

897

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

1er juin 1981

AU CONSEIL FÉDÉRAL

Aide financière de fr. 18 millions à la République du Mali pour un projet d'entretien routier (cofinancement avec l'Association Internationale de Développement - IDA)

Département des affaires étrangères. Proposition du 14 mai 1981 (annexe)

Département des finances. Co-rapport du 18 mai 1981 (adhésion)

Département de l'économie publique. Co-rapport du 25 mai 1981 (adhésion)

Conformément à la proposition, le Conseil fédéral

d é c i d e :

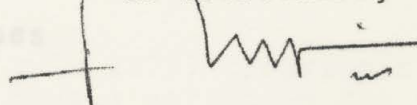
Une aide financière non-remboursable de fr. 18 millions est accordée au Mali, représentant la participation suisse au cofinancement du Projet en question à charge du Crédit de programme de fr. 1'650 millions pour la continuation de la coopération technique et de l'aide financière en faveur des pays en développement (AF 8 décembre 1980).

Les dépenses découlant de cet engagement seront imputées à la rubrique budgétaire 202.493.01.

Extrait du procès-verbal (sans annexes à la proposition):

- EDA 6 pour exécution
- EFD 7 pour connaissance
- EVD 5 " "
- EFK 2 " "
- FinDel 2 " "

Pour extrait conforme:
Le secrétaire,



ARRANGEMENTS LEGAUX
CONSULTATIONS PRÉALABLES
PROPOSITION

- Annexes :
- I. Fiche indicative de la situation socio-économique du Mali
 - II. Le Secteur des Transports au Mali
 - III. Carte du réseau des transports du Mali
 - IV. Organigramme du Ministère des Travaux Publics et du Tourisme



DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Distribuée

Fera l'objet d'un communiqué de presse après la signature de l'Accord.

AU CONSEIL FEDERAL

Aide financière de Fr. 18 millions à la République du Mali pour un projet d'entretien routier (cofinancement avec l'Association Internationale de Développement - IDA).

Plan de la Proposition

R é s u m é

1. INTRODUCTION
2. SECTEUR ROUTIER
3. LE PROJET
 31. Objectifs
 32. Description
 33. Coût total et Financement
 34. Exécution
4. JUSTIFICATION ET RISQUES
 41. Bénéfices principaux
 42. Analyse économique
 43. Risques principaux
 44. Conclusions
5. CONDITIONS DE L'AIDE FINANCIERE SUISSE
6. MODALITES DE FINANCEMENT ET D'ADMINISTRATION
 61. Financement conjoint avec l'IDA
 62. Participation de la Suisse à la préparation du projet
 63. Rôle de l'IDA
 64. Administration des fonds suisses
 65. Fonds de contrepartie
7. ARRANGEMENTS LEGAUX
8. CONSULTATIONS PREALABLES
9. PROPOSITION

- A n n e x e s : I. Fiche indicative de la situation socio-économique du Mali
- II. Le Secteur des Transports au Mali
- III. Carte du réseau des transports du Mali
- IV. Organigramme du Ministère des Travaux Publics et du Tourisme

1. INTRODUCTION

La présente proposition recommande l'octroi d'une aide financière de Frs. 18 millions au Mali pour la réalisation d'un projet d'entretien routier, en cofinancement avec l'IDA. Le projet fait suite aux efforts entrepris depuis plus de 10 ans par le Gouvernement malien en association avec l'IDA 1/ pour améliorer les capacités locales d'entretien des routes, remettre en état le réseau routier de base, et améliorer les routes de desserte agricoles et d'accès aux villages.

Le montant de Frs. 18 millions sera mis à charge du Crédit de Programme de Frs. 1'650 millions pour la Coopération technique et l'Aide financière en faveur des pays en développement (AF du 8 décembre 1980).

La "Situation du Mali" et une description du "Secteur des Transports" sont présentées en Annexe I et II respectivement.

2. SECTEUR ROUTIER

Le Mali comprend environ 14'300 km de routes et pistes dont 1'650 km de routes asphaltées, 2'150 km de routes de latérite améliorées, et environ 10'500 km de pistes et de dessertes agricoles (voir carte du réseau des transports à l'Annexe III). Les axes routiers principaux sont situés dans le sud et l'est du pays où sont concentrées les principales activités économiques du pays.

1/ L'IDA a financé jusqu'à ce jour 3 projets routiers au Mali pour un montant total de US\$ 35.5 millions :

- (a) Le premier projet (US\$ 7.7 millions, juin 1970) comprenait principalement la fourniture d'équipement pour l'entretien des routes; la fourniture de pièces de rechange; la construction d'ateliers de réparation; l'entretien de routes de desserte, et de l'assistance technique au Ministère des Travaux Publics. Le projet a été achevé en mars 1976.

Le 2ème projet (US\$ 17.8 millions, juin 1975) comprenait la fourniture d'équipement supplémentaire pour l'entretien des routes; la continuation de l'assistance technique accordée dans le premier projet; l'étude préliminaire de la route Bamako-Kolokani, ainsi que la construction d'un centre de formation et la formation de personnel. Ce projet est également achevé.

- (c) Le troisième projet routier (US\$ 10 millions, janvier 1976) est actuellement en cours de réalisation. Il comprend l'amélioration de 1'000 km de routes de desserte; l'entretien périodique de 950 km de routes asphaltées; l'achat de pièces de rechange; l'équipement de deux ateliers de réparation; de l'équipement complémentaire pour le centre de formation, ainsi que la formation d'instructeurs et moniteurs; l'étude d'un plan des transports pour l'ensemble du pays; et la poursuite de l'assistance technique au Ministère des Travaux Publics.

La plupart des routes principales, construites entre 1955 et 1965, se détériorent rapidement par manque d'entretien régulier, et en raison de l'accroissement du trafic et du tonnage des véhicules.

Le nombre de véhicules était estimé à fin 1978 à environ 24'000 (dont 60 % de voitures privées, 39 % de camions, et 1 % de bus et véhicules spéciaux). En dépit d'un recul relatif du nombre de véhicules, la capacité de transport s'est accrue sensiblement entre 1976 et 1978 (achat de 600 véhicules utilitaires lourds) et est suffisante pour couvrir les besoins du pays au cours des années à venir. Le trafic a augmenté en moyenne de 8 % entre 1976 et 1978. La moyenne journalière se présentait comme suit en 1976 (dernière année de recensement) :

Tableau 1: Trafic journalier par catégories de routes (1976)

(nombre de véhicules par jour)

Routes asphaltées	Routes de latérite améliorées	Routes de desserte et pistes améliorées	saisonnnières	T o t a l Réseau
151	32	17	10	31

Tableau 2: Parc de véhicules utilitaires selon la propriété (1976)

(plus de 6 tonnes)

Propriété	Nombre de véhicules	%
<u>Camions privés</u> 1/	<u>1'081</u>	<u>71</u>
- membres de coopératives	963	63
- autres transporteurs privés	118	8
<u>Camions publics</u> 2/	<u>452</u>	<u>29</u>

1/ A l'exception de 20 entreprises importantes localisées à Bamako, les transporteurs privés appartiennent à des coopératives régionales elles mêmes regroupées dans l'Union Nationale des Coopératives de Transporteurs Routiers (UNTR) - Organisation d'entraide mutuelle et de lobby.

2/ Compagnie Malienne des Transporteurs Routiers (CMTR) et parcs propres des agences gouvernementales.

La Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP) du Ministère des Transports et des Travaux Publics (MTTP) est responsable de la planification, des études, de la construction et de l'entretien des routes. Les programmes d'investissement sont soumis à l'approbation du Ministère du Plan. Les études techniques et la supervision de projets de construction importants sont normalement réalisés avec l'aide de consultants étrangers 1/. Les travaux de construction mineurs 2/ et l'ensemble des travaux d'entretien 3/ sont réalisés par la DNTP elle-même. Les grands travaux de construction (routes asphaltées) sont généralement confiés à des entrepreneurs étrangers. Les Divisions et services principaux de la DNTP sont présentés à l'Annexe 4.

Le personnel de la DNTP comprend actuellement 20 ingénieurs, 60 techniciens, 1'100 ouvriers permanents et de 300 à 500 ouvriers saisonniers. Les cadres supérieurs, tous maliens, sont généralement compétents et accomplissent leurs tâches d'une manière satisfaisante. Les efforts entrepris précédemment avec l'aide de la Banque Mondiale pour augmenter la productivité du personnel technique et d'exécution et la capacité d'entretien routier (création du CPTTP 4/ et renforcement du SETP 5/ notamment) seront poursuivis dans le cadre du présent projet. Par manque de ressources, le Gouvernement n'a en effet pas été en mesure d'assurer la continuité d'un programme d'entretien routier normal comme envisagé initialement. Etant donné l'incapacité du Gouvernement à financer l'entretien intégral de son réseau dans les années à venir, il est proposé qu'il concentre ses efforts sur l'entretien de routine et que l'entretien périodique soit financé par l'aide extérieure.

Le financement des dépenses dans le secteur routier est assuré par les sources suivantes :

- 1/ La Société d'Etudes du Mali (SEMA), compagnie d'Etat, réalise des études de factibilité en association avec des consultants étrangers.
- 2/ Construction de routes en latérite de différentes catégories, de pistes et routes de dessertes agricoles.
- 3/ Entretien de routine et périodique (routes asphaltées, en latérite, agricoles ...).
- 4/ Centre de Perfectionnement des Transports et des Travaux Publics.
- 5/ Service des Equipements des Travaux Publics.

- (a) le budget de l'Etat : les frais administratifs représentent en moyenne de 5 à 10 % des dépenses totales;
- (b) le Fonds Routier : il est alimenté par les taxes sur les carburants 1/ et sert à financer les frais d'entretien, les dépenses d'investissement (contrepartie malienne) et le service de la dette;
- (c) l'aide extérieure : l'aide extérieure a financé le 75 % env. des investissements dans le secteur routier au cours de la période 1971-78.

3. LE PROJET

31. Objectifs

Le présent projet vise à consolider l'oeuvre entreprise jusqu'ici (voir note de bas de page p. 1). Ses principaux objectifs sont les suivants :

- (a) améliorer l'entretien des routes par une productivité accrue du personnel, une meilleure gestion des équipements et la mise en place d'un mécanisme financier capable d'assurer le financement d'un programme d'entretien de routine minimum garantissant une meilleure utilisation de l'ensemble du réseau;
- (b) achever d'éliminer le retard accumulé dans l'entretien périodique de sections prioritaires du réseau (nécessaire pour assurer la durée de vie normale des routes asphaltées et permettre l'usage en tout temps des routes en terre battue), après lequel l'entretien de routine peut s'exercer efficacement; le programme couvrira la majeure partie des routes asphaltées et quelques routes secondaires importantes.

Etant donné les contraintes budgétaires du Gouvernement, les coûts de l'entretien périodique devront être financés par l'aide extérieure au cours des années à venir.

32. Description

Le projet comprend les composantes suivantes :

- 1/ Les prix des carburants ont été augmentés de 74 % entre juin 1979 et février 1980 à la suite de la hausse des prix du pétrole. Les taxes ont été relevées en novembre 1979 et représentent actuellement en moyenne 13 % du prix de vente contre 17 % auparavant.

(1) entretien courant :

- (a) matériel : un programme de deux ans et demi (de juin 1981 à décembre 1983) d'entretien courant sur 6'600 km environ de routes nationales, régionales et de desserte, se répartissant comme suit :

Tableau 3 : Réseau à entretenir (en km)

Type de routes	Total	A entretenir	% du réseau à entretenir
Asphaltées	1'668	1'668	100
Latérites	1'647	1'647	100
Pistes améliorées et Routes de dessertes	2'637	2'637	100
Pistes saisonnières	8'331	616	7
T O T A L	14'223	6'568	46
	=====	=====	==

- (b) renforcement du SETP (Service des Equipements des Travaux Publics) : formation et recyclage du personnel, achat de matériel d'atelier et de pièces détachées;

- (c) renforcement du CPTP (Centre de Perfectionnement des Transports et des Travaux Publics) : formation et recyclage des chefs de subdivision et d'ateliers, chefs de secteurs, comptables, mécaniciens, conducteurs d'engins, etc. (environ 600 personnes); achat de matériel et de véhicules;

- (2) entretien périodique de 475 km de routes bitumées (ayant pour but de : (a) remettre en état le revêtement afin de rendre l'entretien courant efficace et (b) retarder la rupture de la chaussée) et de 130 km de routes en latérite;

- (3) assistance au Ministère des Transports et des Travaux Publics pour l'établissement d'une unité permanente de collecte et d'analyse des statistiques des transports (pour continuer le travail commencé dans le cadre de l'étude de planification des transports) et à la DNTP pour l'introduction d'un contrôle des poids lourds (charge par essieu);

Tableau 4 : Estimations des coûts du projet
(en milliers de dollars, coût de base aux prix fin 1979)

	<u>Taxes</u>	<u>Monnaie nationale</u>	<u>Devises</u>	<u>Total</u>
<u>COÛTS D'INVESTISSEMENT 1/</u>				
<u>Entretien courant</u>	115	903	5'369	6'387
a) Matériel	-	309	2'139	2'448
b) Renforcement du SETP	94	471	2'762	3'327
c) Formation (CPTP)	21	123	468	612
<u>Entretien périodique</u>	1'033	1'919	6'402	9'354
a) Matériel	-	103	726	829
b) Travaux en gestion directe	401	1'004	2'608	4'013
c) Travaux de génie civil effectués par entreprises	632	812	3'068	4'512
<u>Assistance technique au service de collecte des données sur les transports du MTTP</u>	19	34	175	228
<u>Vérification des comptes</u>	13	16	131	160
<u>Mise à jour des études de préinvestissements (Bamako - Bougouni)</u>	8	15	77	100
Coût de base	1'198	2'887	12'154	16'239
Provisions pour aléas physiques	120	262	1'039	1'421
Provisions pour hausse des prix	353	869	3'625	4'847
T o t a l	1'671	4'018	16'818	22'507
	=====	=====	=====	=====
(chiffres arrondis)	(1'700)	(4'000)	(16'800)	(22'500)
<u>COÛTS DE FONCTIONNEMENT</u>				
Coûts de base	1'513	6'800	6'800	15'131
Provisions pour aléas physiques (5 %)	76	340	340	756
Provisions pour hausse des prix	493	2'218	2'218	4'929
T o t a l	2'082	9'367	9'367	20'816
	=====	=====	=====	=====
(chiffres arrondis)	(2'100)	(9'300)	(9'400)	(20'800)
<u>COÛT TOTAL DU PROJET</u>	3'753	13'385	26'185	43'323
	=====	=====	=====	=====
(chiffres arrondis)	(3'800)	(13'300)	(26'200)	(43'300)

Y compris provisions pour aléas physiques et provisions pour hausse des prix.

Les estimations concernant le matériel routier et l'outillage d'atelier (y compris 10 % pour les pièces détachées) sont basées sur des devis de fournisseurs locaux. Le coût des travaux de construction de bâtiments et d'ateliers est fondé sur le coût unitaire actuel de travaux similaires. Les coûts de fonctionnement pour l'entretien courant et l'entretien périodique ont été estimés sur la base des données de la DNTF.

Le coût de l'assistance technique et des services de consultants est calculé en fonction du coût de services similaires rendus au Mali. Le coût total se monte à 1 million de dollars et le coût moyen par homme/mois est estimé à 6'700 dollars environ, montant comprenant le salaire, la sécurité sociale, les primes, les congés annuels, l'indemnité d'expatriation, les frais généraux et le bénéfice de la société. Les dépenses remboursables, notamment les déplacements par avion, le fret aérien, l'indemnité de subsistance, le contrôle de chantier, l'achat et les frais d'utilisation des véhicules, se montent à 3'300 dollars par mois environ.

(b) Financement du projet

Le plan de financement se présente comme suit :

Tableau 5 : Plan de financement

	<u>en millions de \$</u>
IDA	17.0
Suisse (Fr. 18 millions) ^{1/}	10.0
Mali	12.5
Total (net de taxes)	39.5
Taxes (à la charge du Mali)	3.8
Total (y compris taxes)	43.3
	====

Le financement de l'IDA et de la Suisse couvrira le 100 % des dépenses d'investissement du projet et le 33 % des coûts de

^{1/} Ce montant constitue l'engagement financier maximum pris par la Suisse dans le cadre du Projet.

fonctionnement (nets de taxes). Le Mali financera le 64 % des coûts de fonctionnement relatifs à l'entretien courant. L'IDA et la Suisse financeront leur part des coûts de fonctionnement sur une base décroissante, à savoir 40 % des coûts totaux de fonctionnement en 1981, 30 % en 1982 et 25 % en 1983.

Immédiatement après l'entrée en vigueur du crédit, l'IDA fera une avance de US\$ 800'000 qu'elle placera dans un Compte spécial qui sera ouvert par le Gouvernement malien à la Banque de Développement du Mali (BDM). Ce compte servira à financer des éléments du projet et sera reconstitué par l'IDA et la Suisse dès réception des demandes de retrait du Gouvernement.

34. Exécution

(a) Agences nationales responsables

La DNTP sera responsable de l'exécution des différents éléments du Projet (à l'exception de l'assistance technique pour la création d'une unité de statistiques des transports qui sera supervisée par le MTTP). Elle disposera de l'appui des autres services concernés du MTTP (SETP, CPTTP). Un coordinateur du projet sera nommé par le Gouvernement pour superviser l'ensemble du projet et agir comme agent de liaison avec l'IDA et la DDA.

Dans le cadre du Projet, les services centraux seront responsables de la préparation et de la supervision du programme d'entretien de routine (exécuté par les brigades routières régionales et locales); du programme d'entretien périodique exécuté directement par les brigades routières centrales; de la supervision du programme d'entretien périodique et de construction de routes confié à des entrepreneurs privés. Le SETP sera responsable de l'achat et de l'entretien des équipements routiers et des pièces de rechange. Le CPTTP exécutera les programmes de formation prévus.

Les choix technologiques et les standards routiers retenus pour la réalisation du Projet tiennent compte des possibilités économiques du pays et des ressources humaines disponibles. Seules les opérations d'entretien qui ne peuvent être accomplies manuellement (p.ex. nivellement, tassement, brossage, goudronnage, réparations urgentes ...) seront mécanisées. Partout ailleurs des solutions favorisant une utilisation optimum de la main-d'oeuvre locale seront retenues (travaux de cantonnage tels que entretien des bas-côtés, remplissage de nids de poules, chargement léger, nettoyage des structures, etc. ...).

(b) Assistance technique

Ce projet prévoit un total de 100 hommes/mois d'assistance technique et de services de consultants, dont 80 hommes/mois pour le SETP et 20 hommes/mois pour le service de collecte des données sur les transports. De plus, le projet comprendra des services de consultants pour la vérification des comptes du Fonds routier et la mise à jour des études de préinvestissement pour la route Bamako-Bougouni.

4. JUSTIFICATION ET RISQUES41. Bénéfices principaux

L'amélioration du réseau routier et la création d'une capacité propre d'entretien routier plus efficace exerceront des effets positifs et durables sur l'ensemble de l'économie et bénéficieront à une large partie de la population du pays. Le Projet permettra notamment :

- en réduisant les coûts de transport, de contenir les tarifs (fixés par le Gouvernement), ce dont bénéficieront à la fois producteurs et consommateurs;
- en prolongeant la durée de vie de l'infrastructure routière, de retarder de nouveaux investissements coûteux et de libérer une partie des ressources limitées du pays pour des investissements plus directement productifs;
- une plus grande rapidité et un plus grand confort des transports, ce qui permettra d'accroître le réseau de distribution des produits et de réduire les pertes, ce dont profiteront à la fois consommateurs et producteurs;
- de favoriser l'intégration de certaines zones inaccessibles au trafic régulier et d'améliorer ainsi le sort de leurs populations;
- de faciliter, par la création d'une unité de statistiques des transports, la prise de décisions et le maintien d'un équilibre entre dépenses d'investissement et dépenses de fonctionnement.

42. Analyse économique

La justification du Projet repose sur les éléments mentionnés ci-dessus et sur l'évaluation coûts/bénéfices selon la méthode "avec et sans projet". Le taux de rentabilité interne calculé sur la base des éléments quantifiables du projet est élevé (49 %).

43. Risques principaux

Le succès du Projet dépend essentiellement :

- de la capacité du Gouvernement de mobiliser effectivement les ressources nécessaires dans le cadre du Fonds Routier ^{1/} pour assurer le financement de la contrepartie locale;
- de la mise en route rapide du programme d'assistance technique élaboré dans le cadre du Projet Routier III. Il est en effet essentiel que la remise en état du parc de machines et engins d'entretien soit suffisamment avancée pour permettre au programme d'entretien routier de se dérouler selon le calendrier prévu.

44. Conclusions

Le Projet aura un impact considérable au niveau de l'économie globale et des populations directement concernées, en abaissant les frais de transports, en facilitant le mouvement de personnes et de marchandises entre régions, centres de consommation et centres de production, en ouvrant l'accès à de nouvelles zones et en permettant une utilisation rationnelle et plus productive des fonds publics. Le Projet a un taux de rentabilité élevé. Il représente un choix judicieux compte tenu de la situation économique actuelle du pays. Comme mentionné ci-dessus, le Projet comporte certains risques financiers (mobilisation des fonds de contrepartie).

Le Projet se réalisera dans l'un des pays les plus pauvres du monde qui figure également parmi les pays de concentration de l'aide suisse au développement.

^{1/} Le Gouvernement entend mettre l'accent à l'avenir sur l'entretien routier plutôt que sur les nouveaux investissements, et s'est engagé, dans ce but, à utiliser les ressources du Fonds Routier, en priorité pour le financement du budget d'entretien du réseau routier, y.c. la couverture de la contribution malienne au Projet.

5. CONDITIONS DE L'AIDE FINANCIERE SUISSE

Etant donné que le Mali compte parmi les pays les plus pauvres du monde (PNB par habitant d'environ US\$ 120 en 1978), qu'il se trouve dans une situation économique précaire (balance des paiements déficitaire, endettement relativement considérable, contraintes budgétaires sévères, perspectives limitées à moyen terme) et qu'il sera appelé à fournir un effort financier propre déjà considérable pour assurer l'entretien courant minimum de son réseau, nous recommandons que l'aide financière soit accordée sous forme de contribution non-remboursable.

6. MODALITES DE FINANCEMENT ET D'ADMINISTRATION

61. Financement conjoint avec l'IDA

Il est proposé que la Suisse participe au Projet sous forme de financement conjoint avec l'IDA. Cette formule a l'avantage de décharger la DDA de l'administration directe du Projet tout en lui permettant d'exercer un contrôle permanent sur sa réalisation et l'utilisation des fonds suisses.

62. Participation de la Suisse à la préparation du projet

Dans ses relations bilatérales avec le Mali et dans le cadre de son programme de coopération au développement avec ce pays, la Section Afrique de l'Ouest de la DDA avait identifié, en 1979, le secteur des transports comme étant prioritaire et avait envisagé d'étudier la possibilité de financer un projet d'aide financière dans ce secteur, en particulier dans le domaine de l'entretien routier dans la région de Sikasso.

A la même période, l'IDA commençait la préparation d'un quatrième projet dans ce secteur (voir note de bas de page p.1), poursuivant les actions entreprises dans les trois premiers projets et prévoyant la remise en état de quelque 6'000 km de routes existantes. En août 1979, la DDA reçut de l'IDA un premier rapport de préparation du projet, décrivant ses objectifs et ses composantes. Sur la base de ce rapport, les services de la DDA préparèrent une entrée en matière qui fut soumise à la Direction de la DDA en octobre 1979. Cette entrée en matière proposait que la DDA participe au financement du projet préparé par l'IDA, ce projet couvrant également la région de Sikasso. La Direction autorisa la poursuite de l'étude d'un cofinancement avec l'IDA.

Le projet prit ensuite environ 9 mois de retard dû au mauvais fonctionnement du Fonds routier malien, qui devait assurer le financement de la contribution malienne au projet. Au cours de ces 9 mois, le Gouvernement malien améliora la situation de ce Fonds et put donner les garanties suffisantes concernant le financement de sa contribution par l'intermédiaire de ce Fonds.

La DDA reçut le rapport final de préparation du projet en novembre 1980 et représenta la Suisse aux négociations tripartites entre le Mali, l'IDA et la Suisse tenues à Washington du 13 au 17 décembre 1980).

63. Rôle de l'IDA

L'IDA agira en qualité d'administrateur des fonds et de coordonnateur de l'exécution du Projet. Elle rendra compte de sa gestion par la soumission périodique de rapports techniques et financiers à la DDA. La DDA pourra également exercer un contrôle direct et permanent du projet (missions d'évaluation conjointes, inspections sur place par le Bureau de Coordination ou le personnel de la Centrale).

Les principaux services fournis par l'IDA seront les suivants :

- (a) Gestion des fonds : contrôle des demandes de retraits présentées par le Gouvernement (dépenses en monnaie locale et en devises); les dépenses dont le financement est assuré par l'IDA et la Suisse seront remboursées à raison de 63 % par l'IDA et 37 % par la Suisse.
- (b) Administration : contrôles, approbations, instructions nécessaires pour assurer le bon déroulement du Projet et la réalisation de ses objectifs (recrutement des consultants, plans et méthodes de travail, documents d'appels d'offres, adjudications, passation des contrats, désignation du personnel-clé, fonctionnement du Fonds Routier, déroulement du programme d'assistance technique, et de formation et de reconstruction ...).

L'acquisition des biens et services se fera sur la base d'appels d'offres internationaux 1/ selon les procédures standards de la Banque Mondiale; les fournisseurs de tous les pays-membres de la Banque et la Suisse pourront donc participer à ces appels d'offres.

1/ Les contrats non-susceptibles d'intéresser les firmes étrangères seront adjugés sur la base d'appels d'offres locaux.

(c) Supervision (inspections, évaluation périodique du projet, vérification des comptes).

(d) Information de la DDA sur le déroulement du projet

64. Administration des fonds suisses

La contribution suisse sera gérée par l'IDA. Les fonds nécessaires seront mis à la disposition du Mali sur un compte de dépôt de la Confédération; leur versement se fera, en principe, en 4 tranches successives de Fr. 2'500'000 en 1981; Fr. 5'000'000 en 1982; Fr. 5'000'000 en 1983 et Fr. 5'500'000 en 1984.

65. Fonds de contrepartie

Les fonds de contrepartie maliens proviendront du Fonds Routier. La gestion de ce fonds sera contrôlée par des vérificateurs des comptes indépendants, dont le recrutement sera approuvé par la Banque Mondiale.

7. ARRANGEMENTS LEGAUX

Sous réserve d'approbation de la proposition de crédit, la Suisse signera :

(a) un accord d'aide financière bilatérale avec la République du Mali définissant les termes et conditions de la participation suisse au financement du projet;

(b) un accord d'administration de projet avec l'IDA précisant les fonctions de l'IDA en tant qu'administrateur de la contribution suisse et les modalités de coopération entre la Suisse et l'IDA.

8. CONSULTATIONS PREALABLES

Office Fédéral des Affaires Economiques Extérieures : d'accord.

Administration Fédérale des Finances : d'accord.

9. PROPOSITION

SITUATION ECONOMIQUE DU MALI

Sur la base des considérations exprimées ci-dessus, nous vous proposons d'accorder au Mali une aide financière non-remboursable de Fr. 18 millions représentant la participation suisse au cofinancement du Projet en question à charge du Crédit de programme de Fr. 1'650 millions pour la continuation de la coopération technique et de l'aide financière en faveur des pays en développement (AF 8 décembre 1980).

Les dépenses découlant de cet engagement seront imputées à la rubrique budgétaire 202.493.01.

Au nombre des obstacles naturels à son développement économique, il faut mentionner les suivantes : pas d'accès à la mer (les ports les plus proches sont à plus de 1'000 km); des précipitations très irrégulières qui sont la cause de fluctuations importantes dans la production agricole; des distances intérieures considérables (la superficie du Mali est 30 fois celle de la Suisse pour une population comparable), le manque de personnel qualifié et la structure très restreinte du marché intérieur.

DEPARTEMENT FEDERAL DES
AFFAIRES ETRANGERES

Ces difficultés, et particulièrement les sécheresses de 1969 et 1973/74, ont été la cause d'un taux de croissance de l'économie malienne qui est resté en-dessous de 4 % par an (en termes réels) au cours de la période 1960-76, c'est-à-dire Pierre Aubert par an par habitant. Au cours de ces quatre dernières années, le taux de croissance a probablement encore baissé quelque peu dû aux sécheresses de 1978 et 1980, et il est possible que le niveau de vie ne se soit guère amélioré pour la grande majorité de la population entre 1976 et 1980.

Situation financière interne

Également inquiétant est le fait que la situation financière du pays se soit détériorée considérablement au cours de ces dernières années. Au niveau du budget, le déficit courant, qui se montait à FM 1/5.6 milliards (soit le 14 % des revenus du Gouvernement central) est passé à FM 8.8 milliards en 1978 et FM 17.6 milliards en 1979, soit le 33 % environ des revenus totaux. Cette situation est due principalement au fait que les revenus n'ont augmenté que lentement alors que les dépenses augmentaient fortement. Le montant des salaires pour les employés gouvernementaux et les boursiers ont absorbé, en 1979, le 92 % des revenus du Gouvernement; ceci est dû à l'ajustement des salaires au coût de la vie et au fait que le Gouvernement absorbe pratiquement tous les élèves qui terminent le secondaire ou l'université et ne trouvent pas d'autre emploi. En 1980, le déficit budgétaire pourrait atteindre FM 20 milliards, selon les estimations

Annexes

1977

1/1 Fr. = 840 FM

SITUATION ECONOMIQUE DU MALI

Taux de croissance

Le Mali compte une population de 6.3 millions d'habitants dont le revenu par habitant était estimé à US\$ 120 en 1978. Le Mali est un des pays les plus pauvres d'Afrique et fait partie de la liste des 29 pays les moins développés du monde. Le 90 % de la population active du Mali se trouve dans le secteur rural ou celui de la pêche.

Au nombre des obstacles naturels à son développement économique, il faut mentionner les suivants : pas d'accès à la mer (les ports les plus proches sont à plus de 1'000 km); des précipitations très irrégulières qui sont la cause de fluctuations importantes dans la production agricole; des distances intérieures considérables (la superficie du Mali est 30 fois celle de la Suisse pour une population comparable), le manque de personnel qualifié et la dimension très restreinte du marché intérieur.

Ces difficultés, et particulièrement les sécheresses de 1969 et 1973/74, ont été la cause d'un taux de croissance de l'économie malienne qui est resté en-dessous de 4 % par an (en termes réels) au cours de la période 1960-76, c'est-à-dire 1.5 % environ par an par habitant. Au cours de ces quatre dernières années, le taux de croissance a probablement encore baissé quelque peu dû aux sécheresses de 1978 et 1980, et il est possible que le niveau de vie ne se soit guère amélioré pour la grande majorité de la population entre 1976 et 1980.

Situation financière interne

Egalement inquiétant est le fait que la situation financière du pays se soit détériorée considérablement au cours de ces dernières années. Au niveau du budget, le déficit courant, qui se montait à FM 1/6.6 milliards (soit le 14 % des revenus du Gouvernement central) ^{*/}est passé à FM 8.8 milliards en 1978 et FM 17.6 milliards en 1979, soit le 33 % environ des revenus totaux. Cette situation est due principalement au fait que les revenus n'ont augmenté que lentement alors que les dépenses augmentaient fortement. Le montant des salaires pour les employés gouvernementaux et les boursiers ont absorbé, en 1979, le 92 % des revenus du Gouvernement; ceci est dû à l'ajustement des salaires au coût de la vie et au fait que le Gouvernement absorbe pratiquement tous les élèves qui terminent le secondaire ou l'université et ne trouvent pas d'autre emploi. En 198 , le déficit budgétaire pourrait atteindre FM 20 milliards, selon les estimations

*/ en 1977

de la Banque Mondiale. En plus du problème budgétaire se pose celui du déficit des entreprises qui, avec le déficit budgétaire courant du Gouvernement central, entraînent une augmentation trop rapide du crédit et une poussée inflationniste.

Situation financière externe

Le déficit extérieur courant a également augmenté rapidement au cours de ces dernières années, passant de US\$ 58 millions en 1977 à US\$ 246 millions en 1980. Cette situation est le résultat des facteurs suivants : d'une part, une accélération marquée du programme d'investissement malien, et, d'autre part, une augmentation des importations de céréales suite à la sécheresse de 1980. Ce déficit a été entièrement financé par une augmentation de l'aide extérieure et par le compte d'opérations du Mali auprès du Trésor français.

Le service de la dette extérieure se montait à l'équivalent de 20 % des revenus extérieurs du Mali en 1979. Cependant, le Mali a pu renégocier une partie de ses dettes, ce qui lui a permis de maintenir le service de la dette à 10 % environ de ses revenus extérieurs.

Politique économique du Gouvernement

Le Gouvernement est conscient des problèmes mentionnés ci-dessus et a pris un certain nombre de mesures (bien que parfois isolées) pour les corriger. Il a, à plusieurs occasions, relevé des prix aux producteurs pour encourager la production. Il a également pris des mesures pour renforcer la collecte des taxes et impôts et ainsi améliorer la situation des finances publiques. Dans le domaine du crédit, la Banque centrale a freiné l'expansion du crédit. En dépit de ces mesures, la situation reste très difficile, particulièrement au niveau de la situation budgétaire, et des réformes profondes seront probablement nécessaires.

A plus long-terme, et lorsque ces difficultés immédiates auront trouvé une solution, il existe au Mali un potentiel de croissance réel dans les domaines agricole (céréales, élevage, coton, sucre) et minier (fer, phosphate).

MALI - SOCIAL INDICATORS DATA SHEET

(page 3)

MALI	REFERENCE GROUPS (WEIGHTED AVERAGES - MOST RECENT ESTIMATE) ^a				
	MALI			LOW INCOME	MIDDLE INCOME
	1960	1970	MOST RECENT ESTIMATE	AFRICA SOUTH OF SAHARA	AFRICA SOUTH OF SAHARA
LAND AREA (THOUSAND SQ. KM.)					
TOTAL	1240.0				
AGRICULTURAL	398.0				
GDP PER CAPITA (US\$)	50.0	70.0	120.0	228.9	726.2
ENERGY CONSUMPTION PER CAPITA (KILOGRAMS OF COAL EQUIVALENT)	15.0	21.0	30.0	80.0	699.4
POPULATION AND VITAL STATISTICS					
POPULATION, MID-YEAR (MILLIONS)	4.1	5.1	6.3		
URBAN POPULATION (PERCENT OF TOTAL)	11.0	14.9	18.8	17.3	28.9
POPULATION PROJECTIONS					
POPULATION IN YEAR 2000 (MILLIONS)			11.0		
STATIONARY POPULATION (MILLIONS)			28.0		
YEAR STATIONARY POPULATION IS REACHED			2170		
POPULATION DENSITY					
PER SQ. KM.	3.0	4.0	5.0	27.4	61.7
PER SQ. KM. AGRICULTURAL LAND	11.0	13.0	16.0	82.6	126.0
POPULATION AGE STRUCTURE (PERCENT)					
0-14 YRS.	43.5	43.4	45.2	44.9	45.5
15-64 YRS.	53.8	53.9	52.1	52.2	51.6
65 YRS. AND ABOVE	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8
POPULATION GROWTH RATE (PERCENT)					
TOTAL	2.1	2.4	2.5	2.7	2.7
URBAN	2.8	3.4	3.6	6.8	4.9
CRUDE BIRTH RATE (PER THOUSAND)					
CRUDE BIRTH RATE (PER THOUSAND)	50.0	49.0	49.0	47.4	46.8
CRUDE DEATH RATE (PER THOUSAND)	27.0	24.0	22.0	19.6	16.4
GROSS REPRODUCTION RATE	3.8	3.3	3.3	3.2	3.2
FAMILY PLANNING					
ACCEPTORS, ANNUAL (THOUSANDS)	..	..	..	..	..
USERS (PERCENT OF MARRIED WOMEN)	..	..	..	..	..
FOOD AND NUTRITION					
INDEX OF FOOD PRODUCTION PER CAPITA (1969-71=100)					
TOTAL	103.0	100.0	92.0	91.8	94.0
PER CAPITA SUPPLY OF CALORIES (PERCENT OF REQUIREMENTS)					
TOTAL	86.0	94.0	90.0	90.2	92.7
PROTEINS (GRAMS PER DAY)	56.0	59.0	57.0	53.0	53.0
OF WHICH ANIMAL AND PULSE	15.0	16.0	15.0	18.4	15.6
CHILD (AGES 1-4) MORTALITY RATE					
TOTAL	41.0	35.0	32.0	27.7	21.3
HEALTH					
LIFE EXPECTANCY AT BIRTH (YEARS)	37.0	40.0	42.0	45.3	50.1
INFANT MORTALITY RATE (PER THOUSAND)	210.0	..	..	..	..
ACCESS TO SAFE WATER (PERCENT OF POPULATION)					
TOTAL	..	..	9.0	23.2	31.0
URBAN	..	29.0	42.0	58.0	66.8
RURAL	..	..	3.0	16.8	..
ACCESS TO EXCRETA DISPOSAL (PERCENT OF POPULATION)					
TOTAL	..	8.0	..	28.9	..
URBAN	..	63.0	..	67.0	..
RURAL	..	..	..	..	..
POPULATION PER PHYSICIAN					
TOTAL	38636.0/c	42504.0	24098.0	30910.4	14508.2
POPULATION PER NURSING PERSON	4982.0/c.d	3956.0	3076.0	5793.2	3279.5
POPULATION PER HOSPITAL BED					
TOTAL	1472.0/c.e	1420.0/e	1743.0	1198.9	1141.5
URBAN	302.0/c.e	984.0	..	..	..
RURAL	2849.0/c.e	1539.0	..	..	..
ADMISSIONS PER HOSPITAL BED					
TOTAL	..	27.3	..	..	..
HOUSING					
AVERAGE SIZE OF HOUSEHOLD					
TOTAL	..	..	4.8	..	..
URBAN	..	..	..	..	..
RURAL	..	..	..	..	..
AVERAGE NUMBER OF PERSONS PER ROOM					
TOTAL	..	..	..	..	..
URBAN	..	..	..	..	..
RURAL	..	..	..	..	..
ACCESS TO ELECTRICITY (PERCENT OF DWELLINGS)					
TOTAL	..	..	..	..	..
URBAN	..	..	..	..	..
RURAL	..	..	..	..	..

MALI - SOCIAL INDICATORS DATA SHEET

	MALI			REFERENCE GROUPS (WEIGHTED AVERAGES - MOST RECENT ESTIMATE) ^a	
	1960	1970	MOST RECENT ESTIMATE	LOW INCOME AFRICA SOUTH OF SAHARA	MIDDLE INCOME AFRICA SOUTH OF SAHARA
	^b	^b	^b		
EDUCATION					
ADJUSTED ENROLLMENT RATIOS					
PRIMARY:					
TOTAL	10.0	25.0	28.0	37.7	51.7
MALE	14.0	33.0	36.0	76.2	69.2
FEMALE	6.0	18.0	20.0	34.1	31.6
SECONDARY:					
TOTAL	1.0	5.0	7.0	10.0	20.6
MALE	1.0	9.0	11.0	13.7	29.2
FEMALE	0.3	2.0	4.0	7.1	14.7
VOCATIONAL ENROL. (% OF SECONDARY)	15.0 ^c	40.0	25.0	6.8	7.0
PUPIL-TEACHER RATIO					
PRIMARY	43.0	40.0	27.0 ^d	43.0	36.6
SECONDARY	14.0	13.0	..	23.2	24.3
ADULT LITERACY RATE (PERCENT)					
	3.0 ^e	..	10.0	23.3	..
CONSUMPTION					
PASSENGER CARS PER THOUSAND POPULATION					
	2.0	2.3	2.1	3.6	18.8
RADIO RECEIVERS PER THOUSAND POPULATION					
	2.0	12.0	14.0	31.3	33.3
TV RECEIVERS PER THOUSAND POPULATION					
	..	..	..	1.8	..
NEWSPAPER ("DAILY GENERAL INTEREST") CIRCULATION PER THOUSAND POPULATION					
	0.2	0.3	0.3	4.6	24.2
CINEMA ANNUAL ATTENDANCE PER CAPITA					
	2.0	..	..	..	0.7
LABOR FORCE					
TOTAL LABOR FORCE (THOUSANDS)	2331.2	2863.6	1381.6	..	..
FEMALE (PERCENT)	48.0	47.4	47.0	33.3	38.1
AGRICULTURE (PERCENT)	94.0	91.0	88.0	90.7	56.3
INDUSTRY (PERCENT)	2.7	4.1	6.0	8.1	17.8
PARTICIPATION RATE (PERCENT)					
TOTAL	37.8	36.3	33.1	42.2	38.8
MALE	50.3	39.6	38.3	33.1	48.4
FEMALE	33.3	33.4	31.7	29.3	29.4
ECONOMIC DEPENDENCY RATIO					
	0.8	0.8	0.9	1.2	1.3
INCOME DISTRIBUTION					
PERCENT OF PRIVATE INCOME RECEIVED BY					
HIGHEST 5 PERCENT OF HOUSEHOLDS	..	..	..	..	..
HIGHEST 10 PERCENT OF HOUSEHOLDS	..	..	..	..	..
LOWEST 20 PERCENT OF HOUSEHOLDS	..	..	..	..	..
LOWEST 40 PERCENT OF HOUSEHOLDS	..	..	..	..	..
POVERTY TARGET GROUPS					
ESTIMATED ABSOLUTE POVERTY INCOME LEVEL (US\$ PER CAPITA)					
URBAN	..	..	98.0	138.2	..
RURAL	..	..	60.0	86.1	..
ESTIMATED RELATIVE POVERTY INCOME LEVEL (US\$ PER CAPITA)					
URBAN	..	..	61.0	107.0	..
RURAL	..	..	37.0	63.0	..
ESTIMATED POPULATION BELOW ABSOLUTE POVERTY INCOME LEVEL (PERCENT)					
URBAN	..	..	27.0	..	..
RURAL	..	..	48.0	66.9	..

.. Not available
 . Not applicable.

NOTES

^a The group averages for each indicator are population-weighted arithmetic means. Coverage of countries among the indicators depends on availability of data and is not uniform.

^b Unless otherwise noted, data for 1960 refer to any year between 1959 and 1961; for 1970, between 1969 and 1971; and for Most Recent Estimate, between 1974 and 1978.

^c 1962; ^d Government Personnel; ^e Government hospital establishments; ^f Not including private vocational schools; ^g Series revised.

April, 1980

LE SECTEUR DES TRANSPORTS AU MALI

=====

1. Infrastructure des transports

La situation des transports au Mali est rendue difficile en raison notamment de la position enclavée du pays, de son étendue et de la dispersion de sa population. Le système des transports est relativement simple au Mali; le rail et la route y tiennent une place prépondérante. Le réseau national comprend environ 14'300 km de routes et pistes; une ligne de chemin de fer (à voie simple) de 642 km reliant Koulikoro sur le Niger à l'Est, à la frontière sénégalaise à l'Ouest, où elle rejoint le chemin de fer sénégalais; environ 1'000 km de voies d'eau (principalement sur les fleuves Niger et Sénégal) navigables au mieux de 3 à 7 mois par année; 2 aéroports internationaux à Bamako et Gao et plusieurs aérodromes locaux. Les transports fluviaux et aériens ne jouent qu'un rôle marginal.

Dans un pays aussi vaste et aussi peu peuplé, le transport aérien pourrait constituer le mode de transport le plus économique pour certaines régions isolées du pays comme l'a démontré une récente étude de planification des transports entreprise avec l'aide de la Banque Mondiale. La modernisation de la flotte d'Air Mali et la réorganisation profonde de la compagnie seraient nécessaires pour accroître le rôle des transports aériens. L'association avec une compagnie étrangère pourrait constituer une première solution pour une amélioration des services. Air Mali est en prise actuellement à de sévères difficultés opérationnelles et financières. Le trafic domestique en a subi le contrecoup et a fortement diminué ces dernières années. Des travaux sont également en cours (barrage) pour accroître la navigabilité du **fleuve Sénégal**.

Les transports routiers absorbent plus de la moitié du trafic total des marchandises et environ 80 % du trafic des voyageurs. Le Chemin de Fer du Mali (CFM) - Cie d'Etat - transporte, de son côté, environ la moitié du trafic d'import/export (230'000 tonnes) et la quasi totalité des voyageurs et marchandises à l'Ouest de Bamako.

2. Voies d'accès à la mer

Le Mali dispose de deux voies d'accès à la mer, l'une par le rail (par le Sénégal), l'autre par la route (ou une combinaison rail/route) à travers la Côte d'Ivoire. Le trafic international des marchandises se répartit à peu près également entre les deux voies d'acheminement 1/. La position autrefois dominante de la liaison avec le

1/ Total import/export (1977) : via Abidjan 294'000 tonnes (55 %)
via Dakar 244'000 tonnes (45 %)

Sénégal s'est érodée en dépit d'avantages économiques certains en raison des difficultés opérationnelles rencontrées par les chemins de fer maliens et sénégalais et l'encombrement du port de Dakar. Actuellement, le trafic avec Abidjan s'effectue principalement par la route en raison du manque de facilités dans les gares de transbordement (Ouangolodougou et Bobo-Dioulasso) et de la plus grande rapidité et sécurité des transports routiers.

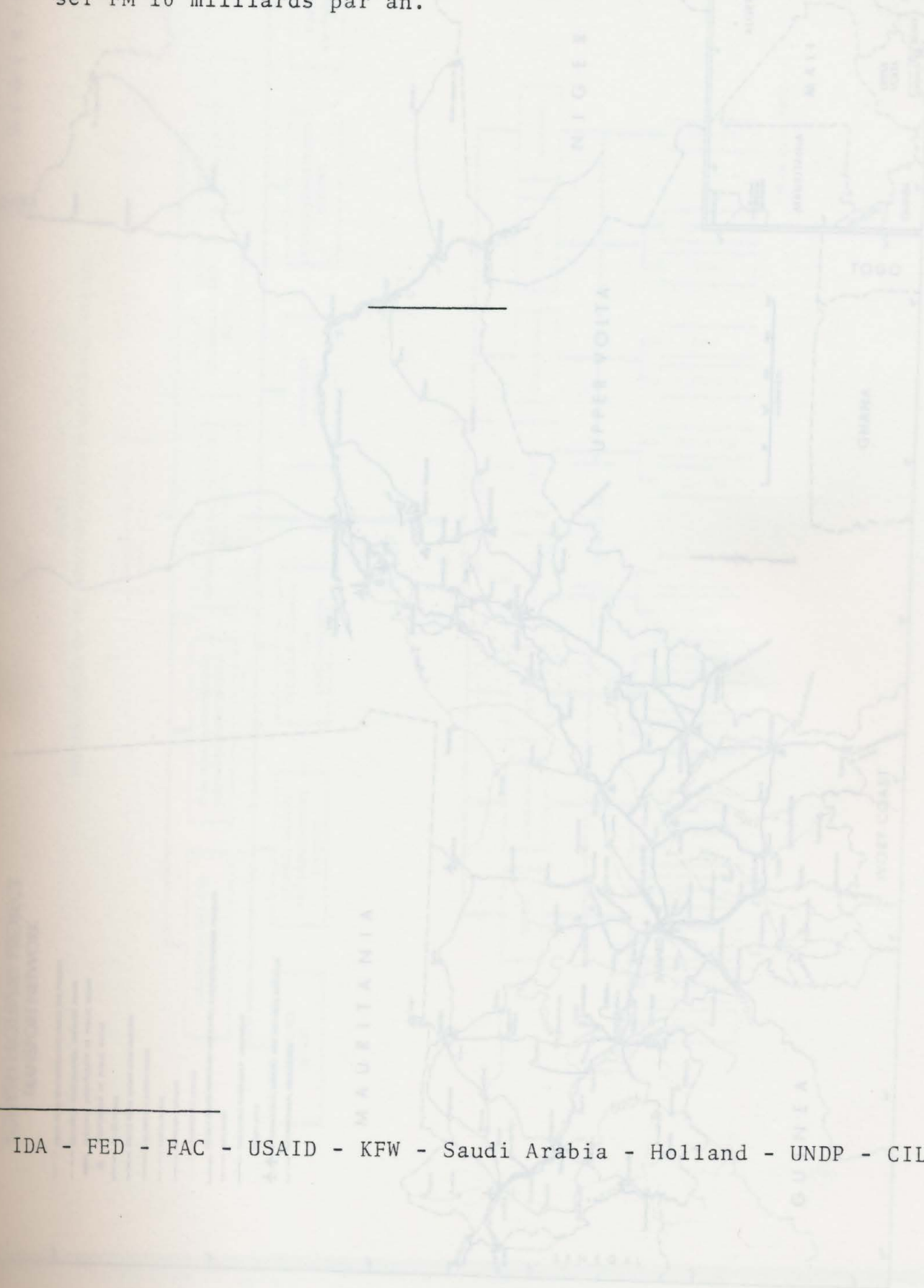
L'allocation du trafic international entre les différentes voies d'accès et différents modes n'a pas reposé jusqu'ici sur des critères économiques précis, ni une connaissance approfondie de toutes les données. Avant de prendre des décisions vitales pour l'avenir du pays, des études devront être entreprises pour définir une stratégie des communications avec l'extérieur à moyen et à long terme et proposant les alternatives d'investissement les plus économiques pour le pays. La Banque Mondiale étudie actuellement la question des corridors internationaux du Mali et discutera prochainement d'un programme d'action avec le Mali destiné à réunir les éléments nécessaires pour déterminer les alternatives les moins coûteuses. Le projet proposé n'est cependant pas directement concerné par ces questions.

3. Coordination et Planification des Transports

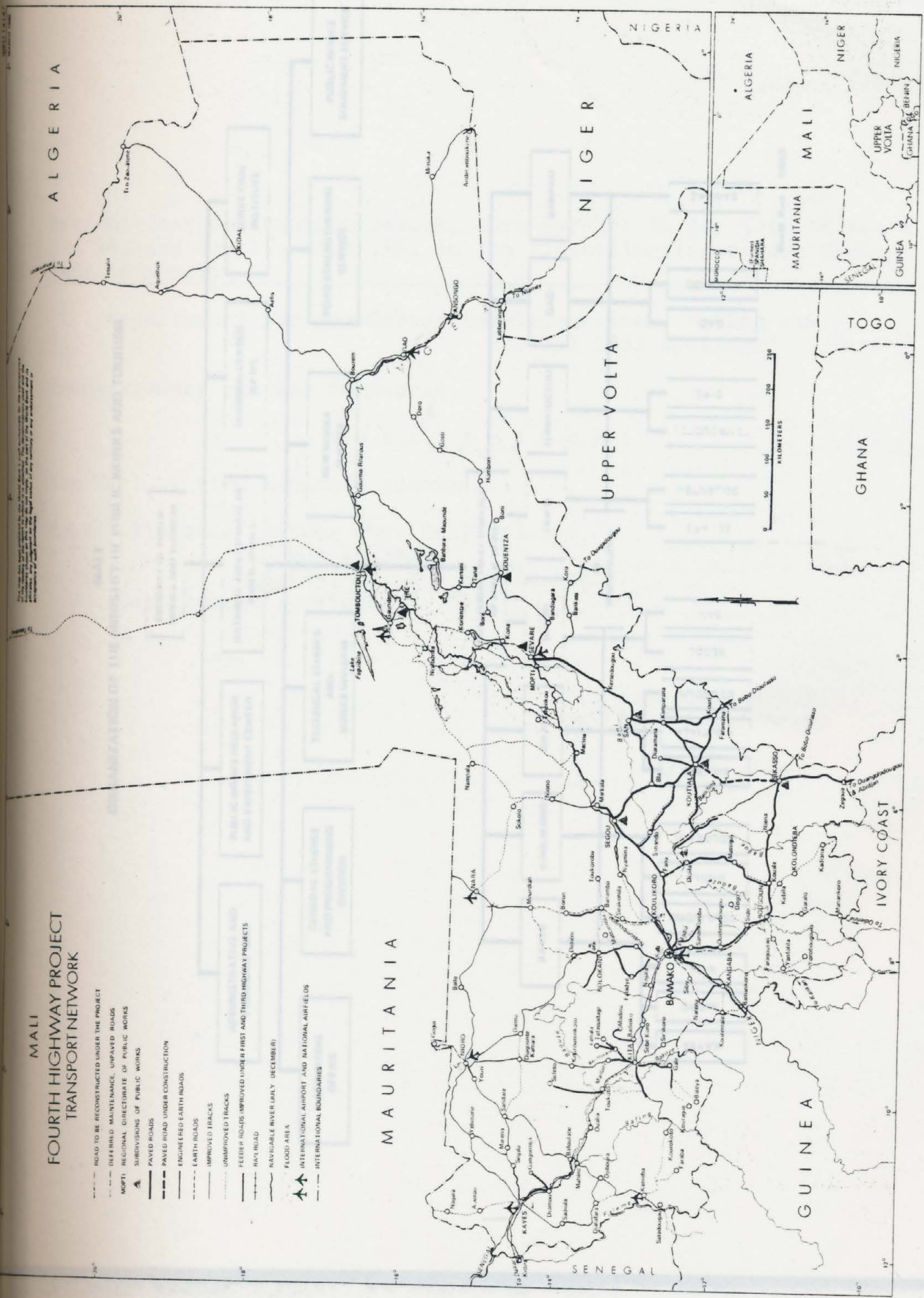
Le Ministère du Plan est responsable de la politique et de la planification générale des transports. Les principales compagnies de transport sont en mains publiques et contrôlées par le plan: Chemin de Fer du Mali (CFM), Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV), Air Mali, Cie Malienne des Transports Routiers (CMTR); l'Office National des Transports (ONT) est une agence d'Etat, semi-autonome, par l'intermédiaire de laquelle le Gouvernement alloue le transport des marchandises aux différentes compagnies, y compris aux transporteurs privés. Les tarifs de transport par rail, fleuve, air et route sont fixés par le Gouvernement. Pour pallier aux lacunes actuelles, une unité chargée de la coordination et de la planification des transports sera créée au sein du Ministère du Plan.

Le Gouvernement a eu tendance, dans le passé, à prévoir des programmes d'investissement trop ambitieux dans le secteur des transports, compte tenu de ses ressources financières et humaines. Il n'a d'ailleurs pu que très partiellement réaliser ses objectifs. Le plan 1974-79 prévoyait un investissement de FM 80 milliards (US\$ 180 millions à fin 1972) dans le secteur des transports, soit 20 % des investissements publics totaux. A fin 1978, seuls FM 19.4

milliards avaient été déboursés, dont 80 % financés par l'aide extérieure 1/. Au cours des années à venir, le niveau des investissements dans le secteur des transports ne devrait pas dépasser FM 10 milliards par an.



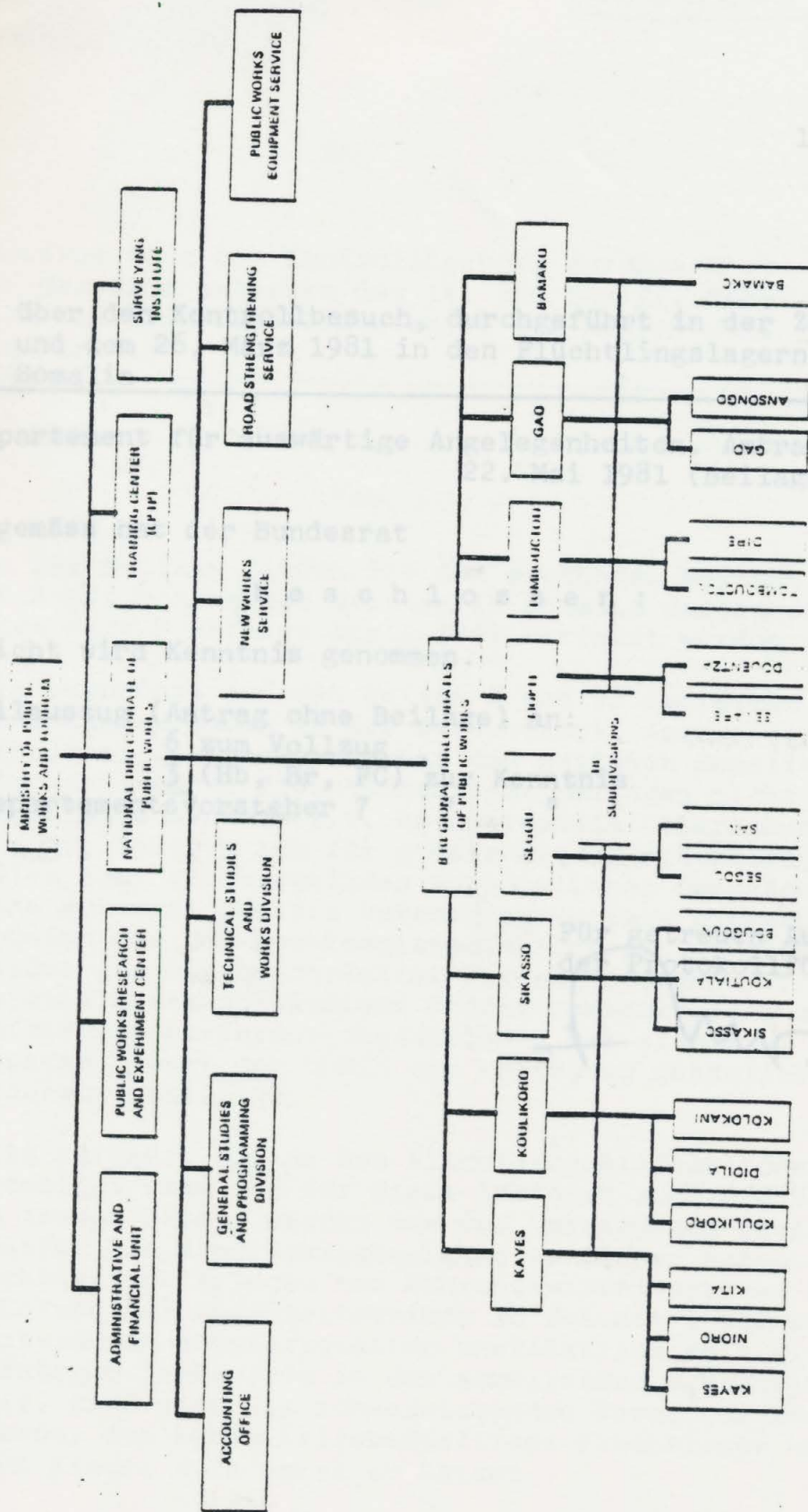
1/ IDA - FED - FAC - USAID - KFW - Saudi Arabia - Holland - UNDP - CILLS.



MALI
FOURTH HIGHWAY PROJECT
TRANSPORT NETWORK

- ROAD TO BE RECONSTRUCTED UNDER THE PROJECT
- DEFERRED MAINTENANCE, UNPAVED ROADS
- MOPTI REGIONAL DISCRETIONARY OF PUBLIC WORKS
- SUBDIVISIONS OF PUBLIC WORKS
- PAVED ROADS
- PAVED ROAD UNDER CONSTRUCTION
- ENGINEERED EARTH ROADS
- EARTH ROADS
- IMPROVED TRACKS
- UNIMPROVED TRACKS
- FEEDER ROADS IMPROVED UNDER FIRST AND THIRD HIGHWAY PROJECTS
- RAILROAD
- NAVIGABLE RIVER (EARLY DECEMBER)
- FLOOD AREA
- INTERNATIONAL AIRPORT AND NATIONAL AIRFIELDS
- INTERNATIONAL BOUNDARIES

MAI I
ORGANIZATION OF THE MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TOURISM



World Bank 1989

1. Juni 1981