n'offraient pas suffisamment de sécurité aux usagers. Je me demande jusqu'à quel point cela peut se faire. Dans un pays où nous avons des difficultés d'emploi, je crois qu'il faut considérer une telle question avec beaucoup de parcimonie et ne pas pousser la recherche du perfectionnisme au-delà de ce qu'il n'est pas possible d'obtenir. C'est la raison pour laquelle nous admettons une côte de tolérance, parce que les probabilités de risques d'accidents sont relativement faibles ; et ce pour permettre à un grand nombre de Sénégalais - je ne dis pas de se débrouiller, ce verbe-là n'est pas adéquat - de pouvoir survivre dans une conjoncture difficile où le rigorisme n'est pas nécessairement le remède à tous nos maux, car nous solutionnerions un problème pour une catégorie sociale déterminée, et non pour la grande majorité des Sénégalais, ce qui serait paradoxal dans un pays comme le nôtre.

.../...

Monsieur le député Bacary TAMBA a formulé des observations relatives aux bacs. Je n'y reviens pas.

En ce qui concerne la cherté des billets d'avion Dakar-Ziguinchor, je voudrais simplement faire remarquer que ce tarif n'a pas été relevé depuis pratiquement trois ans. Je ne pense pas que rapporté au kilomètre, il soit exagéré. Il existe également au niveau d'Air Sénégal, un problème de rentabilisation de ces vols. Il y a des régions où nous assurons un service public non rentable, c'est le cas de Tambacounda et Kolda. Il nous arrive de transporter, sur un avion de 20 places, trois ou quatre passagers à destination de Dakar. Ce qui permettrait à Air Sénégal d'équilibrer plus ou moins son budget, ce serait la subvention que l'Etat lui accorde, mais surtout les lignes à haute rentabilité comme Dakar-Ziguinchor ou Dakar-Cap-Skirring. Cependant, il faut noter que la diminution de la subvention de l'Etat oblige Air Sénégal à trouver, à terme des solutions qui l'aideraient à réduire son déficit.

Monsieur le député Pascal MANGA a déploré le retard qu'accuse le département d'Oussouye. Cette situation est imputable au fait que le programme UNSO n'avait pas prévu de routes dans votre département. Néanmoins, ce retard a été rattrapé dans le cadre du programme algérien qui est en train d'être exécuté, notamment pour votre piste principale. Je pense qu'il faut attendre que d'autres programmes se réalisent. Nous prendrons alors en compte les doléances relatives aux routes Kagitou-Youtou et Foque, et aux autres pistes comme celles reliant le Cap à Diembéring. Il est à rappeler que la route Cap-Diembéring fait l'objet d'une étude intégrée au projet de construction du port de pêche de Gnikine qui comprend à la fois les ports de débarquement de capture, mais aussi la bretelle de 15 ou 16 kilomètres reliant le Cap à Diembéring, dont le bitumage est prévu dans le cadre de la réalisation du projet précité.

S'agissant du Casamance-Express, il est en carénage depuis un certain temps ; cela a duré parce que nous n'avons pas encore les fonds pour l'entreprendre. Nous n'avons qu'un seul bateau qui dessert Dakar-Ziguinchor ; il est par conséquent pratiquement surexploité. C'est pour éviter des difficultés que des arrêts momentanés sont recommandés en vue d'une révision générale ; le carénage garantit une sécurité permanente. Si nous disposions de deux navires, nous aurions pu, pendant que l'un est en carénage, mettre un autre en circulation. Les travaux sont déjà engagés puisque les fonds sont disponibles. Je pense donc que le Casamance express sera sous peu, de nouveau fonctionnel et que la saison prochaine, il n'y aura pas une interruption comme celle de cette année.

.../...

En ce qui concerne le projet d'intégration de l'armée de l'Air à Air Sénégal, il est à l'étude ; les conclusions viennent d'être déposées. Il s'agira simplement de les exploiter pour savoir quelle décision prendre.

J'ai répondu à la question relative aux bacs.

Monsieur le Président, je m'excuse d'avoir omis de répondre tout à l'heure à Monsieur le député Mbaye Jacques DIOP. Ce n'est pas par désintérêt pour la question qu'il a soulevé, mais elle est si pesante, qu'elle a peut-être alourdi ma langue et mes yeux au point que je ne m'en suis pas aperçu à temps. Le problème de Rufisque est suffisamment connu, et lorsqu'il prenait la parole, je ne me doutais qu'il allait, dans son plaidoyer, le reposer. Je ne lui apprendrai pas grand chose en lui disant que le gouvernement s'en préoccupe. Je m'en veux pour preuve que les 900 mètres qui sont réalisés et sa réaction face aux incidents d'il y a quatre jours. Ce n'est pas avec des interventions ponctuelles qu'on pourra le régler définitivement. J'en ai discuté avec le Président MBENGUE qui ne cesse de venir nous voir à ce sujet. La solution réside en une étude plus globale, plus complète, et en un financement plus important. L'évaluation que nous avons faite dépasse un milliard et demi. Nous avons intéressé les Hollandais à la question, ils ont envoyé deux missions qui ont rencontré le Maire, sont allées sur le terrain et nous ont rendu compte avant de repartir. Nous attendons que ces sociétés réagissent pour savoir dans quelle voie nous orienter.

Par conséquent, ce n'est pas un désintérêt, mais la recherche des moyens importants qu'exige la solution du problème complexe de Rufisque demande un peu plus de temps. Je puis vous assurer que le Président de la République a été très sensible à cette question. Puisqu'il nous a encouragé à poursuivre la recherche de financement auprès des bureaux et organismes spécialisés. Personnellement, je suis tout à fait conscient de la situation de Rufisque que j'ai eu l'occasion de constater de visu et in situ. Je la trouve préoccupant. Mais je suis persuadé qu'avec l'appui du Chef de l'Etat, nous nous acheminons vers une solution plus radicale.

J'ai répondu à la question de Monsieur le député Babacar NIANG ayant trait à la traversée du Bac de Balinghore.

S'agissant du transport urbain, les problèmes qu'il a soulevés sont réels. Tout le monde sait qu'à Dakar, il est difficile, aux heures de pointe, de circuler à cause des embouteillages. Nous avons entrepris une étude de la circulation de Dakar qui est aussi liée à celle de l'aménagement de quelques artères et carrefours. Elle a été financée par la Banque Mondiale et aidera à canaliser le flux de transport urbain, de le rendre plus fluide afin de réduire non seulement les risques d'accidents, mais aussi les embouteillages. Les experts sont là depuis trois mois, et des propositions ont été déjà faites. La Banque Mondiale a accepté de dégager un demi milliard de francs, l'appel d'offres a été lancé.

S'agissant de la surcharge au niveau des cars de la SOTRAC, elle s'explique effectivement par la limitation de sa capacité en bus. Nous allons accroître les moyens de la SOTRAC comme je l'ai indiqué, tout en permettant au privé d'augmenter également les siens pour suppléer au déficit de cette société.

En ce qui concerne le prix des taxis urbains, de nombreuses personnes s'interrogent sur la possibilité d'avoir au Sénégal, des taxis où plusieurs passagers pourraient monter et payer des tarifs plus bas ; c'est le cas au Cameroun par exemple. Nous étudierons cette suggestion, car le transport individuel devient de plus en plus cher et ne peut pas répondre à la demande de tout le monde.

Pour ce qui est de procéder à une étude fiscale plus adaptée en vue du renouvellement du parc utilitaire, cela fait partie de l'étude que la Banque Mondiale finance dans le cadre du VIe Projet et de celles que nous avons négociées récemment à Washington. Il est évident que le fractionnement des taxes, sur le plan tarifaire, est difficile, mais le ministère de l'Economie et des Finances est tout à fait d'accord pour qu'une étude soit entreprise. Proposera-t-elle des solutions dans le cadre spécifique du parc automobile utilitaire, ou bien devra-t-elle s'intégrer à l'étude globale des réductions des droits et taxes de douane tel qu'en cours au ministère de l'Economie et des Finances ? En d'autres termes, les réductions actuelles préconisées par le ministère de l'Economie et des Finances sur le plan de la fiscalité globale permettront-elles de régler définitive le problème du renouvellement du parc utilitaire ou devra-t-on s'orienter vers des mesures plus rigoureuses ou plus approfondies ? Je pense qu'il nous faut attendre les conclusions de cette étude pour nous orienter vers des solutions judicieuses qui permettront à l'ensemble des transporteurs

sénégalais de pouvoir bénéficier d'un instrument de travail susceptible de contribuer aux opérations d'investissement et de développement économique et social.

Monsieur le Président, j'ai essayé de répondre, de manière précise, à toutes les questions. S'il y a des compléments de réponse à donner, je suis disposé à le faire.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Je vous remercie Monsieur le Ministre.

La parole est à notre collègue Babacar NIANG.

Monsieur Babacar NIANG

Je vous remercie Monsieur le Président.

Monsieur le Président, je n'entrerais pas dans les détails parce que je suis lié par le secret professionnel. Je voudrais simplement attirer l'attention de Monsieur le Ministre sur le fait qu'en ce qui concerne le problème des travailleurs de la Régie des Chemins de Fer, il semble qu'il y ait eu non pas un arrêt de cassation de la cour suprême, mais un avis qui n'a pas la valeur d'un arrêt et ne peut arrêter, par conséquent, l'exécution d'une décision qui est passée en force de chose jugée.

Monsieur le Président

Monsieur le Ministre, voulez-vous répondre ?

Monsieur le Ministre de l'Equipement

Non Monsieur le Président.

Monsieur le Président

La discussion générale est close.

Nous passons à l'examen des chapitres.

Monsieur le Rapporteur général, vous avez la parole.

.../...

Monsieur CHRISTIAN VALANTIN

CHAPITRE 411 - MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

(Personnel)

| | |
|----------------------------|---------------|
| Dotations 1985-1986..... | 1 516 745 000 |
| Services votés..... | 1 442 182 000 |
| <hr/> | |
| TOTAL DU CHAPITRE 411..... | 1 442 182 000 |

contre 1 516 745 000 pour la gestion en cours.

Monsieur le Président

Il n'y a pas d'observations sur le chapitre 411 ?

Je mets aux voix le chapitre 411.

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 Christian VALANTIN

CHAPITRE 412 - MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

(Matériel)

| | |
|----------------------------|-------------|
| Dotations 1985-1986..... | 316 884 000 |
| Services votés..... | 316 884 000 |
| <hr/> | |
| TOTAL DU CHAPITRE 412..... | 316 884 000 |

de même qu'en 1985-1986.

Monsieur le Président

Il n'y a pas d'observations sur le chapitre 412 ?

Je mets aux voix le chapitre 412.

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 Christian VALANTIN

CHAPITRE 413 - MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

(Entretien)

| | | |
|----------------------------|------------|------------|
| Dotations 1985-1986..... | 24 000 000 | |
| Services votés..... | | 24 000 000 |
| <hr/> | | |
| TOTAL DU CHAPITRE.413..... | 24 000 000 | |
| de même qu'en 1985-1986. | | |

Monsieur le Président

Il n'y a pas d'observations sur le chapitre 413.

Je mets aux voix le chapitre 413.

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 Christian VALANTIN

CHAPITRE 414 - MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

(Transfert)

| | | |
|----------------------------------|-------------|-------------|
| Dotations 1985-1986..... | 630 000 000 | |
| Services votés..... | | 598 500 000 |
| <hr/> | | |
| TOTAL DU CHAPITRE 414..... | 598 500 000 | |
| contre 630 000 000 en 1985-1986. | | |

Monsieur le Président

Il n'y a pas d'observations sur le chapitre 414 ?

Je mets aux voix le chapitre 414.

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.

Nous vous remercions Monsieur le Ministre.