

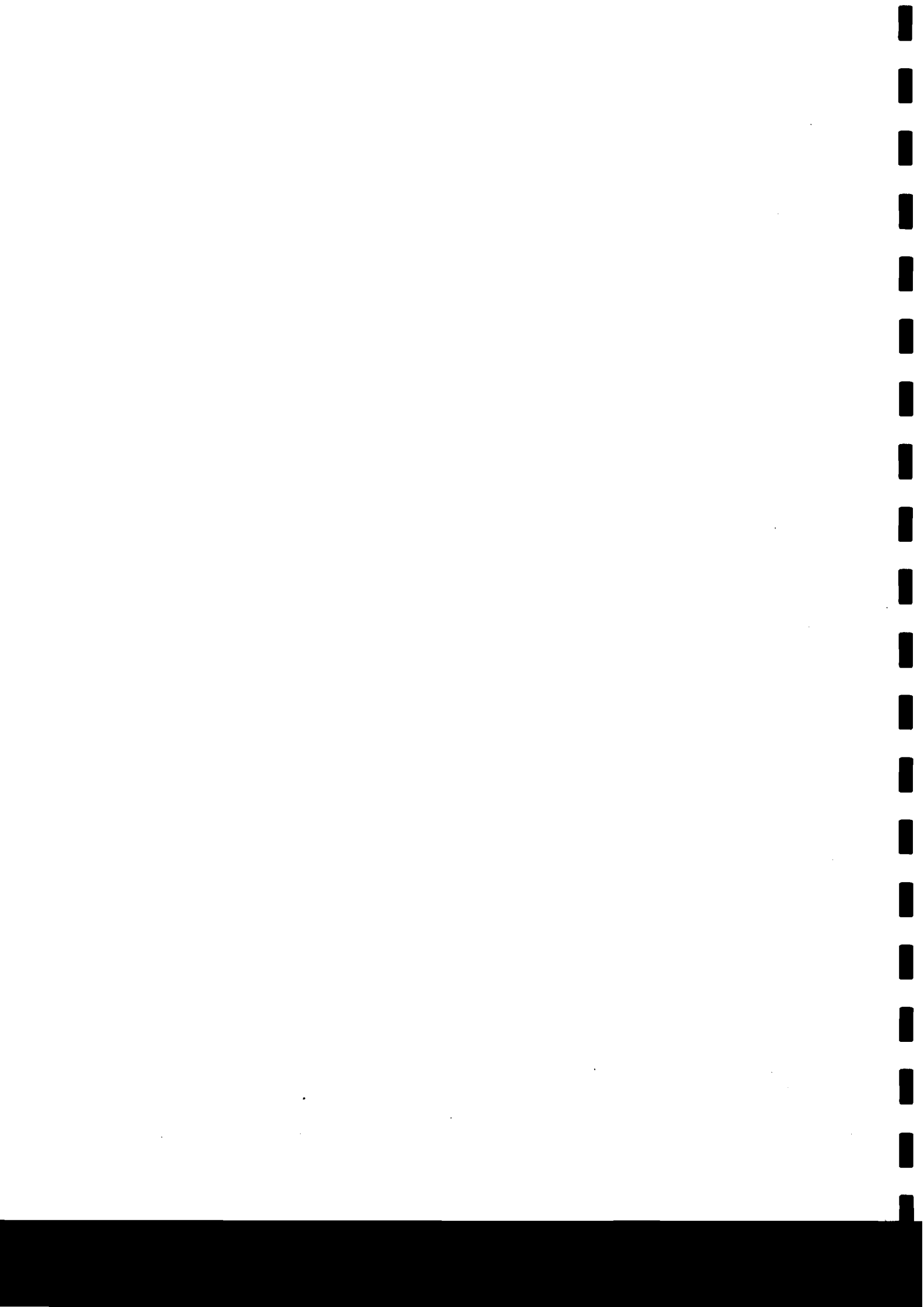
REPUBLIQUE DU MALI

PROJET SECTORIEL TRANSPORTS

Rapport d'évaluation

Table des matières

Résumé du Crédit et du Projet	i
I. LE CONTEXTE GENERAL	1
A. Le contexte macro-économique	1
B. Le contexte sectoriel	2
II. LA STRATEGIE SECTORIELLE ET LES PROBLEMES	3
A. La stratégie	3
B. Les problèmes	4
III. LES ENSEIGNEMENTS TIRES ET LA RAISON DE PARTICIPATION	7
A. Les opérations passées de l'IDA dans le secteur et enseignements tirés	7
B. La raison de participation de l'IDA	8
IV. LE PROGRAMME ET LE PROJET	8
A. Les objectifs du Programme et du Projet	8
B. La description du Programme et du Projet	9
C. Les coûts et le financement du Programme et du Crédit	16
D. La mise en oeuvre du Programme et du Projet	21
E. La durabilité du Projet	23
F. La passation des marchés	23
G. Les décaissements	26
H. La comptabilité, les audits et les rapports	27
I. L'environnement	28
J. L'impact sur l'emploi et la pauvreté	29
K. L'évaluation économique et financière et les risques	29
V. LES ACCORDS CONCLUS. LES CONDITIONS ET LA RECOMMANDATION	32



A N'UTILISER QU'A DES FINS OFFICIELLES

Abreviations et sigles

ACDI	-	Agence canadienne de développement international
ADM	-	Aéroports du Mali
ASECNA	-	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et au Madagascar
BEI	-	Banque européenne d'investissements
BID	-	Banque islamique de développement
BOAD	-	Banque ouest africaine de développement
CEAO	-	Communauté économique de l'Afrique de l'ouest
CFD	-	Caisse française de développement
CIF	-	Cost, Insurance and Freight
CMDT	-	Compagnie malienne de développement des textiles
CNREX	-	Centre national de recherche et d'expérimentation pour le bâtiment et les travaux publics
COMANAV	=	Compagnie malienn e de navigation
CPTP	-	Centre de perfectionnement des transports et des travaux publics
CST	-	Commission sectorielle transports
DNAC	-	Direction nationale de l'aéronautique civile
DNM	-	Direction nationale de la météorologie
DNT	-	Direction nationale des transports
DNTP	=	Direction nationale des travaux publics
DPGST	-	Déclaration de politique générale dans le secteur des transports
DTS	-	Droits de tirage spéciaux
EMACI	-	Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire
EMASE	-	Entrepôts maliens au Sénégal
EMATO	-	Entrepôts maliens au Togo
FAC	-	Fonds d'aide et de coopération
FAD	-	Fonds africain de développement
FED	-	Fonds européen de développement
MALITAS	-	Mali Timbuktu Air Service
MCUL	-	Ministère de la Construction, de l'urbanisme et du Logement
MET	-	Ministère de l' Equipement et des Transports
PIB	-	Produit intérieur brut
ONT	-	Office national des transports
OPEC	-	Organization of Petroleum Exporting Countries
RCFM	=	Régie de chemin de fer du Mali
SMTP	-	Service à matériel des travaux publics
SNCS	-	Société nationale de Chemins de fer du Sénégal
SRR	-	Service de renforcement des routes
STRUIM	-	Syndicat des transporteurs routiers urbains et interurbains du Mali
TIF	-	Transport international ferroviaire
TRIE	=	Transport routier inter-états
UNCTRM	-	Union nationale des coopératives de transports routiers du Mali

Le présent document fait l'objet d'une diffusion restreinte, et ne peut être utilisé par ses destinataires que **dans** l'exercice de leurs fonctions officielles. Sa teneur ne peut être autrement divulguée sans l'autorisation de la Banque mondiale.

Tableaux dans le texte principal

- 2.1 Budget annuel minimum d'entretien courant
- 4.1 Sommaire des besoins de services de consultants
- 4.2 Indices d'inflation
- 4.3 Estimation du coût du Programme
- 4.4 Estimation du Crédit IDA
- 4.5 Plan de financement
- 4.6 Plan de **financement** détaillé
- 4.7 Modes de passation des marchés
- 4.8 Plan de décaissements
- 4.9 Schéma donnant les taux de rentabilité des investissements routiers

Annexes

- 1. Produit intérieur **brut**
- 2. Revenus du Gouvernement
- 3. Déclaration de politique générale dans le secteur des transports (DPGST)
- 4. Programme de formation
- 5. Plan de restructuration de la **RCFM**
- 6. Coûts détaillés du Programme et du Projet
- 7.A Plan de mise en oeuvre
- 7.B Indicateurs de **performances**
- 7.C Plan de supervision
- 8. Plan d'action d'environnement
- 9. Liste des documents dans les archives du Projet

Carte : Réseau de transport du Mali (IBRD **25497**)

REPUBLIQUE DU MALI

PROJET SECTORIEL TRANSPORTS

Rapport d'évaluation

Résumé du Crédit et du Proiet

- Emprunteur : République du Mali
- Bénéficiaires : Ministère de l'**Equipement** et des Transports (MET) Régie de chemin de fer du Mali (RCFM)
- Montant du Crédit : 46,1 millions de DTS (contre-valeur de 65 millions de dollars).
- Conditions : Normales de l'Association, échéance de 40 ans.
- Cofinanciers : Millions de \$: BID (53,6), **BOAD (10,7)**, FAD (14), FED (50), Allemagne (19,8), Canada (7,1), France (17,9), BEI, OPEC (montants non connus).
- Rétrocession de Crédit : RCFM : don pour la réhabilitation de la voie et les études ; pour 20 ans, avec 10 ans de grâce et 7,5 % de taux d'intérêt par an, pour les autres parts.
- Objectifs du Programme et du Proiet : Le Projet proposé fait partie d'un Programme sectoriel qui appuie les efforts du Gouvernement du Mali en vue de : (a) renforcer les capacités de gestion et les performances du secteur en le réorganisant et en développant les compétences locales ; (b) restructurer les entreprises publiques de transport ; (c) réviser le cadre administratif et réglementaire actuel en vue de promouvoir la participation du secteur privé dans la fourniture de services et la réalisation des travaux ; (d) réhabiliter et maintenir un réseau prioritaire d'infrastructures de **transport** ; et (e) améliorer l'efficacité des opérations de transports et réduire les coûts de transports.
- Description : Le Projet proposé porte sur le Programme Quinquennal 1994-1998 que le **Gouvernement** compte entreprendre en matière de réformes sectorielles contenues dans la Déclaration de politique générale dans le secteur des transports appuyées par un programme d'investissements dans le secteur des transports assisté par des financements parallèles. Le Programme a quatre composantes et l'Association participera dans le financement des trois suivantes : (a) une composante développement de capacités et **formation**, appuyant la réorganisation des services des transports et la mise en oeuvre des mesures de politique sectorielle, notamment l'achèvement de la libéralisation de l'industrie des transports, une meilleure prise en charge de l'entretien routier par la réorganisation des services

qui en ont la charge, le changement des procédures d'attribution des travaux et l'allocation des crédits nécessaires, la restructuration des entreprises publiques et l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement des corridors de transports internationaux ; (b) une composante routière centrée sur : (i) l'entretien courant d'un réseau prioritaire de 9 000 km ; (ii) la réhabilitation ou l'entretien périodique de 1 170 km de routes revêtues, 2 870 km de routes en terre et pistes ; (iii) l'aménagement de 500 km de pistes rurales en dehors des grands périmètres agricoles et l'achat de bacs ; (iv) l'exécution de travaux spécifiques pour améliorer l'environnement et la sécurité le long de certaines routes ; (v) l'aménagement de voirie urbaine principale à Bamako ; (vi) études techniques et supervision ; et (vii) achat de matériels pour l'entretien courant ; (c) une composante ferroviaire portant sur : (i) la réalisation d'une première tranche du programme décennal de réhabilitation de la voie et la construction d'une gare à marchandises à Bamako-Korofina ; (ii) l'amélioration des systèmes de télécommunications ; (iii) l'acquisition de trois locomotives de moyenne puissance et la réhabilitation de divers matériels ; (iv) l'achat de divers équipements d'atelier ; et (v) des études avec la mise en oeuvre de la restructuration de la Régie du chemin de fer du Mali pour lui donner un statut d'entreprise autonome à caractère résolument commercial, et réduction de ses effectifs. La quatrième composante concerne des investissements aéroportuaires portant sur des équipements de sécurité pour les aéroports de Tombouctou et Bamako-Sénou et des études.

Avantages
du Proiet :

Le Projet est conçu pour moderniser l'administration du secteur et surtout pour réduire les coûts de transports. Les deux principales composantes du Programme (routes et rail, représentant 95 % du coût total du Programme) ont globalement un taux de rentabilité interne (**TRI**) de 28 %, soit plus que le double du taux **d'actualisation** (12 %) retenu (les taux des sous-Projets varient de 178 % pour le Projet d'entretien périodique d'une route sub-urbaine à 12 % pour la dernière piste rurale incluse ~~dans~~ le Programme). D'autres avantages indirects qui ne peuvent être quantifiés sont aussi attendus. Le Programme renforcera l'efficacité du secteur des transports en réorientant les attributions de son administration, en restructurant ses organismes publics en leur donnant un caractère résolument **commercial** et en modernisant leurs capacités d'exploitation. L'impact économique et social sur les populations sera très important par la **diminution** des coûts de transports, les 280 000 personnes-mois d'emplois que le Programme créera et la promotion de petites entreprises locales qui auront à répondre à l'accroissement de la demande attendue des effets d'entraînement que les revenus du Programme vont générer.

Risques
du Proiet :

Les principaux risques du Projet résident dans le fait que le **Gouvernement** ne puisse pas mettre en oeuvre toutes les réformes voulues dans le secteur et qu'il ne puisse pas lever les contraintes pour la mobilisation et l'affectation des ressources financières nécessaires pour les fonds de contre-partie et particulièrement pour l'entretien courant des routes. En second lieu, les capacités de gestion du Programme des agences d'exécution est faible. Pour la RCFM, ce risque provient d'une insuffisance de coordination technique et commerciale avec la SNCS. La ferme volonté montrée par le Gouvernement durant la préparation

du Projet, l'accomplissement de toutes les conditionalités de négociations, le suivi des programmes annuels d'investissements publics et des indicateurs de gestion de la **RCEM**, la coordination continue avec les autres Institutions qui financent le Programme, et le renforcement de la gestion du secteur par sa réorganisation et le développement de ses capacités, minimisent ces risques.

MAL1
PROJET SECTORIEL TRANSPORTS
SOMMAIRE DU COUT DU PROGRAMME

	(CFA MILLION)			(US\$ MILLION)			X TOTAL % ETRANG.	X TOTAL COUTS DE BASE
	LOCAL	ETRANG.	TOTAL	LOCAL	ETRANG.	TOTAL		
A. ASSIST. TECH. FORMATION								
1. BUREAU DE COORDINATION	60	180	240	0.1	0.3	0.4	75%	-
2. FORMATION	120	840	960	0.2	1.4	1.6	87%	1%
3. DEVELOPPEMENT CAPACITES								
DIRECTION DES TRANSPORTS	120	660	780	0.2	1.1	1.3	85%	1%
TRAVAUX PUBLICS	120	480	600	0.2	0.8	1.0	80%	-
4. AUDITS	120	720	840	0.2	1.2	1.4	86%	1%
SOUS-TOTAL A	540	2,880	3,420	0.9	4.8	5.7	84%	2%
B. COMPOSANTE ROUTIERE								
1. ENTRETIEN COURANT	8,340	11,880	20,220	13.9	19.8	33.7	59%	13%
2. ENTR. PERIODIQUE REHAB.	3,480	67,020	70,500	5.8	111.7	117.5	95%	46%
3. PISTES RURALES E I BACS	420	8,100	8,520	0.7	13.5	14.2	95%	6%
4. ACTIONS D'ENVIRONNEMENT	360	3,180	3,540	0.6	5.3	5.9	90%	2%
5. BAMAKO-VOIRIE URBAINE	720	13,560	14,280	1.2	22.6	23.8	95%	9%
6. ETUDES, SUPERVISION	540	4,260	4,800	0.9	7.1	8.0	89%	3%
7. MATERIEL D'ENTRETIEN ROUTIER	0	3,000	3,000	0.0	5.0	5.0	100%	2%
SOUS-TOTAL B	13,860	111,000	124,860	23.1	185.0	208.1	89%	82%
C. COMPOSANTE FERROVIAIRE								
1. REHM. VOIE (1er TRANCHE)	1,560	9,600	11,160	2.6	16.0	18.6	86%	7%
2. GARE MARCH. (KOROFINA)	120	1,680	1,800	0.2	2.8	3.0	93%	1%
3. TELECOMMUNICATIONS	60	720	780	0.1	1.2	1.3	92%	1%
4. MATERIEL ROULANT, REHAB.	0	3,660	3,660		6.1	6.1	100%	2%
5. EQUIPEMENT LOGISTIQUE	0	1,680	1,680		2.8	2.8	100%	1%
6. ETUDES, SUPERVISION	0	420	420	0.0	0.7	0.7	100%	-
SOUS-TOTAL C	1,740	17,760	19,500	2.9	29.6	32.5	91%	13%
D. COMPOSANTE AEROPORTUAIRE								
1. EQUIP. SECURITE - TIMBUKTU	0	2,700	2,700		4.5	4.5	100%	2%
2. BAMAKO-SENOU	120	1,860	1,980	0.2	3.1	3.3	94%	1%
SOUS-TOTAL D	120	4,560	4,680	0.2	7.6	7.8	97%	3%
TOTAL COUTS DE BASE	16,260	136,200	152,660	27.1	227.0	254.1	89%	100%
IMPREVUS FINANCIERS	9,600	21,360	30,960	16.0	35.6	51.6	69%	20%
COUTS TOTAUX DU PROJET	25,860	157,560	183,428	43.1	262.6	305.7	86%	120%

US\$1 = CFAF 600/April 18, 1994

MALI
PROJET SECTORIEL TRANSPORTS
SOMMAIRE DU CREDIT IDA*

	(CFA MILLION)			(US\$ MILLION)			% ETRANG.	% TOTAL COUTS DE BASE
	LOCAL	ETRANG.	TOTAL	LOCAL	ETRANG.	TOTAL		
A. ASSIST. TECH. FORMATION								
1. BUREAU DE COORDINATION	60	180	240	0.1	0.3	0.4	75%	1%
2. FORMATION	120	840	960	0.2	1.4	1.6	87%	3%
3. DEVELOPPEMENT CAPACITES DIRECTION DES TRANSPORTS TRAVAUX PUBLICS	120	660	780	0.2	1.1	1.3	85%	2%
4. AUDITS	120	720	840	0.2	1.2	1.4	86%	2%
SOUS-TOTAL A	540	2,880	3,420	0.9	4.8	5.7	84%	10%
B. COMPOSANTE ROUTIERE								
1. ENTR. PERIODIQUE REHAB.	1,020	19,980	21,000	1.7	33.3	35.0	95%	58%
2. PISTES RURALES ET BACS	120	2,460	2,580	0.2	4.1	4.3	95%	7%
3. ACTIONS D'ENV.	60	1,080	1,140	0.1	1.8	1.9	95%	3%
4. ETUDES, SUPERVISION	120	1,620	1,740	0.2	2.7	2.9	93%	5%
SOUS-TOTAL B	1,320	25,140	26,460	2.2	41.9	44.1	95%	74%
C. COMPOSANTE FERROVIAIRE								
1. REHAB. VOIE (1er TRANCHE)	180	3,720	3,900	0.3	6.2	6.5	95%	11%
2. GARE MARCH. (KOROFINA)	120	1,680	1,800	0.2	2.8	3.0	93%	5%
3. ETUDES, SUPERVISION	0	420	420	0.0	0.7	0.7	100%	1%
SOUS-TOTAL C	300	5,820	6,120	0.5	9.7	10.2	95%	17%
TOTAL COUTS DE BASE	2,160	33,040	36,000	3.6	56.4	60.0	94%	100%
IMPREVUS FINANCIERS	1,260	5,280	6,540	* 2.1	8.8	10.9	81%	18%
COUTS TOTAUX DU PROJET	3,420	39,120	42,540	5.7	65.2	70.9	92%	118%

*Inclus La contrepartie du Gouvernement sans l'entretien courant routier.
 Us\$1 = CFAF 600

Plan de financement
US \$ million

	Devises	Locale	Total	% du Total
IDA	65,0		65,0	21
FED	50,0		50,0	16
FAD	14,3		14,3	5
BID	53,6		53,6	18
BOAD	10,7		10,7	4
Allemagne	19,8		19,8	6
Canada (ACDI)	7,1		7,1	2
France (CFD, FAC)	17,9		17,9	6
Reste à financer	3,4	16,1	19,5	6
Gouvernement du Mali	20,8	27,0	47,8	16
Total du Programme	262,6	43,1	305,7	100

Prévisions de décaissements de l'IDA
(en millions de \$)

Exercice fiscal	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Annuels	2,0	9,7	13,0	15,6	13,0	7,8	3,9
Cumulés	2,0	11,7	24,7	40,3	53,3	61,1	65,0
Pourcentages	3,0	118,0	138,0	62,0	82,0	94,0	100,0

Taux de rentabilité internes (en pourcentage %)

Composante routière	<u>28 (178-12)</u>
Entretien périodique et réhabilitation	36 (178-14)
Construction de routes	
* Voie urbaine de Bamako	16
* Pistes rurales	12 à 19
Composante ferroviaire	23
Composante aéroportuaire	
Pour inclusion dans le Programme, minimum	12
Catégorie de pauvreté	non applicable
Carête	IBRD 25497



RAPPORT D'ÉVALUATION

REPUBLIQUE DU MALI

PROJET SECTORIEL TRANSPORTS

I. LE CONTEXTE GENERAL

A. Le contexte macro-économique

1.1 Le Mali est un vaste pays du Sahel avec une faible densité de population et des ressources naturelles connues limitées. La majeure partie de la production agricole est concentrée le long du fleuve Niger et dans le tiers du pays situé au sud. Les longues distances entre les centres de production et les centres de consommation et l'insuffisance des infrastructures de transport rendent les coûts de transport élevés et engendrent des déséquilibres temporaires dans les marchés agricoles. Des mesures récentes de **libéralisation** de la réglementation des transports ont augmenté la concurrence dans l'industrie des transports et ont entraîné l'amélioration de l'efficacité des services.

1.2 Après plusieurs tentatives, le Mali a entrepris ses premiers efforts d'ajustement au début de l'année 1988 et a mené depuis de larges réformes économiques et institutionnelles. Celles-ci incluaient la libéralisation du commerce et des prix, les réformes de la réglementation et du régime des impôts, la restructuration des entreprises publiques et l'élimination progressive des distorsions commerciales. La masse salariale de la fonction publique a été maîtrisée et la part des **dépenses** budgétaires dans le secteur social a régulièrement augmenté. Ces mesures ont amélioré le système d'incitation économique et ont permis aux forces du marché de jouer un rôle plus important dans la détermination des résultats économiques. Par ailleurs, la transparence et l'efficacité de l'allocation des ressources publiques se sont améliorées. L'accroissement de la **PIB** est passé d'une moyenne annuelle de moins de 2 % durant la première moitié de la décennie 1980, à une moyenne de **3,7 %** entre 1988 et 1992. La position fiscale du secteur public est passée d'un déficit équivalent à 12 % de la PIB en 1991 à 9,6 % en 1993.

1.3 Cependant, les progrès dans la restauration des balances **macro-économiques** sont lents, **dans** un contexte politique fragile qui a vu le changement de trois gouvernements entre avril 1992 et février 1994. Durant la seconde moitié de 1992 et jusqu'à **mars** 1993, le Programme de redressement financier a commencé à faiblir. Les performances de recettes ont été plus faibles que prévu alors que pendant que les dépenses globales sont restées dans les limites prévues, quelques rubriques de dépenses (notamment les bourses scolaires) ont augmenté de manière significative sous la pression de divers groupes sociaux. Le déficit fiscal, malgré quelques améliorations, a été plus important que prévu. Par ailleurs, la balance des paiements a été affectée par la chute des prix du coton, la principale exportation du Mali. Plus important, le Programme a été jusqu'à une date **récente**, incapable d'apporter des améliorations significatives dans la compétitivité extérieure du Mali, aussi l'économie n'a pu générer la croissance nécessaire pour permettre l'amélioration des conditions de vie et la lutte contre la pauvreté.

1.4 Le 12 janvier 1994, les gouvernements de la zone franc CFA, dont le Mali fait partie, ont décidé de dévaluer le franc CFA de 50 % en termes de devises. Cette décision doit renforcer les efforts d'ajustement structurel du Mali et offrir une plus grande chance de succès en stimulant l'économie pour atteindre la croissance soutenue nécessaire à l'amélioration des conditions de vie. Un nouveau document

cadre de politique pour la période 1994-1996 a été agréé avec le Gouvernement. Il définit d'importantes mesures d'accompagnement à la dévaluation pour contenir l'inflation et assurer l'atteinte réelle des objectifs. D'autres éléments de ce document concernent la focalisation sur le développement des ressources humaines, l'amélioration de l'efficacité de l'agriculture, la disposition d'infrastructures de base (notamment transports), la poursuite de la réforme des entreprises et de la réglementation.

1.5 La stratégie d'assistance de la Banque au Mali continuera à être centrée sur la promotion des ressources humaines, le développement du secteur privé, la réhabilitation et l'extension des infrastructures productives, l'amélioration de la gestion macro-économique et des capacités institutionnelles. Le Programme de prêt de l'Association pour les prochaines années assistera le Gouvernement dans ses efforts d'ajustement et de croissance économique significative. Les opérations prévues comprennent un crédit d'urgence pour la réhabilitation de l'économie, une opération d'ajustement, et de nouvelles opérations d'investissements en agriculture, infrastructure et ressources humaines. Le Projet sectoriel des transports constitue une part importante dans la stratégie d'aide de l'Association au Mali, du fait qu'il améliorera l'accès aux (et l'efficacité des) services de transport qui sont critiques pour répondre rapidement à la demande et stimuler la croissance économique.

B. Le contexte sectoriel

1.6 Le secteur des transports constitue un élément clé dans le développement du Mali. Fondée essentiellement sur une agriculture de subsistance soumise à de forts aléas climatiques, l'économie malienne dépend fortement de ses échanges extérieurs (40 % du PIB) et par voie de conséquences du fonctionnement efficace de ses systèmes de transports internationaux. Son approvisionnement en de nombreux produits de base de consommation et d'équipement est estimé pour 1992, à près de 600 mille tonnes (dont 200 mille pour les produits pétroliers), pour une valeur de 180 milliards de FCFA, et ses exportations ont atteint en 1992, près de 200 mille tonnes (dont près de la moitié pour le coton), pour une valeur de 87 milliards de FCFA. Le développement des échanges locaux, accéléré par les fortes dispersions et disparités d'activités et de densités de peuplement et une croissance urbaine rapide, donne une importance particulière aux transports intérieurs. Les transports terrestres constituent l'essentiel des flux, avec des volumes annuels de l'ordre de 1 100 millions de tonnes-kilomètres (tk), dont 25 % par rail, et 2 200 millions de voyageurs-kilomètres (vk), dont 10 % par rail. Le transport participe pour environ 5 % dans le PIB et sa croissance moyenne a été de l'ordre de 4 % l'an ces dernières années. Compte tenu de l'immensité du pays et de sa position enclavée, le développement du Mali et de la compétitivité de son économie dépendent plus qu'ailleurs, de l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement de son système des transports qui connaît actuellement un certain nombre de problèmes. (Voir en Annexes 1 et 2 le PIB et les revenus du Gouvernement).

1.7 Du fait de son enclavement, les importations et exportations du Mali dépendent des corridors de transports avec les pays voisins et de leurs ports maritimes. Jusqu'à une date récente, l'intervention du Gouvernement dans le transport international (particulièrement à travers l'allocation de fret et la fixation des tarifs de transport) a été en partie la cause de la cherté du coût des transports internationaux, coût qui représente environ 30 % du coût total des importations du pays. Environ la moitié du trafic international est acheminé par route (principalement en provenance d'Abidjan), alors que l'autre moitié est acheminée par rail (en provenance de Dakar). Les transports routiers sont peu performants et souffrent d'un manque de concurrence et d'insuffisance de l'entretien des infrastructures. Le transport ferroviaire a amélioré ses performances financières et opérationnelles ces dernières années, mais la Régie du chemin de fer du Mali a besoin de développer une orientation fermement commerciale et une meilleure et étroite

collaboration avec la Société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal (SNCS). Le transport fluvial est assuré durant une partie de l'année où le fleuve Niger est navigable, par des pirogues et pinasses privées, ainsi que par la Compagnie malienne de navigation (COMANAV) qui opère à perte à partir de Koulikoro. Deux nouvelles sociétés aériennes, assurant des transports locaux, Mali transport air service (MALITAS) et Air Mali SA ont été créées respectivement en 1990 et 1993, avec une participation privée de plus de 80 % ; le Mali a rejoint par ailleurs la compagnie internationale Air Afrique en 1992. Comme conséquence de la récente dévaluation du FCFA, le volume des importations devrait diminuer un peu ; la part du coût du transport international par rapport au coût des importations devrait passer de 30 % à 20-25 % environ, avec seulement une part de l'augmentation des prix des carburants répercutée sur les usagers, le reste étant absorbé par un changement de taxation. Pour le transport local, qui est fait essentiellement par route, et qui joue un rôle crucial dans la sécurité alimentaire durant les périodes de sécheresse, l'impact de la dévaluation est réduit, l'augmentation des coûts d'exploitation des véhicules ne devant être que de l'ordre de 40 %, bien moins que l'augmentation des prix des produits importés.

1.8 Alors qu'un système efficace et compétitif de transport est nécessaire au développement du pays, les infrastructures de transport restent coûteuses à construire et entretenir et pèsent lourdement sur les rares ressources disponibles. Le changement de parité du FCFA entraînera une augmentation de 40 % (en FCFA) des coûts d'entretien routier. Aussi, il est nécessaire plus que jamais, que les futurs investissements et travaux de maintenance soient soigneusement sélectionnés, avec un accent particulier sur la recherche des économies de devises.

II. LA STRATEGIE SECTORIELLE ET LES PROBLEMES

A. La stratégie

2.1 Pour être en harmonie avec les réformes liées à l'ajustement macro-économique du Gouvernement, l'ancien ministère de l'Équipement et de l'Habitat décida en 1991 de constituer une Commission sectorielle transports (CST) qui a regroupé tous les opérateurs publics et privés du secteur, dans une première tentative d'approche participative pour identifier les principaux problèmes du secteur et en rechercher les solutions. La CST s'est réunie à plusieurs reprises avec la participation de facilitateurs, et a préparé un projet de Déclaration de politique générale dans le secteur des transports (DPGST) qui a été entièrement discutée avec l'IDA et qui a été formellement adoptée par le Gouvernement le 2 novembre 1993 (Annexe 3). La politique adoptée introduisit des changements fondamentaux dans les objectifs du secteur dans cinq domaines principaux en s'engageant à: (a) encourager la concurrence et donner un rôle plus grand au secteur privé dans l'industrie des transports et des travaux publics ; (b) restructurer les entreprises publiques, particulièrement RCFM, et remplacer les travaux en régie dans le secteur routier par des travaux contractés à l'entreprise; (c) utiliser des critères économiques dans le choix des investissements du secteur ; (d) accorder une plus grande attention à l'entretien des infrastructures dans l'allocation des ressources ; et (e) mieux prendre en charge les routes rurales en particulier, et l'environnement en général. La nouvelle stratégie est entièrement discutée dans le memorandum sur le secteur des transports (Rapport No 12095-MLI, couverture verte d'octobre 1993).

2.2 La DPGST a détaillé la politique qui s'articule autour des principaux sous-objectifs suivants qui conditionnent la levée d'un certain nombre d'obstacles qui entravent la bonne marche du secteur et

l'amélioration de son efficacité : (a) une meilleure efficacité de l'Administration en revoyant ses attributions et en réorganisant et modernisant ses services ; (b) l'amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux ; (c) l'intensification de la concurrence entre modes et entreprises de transports terrestres de marchandises ; (d) la résorption des surcapacités de l'industrie des transports routiers de marchandises ; (e) la restructuration, afin d'en améliorer les performances, des entreprises publiques en les transformant en entreprises à caractère résolument commercial ; (f) une meilleure prise en charge de l'entretien routier par la réorganisation de ses structures et de ses modes d'exécution et par leur affectation de ressources suffisantes ; (g) l'amélioration du recouvrement des charges d'infrastructures ; (h) une attention beaucoup plus grande pour les transports ruraux; et (i) l'amélioration des conditions de sécurité pour les transports, notamment de personnes. Pour mettre en oeuvre ces sous-objectifs la DGPGST propose la mise en oeuvre de mesures institutionnelles, organisationnelles, réglementaires, financières et la restructuration des entreprises publiques. Toutes ces mesures ont été convenues entre le Gouvernement et l'Association.

B. Les problèmes

2.3 D'une manière générale, l'administration du secteur n'a pas évolué depuis plus d'une vingtaine d'années et continue à souffrir de sous-encadrement avec un personnel de moins en moins motivé. Confinée dans des tâches de gestion courante avec une grande inertie, notamment l'exécution avec peu d'efficacité de travaux routiers en régie, l'administration centrale n'a pu remplir pleinement ses fonctions de conception, de planification, de réglementation, d'animation et de contrôle. L'Administration locale est éclatée en plusieurs services spécialisés indépendants qui représentent le ministère. De sérieux efforts de développement de capacités sont nécessaires pour remédier à cette situation.

2.4 L'évolution récente du secteur et ses perspectives de développement à moyen terme s'inscrivent dans le cadre de la politique d'ajustement structurel initiée par les autorités maliennes au début de la décennie 1990 et confirmée depuis lors. Jusqu' à la fin de l'année 1990, le fonctionnement du système des transports était étroitement contrôlé par l'Etat, par l'intermédiaire de l'Office national des transports (ONT) ; les rigidités inhérentes à ce type de fonctionnement administratif en diminuaient très sensiblement l'efficacité et en augmentaient le coût pour l'économie du Mali. La suppression récente de l'ONT et la libéralisation des tarifs de transport constituent une étape importante et permettent déjà une gestion plus souple du système. Toutefois, de manière générale, la concurrence entre modes et entreprises de transport reste encore insuffisante et la tentation de réintroduire une réglementation destinée à protéger les intérêts de certains opérateurs du secteur reste toujours présente, comme le montrent certaines interventions lors de la conférence des Etats généraux des transports tenue en mars 1992.

2.5 L'Etat, qui s'est désengagé de l'industrie des transports routiers durant la décennie 80, continue d'être directement impliqué dans la production de services de transport par l'intermédiaire de la Régie du chemin de fer du Mali (RCFM), des Aéroports du Mali (ADM) et de la Compagnie malienne de navigation (COMANAV), qui ont un statut d'entreprises publiques. La restructuration de ces entreprises publiques est une des composantes de la stratégie à moyen terme pour le secteur des transports. De manière générale, la restructuration a un double objectif : d'une part, transformer les entreprises en question en entreprises à caractère résolument commercial, et, d'autre part, supprimer les concours financiers de l'Etat à leur fonctionnement.

2.6 Le plan de restructuration de la COMANAV a été adopté par le Gouvernement le 28 Avril 1993 et est en cours de mise en oeuvre. Il est basé sur la privatisation de l'activité constructions métalliques

et autres activités auxiliaires, et la conversion de l'activité transport fluvial en entreprise de plus petite taille à caractère commercial. Le Gouvernement fera accélérer le dépôt des conclusions des études en cours, relatives aux modalités de gestion des ADM, avec leur transformation en société d'économie mixte dotée d'une grande autonomie de gestion.

2.7 Dans le futur, le corridor ferroviaire Dakar-Bamako, aura à faire face à une compétition plus accrue de la part du corridor Abidjan-Bamako dans le transport international de marchandises qui est l'activité principale de la RCFM. Le chemin de fer ne pourra jouer un rôle dans le système de transport malien que si la compétitivité et la qualité de service du corridor ferroviaire sont améliorées et les coûts de transport réduits. L'amélioration des performances financières de la RCFM est indispensable pour éliminer toute subvention de l'Etat (à l'exception des compensations pour obligations de service public). Les principales actions à mener pour atteindre ces objectifs sont : (a) la restructuration de la RCFM en entreprise à caractère résolument commercial ; (b) la mise en oeuvre d'un programme de rationalisation des effectifs ; (c) l'amélioration de l'intégration opérationnelle et commerciale des services de transport international de marchandises fournis par la RCFM et la SNCS ; et (d) la réhabilitation sélective de l'infrastructure et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle.

2.8 Les effectifs de la RCFM ont baissé de 2 400 personnes en 1988 à 2 300 en 1992, mais restent surabondants malgré l'augmentation de la productivité. Le coût unitaire par agent a augmenté sensiblement en 1991 et 1992, suite à des décisions du Gouvernement d'augmenter les salaires. Le ratio coût du personnel/chiffre d'affaire, qui était favorable en 1989 (19 %) s'est détérioré (29 % en 1992) et a atteint une limite mettant la situation financière de la RCFM dans un état critique. Le système de télécommunication est défectueux et grève l'efficacité de l'exploitation. La voie nécessite une réhabilitation sélective. Des progrès doivent également être faits en matière d'entretien des locomotives et de gestion du parc wagons. De substantiels progrès ont été accomplis dans l'approche commerciale de la gestion de la RCFM, progrès renforcés par le nouveau contrat-plan 1992-1993. Le principal obstacle pour développer la compétitivité du couloir Bamako-Dakar dans le transport international de marchandises est l'insuffisance et l'inefficacité de la coopération entre la RCFM et la Société nationale de chemins de fer du Sénégal (SNCS) en matière de commercialisation et d'organisation du trafic.

2.9 Les entreprises de transport ont quant à elles subi une évolution contrastée lors des dernières années. Si l'efficacité du chemin de fer pour les transports internationaux s'est améliorée très sensiblement, les entreprises de transport routier continuent à souffrir de surcapacité héritée pour l'essentiel du suréquipement consécutif à la forte demande engendrée par les transports massifs de produits alimentaires vers le milieu des années 1980. Celle-ci entraîne depuis plusieurs années une baisse continue des prix de transport qui ne couvriraient plus qu'une fraction des coûts réels des opérateurs, empêchant toute modernisation du parc roulant et entraînant des pratiques de surcharge très nuisibles au réseau routier. Aussi, l'industrie des transports routiers connaît une crise profonde. Les transports de surface sont caractérisés avant tout par un excès de capacité.

2.10 Au cours des deux dernières décennies, le Mali a consenti d'importants efforts pour le développement de ses infrastructures de transports, principalement dans le domaine des routes. Cependant, la densité du réseau routier reste l'une des plus faibles d'Afrique de l'ouest avec 1,18 km de routes pour 100 km², contre 3,1 pour l'ensemble de la Communauté économique de l'Afrique de l'ouest (CEAO). L'insuffisance des ressources consacrées à l'entretien des réseaux routier et ferroviaire et l'inefficacité du mode d'exécution des travaux d'entretien courant en régie, ont entraîné d'importants retards d'entretien et ont accentué la dégradation des réseaux existants. Le Cinquième Projet routier a même consacré une partie du crédit à l'entretien courant du réseau prioritaire jusqu'à 1991, afin de

et l'examen des plans d'investissement annuels, dans le cadre du Programme d'ajustement, ont mis un frein à cette situation.

2.11 Depuis la suppression du fonds toutier fin 1990, les ressources réelles affectées à l'entretien courant routier (environ 4,6 millions de dollars, l'an) restent inférieures aux dotations budgétaires théoriques arrêtées sur le Budget National, et nettement insuffisantes par rapport aux besoins réels (estimés à 7-8 millions de dollars, l'an), malgré des ressources importantes provenant des usagers de la route. La programmation de l'entretien, déjà peu rationnelle, devient très aléatoire dans ces conditions. Les dépenses totales sur le réseau routier, pendant la période 1985-1992, ont été en moyenne de l'ordre de 32 millions de dollars par année (1,4 % du PIB). Les constructions nouvelles ont représenté 43 % du total, la réhabilitation et l'entretien périodique 37 %, et l'entretien courant seulement 20 %. Les financements extérieurs ont représenté près de 80 % du total.

2.12 Les besoins annuels pour maintenir le réseau existant en bon état et hors extension sont évalués à 36 millions de dollars (3,3 % de la valeur de renouvellement du réseau estimée à 1,1 milliards de dollars), soit environ le même niveau d'investissements que sur la période 1985-1992, mais avec des prévisions de dépenses d'entretien supérieures de 70 % à celles de ladite période. L'entretien périodique à titre préventif est un impératif pour la sauvegarde du réseau de routes revêtues. La Déclaration de politique générale prévoit que le Gouvernement s'engage à limiter pour la période 1994-1998, les nouveaux investissements à ceux prévus dans le projet sectoriel. Par ailleurs, le Gouvernement affectera au budget d'entretien courant des routes les montants minimaux annuels suivants :

Tableau 2.1
Budget annuel minimum d'entretien courant
(coûts base 1993)

Année	1994	1995	1996	1997	1998
Montant (en millions de US\$)	6.1	6.5	6.9	7.0	7.2

2.13 L'aspect essentiel de la stratégie des relations financières entre l'Etat et le secteur concerne le recouvrement des charges d'infrastructures. L'objectif en la matière est que, à moyen terme, le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures soit assuré en totalité sur les usagers, et que chaque usager contribue à ce recouvrement en fonction des coûts engendrés par l'utilisation qu'il effectue de l'infrastructure.

III. LES ENSEIGNEMENTS TIRES ET LA RAISON DE PARTICIPATION DE L'ASSOCIATION

A. Les opérations passées de l'Association dans le secteur et les enseignements tirés

3.1 En moins de trois décennies, l'IDA a financé cinq projets routiers et trois projets ferroviaires pour un total de 130 millions de dollars courants. Ils ont tous été caractérisés dans leur mise en oeuvre par des lenteurs administratives, des retards dans la passation des marchés, de lents décaissements, d'insuffisantes allocations de ressources pour l'entretien courant, le manque d'efficacité d'exécution des travaux en régie, des retards de paiement des contractants et une insuffisante programmation des investissements et des travaux. La préférence accordée aux projets nouveaux, à rentabilité souvent insuffisante, par rapport aux opérations d'entretien a continué à caractériser la période écoulée.

3.2 Les leçons spécifiques tirées du Cinquième Projet routier qui est en cours d'exécution sont:

- (a) Les délais de passation des marchés ont constitué un sérieux problème;
- (b) Les travaux en régie : les performances des travaux en régie, comparées à celles réalisées à l'entreprise privée, furent plus basses en qualité et plus élevées en coûts de travaux.
- (c) Il a été difficile d'avoir une image claire des coûts des travaux en régie suite à l'absence de tenue de comptabilité adéquate du Projet;
- (d) Le Projet n'a pas pris en charge les problèmes des routes rurales et d'environnement ;
- (e) Les coûts et prix de transports ont baissé de manière notable pour le transport international, mais cette baisse ne s'est pas répercutée sur les prix à la consommation ;
- (f) Les efforts faits projet par projet, pour des approches plus rationnelles dans la planification des investissements, le renforcement des capacités institutionnelles et l'amélioration des performances du secteur, n'ont eu que peu de succès ;
- (g) La coordination des donateurs a été insuffisante et peu de synergies ont été développées.

3.3 Les expériences tirées du passé ont été appliquées dans la conception du Projet proposé comme suit :

- (a) Conception d'un programme sectoriel des transports basé sur une politique de développement sectoriel des transports du Gouvernement appuyée par tous les donateurs. Le Gouvernement et l'Association ont mené en étroite coopération une étude sectorielle pour analyser les problèmes du secteur et rechercher les plans d'action nécessaires pour restaurer l'efficacité du secteur. Le Gouvernement a par la suite réuni les institutions de financement pour discuter de la stratégie et sollicité leur aide pour la mettre en oeuvre dans les cinq années à venir ;

- (b) Nécessité de mettre en oeuvre des réformes politiques à travers un programme d'investissements coordonné. Ceci permet de se focaliser sur les objectifs sectoriels et économiques pour résoudre des questions critiques ayant trait au financement et à la politique à mettre en oeuvre, tels la restructuration des entreprises publiques et l'accroissement du rôle du secteur privé. Les programme et projet d'investissements proposés visent l'atteinte des objectifs visés dans la DPGST ;
- (c) Nécessité de définir avec soin les mécanismes de financement de l'entretien courant de routes et le paiement rapide des entrepreneurs locaux. Le renforcement du secteur privé nécessite la réorganisation de l'Administration publique et une révolution dans la conception pour l'exécution de travaux publics et de services de transport. Le Projet proposé prévoit l'ouverture d'un compte autonome, dans une banque commerciale, pour l'entretien courant routier, géré par la DNTP, et l'exécution des travaux par des entreprises privées, dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage déléguée à une agence privée, notamment AGETIPE-MALI.

B. La raison de participation de l'Association

3.4 Le Programme de réformes initié par le Gouvernement dans le secteur, nécessite un appui pour sa consolidation, en vue d'améliorer l'efficacité du secteur, réduire les coûts de transport, participer à rendre l'économie malienne plus compétitive, notamment à l'exportation, et renforcer le développement agricole grâce au désenclavement des zones rurales en coordination avec le ministère chargé du développement rural. Les réformes institutionnelles proposées vont dans le sens de la modernisation de l'administration et de son allègement, de son désengagement des activités gestion, de travaux et de fourniture de services, et du renforcement de ses capacités d'études, de programmation des investissements et de contrôle. Cette nouvelle orientation va dans le sens du renforcement du rôle du secteur privé, aussi bien dans le sous-secteur des transports où les dernières contraintes d'ordre administratif seront levées, que dans le sous-secteur des travaux publics, où les mesures envisagées vont permettre le développement d'entreprises locales de travaux et d'ingénierie.

3.5 Compte tenu des ressources du pays, l'aide extérieure est requise pour mener à bien le Programme de réformes et d'investissements initié, et la participation de l'Association qui a acquis une grande expérience dans le secteur, lui permettrait de coordonner les concours apportés par les différents bailleurs de fonds, dans le cadre d'un programme sectoriel qui retient les sous-projets prioritaires et rentables et qui appuie les mesures de réformes.

IV. LE PROGRAMME ET LE PROJET

A. Les objectifs du Programme et du Projet

4.1 Le Programme Sectoriel Transport proposé est destiné à prendre en charge les problèmes persistants du secteur des transports du Mali en remplaçant les anciennes et inefficaces approches projet par projet, par une structure soutenable pour mettre en oeuvre une stratégie cohérente de développement.

Aussi, le Programme proposé poursuit une politique sectorielle intégrée avec des décisions d'investissements rationnels en relation avec le contexte macro-économique et les capacités d'absorption du Mali. Le choix d'un programme sectoriel en lieu et place de projets plus petits et plus spécialisés, a été dicté par la nécessité de promouvoir une stratégie de développement sectoriel rationnel, et de réduire les distorsions dans le secteur, en termes de planification des investissements et d'allocation des ressources. Dans le contexte malien, une approche par projet sous-sectoriel n'aurait permis ni de mener les réformes fondamentales dans le secteur ni de réunir les conditions de soutenabilité. Il a amené le Gouvernement à élaborer sa DPGST qui constitue le cadre du Programme appuyé par le projet de l'Association et par ceux des autres institutions intervenant dans le secteur.

4.2 La méthode utilisée pour concevoir ce Programme sectoriel comprenait les éléments suivants: (a) la préparation d'une analyse de tout le secteur (mémoire du secteur des transports) en étroite relation avec la CST et le Gouvernement pour arriver à un consensus sur les problèmes du secteur et les besoins de changement ; (b) combinant l'analyse sectorielle et la stratégie de développement avec les missions de préparation, utilisant l'approche consultative pour réunir des groupes multi-disciplinaires aussi bien en provenance du Gouvernement que des représentants du secteur privé, se focalisant sur les nécessités de nouvelle stratégie de développement sectoriel et la formulation de mesures politiques pour la mettre en oeuvre ; et (c) créant des liens avec la communauté des donateurs, jusque là non coordonnée, et entre donateurs et Gouvernement, pour adopter une approche commune pour un développement sectoriel équilibré en vue d'assurer la cohérence entre la stratégie et le financement du Programme.

4.3 Les principaux objectifs du Programme et du Projet sont :

- (a) Le renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers sa réorganisation et le développement de capacités locales ;
- (b) La restructuration des entreprises publiques de transport ;
- (c) La révision du cadre réglementaire et institutionnel pour promouvoir une participation plus importante du secteur privé dans la fourniture de services et l'exécution des travaux ;
- (d) La réhabilitation et l'entretien d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transport ; et
- (e) L'amélioration de l'efficacité des opérations de transports et la réduction des coûts de transports.

B. La description du Programme et du Projet

4.4 Le Programme proposé porte sur le Programme Quinquennal 1994-1998 que le Gouvernement compte entreprendre en matière de réformes sectorielles définies dans la DPGST appuyées par un programme d'investissements assisté par des financements parallèles. Les infrastructures existantes ne

posant aucun problème de capacité, le Projet est orienté essentiellement vers leur préservation et leur consolidation. Le Programme a **quatre composantes** :

- (a) Une composante développement de capacités et formation centrée sur l'appui à la modernisation de l'administration du secteur, la réorganisation des services des transports et la mise en oeuvre des mesures de politique sectorielle ; cette composante sera entièrement financée par l'Association ;
- (b) Une composante routière finançant un programme quinquennal centré sur la réhabilitation et l'entretien courant et périodique d'un réseau prioritaire, accompagnés de mesures d'environnement, l'aménagement de pistes rurales en dehors des grands périmètres d'aménagement agricole, l'achat de bacs et de matériels d'entretien routier, et l'aménagement de voirie urbaine principale à Bamako ; cette composante sera cofinancée par d'autres donateurs, l'Association en financera environ 19 % du montant ;
- (c) Une composante ferroviaire pour aider le Gouvernement et la RCFM à mettre en oeuvre le programme de restructuration de l'activité ferroviaire pour la rendre plus commerciale, et à financer un programme quinquennal d'investissements axé essentiellement sur l'amélioration de la sécurité du trafic et la préservation du patrimoine existant ; l'Association financera environ 32 % de cette composante ;
- (d) Une composante aéroportuaire pour financer des équipements de sécurité pour les aéroports de Tombouctou et de Bamako-Sénou et des études ; cette composante est entièrement financée par les autres donateurs.

Composante développement des capacités et formation (5,7 millions de dollars, entièrement financée par l'Association)

4.5 A la lumière des faibles résultats obtenus dans le développement des capacités de gestion de l'Administration lors des précédents projets routiers et ferroviaires, le Projet apporte une attention particulière au développement de ces capacités. Le Programme d'assistance technique a été examiné avec soin, en accord avec les directives régionales et est basé sur les trois idées de base suivantes : (a) le concours extérieur se fera par des consultants en courte durée pour organiser et préparer des programmes de travail, exécuter des tâches techniques que le personnel local n'est pas en mesure de faire seul et suivre l'exécution d'autres tâches, en prodiguant conseils et orientations quand cela est nécessaire ; (b) les groupements de consultants locaux et extérieurs seront encouragés, particulièrement pour les études, en vue de développer des capacités dans le secteur privé malien. Un accord a été obtenu **durant les négociations** pour que toutes les agences d'exécution aient en place le personnel homologue adéquat avant

le commencement des missions d'assistance. Le sommaire des besoins de services de consultants est indiqué dans le Tableau 4.1 ci-dessous, en personnes-mois, y inclus les études, la formation (CPTP) et les audits du Projet :

Tableau 4.1.
Sommaire des besoins de services de consultants (personnes-mois)

	Assistance Technique	Formation	Etudes	Audits	Total	
					DC	SME
Coordinateur	6				6	
DNT	27		34		27	34
DNTP	20		10		30	
CPTP		116			116	
AUDITS				36		36
Totaux	53	116	44	36	179	70

DC : développement de capacités ; SME : support pour la mise en oeuvre.

4.6 Modernisation de l'administration du secteur. L'insuffisance des moyens et de l'expertise des deux principales directions administrant le secteur, la DNT et la DNTP, ont entraîné des faiblesses et des insuffisances dans la connaissance scientifique du secteur (statistiques insuffisantes et incomplètes) et l'allocation des ressources a été dominée par les choix politiques ou de ceux de certains bailleurs de fonds. L'approche sectorielle adoptée pour ce Projet va dans le sens du développement des capacités de programmation du Mali. La définition d'une stratégie claire et d'un programme optimum d'investissements en relation avec le cadre macro-économique, assurera non seulement une utilisation rationnelle de ressources rares, mais aussi une meilleure coordination de l'aide extérieure.

4.7 Programmation des investissements. Il a été convenu que les investissements dans le secteur des transports seront limités à ceux inclus dans le Programme adopté par le Gouvernement et spécifiés dans sa lettre du 4 janvier 1994. Toutes actions non incluses dans le Programme doivent faire l'objet d'un accord préalable de l'IDA. Durant toute la durée d'exécution du Programme, le Gouvernement préparera et soumettra à l'Association et aux autres co-financiers au plus tard le 15 juillet de chaque année, un programme tri-annuel roulant d'investissements dans le secteur des transports, classant les projets selon leurs priorités économiques, et prenant en compte les capacités du Gouvernement à entretenir les infrastructures ainsi que ses capacités financières et celles des agences et entreprises relevant de lui. Chaque programme annuel sera en conséquence adopté par le Gouvernement en accord avec la communauté des bailleurs de fonds. La remise à l'IDA d'une lettre confirmant le Programme quinquennal d'investissements du Gouvernement dans le secteur des transports a été une condition de présentation du Projet au conseil d'administration de la Banque.

4.8 Assistance technique à la DNT (développement de capacités ; 27 personnes-mois) aidera la DNT à renforcer ses capacités d'études générales et de planification et à développer la fonction d'observatoire

d'observatoire des transports. Les services de la DNT seront réorientés et informatisés en conséquences. L'assistance technique inclut :

- (a) La création d'une unité "observatoire des transports" chargée de mettre en place et d'exploiter une banque de données du secteur des transports, et la formation de son personnel ;
- (b) La réimmatriculation du parc automobile et l'informatisation du fichier cartes grises;
- (c) Les campagnes d'information et de sensibilisation des transporteurs ;
- (d) La révision du code de la route et l'adoption de ses textes d'application (transports de matières dangereuses, convois exceptionnels, signalisation routière, sanctions des infractions...), des campagnes de prévention routière et de sensibilisation des usagers, l'introduction de l'enseignement du code de la route dans les écoles, le perfectionnement des moniteurs d'auto-écoles et des inspecteurs du permis de conduire ;
- (e) Les divers équipements de bureau (micro ordinateurs, photocopieuses, etc).

4.9 Les **études** (34 personnes-mois) incluront :

- (a) L'analyse du cadre juridique régissant les transports et la révision du système de taxation des usagers de la route en vue d'améliorer la couverture des charges d'entretien et de renouvellement des infrastructures. Ces études seront réalisées au plus tard une année après l'entrée en vigueur du crédit ; les recommandations de l'étude seront mises en oeuvre, en concertation avec l'IDA, au plus tard la 2ème année suivant l'entrée en vigueur du crédit. Cette condition a été confirmée **durant les négociations**.
- (b) Les diverses autres études, arrêtées d'un commun accord avec l'IDA, dont celles relatives à la préparation d'un futur projet.

4.10 Par ailleurs, un programme de contrôle technique des véhicules sera mis en oeuvre, confié à des firmes privées agréées par le Ministère chargé des transports ; les frais de contrôle seront supportés par les propriétaires de véhicules. La remise des termes de référence et de la liste de firmes, acceptables par l'IDA, pour l'assistance technique et le contrôle technique des véhicules, était une **condition de négociation**. La signature du contrat avec la firme chargée de l'assistance technique mentionnée au graphe 4.8 et 4.9 (a) est une **condition d'entrée en vigueur du crédit** et avec la firme chargée du contrôle technique, une **condition de décaissement** de la composante assistance technique à la DNT. Il a été convenu que le contrôle technique sera confié à des firmes privées indépendantes, qu'il sera mené en coordination avec la réimmatriculation du parc, qu'il démarrera au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du crédit, que la première campagne de contrôle technique durera au moins pendant deux ans et jusqu'à la réimmatriculation de tout le parc existant. Les véhicules ne remplissant pas les conditions techniques requises seront retirés de la circulation et leurs cartes grises remplacées par des cartes temporaires (trois mois) pour permettre l'exécution des réparations nécessaires. Dans le cas où le véhicule ne satisfait pas au contrôle une seconde fois, la carte grise ne sera pas renouvelée.

4.11 L'**assistance à la DNTP** (développement de capacités ; 20 personnes-mois) portera sur deux aspects : (a) la réorganisation interne de la direction qui portera sur la comptabilité et l'informatisation, l'installation et le démarrage du nouveau système et formation du personnel ; (b) la mise en place de systèmes de gestion du réseau routier et l'organisation de son bureau de gestion, la mise en place, le test et la maintenance d'une banque de données routières et d'un système de programmation des investissements. La remise de TR et de liste de consultants appelés à soumettre des offres pour cette assistance, acceptables par l'Association, a été une **condition de négociation**. Un audit technique et financier du CNREX sera mené pour l'examen de son renforcement. L'inventaire des pistes rurales sera effectué et leurs normes de financement, de construction et d'entretien définis. Les consultants assisteront la DNTP dans l'achat des ordinateurs et véhicules requis pour la réorganisation de l'administration, ainsi que dans l'achat des pèse-essieux.

4.12 La sous-composante **formation** portera sur un appui au fonctionnement du centre de formation des travaux publics (CPTP), estimé à 36 personnes-mois d'experts expatriés et 80 locaux, pour des cours décernés localement, et quelques stages spécifiques de courte durée à l'étranger, dans le cadre d'un programme de formation destiné aussi bien au personnel de l'Administration qu'à celui des entreprises privées (voir en **Annexe 4** les besoins détaillés de formation par spécialité et modules, les formations locales et extérieures, les centres de formation, les coûts, etc, extraits d'une étude des besoins de formation du secteur menée fin 1993). Des séminaires spécifiques à l'aspect environnement seront organisés à l'intention des opérateurs routiers du secteur, particulièrement à l'intention des directeurs régionaux et des responsables de subdivisions de l'Administration territoriale. Un accord a été obtenu **durant les négociations** pour que le CPTP soit autorisé à former le personnel du secteur privé dans les spécialités non enseignées dans d'autres centres du Mali.

4.13 Une assistance technique sera fournie au démarrage du Projet, au **coordinateur du Projet**, pour la mise au point du système de suivi du Programme sectoriel, et assurer le succès de son lancement ; un appui logistique sera également fourni au coordinateur. La signature du contrat d'assistance doit intervenir avant l'**entrée en vigueur du crédit**.

La composante routière (208 millions de dollars, dont 40 financés par l'Association).

4.14 La composante routière est de loin la plus importante du Programme et comprend cinq sous-composantes. La première est constituée par l'**entretien courant** (33,7 millions de dollars) du réseau prioritaire de routes sur une longueur de près de 9 000 km, financé essentiellement par le Gouvernement. Celui-ci affectera les ressources nécessaires tel qu'énoncé dans le Para. 2.12 et en garantira la disponibilité en les versant mensuellement à l'avance, dans un compte autonome ouvert à cet effet auprès d'une banque commerciale au nom du ministère chargé des routes et géré par lui. Ce compte a été ouvert **avant les négociations**. Cette composante sera exécutée par des entreprises privées (au moins 75 %), avec seulement une faible part exécutée en régie (25 %), tel qu'indiqué dans la DPGST. La **maîtrise d'ouvrage** de l'entretien courant réalisé à l'entreprise sera **déléguée** à une agence privée. Cette agence sera régie par les termes d'un contrat conclu entre la DNTP et l'Agence et un manuel de procédures, les deux acceptables par l'Association. Il a été convenu **durant les négociations** que l'entretien courant à l'entreprise sera délégué pendant toute la durée du Projet. Le maître d'ouvrage délégué sera AGETIPE-MALI, au moins pour les deux premières années du Projet.

4.15 La deuxième sous-composante porte sur l'**entretien périodique** (52 millions de dollars) de 788 km de routes revêtues, 818 km de routes en terre et 615 km de pistes classées, et la **réhabilitation** (66 millions de dollars) de 383 km de routes bitumées, 857 km de routes en terre et 660 km de pistes classées

du nord. Les travaux seront entièrement réalisés à l'entreprise; la priorité sera accordée au réseau revêtu afin de le sauvegarder et le consolider. L'IDA financera les travaux de 542 km de routes revêtues et 400 km de routes en terre ou pistes améliorées (35 millions de dollars, soit 30 % de la sous-composante).

4.16 La troisième sous-composante porte sur la **construction d'environ 500 km de pistes rurales et l'acquisition de quatre bacs** (14,2 millions de dollars) pour des zones enclavées. Ces pistes seront situées en dehors des grands périmètres agricoles actuels telles les zones cotonnières CMDT ou de celles de l'office du Niger, afin d'atteindre des régions enclavées, moins favorisées mais à fortes potentialités agricoles, et aider à leur développement. Les communes, et ou autres collectivités bénéficiaires, seront équipées, dans le cadre du Projet, de petit matériel d'entretien courant non mécanisé pour effectuer l'entretien des pistes. Ces communautés pourraient participer aux travaux de construction où les techniques à haute intensité de main d'oeuvre seront très compétitives suite à la dévaluation ; le choix des sous-projets a été fait en relation avec le ministère chargé du développement rural. L'IDA financera la construction de 123 km de pistes (3 millions de dollars) et l'achat de deux bacs (1,3 millions de dollars) soit 28 % du total.

4.17 La quatrième sous-composante concerne l'exécution de travaux spécifiques pour améliorer l'environnement le long des routes aménagées dans le cadre de la sous-composante entretien périodique et réhabilitation (plantations, améliorations dans les traversées des villages, sécurité, etc). Le montant de cette sous-composante est de l'ordre de 5 % de celui de l'entretien périodique et réhabilitation (5,9 millions de dollars dont 1,9 financés par l'IDA).

4.18 La cinquième sous-composante concerne l'aménagement de la **voie urbaine Faladié-Pont des Martyrs** et sa liaison avec le nouveau pont sur le Niger, à Bamako (23,8 millions de dollars). L'IDA ne participe pas au financement de cette sous-composante.

4.19 La sixième sous-composante routière concerne les **prestations d'études, de contrôle et de maîtrise d'ouvrage déléguée** (8 millions de dollars) relatives aux travaux routiers du Projet et celles relatives à la préparation d'un futur projet, ainsi que sur l'inventaire des pistes rurales. L'IDA financera 36 % de ces prestations (2,9 millions de dollars), soit, le contrat de maîtrise d'ouvrage déléguée et les études et contrôles des travaux financés par elle.

4.20 La septième composante concerne l'achat de matériels d'entretien routier et de pièces détachées pour l'entretien routier ; ce matériel sera acheté pour et si possible par la société de location de matériels devant être créée avant l'entrée en vigueur (5 millions de dollars) ; l'IDA ne finance pas cette sous-composante.

La composante ferroviaire (32,5 millions de dollars, dont 10,2 financés par l'Association).

4.21 Le Programme appuie les efforts de restructuration de la RCFM pour la transformer en entreprise à caractère commercial et financièrement viable sans besoin de subvention. Les détails de cette restructuration sont donnés en Annexe 5. Cette restructuration sera appuyée dans le cadre du Projet à travers l'exécution de la tranche 1994-1998 (32,5 millions de \$) du Programme d'investissements à long terme (53,57 millions de \$) convenu entre la RCFM et les bailleurs de fonds. Le Programme d'investissements se justifie techniquement et économiquement. Il couvre : (a) des études et une assistance technique (0,7 millions de \$) financés par l'IDA ; (b) réhabilitation de l'infrastructure (réhabilitation de la voie et terminal marchandises- 21,5 millions de \$ dont 9,5 financés par l'IDA; (c) télécommunications (1,3 millions de \$) ; (d) matériel roulant (5,7 millions de \$) ; (e) divers matériels de logistique (3,3

millions de \$). La composante ferroviaire sera financée par la CFD, l'ACDI et l'IDA. L'IDA financera les études et l'assistance technique, la construction de la gare à marchandises de Bamako-Korofina et la fourniture de ballast pour la réhabilitation de la voie.

4.22 La première sous-composante porte sur les **études, le contrôle des travaux et des missions de consultants de courte durée** (environ 50 personnes-mois) pour l'amélioration de l'organisation du trafic et la mise sur pied de nouvelles structures pour la coopération technique et commerciale avec la SNCS.

4.23 La deuxième sous-composante porte sur les **infrastructures** : (a) une première tranche du programme décennal de réhabilitation de la voie ferrée. Cette première tranche se focalisera sur les sections les plus dégradées de la voie et causant de fréquents déraillements de trains; et (b) le transfert sur le site de Korofina des installations terminales marchandises de la zone de Bamako, actuellement situées dans le centre ville et dont la configuration inadéquate est à l'origine d'une exploitation inefficace et coûteuse. Ce transfert libérera des terrains à haute valeur pour le développement urbain, et facilitera les opérations de fret. Une part du coût du terminal sera supportée directement par le secteur privé (terminal à conteneurs en cours de construction, emmagasinage).

4.24 La troisième sous-composante concerne l'amélioration des **systèmes de télécommunications** par la réhabilitation du réseau existant, très délabré, la création d'un réseau radio sol/train et d'un réseau radio locale pour la zone de Bamako, afin d'améliorer l'exploitation.

4.25 La quatrième sous-composante porte sur le **matériel roulant** : (a) l'achat de trois locomotives de manoeuvre (1 100 cv), nécessaires aux manoeuvres en gares, en renouvellement de locomotives réformées ; (b) la substitution du frein à air comprimé au frein à vide sur une partie du parc wagons marchandises ; cette substitution augmentera la sécurité des mouvements de trains lourds (produits pétroliers, conteneurs) et permettra d'éviter les accidents, tels le déraillement du train survenu début mars 1993 à Bamako.

4.26 La cinquième sous-composante concerne des **équipements logistiques** : (a) la réhabilitation d'une bourreuse de voie, de draisines et de moto-lorries pour l'entretien de la voie et du réseau de communications ; (b) l'achat de petits matériels d'entretien de voie ; et (c) divers équipements et outillages pour les ateliers de matériel roulant.

La composante aéroportuaire. (7,8 millions de \$, entièrement financée par les autres bailleurs de fonds).

4.27 Cette composante porte sur : (a) la mise en place d'équipements de sécurité à l'aérodrome de la ville touristique de Tombouctou ; (b) des aménagements au niveau de l'aéroport de Bamako, consistant en la clôture de l'aérodrome où le trafic aérien est exposé à des risques divers provenant de la traversée des aires de mouvement par des animaux et des personnes et en d'autres équipements de sécurité ; (c) des études en vue de définir des actions futures sur les aéroports qui pourraient être réalisées dans le cas de rentabilité acceptable et de contexte macroéconomique favorable. L'établissement public ADM en collaboration avec l'ASECNA sera responsable de cette composante.

C. Les coûts et le financement du Programme et du Crédit

4.28 Le coût total du Programme est estimé, y inclus l'entretien courant des routes, à l'équivalent de 254,1 millions de dollars, hors taxes et impôts au Mali, aux conditions économiques de 1993, y inclus les imprévus physiques, non inclus les imprévus financiers. Le crédit IDA proposé est de 65 millions de dollars. Le taux de change utilisé est 1dollar = 600 FCFA. Les taux d'inflation sont donnés dans le Tableau 4.2 ci-dessous. Le sommaire des coûts du Programme est donné dans le Tableau 4.3 ci-après, celui du crédit IDA dans le Tableau 4,4 et le détail par composante est fourni en Annexe 6. Le coût devises approche 86 % dans le Programme (qui comprend l'entretien routier), et 92 % dans le Projet Association, les seules dépenses locales étant celles du personnel local.

Tableau 4.2
Taux d'inflation (%)

Année fiscale	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Monnaie locale	35,1	8,1	3,5	2,7	2,7	2,5	2,5	2,5
Devises*	3,4	2,9	3,0	2,7	2,7	2,5	2,5	2,5

* BP.6.50, octobre 1993

4.29 La part correspondant à la composante ferroviaire sera rétrocédée par le Gouvernement à la RCFM aux conditions suivantes :

- (a) Part correspondant aux sous-composantes réhabilitation de la voie et études: don; et
- (b) Part correspondant aux autres sous-composantes : taux d'intérêt de 7.5 % l'an, 10 ans de grâce et 20 ans de période de remboursement, les risques de change étant pris en charge par la RCFM.

4.30 Ces modalités seront traitées dans un accord de prêt subsidiaire entre le Gouvernement et la RCFM. La signature d'un accord subsidiaire, acceptables par l'IDA, est une **condition de décaissement** de la composante ferroviaire. Un accord de projet sera conclu entre l'IDA, et la RCFM.

MALI
PROJET SECTORIEL TRANSPORTS
SOMMAIRE DU COUT DU PROGRAMME

	(CFA MILLION)			(US\$ MILLION)			% TOTAL COUTS DE BASE
	LOCAL	ETRANG.	TOTAL	LOCAL	ETRANG.	TOTAL	
A. ASSIST. TECH., FORMATION							
1. BUREAU DE COORDINATION	60	180	240	0.1	0.3	0.4	75%
2. FORMATION	120	840	960	0.2	1.4	1.6	87%
3. DEVELOPPEMENT CAPACITES DIRECTION DES TRANSPORTS TRAVAUX PUBLICS	120	660	780	0.2	1.1	1.3	85%
4. AUDITS	120	480	600	0.2	0.8	1.0	80%
	120	720	840	0.2	1.2	1.4	86%
SOUS-TOTAL A	540	2,880	3,420	0.9	4.8	5.7	84%
B. COMPOSANTE ROUTIERE							
1. ENTRETIEN COURANT	8,340	11,880	20,220	13.9	19.8	33.7	59%
2. ENTR. PERIODIQUE REHAB.	3,480	67,020	70,500	5.8	111.7	117.5	95%
3. PISTES RURALES ET BACS	420	8,100	8,520	0.7	13.5	14.2	95%
4. ACTIONS D'ENVIRONNEMENT	360	3,180	3,540	0.6	5.3	5.9	90%
5. BAMAKO-VOIRIE URBAINE	720	13,560	14,280	1.2	22.6	23.8	95%
6. ETUDES, SUPERVISION	540	4,260	4,800	0.9	7.1	8.0	89%
7. MATERIEL D'ENTRETIEN ROUTIER	0	3,000	3,000	0.0	5.0	5.0	100%
SOUS-TOTAL B	13,860	111,000	124,860	23.1	185.0	208.1	89%
C. COMPOSANTE FERROVIAIRE							
1. REHAB. VOIE (1er TRANCHE)	1,560	9,600	11,160	2.6	16.0	18.6	86%
2. GARE MARCH. (KOROFINA)	120	1,680	1,800	0.2	2.8	3.0	93%
3. TELECOMMUNICATIONS	60	720	780	0.1	1.2	1.3	92%
4. MATERIEL ROULANT, REHAB.	0	3,660	3,660		6.1	6.1	100%
5. EQUIPEMENT LOGISTIQUE	0	1,680	1,680		2.8	2.8	100%
6. ETUDES, SUPERVISION	0	420	420	0.0	0.7	0.7	100%
SOUS-TOTAL C	1,740	17,760	19,500	2.9	29.6	32.5	91%
D. COMPOSANTE AEROPORTUAIRE							
1. EQUIP. SECURITE - TIMBUKTU	0	2,700	2,700		4.5	4.5	100%
2. BAMAKO-SENOU	120	1,860	1,980	0.2	3.1	3.3	94%
SOUS-TOTAL D	120	4,560	4,680	0.2	7.6	7.8	97%
TOTAL COUTS DE BASE	16,260	136,200	152,460	27.1	227.0	254.1	89%
IMPREVUS FINANCIERS	9,600	21,360	30,960	16.0	35.6	51.6	69%
COUTS TOTAUX DU PROJET	25,860	157,560	183,420	43.1	262.6	305.7	86%

US\$1 = CFAP 600/Apr11 18, 1994

MALI
PROJET SECTORIEL TRANSPORTS
SOMMAIRE DU CREDIT IDA*

	(CFA MILLION)		(US\$ MILLION)		% TOTAL COUTS DE BASE
	LOCAL	ETRANG.	LOCAL	ETRANG.	
A. ASSIST. TECH., FORMATION					
1. BUREAU DE COORDINATION	60	180	0.1	0.3	1%
2. FORMATION	120	840	0.2	1.4	3%
3. DEVELOPPEMENT CAPACITES					
DIRECTION DES TRANSPORTS	120	660	0.2	1.1	2%
TRAVAUX PUBLICS	120	480	0.2	0.8	2%
4. AUDITS	120	720	0.2	1.2	2%
SOUS-TOTAL A	540	2,880	0.9	4.8	10%
B. COMPOSANTE ROUTIERE					
1. ENTR. PERIODIQUE REHAB.	1,020	19,980	1.7	33.3	58%
2. PISTES RURALES ET BACS	120	2,460	0.2	4.1	7%
3. ACTIONS D'ENV.	60	1,080	0.1	1.8	3%
4. ETUDES, SUPERVISION	120	1,620	0.2	2.7	5%
SOUS-TOTAL B	1,320	25,140	2.2	41.9	74%
C. COMPOSANTE FERROVIAIRE					
1. REHAB. VOIE (1 ^{er} TRANCHE)	180	3,720	0.3	6.2	11%
2. GARE MARCH. (KOROFIMA)	120	1,800	0.2	2.8	5%
3. ETUDES, SUPERVISION	0	420	0.0	0.7	1%
SOUS-TOTAL C	300	5,820	0.5	9.7	17%
TOTAL COUTS DE BASE	2,160	33,840	3.6	56.4	100%
IMPREVUS FINANCIERS	1,260	5,280	2.1	8.8	18%
COUTS TOTAUX DU PROJET	3,420	39,120	5.7	65.2	118%

*Inclus la contrepartie du Gouvernement sans l'entretien courant routier.
US\$1 = CFAF 600

Plan de financement

4.31 Suite à la réunion des bailleurs de fonds tenue à Bamako, mi-mai 1993, diverses Institutions ont manifesté leur intention de participer au financement du Programme. Il en est ainsi de la Banque islamique de développement (BID), du Fonds européen de développement (FED), de l'Allemagne, du Canada et de la France. Deux accords de crédit ont déjà été signés avec le FAD et la BOAD pour la construction de la voie urbaine de Bamako. La BEI et l'OPEC ont exprimé leur intérêt à participer au financement du Programme. Tous les financements sont parallèles, chaque Institution gérant sa partie selon ses propres règles. Présentement, il manque 20 millions de dollars pour couvrir le financement de tout le Programme. Si les financements extérieurs du Programme sont insuffisants, le Gouvernement augmentera sa participation ou la composante routière sera réduite en conséquences lors des prochaines années. Le plan de financement est indiqué dans les Tableaux 4.5 et 4.6 ci-après (y inclus les imprévus financiers) :

Tableau 4.5
Plan de financement
US \$ million

	Devises	Locale	Total	% du Total
IDA	65,0		65,0	21
FED	50,0		50,0	16
FAD	14,3		14,3	5
BID	53,6		53,6	18
BOAD	10,7		10,7	4
Allemagne	19,8		19,8	6
Canada (ACDI)	7,1		7,1	2
France (CFD, FAC)	17,9		17,9	6
Reste à financer	3,4	16,1	19,5	6
Gouvernement du Mali	20,8	27,0	47,8	16
Total du Programme	262,6	43,1	305,7	100

4.32 En ce qui concerne le financement de l'entretien courant des routes, il a été convenu **durant les négociations**, que l'Etat :

- (a) Versera mensuellement, au compte autonome de l'entretien courant des routes ouvert auprès d'une banque commerciale (voir Para. 4.14) et géré par le ministère chargé des routes, les fonds nécessaires à l'entretien courant des routes;
- (b) Garantira que le ministère chargé des routes, versera à l'avance, les fonds nécessaires

TABLEAU 4.6
MALI
TRANSPORT SECTOR PROJECT - PROJET SECTORIEL TRANSPORTS
FINANCING PLAN - PLAN DE FINANCEMENT

COMPONENT - COMPOSANTE	PROGRAM TOTAL	IDA	FED	FAD	ROAD	EIB	ISDB	CANADA	FRANCE	ALLEMAGNE	OPEC	AUTRE	RCFM	GOM
A. ASSIST. TECH., FORMATION	6.7	6.7												
B. COMPOSANTE ROUTIERE														
ENTRETIEN COURANT	40.4									1.4				39.0
ENT. PERIODIQUE/REHAB.	141.0	37.1								18.4				4.2
PISTES RURALES (INC. BACS)	17.0	4.0												0.4
ACTIONS D'ENVIRONNEMENT	7.1	2.0												0.2
BANAKO VOIRIE URBAINE	28.6	0.0		14.3	10.7									3.0
ETUDES, SUPERVISION	9.6	3.5												
MATERIEL	5.9													
SOUS-TOTAL	249.6	47.4	50.0	14.3	10.7		49.1	0.0	0.0	19.8		11.5	0.0	46.8
C. COMPOSANTE FERROVIAIRE														
VOIE REHAB. (1er TRANCHE)	21.1	6.9												
GARE MARCH. (KOROFINA)	4.6	3.2												
TELECOMMUNICATIONS	1.6													
REHAB. MAT. ROLLANT	6.8													
LOCOMOTIVES (3) DE MANOEUVRE	4.0													
EQUIPEMENT LOGISTIQUE	0.8	0.8												
ETUDES, SUPERVISION														
SOUS-TOTAL	38.9	10.9	0.0	0.0	0.0		0.0	7.1	17.9	0.0		2.0	1.0	0.0
D. COMPOSANTE AEROPORTUAIRE														
EQUIP. SECURITE - TIMBUKTU	6.0													
BANAKO-SENOU	4.5													
SOUS-TOTAL	10.5	0	0	0	0		4.5	0	0	0		0	0	0
TOTAL	305.7	65.0	50.0	14.3	10.7		53.6	7.1	17.9	19.8		13.5	1.0	46.8

April 18, 1994

au paiement des travaux d'entretien courant *confiés en maîtrise d'ouvrage déléguée* ; ce versement s'effectuera au compte ouvert par la structure chargée de la *maîtrise d'ouvrage* déléguée à cet effet.

Une première alimentation du compte autonome de l'entretien routier était une condition de présentation du Projet au conseil d'administration de la Banque.

D. La mise en oeuvre du Programme et du Projet

4.33 Le Programme sera mis en oeuvre par les ministères chargés des Finances, des Transports, et des routes ainsi que par deux de leurs organismes (RCFM, ADM-ASECNA) sous la supervision respective des différents bailleurs de fonds. Le succès de la mise en oeuvre du Projet dépend des institutions qui sont en place et de leur coordination en vue de faciliter les relations avec les bailleurs de fonds. Un comité de coordination comprenant des représentants des ministères et organismes précités et de la chambre de commerce, prendra en charge la coordination de l'exécution de l'ensemble du Programme et de la liaison avec les bailleurs de fonds. Un coordinateur du Projet, acceptable par tous temps par l'IDA, doit coordonner le Projet. Un appui ponctuel au coordinateur sera apporté par une assistance technique durant les premiers mois de démarrage du Projet pour mettre en place les procédures de suivi du Programme et de liaison et coordination avec les bailleurs de fonds. Le **coordinateur** organisera des réunions annuelles conjointes de tous les bailleurs de fonds du Programme qui adopteront les mesures nécessaires pour remédier à tout problème de mise en oeuvre du Programme. Une revue à mi-parcours du Programme regroupant tous les bailleurs de fonds concernés sera mise en oeuvre. Le coordinateur assistera les organismes d'exécution en matière de procédures de passation de marchés, de décaissements, et coordonnera la documentation et rapports qui doivent être élaborés par chaque organisme exécutant ; il préparera les rapports de synthèse d'avancement du Projet. La DNT sera responsable de l'assistance technique transports, le CPTP de la formation, la DNTP de la composante routière et de l'assistance technique qui lui est prodiguée, la RCFM sera responsable de la composante ferroviaire, ADM-ASECNA de la composante aéroportuaire sous l'égide de la DNAC.

4.34 Pour la DNT, les systèmes de gestion des cartes grises, des permis de conduire et des lettres de voitures seront informatisés dès la 1ère année d'entrée en vigueur du crédit. Le contrôle technique des véhicules, sous-traité à des organismes privés, sera mené conjointement avec l'opération de réimmatriculation du parc automobile et de contrôle de charge à l'essieu. Les résultats de contrôle de la première année serviront de base pour réadapter la réglementation portant infraction et sanction des infractions. Il a été convenu **durant les négociations** que la DNT exploitera et publiera les résultats de l'inspection des véhicules au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur du crédit et préparera les nouveaux textes portant sanction des infractions. Le nouveau régime de sanctions sera appliqué dès la deuxième année de contrôle. Les résultats permettront également à la DNT de lancer dès la fin de la 1ère année l'étude sur la redéfinition de la taxation des usagers de la route en vue d'un recouvrement plus équitable des coûts d'usage des infrastructures.

4.35 La DNTP sera responsable de la composante routière (et de l'assistance technique à la DNTP). Le système et le service comptables de la DNTP seront réorganisés, dès la 1ère année d'entrée en vigueur du crédit. La DNTP, avec l'appui d'une assistance technique, constituera et exploitera une banque de données routières et élaborera les programmes et bilans annuels d'entretien courant et périodique. Le compte spécial du crédit sera géré par le ministère responsable des routes. Le compte autonome d'entretien courant ouvert par ce même ministère pour abriter les crédits d'entretien courant routier

provenant du trésor malien sera géré par la DNTP ; son alimentation par le trésor se fera mensuellement à l'avance. Les directions régionales seront impliquées dans le processus de programmation. Elles seront par ailleurs responsables de l'exécution des travaux d'entretien courant en régie qui seront contractualisés. Les taux de réalisation des travaux d'entretien courant à l'entreprise seront suivis de manière attentive et au moins les seuils minimaux respectés. Des tests seront tentés pour confier aux directions régionales le contrôle des travaux d'entretien périodique et de réhabilitation avec le concours de consultants. Ces derniers travaux seront entièrement réalisés à l'entreprise. Il a été convenu **durant les négociations** qu'un audit technique et financier du CNREX sera mené avant la fin de la 1ère année d'entrée en vigueur du crédit, afin de déterminer les capacités réelles de ce laboratoire et les actions à mener pour améliorer son efficacité.

4.36 L'exécution des travaux, y compris ceux en régie, sera contractualisée, à partir de l'année fiscale 1994. Les indicateurs de performances, convenus **durant les négociations**, seront mis en place et suivis par le bureau de gestion des routes et le maître d'ouvrage délégué à qui sera confiée la réalisation des travaux d'entretien courant. Une comparaison sur les prix et la qualité des travaux, entre les deux modes d'exécution sera effectuée annuellement à partir d'audits techniques et financiers des comptes d'entretien courant. Toutes les études techniques des projets de réhabilitation et d'entretien périodique du Programme doivent être complétées avant la fin de la seconde année d'entrée en vigueur du crédit, afin de déterminer clairement les priorités et d'optimiser les investissements dans le cadre des revues annuelles du programme. Toutes les autres études doivent être terminées avant la revue de mi-parcours.

4.37 Des consultants financés dans le cadre du Cinquième Projet routier, mènent une étude de transformation du SMTP en société publique de location de matériels, qui sera privatisée à moyen terme. La nouvelle société louera le matériel aussi bien aux directions régionales des Travaux Publics qu'aux entreprises privées, en pratiquant des tarifs commerciaux de location avec tous les clients. La transformation du SMTP en société de location de matériels sous des conditions acceptables par l'IDA, avant l'entrée en vigueur du crédit, a été **convenue durant les négociations** (nouveau statut juridique, installation du conseil d'administration, adoption par le conseil d'administration d'un plan d'entreprise, nomination d'un directeur général).

4.38 La RCFM sera responsable de la mise en oeuvre de la composante ferroviaire. Un chef de projet, désigné par le directeur général de la RCFM, coordonnera l'exécution des différentes sous-composantes dont le contrôle sera effectué par les agents de la RCFM. Constitueront une condition de **décaissement de la composante ferroviaire**, l'adoption du plan d'entreprise et d'un nouveau statut régissant la RCFM (acceptables par l'IDA), la mise en place de son conseil d'administration, la signature du contrat-plan 1995-1997, acceptable par l'IDA, entre le Gouvernement et la RCFM, et l'adoption par le Gouvernement, dans le plan triennal d'investissements et dans le budget annuel, de mécanismes détaillés de financement du Programme de réduction des effectifs de la RCFM. Il a été convenu **durant les négociations** que la rationalisation des effectifs sera entamée au plus tard deux mois après l'entrée en vigueur du crédit et que les effectifs seront ramenés à 1700 au plus à fin 1995 et 1500 au plus à fin 1998. L'adoption par les Gouvernements du Mali et du Sénégal d'un plan d'action conjoint, acceptable par l'IDA, relatif à l'intégration technique et commerciale des services ferroviaires marchandises internationaux, sera une **condition de décaissement de la composante**. Le plan d'action élaboré à cet effet sera suivi trimestriellement.

4.39 ADM-ASECNA seront responsables de l'exécution de la composante aéroportuaire, aussi bien pour la partie infrastructure que pour la partie équipements de sécurité, appuyés le cas échéant par une assistance technique.

4.40 Le CPTP mettra en oeuvre la sous-composante formation ; les programmes annuels de formation élaborés dans le cadre de l'étude des besoins de formation seront revus annuellement ; ils seront présentés et arrêtés en concertation avec les bailleurs de fonds au plus tard le 15 juillet de chaque année. Le programme de formation de la première année sera revu avant fin juillet 1994. Les bilans d'exécution des programmes de formation de chaque année seront présentés au plus tard le 15 août. Le CPTP bénéficiera du concours d'enseignants locaux et extérieurs, notamment pour les cours à l'intention du secteur privé, transporteurs et entrepreneurs.

E. La durabilité du Projet

4.41 L'évaluation économique des investissements projetés montre un taux de rentabilité interne de 28 % ; les recettes existantes et attendues de la taxation des usagers de la route et de la facturation des services de la RCFM couvrent toutes les charges d'infrastructures ainsi que les charges d'exploitation de la RCFM. La durabilité du Projet sera renforcée à travers : (a) les réformes institutionnelles qui seront introduites au sein de l'Administration du secteur pour améliorer ses capacités de planification et de gestion du secteur ; (b) les réformes de la réglementation du transport permettant le développement de son industrie ; (c) la restructuration des entreprises publiques qui entraînera une meilleure efficacité, et la répercussion sur les usagers, par le biais des prix de transport, de toutes les charges d'exploitation, y compris les charges relatives à la maintenance et au renouvellement des infrastructures ; (d) la révision du système de taxation des usagers de la route pour un meilleur recouvrement des charges d'usage de la route ; (e) le développement de l'industrie malienne des travaux publics ; (f) la formation et le perfectionnement du personnel du secteur ; et (g) la réduction de la facture annuelle de réhabilitation des infrastructures, par l'introduction de la pratique d'un entretien courant rationnel et d'un entretien périodique à titre préventif.

F. La passation des marchés

4.42 Avec l'assistance de l'Association, le Mali a entrepris en 1992 une réforme totale de sa législation concernant la passation des marchés. Un nouveau code a été mis en place dont l'application améliorera la situation. Le cadre légal de passation des marchés est constitué par : (a) la loi No. 90-06/AN-RM du 19 février 1990, créant la direction générale des marchés publics ; (b) le décret No. 90-030/P-RM de la même date définissant l'organisation et les attributions de ladite direction ; et (c) le décret No. 92-059/P-CTSP du 14 février 1992 définissant en détail les responsabilités des entités concernées par le secteur des marchés publics. Les procédures de passation de marchés locaux établies par le décret précité sont acceptables par l'IDA.

4.43 Les modes de passation des marchés et les montants correspondants sont donnés dans le Tableau 4.7 ci-après.

4.44 Tous les marchés de fournitures et de travaux seront passés sur la base des directives de la Banque pour la passation des marchés financés par les prêts de la BIRD et les crédits de l'IDA (Mai 1992). Les contrats financés par les autres bailleurs de fonds suivront leurs directives respectives. Pour les marchés financés par l'Association, les documents standards de la Banque seront utilisés pour le Projet et la préparation des dossiers-types doit être terminée avant l'entrée en vigueur du crédit. Tous les contrats à prix fermes et non revisables doivent prévoir une clause d'actualisation due aux délais d'approbation et de validité des offres.

Tableau 4.7
Modes de passation des marchés
(en millions de dollars US)

<i>Element du projet</i>	<i>Mode de passation</i>			<i>NFI</i>	<i>Total Cout</i>
	<i>AI</i>	<i>AL</i>	<i>Autre</i>		
1. Travaux					
1.1 Composant routier	39.9 (35.9)			153.4	193.3 (35.9)
1.2 Rail	9.5 (8.5)			12.1	21.6 (8.5)
1.3 Aéroport				3.2	3.2
2. Marchandises					
2.1 Bacs	1.3 (1.3)			0.50	1.8 (1.3)
2.2 Télécommunications				1.3	1.3
2.3 Locomotives de man. Rehab. mat. roulant				5.7	5.7
2.4 Equipement logistique				3.3	3.3
2.5 Aéroport: équip. de sécurité				4.5	4.5
2.6 Vehicules, ordinateurs		0.5 (0.5)	0.7 (0.7)		1.2 (1.2)
2.7 Matériel d'ent.				5.0	5.0
3. Consultants					
3.1 Bureau de coordination AT			0.1 (0.1)		0.1 (0.1)
3.2 Formation			1.2 (1.2)		1.2 (1.2)
3.3 AT à DNT			1.1 (1.1)		1.1 (1.1)
3.4 AT à DNTP			0.5 (0.5)		0.5 (0.5)
3.5 Audits			1.4 (1.4)		1.4 (1.4)
3.6 Etudes, supervision			3.6 (3.6)	5.1	8.7 (3.6)
4. Fonctionnement Coordinateur			0.2 (0.2)		0.2 (0.2)
TOTAUX	50.7 (45.7)	0.5 (0.5)	8.8 (8.8)	194.1	254.1 (55.0)

- (a) Travaux : tous les travaux financés par l'Association seront passés après appels d'offres internationaux (AI). Les contractants locaux seront éligibles à une marge de préférence de 7,5 % conformément aux directives de la Banque.
- (b) Fournitures : les marchés de fournitures seront regroupés par lots d'un montant supérieur à 100 000 dollars et seront passés après AI. Les contrats entre 50 000 et 100 000 dollars chacun, sont considérés comme petits et non éligibles aux AI. Ils s'appliquent aux petits contrats d'achats de véhicules, d'ordinateurs, etc, qui seront passés après appels d'offres locaux (AL), sans dépasser un montant total cumulé de 500 000 dollars. Les contrats de moins de 50 000 dollars chacun, et pour un montant total cumulé de 750 000 dollars, seront passés selon les procédures d'achat international et local, ou par l'intermédiaire de l'office des services d'achat inter-agences du PNUD. Les contrats d'achats de véhicules et d'ordinateurs seront pris en charge par le coordinateur et évalués par un comité constitué à cet effet.
- (c) Les marchés ou groupes de marchés, pour la sous-composante relative à la réhabilitation de la voie ferrée, d'un montant estimatif dépassant un plafond global de 500 000 dollars EU, ne peuvent être passés qu'après la mise en place des autres financements nécessaires pour la réhabilitation de la voie ferrée Bamako-Diboli.

Tous les marchés de fournitures, de travaux et de consultants, feront l'objet de rapports trimestriels selon canevas convenu.

4.45 L'examen par l'IDA des lettres d'invitation à soumissionner, des dossiers d'appels d'offres, des propositions d'attributions et des projets de marchés finaux sera comme suit :

- (a) Tout marché de fournitures ou de travaux, dont le coût estimatif est égal ou supérieur à la contre-valeur de 150 000 dollars, et tout marché au titre de la réhabilitation de la voie ferrée, sont régis par les procédures décrites aux Paragraphes 2 et 4 de l'Annexe 1 aux directives. Lorsque des paiements au titre dudit marché doivent être effectués au moyen du compte spécial, lesdites procédures sont modifiées de façon que les deux copies certifiées conformes du marché qui doivent être fournies à l'Association en vertu des dispositions du Paragraphe 2(d) de l'Annexe 1 aux directives soient fournies à l'IDA avant que soit effectué le premier retrait de fonds du compte spécial au titre dudit marché ;
- (b) Tout marché qui n'est pas régi par le Paragraphe précédent est régi par les procédures décrites aux Paragraphes 3 et 4 de l'Annexe 1 aux directives. Lorsque des paiements au titre dudit marché doivent être effectués au moyen du compte spécial, lesdites procédures sont modifiées de façon que les deux copies certifiées conformes du marché et les autres renseignements qui doivent être fournis à l'Association en vertu des dispositions du Paragraphe 3 de l'Annexe 1 aux directives soient fournis à l'IDA avec les pièces à présenter attestant que le paiement a été effectué exclusivement au titre des dépenses autorisées ;
- (c) Les dispositions de l'Alinéa (b) précédent ne s'appliquent pas aux marchés au titre desquels des retraits du compte de crédit doivent être effectués sur la base de relevés de dépenses ;

(d) Les revues à postériori des contrats se feront sur une base sélective (1 sur 4).

4.46 Les marchés de travaux d'entretien courant à l'entreprise financés entièrement par le Gouvernement du Mali, seront passés par le maître d'ouvrage délégué selon les règles définies dans un manuel de procédures adapté de celui qu'utilise AGETIPE-MALI pour la mise en oeuvre du Projet d'intérêt public pour l'emploi (Cr. 2371-MLI). Ce manuel de procédures doit être acceptable par l'IDA. Les travaux d'entretien courant des routes en régie seront réalisés par "contrats" de gré à gré conclus avec les directions régionales, sur la base des contrats-types élaborés à cet effet. Des indicateurs de performances seront mis en place par le bureau de gestion des routes, aussi bien pour les travaux réalisés à l'entreprise que pour ceux réalisés en régie.

4.47 Pour être à mieux d'exécuter le Programme et le Projet, le Gouvernement peut employer des consultants et des experts dont les qualifications, l'expérience, le mandat et les conditions d'emploi sont jugés satisfaisants par l'Association. Ces consultants et experts seront choisis conformément à des principes et procédures jugés satisfaisants par l'Association suivant les "directives pour l'emploi de consultants par les emprunteurs de la Banque mondiale et par la Banque mondiale en tant qu'agence d'exécution" publiées par la Banque en Août 1981. Il sera soumis à l'examen préalable de l'IDA: (a) tous les projets de contrats d'un montant équivalent supérieur à 100 000 dollars pour ceux conclus avec des firmes ; (b) les termes de références de tous les projets de contrats ; (c) les contrats conclus de gré à gré ; (d) les avenants de plus de 100 000 dollars pour les firmes ou des avenants de contrats portant les montants totaux à plus de 100 000 dollars pour les firmes ; et (e) tout document standard que l'emprunteur veut développer ou utiliser de manière répétitive. Les contrats de moins de 100 000 dollars chacun avec des firmes de consultants seront revus sur la base de 1 sur 3. Tous les contrats individuels suivront la Partie V des directives de la Banque.

G. Les décaissements

4.48 Le Crédit proposé de l'Association sera décaissé selon le Tableau 4.8 ci-après:

Tableau 4.8
Plan de décaissements

Catégorie	Montant du crédit (US \$ million)	Pourcentage de décaissement
1. Génie civil		
2. Equipement		
3. Assistance technique,	8,10	100
4. Non alloué	9,94	
TOTAL	65,00	

4.49 Le crédit IDA sera clôturé sept ans après sa signature ; cependant les décaissements pourront intervenir pendant une période supplémentaire de quatre mois, pour des prestations exécutées avant la date de clôture. Le décaissement du crédit IDA se fera sur la base de contrats éligibles approuvés par l'IDA,

pour les sous-composantes travaux, équipement et assistance technique. Les décaissements se feront selon les pourcentages indiqués dans le Tableau ci-dessus, les montants étant exprimés hors taxes et impôts au Mali. Les décaissements pour les équipements seront faits sur la base CIF ou rendu frontière, pour les importations, ou en usine pour les produits fabriqués localement. Pour faciliter les décaissements, le Gouvernement ouvrira auprès d'une banque commerciale locale, un compte spécial sur lequel l'IDA, une fois remplies les conditions d'entrée en vigueur, décaissera un montant initial de 300 000 dollars US équivalent, sur la base des dépenses estimées pour une période de trois mois. Le compte fonctionnera suivant les modalités et à des conditions jugées acceptables par l'Association. Il sera réalimenté chaque mois sous réserve que les demandes de remboursement dépassent l'équivalent de 100 000 dollars US.

4.50 Les demandes de retrait de fonds seront accompagnées des pièces justificatives correspondantes, sauf pour les marchés de travaux de génie civil inférieurs à 150 000 dollars US et les achats de biens et matériels d'une valeur inférieure à 25 000 dollars US, pour lesquels les décaissements se feront sur remise de relevés de dépenses. Dans ce cas, les pièces justificatives correspondantes seront conservées par les organismes d'exécution, pour examen par les missions de supervision de l'Association et par les auditeurs externes du Projet. Les décaissements, pour les sous-projets financés par les autres institutions qui co-financent le Programme, se feront suivant les règles propres à chaque institution.

H. La comptabilité, les audits et les rapports

La comptabilité et les audits

4.51 Le MET sera responsable de la gestion financière du Projet. La centralisation de la comptabilité du Projet, y inclus la vérification des demandes de décaissements sera sous-traitée à une firme locale d'expertise comptable, pendant toute la durée du Projet. La structure de gestion financière sera évaluée par l'auditeur qui confirmera à l'Association, durant le premier trimestre suivant la signature de son contrat, que le système est satisfaisant. L'auditeur sera responsable de toute formation du personnel comptable. La comptabilité sera tenue en conformité avec les normes internationales de comptabilité. Le ministère préparera des rapports trimestriels d'avancement du Projet couvrant les aspects comptables, budgétaires et financiers, avec la contribution des agences d'exécution.

4.52 Les comptes du Projet, y inclus le compte spécial, seront audités annuellement par des auditeurs externes indépendants acceptables à l'Association, en conformité avec les standards internationaux d'audit. Les rapports de l'auditeur, avec les situations financières du Projet, seront transmis à l'Association au plus tard quatre mois après la clôture de chaque exercice fiscal, par l'intermédiaire du coordinateur du Projet qui gèrera les contrats d'audit. La signature du contrat annuel renouvelable d'audit du Projet et la mise en place de systèmes comptables acceptables par l'IDA, constituent une condition **d'entrée en vigueur du crédit**. Les termes de référence du contrat d'audit ont été convenus **durant les négociations**. Les comptes de la RCFM seront audités par un auditeur externe acceptable par l'IDA. L'audit des comptes de la RCFM pour l'exercice 1992, conduit par un auditeur acceptable par l'IDA, a été remis **avant les négociations**. Un audit technique sera conduit la seconde année après l'entrée en vigueur du crédit.

Les rapports et le suivi

4.53 Chaque agence d'exécution soumettra au coordinateur du Projet des rapports trimestriels d'avancement pour chaque composante du Programme et du Projet, résumant l'avancement, les problèmes rencontrés, les solutions proposées et les changements ou ajustements qui doivent être faits. Le comité de coordination passera en revue les obstacles à l'avancement et prendra les mesures correctives appropriées. Les ordres du jour et les procès verbaux des réunions du comité seront préparés par le coordinateur et transmis à l'Association et aux autres bailleurs de fonds pour faciliter la supervision du Projet et du Programme.

4.54 Le coordinateur du Projet soumettra à l'Association et aux autres bailleurs de fonds: (a) les rapports trimestriels d'avancement du Projet et du Programme, y inclus l'entretien courant des routes, et couvrant les aspects comptables, budgétaires, financiers, physiques et de coûts, sur la base des rapports fournis par les agences d'exécution ; (b) les états financiers annuels pour chacune des entreprises publiques du secteur et les bilans annuels de toutes les dépenses au titre du Projet et du Programme, y inclus les bilans annuels des comptes spéciaux ; (c) les programmes d'investissement annuels, y inclus les programmes d'entretien routier, tel que stipulé au Paragraphe 4.7 ; (d) un rapport annuel sur la mise en oeuvre des mesures prévues dans les plans d'action ; (e) les programmes et bilans annuels des activités formation ; (f) les programmes et bilans annuels de l'assistance technique; et (g) un rapport d'achèvement du Projet dans les six mois qui suivent la date de clôture du crédit.

4.55 La mise en oeuvre de tout le Programme sera supervisée par les bailleurs de fonds respectifs qui examineront l'avancement du Programme au cours de réunions annuelles conjointes organisées par le coordinateur du Projet. Le Projet de l'Association sera supervisé tous les trois mois. Les missions de supervision consisteront en des revues sur le site, des pratiques financières et d'organisation, des procédures de passation des marchés et de paiements, de participation des entreprises locales, de la mise en oeuvre des réformes (particulièrement pour la restructuration de la RCFM). Un schéma de mise en oeuvre, des indicateurs de performance et un plan de supervision sont donnés en Annexes 7 (A-C). Il a été confirmé **durant les négociations** que les revues annuelles examineront les programmes annuels d'investissements et les indicateurs de performances et que la **revue à mi-parcours** examinera l'avancement de tout le Programme et l'atteinte des objectifs. Plus spécialement, cette revue : (i) examinera la mise en oeuvre du Programme et du Projet et les performances des agences d'exécution ; (ii) examinera la mise en oeuvre du plan d'action de restructuration de la RCFM ; (iii) mettra à jour le programme routier en prenant en compte le degré de dégradation des routes et les résultats des études techniques ; (iv) discutera et agréera les mesures additionnelles requises pour améliorer le recouvrement des coûts dans le secteur des transports ; et (v) discutera et agréera les plans de financement mis à jour, y inclus toutes les sources de financement disponibles.

I. L'environnement

4.56 Le Projet proposé est classé en catégorie "B" avec des effets possibles limités sur l'environnement. Le Plan d'action adopté par le Gouvernement dans la DPGST couvre les principales actions qui doivent être prises. Une étude d'impact du Cinquième Projet routier sur l'environnement a été menée avec l'appui d'un consultant et ses recommandations incorporées dans le Projet. Il est attendu du Projet un effet global positif sur l'environnement en fournissant de meilleures conditions sur les routes principales dont bénéficieront les populations urbaines et rurales, et en améliorant les conditions de drainage ce qui limitera l'érosion. En second lieu, l'étude a recommandé d'accorder une attention

particulière à la conception et à l'exécution des travaux pour limiter les risques de dommages à la population et à l'environnement naturel, et a proposé les moyens pour améliorer l'environnement avec des travaux mineurs supplémentaires que le Projet fournira.

4.57 Les dommages que pourrait causer l'exécution des travaux, pendant ou comme conséquence directe, seront pris en charge par une conception et une supervision appropriées des travaux (Annexe 8). Des mesures de sauvegarde seront incorporées dans les marchés de travaux pour minimiser les risques de dommages à l'environnement, particulièrement ceux relatifs au drainage, à la déforestation et aux risques d'érosion, en prévoyant des plantations contre l'érosion, le réaménagement des aires de travaux, des améliorations dans les traversées de villages, et des mesures de sécurité. D'une manière ou d'une autre, il y aura peu d'impact sur l'environnement, les projets de réhabilitation des routes et de la voie ferrée suivant les tracés existants. Néanmoins, le déversement des huiles de moteurs usées dans les drains, fossés, cours d'eau et lacs sera strictement interdit par des textes réglementaires qui seront promulgués avant l'entrée en vigueur du crédit.

J. L'impact sur l'emploi et la pauvreté

4.58 **Emploi.** Le Programme permettra la création d'emplois aussi bien dans les zones urbaines que rurales. La masse salariale qui sera distribuée localement avoisinera 25 millions de dollars (9 % du coût du Programme). Elle intéressera au moins 4 700 emplois sur cinq ans (280 000 personnes-mois). D'autres emplois seront créés indirectement par la promotion de petits commerces locaux dus à l'augmentation de la consommation engendrée par les revenus générés par le Projet.

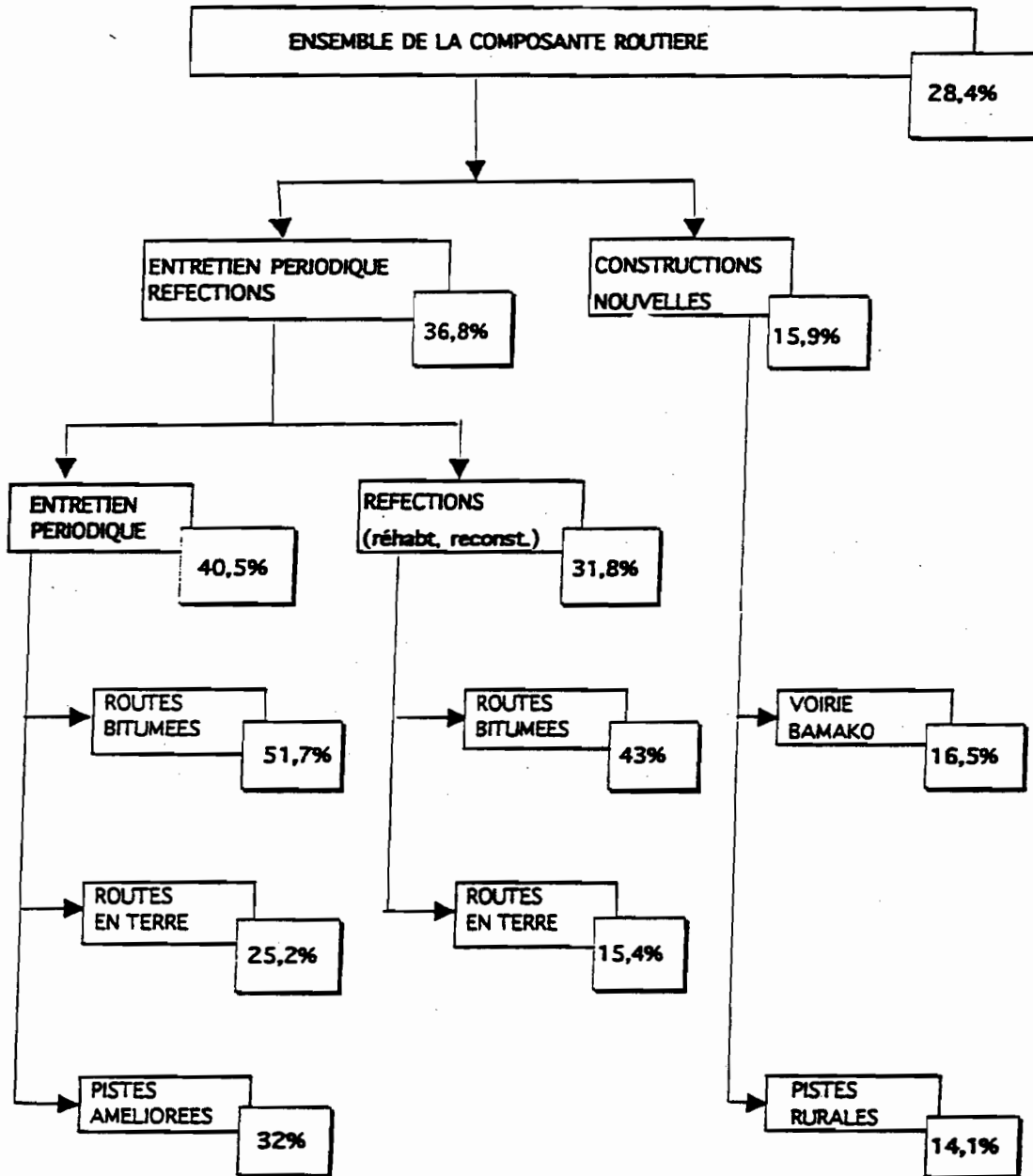
4.59 **Pauvreté.** Il est attendu qu'au moins 50 % des emplois temporaires créés, notamment en zone rurale, soient offerts à des travailleurs sans qualification aucune. Par ailleurs, la situation géographique de plusieurs sous-projets en dehors des grandes zones de développement, permettra de toucher des populations qui n'ont pas bénéficié des investissements de l'Etat, de réduire les coûts de transport ce qui réduira les prix des produits de base, de faciliter l'accès de ces zones et la mobilité de ses populations.

K. L'évaluation économique et financière et les risques

4.60 Les investissements projetés dans le cadre du Programme représentent 1.8 % du PIB, en léger accroissement par rapport à la période 1987-1992. Ils touchent pratiquement toutes les régions du Mali. L'évaluation globale des deux principales composantes du Programme (routière et ferroviaire avec près de 95 % du coût du Programme) aboutit à un taux de rentabilité interne (TRI) de 28 %, soit plus du double du taux d'actualisation retenu (12 %). La composante aéroportuaire porte sur des équipements de sécurité dont la rentabilité est certaine par suite des risques encourus par le trafic aérien. De nombreux autres avantages indirects non quantifiés sont par ailleurs attendus du Programme (accès aux marchés et aux services sociaux, amélioration des conditions d'exportation, etc).

4.61 La **composante routière** a un taux de rentabilité interne de 28 % (voir schéma 4.9). Elle a fait l'objet d'une optimisation par sélection des sous-projets selon leurs taux de rentabilité interne. Ceux-ci varient de 178 % pour l'entretien périodique d'une route suburbaine à 12 % pour la dernière piste rurale incluse dans le Programme. Le Modèle HDM III a été utilisé pour l'évaluation des sous-projets. La problématique retenue consistait à comparer les situations "avec" et "sans" projet, soit en réalisant les travaux à la date prévue, soit en les différant de cinq ans. Les prévisions d'évolution du trafic ont été

Schéma 4.9
Taux de rentabilité internes des investissements routiers



basées sur l'évolution récente des consommations de carburant (accroissement de 3 % l'an en moyenne), et du trafic pour les sections comportant des comptages réguliers. Aucun trafic détourné n'a été pris en considération, et les trafics induits ne représentent que 3 % du trafic autonome pour les routes revêtues et 10 % pour les routes en terre. Le taux de rentabilité interne global de la composante routière s'établit à 28 % pour environ 45 projets totalisant un montant de 190 millions de dollars. Cette rentabilité est à comparer avec la rentabilité avant optimisation des projets routiers proposés initialement, qui était de 18 %, pour un montant total de 280 millions de dollars. Les taux de rentabilité obtenus s'établissent à 40 % pour l'entretien périodique, 31 % pour les réhabilitations et reconstructions et près de 16 % pour les constructions nouvelles (voirie urbaine Bamako et pistes rurales). Une variation de trafic de plus ou moins vingt pour cent, entraîne une variation du taux de rentabilité interne de l'ordre de 5 %, sans changer pratiquement le classement des projets. Une variation de coût de l'ordre de vingt pour cent a été appliquée pour certains projets sensibles ; la valeur actuelle nette de ces projets reste positive.

4.62 La **composante ferroviaire** a fait l'objet d'une évaluation économique et financière. Son taux de rentabilité interne est de 23 %. L'évaluation économique est basée sur la réduction des coûts de transport ferroviaire avec projet, sur les gains globaux pour l'économie provenant de l'utilisation du chemin de fer Dakar/Mali au lieu de la voie routière abidjanaise et enfin par la réduction des coûts d'entretien et d'accident et le report de certains investissements. Les hypothèses retenues tiennent compte d'une augmentation des tarifs de 10 % à partir de 1993 ; le trafic hydrocarbures augmente de 15,74 % par an de 1994 à 1998 ; le trafic conteneurs augmentera de 10 à 1 % l'an entre 1993 et 1997 ; les autres marchandises du trafic international et national resteront au niveau de 1993 durant la période ; le trafic voyageurs progresse en 1993 de 8,23 % pour tenir compte des wagons mis en service, ensuite la progression n'est que de 0,91 % l'an. Tous les tests de sensibilité effectués aboutissent à des taux de rentabilité supérieurs à 12 %. La diminution de 10 % de la croissance du trafic avec projet entraîne un TRI de 17 %. La diminution des déraillements de 50 % entraîne un TRI de 21 %. La diminution des coûts de transport routier de 20 % entraîne un TRI de 19 %. L'augmentation de 10 % des coûts de transport ferroviaire avec projet entraîne un TRI de 16 %.

4.63 L'évolution de l'**exploitation de la RCFM** montre que la production vendue progressera tout au long de la période d'analyse (1993-1998). Les consommations externes resteront stables et représenteront moins du tiers de la production vendue. La valeur ajoutée progresse à un rythme un peu plus élevé que l'activité. Les charges de personnel diminuent fortement et ne représentent plus que 31 % de la valeur ajoutée, contre 42 % au début de la période (l'effectif passe de 2 400 à 1 500 en 4 ans). Le résultat brut d'exploitation augmente fortement ; il atteint 3,5 milliards de FCFA en 1998 contre 2 en 1992. Le coefficient brut d'exploitation atteindra 0,80 pour l'exercice 1997 (contre 0,87 en 1994) et le ratio charges de personnel sur valeur ajoutée diminuera de 0,53 en 1994 à 0,34 en 1997.

4.64 Les avantages attendus de la **composante aéroportuaire** portent sur l'amélioration de la sécurité. Ne pas clôturer l'aérodrome de Bamako conduit au risque d'avoir du bétail sur la piste d'envol avec une probabilité non nulle de conflit entre un animal et un aéronef. La conséquence serait au moins de refaire la procédure ou d'avoir un train d'atterrissage endommagé si ce n'est un risque d'explosion de l'aéronef. Les équipements de l'aéroport de Tombouctou portent sur la sécurité de la navigation aérienne et sur la sécurité au sol même (équipements anti-incendie, balisage, clôture, groupe électrogène, ...). Les avantages de sécurité sont renforcés par la possibilité d'augmentation de la durée d'utilisation des aéronefs qui est actuellement de 130 heures de vol par mois pour deux appareils, soit moins de 3 heures par jour par appareil. L'utilisation normale en trafic régional est de 6 heures par jour. Les avantages attendus peuvent être estimés à travers un doublement de la durée d'utilisation des aéronefs.

4.65 Les principaux **risques du Projet** proviennent du fait que le Gouvernement ne puisse pas être en mesure d'effectuer toutes les réformes voulues dans le secteur et qu'il ne puisse pas lever les contraintes pour la mobilisation et l'affectation des fonds nécessaires pour la contre partie du Programme et notamment pour l'entretien courant des routes. Par ailleurs, les capacités de gestion des agences d'exécution maliennes sont faibles. La dévaluation entraînera une augmentation des coûts de transport ; aussi la mise en oeuvre des réformes de taxation des usagers et l'augmentation des prix des transports seront difficiles à mettre en oeuvre. La ferme volonté montrée par le Gouvernement durant la préparation du Projet, l'exécution de toutes les conditionalités, le suivi des programmes annuels d'investissements publics, la coordination continue avec les autres Institutions de financement et le renforcement des capacités de gestion par la réorganisation et l'assistance technique, minimisent ces risques.

4.66 Pour la RCFM, le principal risque proviendrait d'une intégration insuffisante des services internationaux de marchandises avec la SNCS. Le côté malien est fermement résolu au plus Haut Niveau du Pays pour promouvoir cette coopération qui est devenue primordiale après la dévaluation du FCFA et les opportunités qu'elle procure pour une meilleure compétitivité dans les exportations. Pour prévenir les risques d'une éventuelle dégradation de la situation, le trafic international de la RCFM sera suivi mensuellement et des indicateurs de performance seront mis en place et suivis régulièrement.

4.67 La réalisation des travaux d'**entretien courant des routes** à l'entreprise risque de rencontrer quelques poches de résistance ; mais la transformation du SMTP en société de location de matériels la programmation annuelle des travaux d'entretien avec leur lotissement et l'affectation en conséquences des budgets d'entretien, ne laisseront pas d'alternative aux directions régionales quant à la disponibilité gratuite de matériels et à la disponibilité de crédits pour effectuer les travaux d'entretien en régie. La maîtrise d'ouvrage déléguée, notamment à AGETIPE, permettra le développement rapide des entreprises et la disparition à terme et presque totale de la régie travaux.

V. LES ACCORDS OBTENUS, LES CONDITIONS ET LA RECOMMANDATION

5.1 Les principaux éléments suivants ont été accomplis :

- (a) Déclaration de politique générale du Gouvernement dans le secteur des transports, en date du 2 novembre 1993 ;
- (b) Adoption d'un plan quinquennal d'investissements 1994-1998 avec une revue annuelle des programmes ;
- (c) Adoption par décret du nouveau cahier des charges régissant l'activité ferroviaire ;
- (d) Suppression de la programmation du trafic par la DNT et les Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire, au Sénégal et au Togo ;
- (e) Suppression de l'obligation pour le fret malien de passer par les Entrepôts maliens (21 décembre 1993) ;
- (f) Signature de conventions entre la RCFM et l'Etat pour l'exploitation, à titre d'obligation de service public, de lignes déficitaires de voyageurs ;

- (g) Mise en place du comité de suivi du contrat-plan 1992-1993 Etat-RCFM ;
- (h) Projet de plan d'entreprise 1994-1998 de la RCFM ;
- (i) Circulaire pour recourir aux appels d'offres pour les transports importants de l'Etat et ses organismes et entreprises publiques ;
- (j) Simplification et réduction des procédures et des postes de contrôle routier ;
- (k) Plan de restructuration de la COMANAV et sa mise en oeuvre ;
- (l) Lancement de la privatisation du service hôtelier de la RCFM ;
- (m) Inclusion dans le budget d'investissements 1994 et dans le plan triennal d'Investissements des fonds nécessaires à l'entretien routier et à la contrepartie du Projet ;
- (n) Signature de la convention de maîtrise d'ouvrage déléguée avec AGETIPE-MALI pour l'entretien courant des routes ;
- (o) Termes de références pour l'assistance technique et les études (DNT et DNTP).

5.2 Les points suivants étaient des conditions de négociations :

- (a) Recrutement d'un coordinateur du Projet, acceptable par l'IDA ;
- (b) Remise à l'IDA de l'audit des comptes de l'exercice 1992 de la RCFM ;
- (c) Ouverture du compte spécial d'entretien routier ;
- (d) Remise de termes de référence et de listes de firmes à consulter pour les services d'assistance technique à la DNTP et à la DNT ;
- (e) Remise à l'IDA des termes de référence et de la liste des firmes à consulter pour le contrôle technique des véhicules ;
- (f) Remise des termes de référence et de la liste des firmes à consulter pour l'étude du système de taxation des usagers de la route.

5.3 Les points suivants ont été confirmés durant les négociations :

- (a) Toutes les agences d'exécution mettront en place le personnel homologué adéquat avant le commencement de toute assistance technique (Para. 4.5) ;
- (b) Les investissements dans le secteur des transports seront limités à ceux inclus dans le Programme adopté par le Gouvernement et spécifiés dans sa lettre du 4 janvier 1994. Toutes actions non incluses dans le Programme doivent faire l'objet d'un accord préalable de l'IDA. Durant toute la durée d'exécution du Programme, le

Gouvernement préparera et soumettra à l'Association et aux autres co-financiers au plus tard le 15 juillet de chaque année, un programme tri-annuel roulant d'investissements dans le secteur des transports. Chaque programme annuel sera en conséquence adopté par le Gouvernement en accord avec l'Association (Para. 4.7). Les revues annuelles avec les bailleurs de fonds examineront les programmes annuels d'investissements et les indicateurs de performances et la revue à mi-parcours examinera l'avancement global du Programme, l'atteinte des objectifs, la mise à jour du Programme, et agréera les mesures additionnelles pour améliorer le recouvrement des coûts et mettra à jour le plan de financement du Programme (Para. 4.55) ;

- (c) Le Gouvernement mettra en oeuvre les recommandations de l'étude de taxation des usagers en concertation avec l'Association, au plus tard la 2ème année suivant l'entrée en vigueur du crédit (Para. 4.9(a)) ;
- (d) La campagne de contrôle technique des véhicules sera lancée, sous-traitée à des structures privées indépendantes, en coordination avec l'opération de réimmatriculation du parc automobile, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du crédit, (Para. 4.10). La DNT exploitera et publiera les résultats de ces contrôles au plus tard dix-huit mois après l'entrée en vigueur du crédit, révisera en conséquence les textes réglementaires portant sanction des infractions et les appliquera dès la troisième année suivant l'entrée en vigueur du crédit (Para. 4.34) ;
- (e) Le CPTP sera autorisé à former le personnel du secteur privé dans les spécialités non enseignée dans les autres centres du Mali (Para.4.12) ;
- (f) Les travaux d'entretien courant à l'entreprise seront réalisés, dans des proportions de 75 % sur la période couvrant la durée du Projet ; les travaux réalisés en régie seront contractualisés, à partir de l'exercice 1994 (Para. 4.14) et la maîtrise d'ouvrage sera déléguée pour les travaux à l'entreprise (Para.4.36) ;
- (g) Le Gouvernement financera l'entretien courant selon les dispositions ci-dessous :
 - (i) versera mensuellement, au compte autonome de l'entretien courant des routes géré par le ministère chargé des routes, les fonds nécessaires à l'entretien courant (Para. 2.12 et 4.32) ;
 - (ii) garantira que le ministère chargé des routes, versera à l'avance, les fonds nécessaires au paiement des travaux d'entretien courant confiés en maîtrise d'ouvrage déléguée ; ce versement s'effectuera au compte ouvert à cet effet par la structure chargée de la maîtrise d'ouvrage déléguée (Para. 4.32 (b)) ;
- (h) L'audit technique et financier du CNREX sera conduit la première année suivant l'entrée en vigueur du crédit (Para.4.35) ;
- (i) Les indicateurs de performances pour l'entretien courant des routes ont été retenus (Para.4.36) ;

- (j) Les études techniques de réhabilitation et d'entretien périodique des routes doivent être terminées à la fin de la seconde année suivant l'entrée en vigueur du crédit (Para. 4.36) ;
- (k) L'engagement de la RCFM à entamer, au plus tard 2 mois après l'entrée en vigueur du crédit, la mise en oeuvre du Programme de rationalisation de ses effectifs qui seront ramenés à 1 700 au plus, à fin 1995, et 1 500 au plus, à fin 1998 (Para. 4.38) ;
- (l) Le programme de formation du CPTP pour la première année a été arrêté (Para.4.40) ;
- (m) L'accord sur les termes de référence de l'audit sur la revue par l'auditeur des systèmes comptables des agences (Para. 4.51).

5.4 Les conditions de présentation du Projet au conseil d'administration de la Banque étaient :

- (a) Envoi à l'IDA d'une lettre du Gouvernement confirmant le Programme d'investissements du secteur des transports ;
- (b) Envoi à l'IDA de l'arrêté modificatif de l'arrêté n°94-2660/MFC/CAB du 28-03-1994 instituant une régie d'avance pour l'entretien routier ;
- (c) Alimentation du compte de l'entretien courant des routes tel que prévu dans le Projet d'accord de crédit.

5.5 Les conditions d'entrée en vigueur du crédit sont :

- (a) Signature du contrat pour l'assistance technique à la DNT (Para. 4.10) et au coordinateur du Projet (Para. 4.13) ;
- (b) Signature du contrat avec la firme chargée du contrôle technique des véhicules (Para. 4.10) ;
- (c) Transformation du SMTP en société de location de matériels sous des conditions acceptables par l'Association (Para. 4.37) ;
- (d) Préparation des dossiers types d'appels d'offres (Para. 4.44) ;
- (e) Signature des contrats d'audit et mise en place d'un système comptable satisfaisant du Projet (Para.4.52) ;
- (f) Promulgation du texte réglementaire interdisant les rejets d'huiles usagées de moteurs dans les fossés, drains, canaux, cours d'eau, lacs et mares (Para. 4.57).

5.6 Les conditions de décaissement s'appliquent à la composante ferroviaire et sont :

- (a) Signature de l'accord de prêt subsidiaire, acceptable par l'IDA ;

- (b) Adoption de nouveaux statuts (acceptables par l'IDA) régissant la RCFM et mise en place de son conseil d'administration (Para. 4.38) ;
- (c) Adoption par le conseil d'administration de la RCFM du plan d'entreprise 1994-1998, acceptable par l'IDA (Para. 4.38) ;
- (d) Signature du contrat-plan 1995-1997, acceptable par l'IDA, entre le Gouvernement et la RCFM (Para. 4.38) ;
- (e) Pour le programme de réduction des effectifs de la RCFM, adoption des mécanismes de financement du Programme et inscription des montants correspondants dans le plan triennal d'investissements et dans le budget annuel (Para. 4.38) ;
- (f) Adoption par les Gouvernements du Mali et du Sénégal d'un plan d'action conjoint, acceptable par l'IDA, relatif à l'intégration technique et commerciale des services ferroviaires marchandises internationaux (Para. 4.38) ;
- (g) Signature des conventions d'exploitation des services voyageurs intérieurs à exploiter à titre d'obligation de service public et mise en place des financements budgétaires correspondants pour l'année 1995.

5.6 **La recommandation.** Sous réserve des conditions sus-mentionnées, le présent Projet justifie l'octroi à la République du Mali d'un crédit de 46.1 millions de DTS (contre-valeur de 65 millions de dollars), aux conditions habituelles de l'Association.

RAPPORT D'EVALUATION**REPUBLIQUE DU MALI****PROJET SECTORIEL TRANSPORTS****Annexes**

- Annexe 1: Produit intérieur brut
- Annexe 2: Revenus du Gouvernement
- Annexe 3: Déclaration de politique générale dans le secteur des transports (DPGST)
- Annexe 4: Programme de formation
- Annexe 5: Plan de restructuration de la RCFM
- Annexe 6: Coûts détaillés du Programme et du Projet
- Annexe 7.A: Plan de mise en oeuvre
- Annexe 7.B: Indicateurs de performances
- Annexe 7.C: Plan de supervision
- Annexe 8: Plan d'action d'environnement
- Annexe 9: Liste des documents dans les archives du Projet

Carte : Réseau de transport du Mali (IBRD 25497)

Gross Domestic Product at Constant 1987 Prices, 1987-1992

	estimates					
	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	(in billions of CFAF)					
Primary sector						
Food crops	105.7	106	142.7	114.6	95.8	121.7
Export crops 1/	35	34.3	45.3	46.2	53.4	56
Livestock	73.1	76.6	78.8	79.4	79.7	83.7
Fishing	8.7	8.8	11.2	7.7	7.8	8
Forestry	30.2	31	31.9	38.2	38.8	39.9
Sub-total	252.7	256.7	309.9	286.1	275.5	309.3
Secondary sector						
Industry	33	34.7	36.8	39	33.1	31.3
Mining	14	14.3	7.2	9.5	10	10.2
Handicrafts	15.5	15.7	16.2	17.8	18.2	18.5
Construction/public works	26.4	24.7	26.1	27.9	32.2	32.2
Sub-total	88.9	89.4	86.3	94.2	93.5	92.2
Tertiary sector						
Transportation	26.4	27.9	29.8	29.4	30	30.9
Trade	92.1	92.4	104.8	115.7	122	125.1
Other services	37.7	38.4	41.8	45.6	47.9	49.3
Public admin.	65.6	58.4	57.2	62.3	62.3	63.5
Other	4.1	-4.1	-4.6	-4.9	-4.9	-4.9
Sub-total	217.7	213	229	248.1	257.3	263.9
GDP (at factor cost)	559.4	559.3	625.3	628.4	626.2	665.6
Import taxes	31.1	29.8	33.1	35.3	36	37.1
GDP (at market prices)	590.5	539.1	658.4	663.7	662.3	702.7
	(Annual percentage change)					
Primary sector	4.30%	1.58%	20.72%	-7.68%	-3.70%	12.27%
Food crops	-5.50%	0.28%	34.62%	-19.89%	-16.40%	27.04%
Export crops 2/	16.30%	-2.00%	32.07%	1.99%	15.58%	4.87%
Livestock	19.40%	4.79%	2.87%	0.78%	0.38%	5.02%
Fishing	-11.50%	1.15%	27.27%	-31.25%	1.30%	2.56%
Forestry	2.80%	2.65%	2.90%	19.75%	1.57%	2.84%
Secondary sector	-0.50%	0.56%	-3.47%	9.15%	-0.74%	-1.39%
Industry	2.20%	5.15%	6.05%	5.98%	-15.13%	-5.44%
Mining	0.80%	2.14%	-49.65%	31.94%	5.26%	2.00%
Handicrafts	-1.60%	1.29%	3.18%	9.88%	2.25%	1.65%
Construction/public works	-3.60%	-6.44%	5.67%	6.90%	15.41%	0.00%
Tertiary sector	-1.90%	-2.16%	7.51%	8.34%	3.71%	2.57%
Transportation	-6.40%	5.68%	8.81%	-1.34%	2.04%	3.00%
Trade	-5.10%	0.33%	13.42%	10.40%	5.45%	2.54%
Other services	4.10%	1.86%	8.85%	9.09%	5.04%	2.92%
Public admin.	2.60%	-10.98%	-2.05%	8.92%	0.00%	1.93%
Other	17.40%	0.00%	12.20%	6.52%	0.00%	0.00%
GDP (at factor cost)	1.00%		11.80%	0.50%	-0.35%	6.29%
Import taxes	4.00%	-4.18%	11.07%	6.65%	1.98%	3.06%
GDP (at market prices)	1.00%		22.13%	0.80%	-0.21%	6.10%

1/ Includes cotton, groundnuts, tobacco, coffee, and other

Sources: Malian authorities, staff estimates

Gross Domestic Product at Current Market Prices, 1987-1992

	estimates					
	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	(in billions of CFAF)					
Primary sector						
Food crops	105.7	99.9	127.1	110.8	94.5	118.2
Export crops 1/	35	32.9	43.9	45.2	52.8	54.9
Livestock	73.1	78.1	80.4	82.2	84.6	91.5
Fishing	8.7	8.6	11.1	7.7	7.8	8.6
Forestry	30.2	31.9	32.8	39.7	41.9	44.4
Sub-total	252.7	251.4	295.3	285.6	281.6	317.6
Secondary sector						
Industry	33	33.7	38.1	39.1	33.6	32.7
Mining	14	13.6	7.6	9	9.7	10.1
Handicrafts	15.5	16	16.7	18.6	19.3	20.3
Construction/public works	26.4	25.4	27.2	29.7	35	36.4
Sub-total	88.9	88.7	87.6	96.4	97.6	99.5
Tertiary sector						
Transportation	26.4	28.2	29.5	29.4	30.4	32.8
Trade	92.1	94.3	105.8	119.3	128.3	134.1
Other services	37.7	39.4	43.7	48.7	51.8	55.3
Public admin.	65.6	61.3	60.7	67.7	69.8	73.3
Other	-4.1	-4.2	-4.8	-5.2	-5.4	-6.5
Sub-total	217.7	219	234.9	259.9	274.9	290
GDP (at factor cost)	559.4	559.3	617.8	642	654.1	707
Import taxes	31.1	31	36	36.5	37.3	41.2
GDP (at market prices)	590.5	590.3	653.8	678.5	691.4	748.2
	(Annual percentage change)					
Primary sector						
Food crops	9.90%	-0.51%	17.46%	-3.28%	-1.40%	12.78%
Export crops 2/	22.40%	-6.00%	33.43%	2.96%	18.81%	3.98%
Livestock	10.60%	6.84%	2.94%	2.24%	2.92%	8.16%
Fishing	-0.50%	-1.15%	29.07%	-30.83%	1.30%	10.28%
Forestry	7.70%	5.63%	2.82%	21.04%	5.54%	5.97%
Secondary sector						
Industry	5.30%	-0.22%	-1.24%	10.05%	1.24%	1.95%
Mining	8.70%	2.12%	7.12%	8.31%	-14.07%	-2.68%
Handicrafts	6.10%	-2.86%	-44.12%	18.42%	7.78%	4.12%
Construction/public works	2.50%	3.23%	4.38%	11.38%	3.78%	5.18%
Tertiary sector						
Transportation	2.60%	0.60%	7.26%	10.84%	5.77%	5.49%
Trade	0.60%	6.82%	4.61%	-0.34%	3.40%	7.89%
Other services	2.00%	2.39%	12.20%	12.76%	7.54%	4.52%
Public admin.	10.80%	4.51%	10.91%	11.44%	6.37%	6.76%
Other	0.60%	-6.55%	-0.98%	11.53%	3.10%	5.01%
Other	18.60%	2.44%	14.29%	8.33%	3.85%	1.85%
GDP (at factor cost)	6.20%		10.46%	3.92%	1.88%	8.09%
Import taxes	8.40%	-0.32%	16.13%	1.39%	2.19%	10.48%
GDP (at market prices)	6.30%		10.76%	3.78%	1.90%	8.22%

1/ Includes cotton, groundnuts, tobacco, fruits, vegetables, and other

Sources: Malien authorities, staff estimates

Origin and Use of Resources, 1987-92

	1987	1988	1989	1990	estimates	
					1991	1992
(CFAF Billion)						
GDP	590.5	590.3	653.8	678.5	691.4	748.2
Consumption	566.1	575.8	621.3	640.2	648.2	702.9
Public	81.2	75.9	83.1	87	82.6	87.5
Private	484.9	499.9	538.2	553.2	565.6	615.4
Domestic savings	24.4	14.5	32.5	38.3	43.2	45.3
Investment	120.4	123.7	139	151.4	155.6	172
Public	59.9	55.2	69	71.9	72.6	73.9
Private	60.5	68.5	70	79.5	83	98.1
Resource Gap	-96	-109.2	-106.5	-113.1	-112.4	-126.7
Exports of goods and nonfactor services	96.1	95	106.7	114.2	119.4	106.7
Imports of goods and nonfactor services	-192.1	-204.2	-213.2	-227.3	-231.8	-233.4
(Percentage of GDP)						
Consumption	95.87%	97.54%	95.03%	94.36%	93.75%	93.95%
Public	13.75%	12.86%	12.71%	12.82%	11.95%	11.69%
Private	82.12%	84.69%	82.32%	81.53%	81.81%	82.25%
Domestic savings	4.13%	2.46%	4.97%	5.64%	6.25%	6.05%
Investment	20.39%	20.96%	21.26%	22.31%	22.51%	22.99%
Public	10.14%	9.35%	10.55%	10.60%	10.50%	9.88%
Private	10.25%	11.60%	10.71%	11.72%	12.00%	13.11%
Resource Gap	-16.26%	-18.50%	-16.29%	-16.67%	-16.26%	-16.93%
Exports of goods and nonfactor services	16.27%	16.09%	16.32%	16.83%	17.27%	14.26%
Imports of goods and nonfactor services	-32.53%	-34.59%	-32.61%	-33.50%	-33.53%	-31.19%

Sources: Malian authorities, staff estimates

CABINET DU PREMIER MINISTRE

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

E-0503

N° _____ PRIM - CAB

Bamako, le 02 NOV 1993



Le Premier Ministre

Chef du Gouvernement
(-)

MONSIEUR LE VICE-PRESIDENT

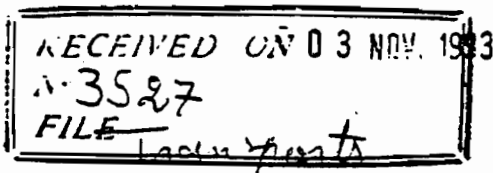
DE LA BANQUE MONDIALE

MR. EDWARD V.K. JAYCOX

BANQUE MONDIALE

18181 H. ST, N.W. WASHINGTON, DC

20435



Objet : Déclaration de Politique Générale
dans le secteur des Transports.

MONSIEUR LE VICE-PRESIDENT,


Dans le cadre de la mise en oeuvre du Projet Sectoriel des Transports du Vali, j'ai l'honneur de vous communiquer ci-joints, la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement en date du 02 Novembre 1993, ses Plans d'Actions ainsi que le programme d'investissements.

Le Gouvernement se réjouit de l'appui constant de votre Institution au programme de développement du Vali et souhaite voir l'IDA participer au financement de l'important projet sectoriel des Transports élaboré sur la base d'un programme prioritaire d'investissements pour la période 1994-1998 dont le coût de base est estimé à 75 Milliards de F CFA et à 79, 750 Milliards de F CFA en incluant les projets du Nord.

./...

Le Gouvernement est disposé à recevoir une mission de l'IDA à Bamako comme annoncé dans la lettre du 15 Octobre 1993 de Mr. PETER WATSON, en vue d'examiner les aspects de mise en oeuvre du projet sectoriel des Transports.

Je vous remercie de votre parfaite collaboration et vous prie d'agréer, Monsieur LE VICE-PRESIDENT, l'assurance de ma haute considération.



MANTRE ABDOU LAYE SEKOU SOW
Chevalier de l'Ordre National

P.J. : Déclaration de Politique Générale
Plans d'Actions et Investissements.

Ampliations :

- Ministère des Transports
- Ministère de l'Economie, des Finances
et du Plan
- Ministère de la Construction, de
l'Urbanisme et du Logement
- Secrétariat Général de la Présidence
de la République

Ministère des Transports

République du Mali
Un Peuple - Un But - Une Foi

DECLARATION DE POLITIQUE GENERALE
DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

I. INTRODUCTION

Annexe 3
Page 4 de 41

Le Mali poursuit depuis 1982 une série de programmes de stabilisation et d'ajustement économique avec notamment des efforts particuliers déployés depuis 1988. La libération des prix du commerce, la simplification du cadre réglementaire régissant les activités économiques, la réforme des droits de porte, de la taxation interne, et du secteur des entreprises publiques, ont eu pour résultats l'amélioration du climat de travail dans le secteur de l'administration, et un allègement des charges provenant des entreprises publiques. Ceci a permis à l'Etat de consacrer davantage de ressources pour les secteurs prioritaires et de mieux équilibrer les finances publiques. En 1990, des conditions climatiques favorables, conjuguées aux mesures citées ci-dessus, ont contribué à des résultats économiques dépassant les prévisions, avec un accroissement du PIB réel de 2,4 %.

L'année 1991 a été marquée par les manifestations du mois de mars, l'avènement d'un Gouvernement de transition le 5 avril 1991, la tenue de la Conférence Nationale du 29 juillet au 12 août 1991, et l'établissement d'un cadre macro-économique, en consultation avec les partenaires du Mali, dont les objectifs étaient de limiter les conséquences des événements de mars sur la croissance économique, la situation budgétaire et la balance des paiements. Les événements, conjugués à une mauvaise campagne agricole, ont conduit à une baisse du PIB réel de 0,2 %.

L'année 1992 a été marquée par l'adoption de la Constitution lors du Référendum du 12 janvier 1992, les élections municipales, législatives et présidentielles de janvier à avril, et la constitution d'un nouveau Gouvernement le 09 juin 1992.

Pour limiter les pertes de recettes, le Gouvernement a mis l'accent sur la reconstruction et le renforcement des administrations fiscales et douanières, et l'amélioration du recouvrement des recettes. Par ailleurs, diverses réformes fiscales ont été mises en oeuvre, visant à renforcer l'élasticité du système fiscal, à rationaliser et simplifier les tarifs douaniers et faciliter les émissions et recouvrements. Plusieurs dispositions ont été également prises afin de renforcer le contrôle et le suivi des procédures budgétaires, et de supprimer les contrôles des prix et d'améliorer l'organisation de l'Administration. La mise en oeuvre du Programme d'ajustement du secteur des entreprises publiques (PASEP), de divers autres programmes sectoriels et des programmes et budgets d'investissement public (PIP et BSI), visant à une plus grande maîtrise des dépenses et de l'investissement publics, se sont poursuivies.

Malgré les difficultés dues à la baisse des prix du coton, le Gouvernement est déterminé à mettre en oeuvre toutes les réformes envisagées dans le cadre du programme, et à poursuivre une politique macro-économique plus prudente. Les objectifs à moyen - terme (1992-1995) visent à approfondir les réformes structurelles en vue d'améliorer les incitations pour le secteur privé, renforcer la gestion des ressources publiques, développer les ressources humaines et améliorer la gestion des ressources naturelles, tout en poursuivant les politiques financières visant à réduire les dépenses du Gouvernement. Cette stratégie devrait favoriser la croissance économique sur la période 1992-1995.

Dans cette stratégie, le secteur des transports joue un rôle primordial, par suite de la situation d'enclavement du pays, la dispersion des activités économiques sur un vaste territoire, la croissance rapide des centres urbains, l'importance du commerce extérieur et la forte intégration dans les échanges régionaux. Constituant un élément important du développement du pays et de la compétitivité de son économie, la politique du Gouvernement vise l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement à moyen terme du secteur des transports, par l'approfondissement des actions tendant à développer sur une base saine la concurrence entre modes et entreprises de transports et l'amélioration de l'état des infrastructures existantes, notamment routières et ferroviaires, par une politique adéquate d'entretien, et la poursuite du désenclavement.

Les actions visent, entre autres, la résorption des surcapacités de l'industrie des transports routiers, l'amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux, la poursuite de la restructuration des entreprises publiques du secteur, l'amélioration du recouvrement des charges d'usage des infrastructures, la réorganisation de l'administration des transports et de l'entretien des infrastructures, l'amélioration de la sécurité et des conditions de prise en charge du transport et des pistes dans le monde rural.

II. PRESENTATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Fondée essentiellement sur une agriculture de subsistance soumise à de forts aléas climatiques, l'économie malienne dépend entièrement des importations, et, partant, du fonctionnement efficace du système des transports internationaux, pour son approvisionnement en de nombreux produits stratégiques (notamment les hydrocarbures), de consommation et d'équipement. Le recours aux importations de produits alimentaires devient même une question de survie pour le pays dans les périodes de sécheresse, telle que celle connue dans la première moitié des années 1980. Le fonctionnement efficace des transports internationaux est également impératif pour permettre aux exportations maliennes (plus particulièrement le coton-fibre, première exportation du pays, qui compte pour 85 % des tonnages exportés) d'être compétitives sur le marché international. La dispersion des activités sur un immense territoire (plus de 1,2 millions kilomètres carrés), les fortes disparités de densité de peuplement, la croissance rapide des centres urbains et le développement des échanges qui s'ensuit, donnent également une importance particulière aux transports intérieurs de marchandises comme de voyageurs. Le transport intervient pour 20 à 30% dans le coût de la plupart des produits essentiels. Pour une part notable, le développement futur de la compétitivité de l'économie malienne dépendra d'une amélioration de l'efficacité du fonctionnement du système des transports.

Au cours des décennies 70 et 80, le Mali, avec l'aide de ses partenaires au développement, a consenti d'importants efforts pour le développement des infrastructures de transport, principalement dans le domaine des routes. La densité du réseau routier reste cependant l'une des plus faibles d'Afrique. L'insuffisance des ressources disponibles pour l'entretien des réseaux routier et ferroviaire, et la faible efficacité du mode d'exécution des travaux routiers ont entraîné d'importants retards d'entretien, et ont accentué la dégradation des réseaux existants.

Les entreprises de transport ont, quant à elles, subi une évolution contrastée lors des dernières années. Si l'efficacité du chemin de fer pour les transports internationaux s'est améliorée sensiblement, les entreprises de transport routier continuent à souffrir de surcapacité, héritage pour l'essentiel de sur-équipement consécutif à la forte demande engendrée par les transports massifs d'aide alimentaire vers le milieu des années 80. Les adaptations de capacité nécessaires se heurtent à divers comportements aux conséquences perverses et l'industrie des transports routiers connaît ainsi une crise notable. Quant au transport aérien, le Mali a adhéré en Avril 1992 au traité de Yaoundé créant la compagnie Air Afrique.

L'évolution récente du secteur des transports, aussi bien que ses perspectives de développement à moyen terme, s'inscrivent dans le cadre de la politique d'ajustement structurel initiée au début de la décennie 1990 et confirmée depuis lors. Jusqu'à la fin des années 80, le fonctionnement du système des transports était étroitement contrôlé par l'Etat, par l'intermédiaire notamment de l'Office National des Transport (ONT). Les fortes rigidités inhérentes à ce type de fonctionnement en diminuaient très sensiblement l'efficacité, et en augmentaient le coût pour l'économie nationale. La gestion du secteur s'appuie désormais essentiellement sur les mécanismes du marché. La suppression récente de l'ONT et la libéralisation des tarifs des transports constituent à cet égard une étape importante et permettent déjà une gestion plus souple du système. Toutefois, de manière générale, la concurrence entre modes et entreprises de transport reste encore insuffisante.

Le secteur des transports relève de quatre directions du Ministère des Transports et de celui de la Construction, de l'Urbanisme et du Logement :

- . La Direction Nationale des Transports (DNT) ;
- . La Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC) ;
- . La Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP).
- . La Direction Nationale de la Météorologie (DNM).

III. STRATEGIE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

A. Intensification de la concurrence sur le marché des transports terrestres de marchandises

Les mécanismes concurrentiels fonctionnent de manière très imparfaite sur les marchés international et national des transports terrestres de marchandises. Les mesures protectionnistes des pays de la région, les quotas de répartition du trafic entre transporteurs avec les pays de transit, le tour de rôle instauré par les syndicats et permettant aux opérateurs les moins performants de se maintenir dans le marché, empêchant l'ajustement de l'offre et de la demande et des prix qui ne reflètent pas les coûts réels des opérations de transport, nécessitent des mesures visant à intensifier la concurrence dans le cadre d'un programme à moyen terme. Parmi ces mesures, le Gouvernement :

1. continuera à inciter au recours systématique à la procédure d'appel d'offres pour tous les transports de lots importants effectués par les organismes étatiques ou para-étatiques ou pour le compte de l'Etat ;
2. engagera avec les pays voisins et dans le contexte d'une intégration régionale, des négociations en vue de modifier les dispositions des accords relatifs aux transports des marchandises, dès que l'industrie malienne des transports routiers aura été assainie ; et
3. améliorera l'information économique et financière des opérateurs de transport sur la structure de l'industrie et les conditions du transport. La Direction Nationale des Transports, en association avec les organisations professionnelles, améliorera son rôle d'observatoire des transports" pour mettre une information adéquate à la disposition des opérateurs de transport dans une forme la rendant accessible à tous les opérateurs, sur les capacités de transport disponibles, l'évolution passée des trafics, la structure du marché et ses perspectives de développement, les accords avec les pays voisins etc,...

B. Résorption des surcapacités de l'industrie des transports routiers

L'excès persistant d'offre par rapport à la demande de fret routier entraîne depuis plusieurs années une baisse continue des prix de transport qui ne couvriraient plus qu'une fraction des coûts réels des opérateurs, empêchant toute modernisation du parc roulant et entraînant des pratiques de surcharges très nuisibles au réseau routier. Aussi la résorption des surcapacités dans un délai raisonnable et la lutte contre les surcharges constituent un objectif du Gouvernement qui mettra en œuvre à court terme :

1. une relecture du Code de la route et de ses textes d'application ;
2. une opération de ré-immatriculation du parc automobile ;

3. une opération continue de contrôle technique des véhicules, sous-traitée à des structures de contrôle privées, de Droit malien, agréées par l'Etat et indépendantes des transporteurs. Une opération de contrôle aura lieu concomitamment à l'opération ré-immatriculation ;
4. un renforcement des opérations actuelles de contrôle des charges de camions ;
5. une campagne de sensibilisation des transporteurs ;
6. l'élaboration de textes réglementaires pour sanctionner les infractions, après un examen des premiers résultats des opérations 2, 3 et 4 ci-dessus ;
7. la mise en oeuvre par les structures visées au point 3 ci-dessus, des opérations de réimmatriculation, de contrôle technique et de contrôle de la charge à l'essieu.
8. l'interdiction, pour une période transitoire de trois ans, susceptible éventuellement d'être renouvelée, de toute importation de véhicules gros porteurs d'occasion ayant plus de quatre ans d'âge. (- Véhicule d'un poids total en charge supérieur à 15 t).

Par ailleurs, le Gouvernement conservera les dispositions libérales actuelles relatives à l'entrée dans la branche, et n'introduira aucune réglementation restrictive. Il incitera à l'émergence à moyen terme, dans le secteur bancaire, de mécanismes adéquats de financement des acquisitions de véhicules, qui devraient freiner tout accroissement de capacité qui ne serait justifié que par des perspectives de rentabilité satisfaisante.

C. Amélioration du fonctionnement des corridors de transport internationaux

La diminution des coûts des transports internationaux sera recherchée essentiellement les prochaines années dans l'amélioration du fonctionnement des corridors existants, et à plus long terme, dans la recherche d'autres corridors répondant aux objectifs de désenclavement, de compétitivité, de rentabilité, et d'intégration économique sous-régionale. Pour ce faire les actions suivantes seront engagées :

1. recherche, en coopération avec les autorités des pays de transit, de la mise en oeuvre effective de la procédure TRIE pour le transit routier, et ratification de l'accord routier conclu avec le Sénégal en mars dernier ;
2. poursuite de la simplification des procédures douanières et de la limitation des contrôles policiers et de l'amélioration de la compétence et des conditions de travail des agents chargés du contrôle ;
3. facilitation pour le développement d'installations ferroviaires terminales dans la zone de Bamako ;

4. suppression des procédures de programmation du trafic et de délivrance des autorisations de chargement par la Direction Nationale des Transports (DNT) et les Entrepôts Maliens dans les ports de transit.
5. Abolition de l'obligation pour les marchandises maliennes de transiter par les installations des Entrepôts maliens à Abidjan, Dakar et Lomé et transfert de ces installations à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali ou privatisation de leur gestion, ou restructuration, ou retrocession aux autorités portuaires concernées en échange de conditions particulières de traitement du fret malien, après évaluation des meilleures alternatives et renégociation des anciens accords;
6. poursuite de la concertation avec les pays de la région sur l'évolution à moyen terme de l'organisation du trafic maritime et examen de l'influence du système actuel de répartition du trafic sur le coût de transport maritime supporté par l'économie malienne ;
7. gestion directement par l'Etat, dans l'attente d'une solution régionale, des droits de trafic maritime nationaux non exploités par les armements nationaux maliens; et

La mise en oeuvre de ces mesures est envisagée dans le cadre de renégociations avec les pays de transit des conditions de traitement du fret malien en vue d'en faciliter le transit et d'en assurer la maîtrise.

D. Transports de personnes

Les transports urbains et inter-urbains de personnes sont assurés de manière prépondérante par la route dans le cadre de l'initiative privée et des mécanismes du marché. En dépit du contexte de crise des dernières années, le développement de l'activité est important. Les services offerts sont parfois d'un niveau de qualité rudimentaire, mais ils permettent de satisfaire la demande solvable sans contribution financière des Pouvoirs Publics. Le meilleur état des infrastructures attendu de l'amélioration de l'entretien routier devrait accélérer dans les prochaines années la mise en service par les opérateurs privés de véhicules de meilleure qualité, là où le niveau de la demande le justifie. De manière générale, le secteur continuera à se développer sur les bases actuelles et l'action du Gouvernement consistera à améliorer la sécurité des transports, essentiellement par l'instauration d'un contrôle technique des véhicules, déjà mentionnée à propos des transports de marchandises et par des campagnes de prévention routière.

E. Les Transports ruraux

Les pistes et transports ruraux constituent un facteur important du développement des zones rurales et du désenclavement. Le Gouvernement procédera à un inventaire du réseau de ces pistes (dont la longueur approcherait 15 000 km), en définira les statuts, les services en charge et les modes de financement de leur entretien et de leur construction. Le Gouvernement initiera par ailleurs, en relation avec les collectivités locales et avec l'appui de ses partenaires au développement, des opérations intégrées de désenclavement et développement agricole, et des opérations pilotes d'aide aux collectivités locales pour la prise en charge directe de l'entretien des pistes. Par ailleurs, la mise en service de nouveaux bacs pour le franchissement des cours d'eau, sera recherchée en des points judicieusement choisis, pour contribuer davantage au désenclavement des populations et faciliter les échanges.

Les bacs situés sur les routes classées seront concédés au SMTP pour être exploités de façon autonome et commerciale.

F. Transports aériens

La demande de transport aérien se développe rapidement au Mali, tant pour le trafic international que pour le trafic intérieur, qui est un complément aux modes de transports terrestres, notamment dans les zones enclavées. Le développement du tourisme, source appréciable de devises, accentue cette tendance.

Après la dissolution d'Air Mali et l'entrée du Mali dans la compagnie multinationale Air Afrique, le Gouvernement oriente sa politique actuelle sur la promotion de l'initiative privée et l'accroissement de la coopération régionale, dans le cadre d'un plan aéronautique national établi sous l'égide du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Par ailleurs, le Gouvernement renforcera les mesures de sécurité aux aéroports pour lutter contre les trafics de drogues et autres et contre le terrorisme. Le Gouvernement s'attachera à sauvegarder les infrastructures et les équipements existants.

Ces opérations comprennent essentiellement :

1. les infrastructures aéroportuaires et les équipements des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, et recevant des liaisons aériennes domestiques ;
2. les radio-télécommunications et les aides à la radionavigation ;
3. la météorologie ;
4. l'espace aérien et les services de la circulation aérienne ;
5. la formation du personnel.

G. Restructuration des entreprises publiques du secteur des transports

L'Etat qui s'est désengagé de l'industrie des transports routiers durant la décennie 80, ne continue à être impliqué dans la production de services de transport que par l'intermédiaire de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM), des Aéroports du Mali et de la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV), qui ont des statuts d'établissements publics. Le Gouvernement poursuivra la restructuration de ces établissements avec un double objectif : d'une part, les transformer en entreprises à caractère résolument commercial, et, d'autre part, supprimer les concours financiers de l'Etat à leur fonctionnement.

Régie du Chemin de Fer du Mali

La RCFM a réalisé d'importants progrès de gestion pendant la période 1986/90. La qualité des services offerts s'est améliorée et a permis au Chemin de Fer d'augmenter sensiblement sa part de marché en ce qui concerne le trafic marchandises international. La politique de rigueur activement poursuivie, notamment en matière de rémunération du personnel, a permis de dégager un résultat d'exploitation positif en 1990. Le Chemin de Fer continuera de jouer à l'avenir un rôle essentiel dans le système des transports du Mali. Toutefois, pour les transports internationaux de marchandises, qui représentent une part prépondérante de son activité, il sera soumis à la concurrence accrue des transporteurs routiers assurant la liaison avec Abidjan. Le développement de l'activité ferroviaire implique donc la poursuite de l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité du transport ferroviaire, qui sera recherchée par la transformation de la RCFM en entreprise à caractère résolument commercial, gérée de manière autonome selon les principes et les règles applicables au secteur concurrentiel.

Les mesures à mettre en oeuvre au titre de la restructuration de la RCFM en entreprise commerciale ont été définies par le Contrat-Plan Etat-RCFM pour la période 1992/93. Ce contrat prévoit notamment :

1. la refonte du cadre institutionnel de l'activité ferroviaire, par l'adoption d'un nouveau Cahier des Charges et l'adoption d'un nouveau statut juridique pour la RCFM, en remplacement de l'actuel statut d'Etablissement public à caractère industriel et commercial, afin d'accroître l'autonomie de gestion de l'entreprise ;
2. la rationalisation des effectifs, actuellement largement excédentaires, et la refonte du statut du personnel et de son système de rémunération ;
3. la mise en place de convention avec l'Etat pour l'exploitation, à titre d'obligation de service public, des services voyageurs déficitaires dont l'Etat jugerait le maintien indispensable au plan social et du point de vue de la politique de désenclavement régional; et

4. le recours à la sous-traitance au secteur privé de certaines activités de support, en particulier dans le domaine de l'entretien du matériel et des infrastructures. L'amélioration de la coordination technique et commerciale avec la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal (SNCS) est aussi une composante essentielle d'une meilleure efficacité des transports internationaux. A cet égard, la RCFM oeuvrera pour mettre en place, avec la SNCS, dans une première étape, un organisme commun pour la gestion et le suivi du parc international wagons. Cet organisme pourrait ultérieurement élargir ses attributions à la gestion technique et à la commercialisation, pour le compte des deux réseaux, des services marchandises internationaux. Dans le domaine des transports voyageurs internationaux, la création d'une filiale commune, à gestion privée, sera recherchée par la RCFM avec la SNCS, en association avec des partenaires extérieurs. Enfin, à plus long terme, l'éventuelle unification de l'exploitation des deux réseaux sera examinée, la propriété des infrastructures étant conservée par chacun des Etats.

Aéroports du Mali

Les Aéroports du Mali (ADM), avec un statut d'Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), assurent la gestion de l'aéroport international de Bamako-Sénou et des aéroports nationaux. De nouvelles modalités de gestion sont actuellement à l'étude, avec la transformation à court-terme des Aéroports du Mali en société d'économie mixte, dotée d'une grande autonomie de gestion.

Compagnie Malienne de Navigation

Le transport fluvial joue un rôle non négligeable dans le transport des marchandises et des voyageurs sur la section navigable Koulikoro-Gao du fleuve Niger. Il est assuré en partie par les artisans piroguiers, et pour partie par la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV), qui exploite également un chantier naval et une usine de fabrication de fûts. Alors que l'activité des artisans piroguiers semble connaître une croissance continue, celle de la COMANAV a été réduite de moitié durant la décennie 80, tandis que le déficit engendré par l'entreprise atteignait des niveaux non négligeables. Outre les problèmes internes de gestion inhérents à son statut d'entreprise publique, le déclin de l'activité de la COMANAV est aussi dû à l'inadaptation croissante de sa flotte aux conditions de navigation sur le fleuve. L'activité des artisans piroguiers sera non seulement préservée, mais encouragée, et une étude sur le transport fluvial sera menée dans ce sens. Des travaux de grande ampleur permettant d'améliorer la navigabilité du fleuve nécessitant des investissements importants, la navigation fluviale s'appuiera de plus en plus à l'avenir sur la navigation légère. Quant à la COMANAV elle-même, sa restructuration s'appuiera sur la privatisation des activités de construction métallique et autres activités annexes et le redéploiement de l'activité transport fluvial en entreprise à caractère commercial de taille plus réduite. Ces actions doivent être concrétisées à brève échéance.

H. Financement du secteur des transports et amélioration du recouvrement des charges d'infrastructure.

La politique de désengagement de l'Etat des entreprises publiques de transport conduira dans l'avenir à supprimer toute contribution financière de l'Etat dans le domaine de l'exécution des opérations de transports proprement dites, à la seule exception des éventuelles contributions pour obligation de service public, qui seraient versées en contrepartie des obligations qu'imposerait l'Etat en matière d'exploitation des services voyageurs intérieurs structurellement déficitaires pour les zones enclavées.

L'aspect essentiel de la stratégie des relations financières entre l'Etat et le secteur concerne le recouvrement des charges d'infrastructures. Le Gouvernement fera en sorte que, à moyen terme, le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures soit assuré en totalité sur les usagers, et que chaque usager contribue à ce recouvrement, en fonction des coûts engendrés par l'utilisation qu'il effectue de l'infrastructure. Le Gouvernement effectuera une étude détaillée sur le financement du secteur et le recouvrement du coût d'usage des infrastructures, et prendra les dispositions adéquates.

En particulier pour le sous-secteur ferroviaire, la RCFM supportera la charge de l'entretien et du renouvellement des infrastructures dont elle assure la gestion et en répercutera le coût sur les usagers par l'intermédiaire des tarifs de transport.

La fiscalité des transports routiers qui, actuellement reflète mal le coût d'utilisation des infrastructures engendré par les divers utilisateurs des infrastructures routières, sera réexaminée de manière à assurer un meilleur recouvrement des coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures, notamment pour les transports routiers lourds de marchandises et de voyageurs.

I. Réorganisation de l'administration et de l'entretien des infrastructures routières

Le réseau routier du Mali comporte environ 15 000 km de routes, dont 2 500 km de routes bitumées et 1 500 km de routes modernes en terre praticables en toutes saisons. Ce réseau représente un des actifs les plus importants du pays, sa valeur de renouvellement étant estimée à environ 300 milliards FCFA. L'agressivité du trafic des poids lourds, et tout spécialement la désastreuse pratique des surcharges, l'insuffisance de l'entretien courant et périodique malgré les efforts consentis, amènent le Gouvernement à poursuivre le redressement de la situation par une lutte réellement efficace contre les surcharges des poids lourds, une amélioration et une réorganisation complète de l'entretien routier et la mise en place de mécanismes appropriés pour en garantir le financement. La politique du Gouvernement dans ce domaine est défini ci-dessous.

1. Un réseau routier prioritaire, sur lequel l'entretien doit être concentré, a été défini récemment avec une longueur d'environ 9 000 km. Le coût annuel moyen de son entretien est d'environ 10 milliards FCFA. L'affectation régulière des ressources correspondantes est une des composantes essentielles de la stratégie du secteur. Le Gouvernement affectera des ressources à hauteur suffisante pour assurer l'entretien de ce réseau.

2. Le Gouvernement procédera à la réorganisation de la Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP), qui est actuellement responsable de l'ensemble du réseau routier, à l'exception de certaines pistes rurales, conformément aux principes suivants :
 - (i) l'administration centrale de la DNTP conservera la seule responsabilité des études générales, de la normalisation, de l'élaboration des éléments de la politique générale, de la programmation de l'entretien et du contrôle ;
 - (ii) les structures territoriales se spécialiseront dans le suivi du réseau routier (constitution, mise à jour et exploitation d'une banque de données) ; et dans le contrôle d'exécution des travaux d'entretien.
 - (iii) l'exécution proprement dite des travaux d'entretien (y compris l'entretien courant) sera confiée à terme dans sa quasi-totalité à des entreprises privées, selon des procédures de mise en concurrence. Un groupement de consultants privés avec un statut juridique et des moyens et modes d'intervention adéquats, et possédant l'expertise nécessaire apportera son appui à la DNTP. Dans cette formule l'objectif est d'obtenir une amélioration immédiate de l'efficacité de l'intervention de la DNTP et un transfert de savoir-faire au profit des cadres nationaux des secteurs publics et privés.

Le groupement interviendra comme Maître d'Oeuvre pour la gestion du réseau routier et la programmation de l'entretien aussi bien courant que périodique, en maître d'ouvrage délégué pour l'entretien courant et en assistance technique pour les autres travaux.

3. Le Gouvernement, conscient que le succès de la nouvelle politique d'entretien repose sur l'émergence d'entreprises privées aptes à réaliser efficacement les travaux d'entretien, facilitera la levée des contraintes qui pèsent sur elles, par :
 - (i) l'allégement des procédures de passation des marchés d'entretien courant et le règlement rapide des factures ;
 - (ii) l'assurance d'un plan de charge à moyen terme ;

4. Le Gouvernement procédera à l'ouverture d'un compte spécial auprès d'une banque commerciale où seront affectés les crédits d'entretien routier et l'alimentera régulièrement par les soins du Trésor. Ce compte sera géré par la DNTP pour accélérer le paiement des travaux d'entretien courant.
5. Le Service du Matériel des Travaux Publics (SMTP) sera transformé en entreprise de location de matériels à gestion autonome pour améliorer son fonctionnement et permettre une mise à disposition des entreprises privées de travaux, des matériels dans de meilleures conditions.
La future entreprise sera privatisée à moyen terme.
6. Le Centre de perfectionnement des travaux publics réorientera également son action pour satisfaire les besoins de formation des entreprises privées, en supplément de ceux de l'Administration.
7. Le Gouvernement appuiera l'action de la Direction Nationale des Transports (DNT) par la mise en place d'une assistance technique par objectifs, en vue de renforcer les attributions de la DNT en matière d'études générales, planification, réglementation, contrôle et en son rôle d'observatoire.
8. Le Gouvernement procédera à une étude globale de réorganisation des Ministères chargés des Transports et des Travaux Publics, et à la modernisation de leurs services notamment par des actions de formation et de perfectionnement.

C1

IV. PLAN D'ACTION POUR L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS

INTRODUCTION

Le présent plan d'action vise à identifier et programmer les mesures à prendre en vue d'atteindre les objectifs de la politique nationale dans le secteur des transports (hors infrastructures routières, transport ferroviaire ; transport aérien et environnement qui font l'objet de plans d'actions séparés, notamment en ce qui concerne :

- (a) L'intensification de la concurrence sur le marché des transports terrestres de marchandises;
- (b) La résorption des surcapacités de l'industrie des transports routiers ;
- (c) L'amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux ;
- (d) Les transports de personnes ;
- (e) La restructuration de la COMANAV et des ADM ; et
- (f) L'amélioration du recouvrement des charges d'infrastructures.

A. Intensification de la concurrence sur les marchés des transports terrestres

Dans les mesures envisagées, le gouvernement s'engage à :

- (a) continuer à inciter les organismes étatiques ou para-étatiques à recourir systématiquement à la procédure d'appel d'offres pour tous les transports de lots importants de marchandises. Une circulaire du Ministre chargé des Transports sera adressée aux responsables des organismes sus-cités et aux autres départements ministériels afin d'inclure dans les contrats-plans des organismes sous leur tutelle le recours aux appels d'offres pour les transports de leurs marchandises ; et
- (b) intégrer dans la réorganisation de la Direction Nationale des Transports (DNT) la fonction "d'observatoire des transports". La DNT sera appuyée par une assistance technique pour la mise en place des systèmes d'information et l'entraînement des personnels, avant fin 1994. Les termes de référence pour cette assistance seront présentés avant fin Décembre 1993 et l'assistance mise en place en mi 1994.

B. La Résorption des surcapacités de l'Industrie des Transports Routiers

B. La Résorption des surcapacités de l'Industrie des Transports Routiers

Le Gouvernement mettra en oeuvre :

- (a) Une étude détaillée sur la situation du parc automobile, notamment son état et sa capacité après exploitation des campagnes de réimmatriculation et de contrôle technique des véhicules.
- (b) Une relecture du Code de la route et de ses textes d'application. Seront en outre élaborés les textes sur les transports de matières dangereuses, les transports exceptionnels ; cette relecture interviendra au plus tard en milieu de l'année 1995.
- (c) Une opération de réimmatriculation du parc automobile : pour laquelle une assistance technique sera mise en place pour appuyer la DNT dans la préparation de cette campagne et l'informatisation du fichier cartes grises, au plus tard à compter mi 1994. Les termes de référence pour cette assistance technique seront élaborés avant le fin 1993. L'opération de ré-immatriculation du parc automobile devrait être entièrement achevée au plus tard fin 1995 ;
- (d) Une opération de contrôle technique des véhicules dont la première, sera effectuée simultanément à l'opération ré-immatriculation durant l'année 1994. Les termes de référence pour la sélection des structures de contrôle privées seront élaborés, et les contrats avec les firmes retenues préparés pour la fin de l'année 1993 ; l'opération de contrôle elle-même débutera en 1994 ;
- (e) Le renforcement des opérations actuelles de contrôle des charges à l'essieu par la réparation et ou le remplacement et l'acquisition de nouveaux appareils de pesées. La mise en place des nouveaux points de contrôle et leur entrée en service doit intervenir avant fin 1994. Les nouveaux points de contrôle seront sélectionnés en Novembre 1993 ;
- (f) Des campagnes de sensibilisation en direction des transporteurs sur les effets négatifs des surcharges sur les routes et les véhicules , particulièrement à la veille et durant chaque saison des pluies, la première campagne devant démarrer en septembre 1993 ;
- (g) L'élaboration des textes réglementaires pour sanctionner les infractions en cas de dépassement des charges admissibles et leur mise en application courant 1994 ;
- (h) La poursuite des opérations de contrôle technique et des surcharges par les structures suscitées, avec application des sanctions dès fin 1994 ;

- (h) poursuivre la concertation avec les pays de la région, sur l'évolution de l'organisation du trafic maritime, et examiner l'influence du système actuel de répartition du trafic sur le coût du transport maritime supporté par l'économie et les consommateurs maliens.

D. Les Transports de personnes

Indépendamment des mesures de contrôle technique des véhicules, et de surcharge, le Gouvernement s'engage à mettre en oeuvre des actions en vue d'améliorer la sécurité de la circulation automobile par :

- (a) des campagnes de prévention routière;
- (b) des actions de formation ; et
- (c) le perfectionnement des moniteurs d'auto-écoles et des inspecteurs de permis de conduire.

E. Restructuration de la COMANAV et des ADM

Le gouvernement s'engage à mettre en oeuvre les actions suivantes :

- COMANAV

La restructuration de la COMANAV est prévue pour l'année 1994, avec sa transformation en une ou plusieurs sociétés à gestion privée. Le plan de restructuration sera présenté courant 1994.

Par ailleurs, une étude sera menée sur le transport fluvial. Les termes de références de cette étude seront présentés début 1994.

- ADM

En ce qui concerne les "Aéroports du Mali (ADM)", le gouvernement s'engage à rechercher des partenaires potentiels pour transformer ADM en société d'économie mixte courant 1994.

F. Amélioration du recouvrement des charges d'infrastructures

Le gouvernement s'engage à mener une étude sur la réforme du système de taxation des usagers des infrastructures, notamment de la route, en vue d'assurer à moyen terme le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures sur les usagers en fonction des coûts qu'ils engendrent par l'utilisation de ces dernières . Les termes de référence de cette étude seront élaborés avant mi-1994 et l'étude lancée avant fin 1994. Sur la base des résultats des études le Gouvernement s'engage à mettre en oeuvre les réformes nécessaires dès la fin de l'année 1995.

V. PLAN D'ACTION POUR L'ENTRETIEN ROUTIER

A. INTRODUCTION

Le présent plan d'action vise à identifier et programmer les mesures à prendre en vue d'atteindre les objectifs que la déclaration de politique générale s'est assignés dans le secteur routier.

Le réseau routier du Mali comporte environ 15.000 km de routes dont 2.500 km bitumées, 1.500 km en terre moderne et 3.000 km constitués de pistes améliorées. Un réseau prioritaire de 8.400 km a été défini en vue d'être maintenu à un niveau de service satisfaisant, compatible avec l'importance du trafic. L'objectif du Projet Sectoriel des Transports pour la période 1994-1998 vise l'entretien périodique ou la réhabilitation de 749 km de routes revêtues en plus de l'entretien courant de tout le réseau revêtu, l'entretien périodique ou la réhabilitation de 1.358 km de routes modernes en terre, l'entretien courant de 3.000 km de pistes améliorées et un entretien ponctuel du reste du réseau prioritaire, notamment les points de coupure par les eaux, pour maintenir la circulation. Il vise par ailleurs, la construction de 272km de route et de 567km de pistes rurales, mais aussi l'achat de matériel d'entretien courant et l'acquisition de 4 bacs.

B. OBJECTIFS

Les objectifs principaux de la politique dans le secteur des infrastructures sont énoncés dans la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports. Le plan d'action pour l'entretien routier vise à définir et programmer les mesures à prendre, notamment en ce qui concerne :

- (a) l'affectation de ressources financières suffisantes pour assurer l'entretien du réseau routier ;
- (b) la réorganisation de la Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP) et de ses services extérieurs en vue d'une meilleure efficacité de la gestion du réseau et de la programmation des investissements ;
- (c) l'exécution des travaux d'entretien à l'entreprise privée, dans leur quasi-totalité, à terme, et le recours à une Agence d'exécution pour améliorer l'efficacité de la DNTP ;
- (d) le développement des entreprises privées par la mise en oeuvre des mesures appropriées pour lever les contraintes qui pèsent sur leur fonctionnement ;
- (e) l'assistance technique nécessaire, y compris la formation, pour mener à bien le programme.

2

C. Affectation de ressources financières suffisantes pour l'entretien du réseau routier

Pour cela, le Gouvernement s'engage à :

- (a) limiter durant la période 1994-1998 les investissements à ceux prévus dans le Projet Sectoriel des Transports ;
- (b) affecter au budget d'entretien courant des routes les montants minimaux annuels suivants :

.	1994	:	2.500	millions de FCFA
.	1995	:	2.720	" "
.	1996	:	2.820	" "
.	1997	:	2.870	" "
.	1998	:	2.970	" "

13.880 millions de FCFA

- (c) garantir la disponibilité de ces fonds, en les versant, par tranches mensuelles à l'avance, dans un compte spécial ouvert dans une banque commerciale au nom du Ministère chargé des routes qui sera responsable de la gestion autonome de ces crédits. Les textes portant création et organisation du fonctionnement de ce compte seront promulgués avant fin 1993 et le compte opérationnel dès le 1er Janvier 1994. Les projets de textes seront soumis aux bailleurs de fonds avant fin 1993;
- (d) assurer la disponibilité des fonds de contrepartie nécessaires pour l'exécution des programmes d'entretien périodique, de réhabilitation, de construction, de formation et de fourniture d'assistance technique, co-financés par les bailleurs de fonds du projet; et
- (e) revoir annuellement et en concertation avec les partenaires extérieurs, les priorités des opérations du programme d'investissement en fonction de l'évolution de l'exécution du Projet, du contexte macro-économique du pays, et des études détaillées des projets routiers figurant dans le projet sectoriel des Transports.

D. Réorganisation de la Direction Nationale des Travaux Publics

Le Gouvernement s'engage à :

- (a) procéder à l'étude de réorganisation des Ministères concernés par le secteur des Transports avant mi 1994 et à mettre en oeuvre la nouvelle réorganisation avant fin 1994 ;
- (b) inclure dans le budget de l'année 1995 et des années suivantes s'il y a lieu, les provisions nécessaires pour la modernisation de l'Administration et pour défrayer les coûts afférents aux mouvements de personnels et à la réorganisation de manière générale, y compris celle du Service Matériels des Travaux Publics. Ces provisions seront distinctes et additionnelles aux budgets d'entretien routier ;
- (c) appuyer l'action de la DNTP par le recours à une Agence d'exécution qui aura entre autres, à constituer et exploiter une banque de données routières, à élaborer les programmes de maintenance routière, les budgets, les normes, les dossiers des travaux relatifs à ces programmes, en relation avec les services de l'Administration, et en oeuvrant au développement des moyens et compétences locales en matière d'entreprises de travaux et de bureaux d'études et de contrôle ;
- (d) inclure dans les dossiers d'études et de travaux les mesures relatives aux impacts sur l'environnement ;
- (e) mettre en oeuvre la nouvelle organisation comptable de la DNTP dès 1994 après achèvement de l'étude projetée ; et
- (f) transformer le service du matériel des travaux publics en société de location de matériels à gestion autonome, dès achèvement de l'étude relative à cette transformation et avant fin 1994.

La nouvelle organisation devra particulièrement veiller à l'allègement de l'intervention de l'état et à limiter son champ d'action aux études générales à la planification et programmation, à la normalisation, à l'animation et au contrôle. Elle mettra l'accent sur la décentralisation au niveau des Directions Régionales et à la réduction des effectifs de l'administration. Les mesures d'accompagnement de cette réduction des effectifs de l'administration seront mises en place de concert avec les partenaires au développement.

E. L'exécution des travaux d'entretien à l'entreprise privée

Le Gouvernement s'engage à :

- (a) réaliser la totalité du programme d'entretien périodique et de réhabilitation par contrats à l'entreprise privée ;
- (b) contractualiser tous les travaux d'entretien courant, y compris ceux qui seraient encore exécutés en régie ;
- (c) abandonner progressivement l'exécution des travaux en régie et inciter les entreprises privées et tâcherons à réaliser les travaux d'entretien. Les taux de réalisation des travaux d'entretien courant à l'entreprise devrait varier dans une plage de 70 à 80% durant la période 1994-1998.
- (d) faciliter la mise en oeuvre de l'exécution des travaux à l'entreprise privée en les confiant en maîtrise d'ouvrage délégué au groupement de consultants qui utilisera pour cela un manuel de procédures spécifiques, acceptable pour le Gouvernement et les bailleurs de fonds du Projet.

F. Favoriser le développement des entreprises privées maliennes

Dans le cadre du développement du secteur privé, le Gouvernement s'engage à :

- (a) procéder autant que possible au découpage des travaux d'entretien en lots réalisables par les petites entreprises ;
 - (b) fournir une assistance technique aux petites entreprises ainsi que des actions de formation ;
 - (c) inclure dans les prestations à fournir par la nouvelle société de location de matériels, la location de matériels de travaux publics au secteur privé malien; et
 - (d) mettre en place les procédures nécessaires pour le paiement rapide des entreprises, tâcherons et cantonniers (paiement au plus tard 15 jours après le dépôt de facture par le prestataire de service).
- 2

G. Assistance technique et formation

L'assistance technique nécessaire pour appuyer la réorganisation du Ministère dont particulièrement celle de la DNTP, sera mise en place, pour développer les compétences des entreprises privées, et engagera des actions de formation et perfectionnement du personnel de la DNTP et des entreprises privées. L'assistance technique consistera en :

- (a) Des interventions ponctuelles d'experts pour la mise au point, l'installation et le démarrage de nouveaux systèmes de gestion, dont celui de la comptabilité, aussi bien au niveau central que régional ou local ; et
- (b) Des interventions ponctuelles d'experts pour assister la société de location de matériels dans la mise en place de la nouvelle organisation et les entreprises privées à améliorer leur gestion et leur technicité.

Dans la mise en place de la nouvelle organisation le Gouvernement s'engage à :

- (a) Préparer les termes de référence pour l'assistance technique avant fin 1993 ;
- (b) Mettre en place l'assistance technique selon un calendrier convenu avec les institutions qui financent le projet ;
- (c) Mettre en place avant fin 1993 un système d'évaluation de l'efficacité de l'assistance technique ; et
- (d) Réviser annuellement avec les bailleurs de fonds du projet les besoins en assistance technique. Ces besoins seront définis après avancement des études sur l'organisation comptable, la réorganisation du Ministère et la transformation du Service Matériel des Travaux Publics.

En matière de formation, le Gouvernement s'engage à :

- (a) Restructurer et renforcer le Centre de Perfectionnement des Travaux Publics pour étendre ses activités à l'ensemble du secteur des transports et pour atteindre aussi le secteur privé,
- (b) Mettre en oeuvre les programmes de formation définis dans les études du programme pluriannuel d'entretien et de définition des besoins de formation du secteur. Cette dernière étude doit être lancée avant fin 1993.

Les programmes annuels de formation seront soumis chaque année, au mois de juin, à l'accord des bailleurs de fonds du projet. Les bilans annuels de formation seront présentés chaque année aux bailleurs de fonds, au plus tard le mois d'août.



H. L'Agence d'exécution de la composante routes

Le Gouvernement s'engage à confier la mise en oeuvre de la composante "routes" du Projet Sectoriel des Transports à un groupement de consultants locaux et extérieurs. Le contrat, avec le groupement rentrera en vigueur dès le début de l'année 1994. Le Gouvernement confiera les tâches suivantes à la structure : la maîtrise d'oeuvre pour la gestion du réseau routier dont la programmation de tous les travaux d'entretien et de réhabilitation, la maîtrise d'ouvrage délégué pour les travaux d'entretien courant, l'assistance technique pour les autres travaux routiers et à l'appui au coordinateur du projet. Les objectifs principaux de la structure sont :

- (a) La mise en oeuvre de la composante routes du projet dans les meilleures conditions d'efficacité, en veillant aux objectifs du projet et ceux définis ci-dessous ;
- (b) Le développement des compétences maliennes pour une meilleure gestion du réseau routier et de son entretien, aussi bien au sein du groupement que dans les services de l'Administration ; et
- (c) Le développement des moyens locaux d'études et de réalisation par une préparation plus appropriée des lotissements d'études et de travaux, une gestion efficace des marchés s'y rapportant et une assistance technique dynamique aux entreprises.

I. Les routes rurales

Le Gouvernement s'engage à :

- (a) procéder à l'inventaire du réseau de pistes rurales courant 1994 en définir les statuts, les services en charge et les modes de financement de leur entretien et de leur construction avant fin 1994 ;
- (b) en définir les normes de construction et de réhabilitation ;
- (c) préparer avant mi 1994 des études de faisabilité technico-économique de quelques axes de désenclavement et de développement agricole, y inclure la mise en place des bacs pour le franchissement de cours d'eau ; et
- (d) préparer avant mi 1994, un programme d'opérations pilotes d'aide aux collectivités locales pour la prise en charge directe de l'entretien des pistes, après leur réhabilitation éventuelle par l'Etat.

1

Ce programme consistera à identifier certaines pistes rurales, les collectivités en charge et un accord de ces dernières pour les entretenir à leur charge avec du petit matériel de travaux fourni par l'Etat.

J. Suivi du trafic automobile

Pour la collecte des éléments nécessaires à la Banque de données routières, le Gouvernement s'engage à :

- (a) poursuivre les opérations de comptage du trafic;
- (b) renforcer le contrôle des charges par essieu, en relation avec la DNT; et
- (c) mettre en place un système de statistiques d'accidents de la circulation routière.

Des dispositions seront prises par ailleurs, pour renforcer la signalisation routière et mener des campagnes de prévention routière.

cl

VI. PLAN D'ACTION POUR LE SECTEUR FERROVIAIRE

Le présent plan d'action vise à identifier les principales mesures à prendre en vue d'atteindre les objectifs de la politique générale pour le secteur des transports, notamment pour le secteur ferroviaire.

Le Chemin de fer joue un rôle essentiel dans le système des transports du Mali. Il est toutefois soumis, pour les transports marchandises internationaux, à une forte concurrence de l'axe routier au départ d'Abidjan, concurrence qui s'accroîtra encore dans les prochaines années à la faveur notamment de l'amélioration des infrastructures routières. Pour l'essentiel, la politique arrêtée pour le sous-secteur ferroviaire dans la Déclaration de Politique Générale pour le secteur des transports vise à améliorer l'efficacité et la compétitivité du transport par chemin de fer, grâce à la transformation de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) en entreprise à caractère résolument commercial, en concurrence active avec les autres modes et entreprises de transport.

Le Contrat-Plan signé entre l'Etat et la RCFM pour la période 1992-1993 a posé les jalons principaux de cette transformation de la RCFM en entreprise commerciale. Les actions déjà entamées seront approfondies sur la période 1994-96. Un plan d'entreprise RCFM pour la dite période sera préparé dans le courant du deuxième semestre 1993, et adopté par le Conseil d'Administration RCFM au plus tard le 15 Décembre 1993. Sur la base de ce plan d'entreprise, un nouveau contrat-plan 1994-96 sera négocié avec l'Etat et entrera en vigueur en Mars 1994. Les principales dispositions à arrêter, selon les cas, soit au niveau du Plan d'entreprise, soit au niveau du Contrat-Plan, concernent les aspects suivants :

A. Cadre institutionnel

Les nouvelles "règles du jeu" de l'activité ferroviaire sont définies par le cahier des charges RCFM approuvé par décret n°93-254/P-RM du 23/07/1993. L'adoption d'un nouveau statut juridique, qui reste à définir, devra donner à l'entreprise ferroviaire une autonomie de gestion complète. Quelque soit la forme juridique définitivement retenue, l'entreprise sera entièrement responsabilisée en matière de passation des marchés et dans le domaine de la définition des règles de gestion de son personnel; la composition du Conseil d'Administration de l'Entreprise fera une place significative à des représentants du monde des affaires.

B. Développement de l'action commerciale. Services exploités à titre d'obligation de service public

L'entreprise ferroviaire intensifiera son action commerciale sur les secteurs rentables de l'activité ferroviaire et poursuivra l'abandon des services et activités déficitaires. En matière de trafic marchandises internationaux, premier domaine de l'activité ferroviaire, la création d'une structure commune de commercialisation sera recherchée avec la Société Nationale des Chemin de Fer du Sénégal (SNCS) ; un effort particulier sera porté au développement des transports des hydrocarbures et de conteneurs. Dans le domaine des transports voyageurs internationaux, la création d'une structure commune, à gestion privée, sera recherchée par la RCFM et la SNCS.

Les services voyageurs nationaux déficitaires ne continueront à être exploités que si l'Etat l'impose à la RCFM, dans le cadre de convention d'exploitation à titre d'obligation de service public, avec versement par l'Etat à la RCFM d'une contribution adéquate ; cette question fera l'objet d'une attention particulière lors de la négociation du Contrat-Plan 94-96.

C. Amélioration de la coopération RCFM/SNCS


L'amélioration de la coopération RCFM/SNCS, actuellement nettement insuffisante, constitue un des déterminants essentiels de l'accroissement de l'efficacité et de la compétitivité des transports marchandises internationaux. Outre la mise en place d'une structure commune de commercialisation des services déjà signalée, la coopération sera renforcée pour ce qui concerne la gestion du parc wagons et l'acheminement du trafic international marchandises.

D. Rationalisation des effectifs

Le programme de rationalisation des effectifs de la RCFM ayant pour objectif d'atteindre en fin de période des effectifs proches des effectifs cibles, sera mené pendant la période 1994-98. Le programme s'appuiera essentiellement sur des mesures de mise à la retraite anticipée et d'incitation au départ volontaire de travailleurs en surnombre. Il s'accompagnera d'un programme d'incitation à la création par d'ex-cheminots d'entreprises privées susceptibles de prendre en charge certaines activités actuellement réalisées directement par la RCFM et qui seront sous traitées. Un nouveau statut du personnel de l'entreprise ferroviaire sera adopté et le système de rémunération réformé afin de le rendre plus incitatif à l'amélioration de la productivité et à l'exercice des responsabilités. Enfin, un programme de perfectionnement du personnel sera développé. Un calendrier de rationalisation des effectifs sera fixé de commun accord. Ce calendrier tiendra compte des investissements à réaliser dans le sous secteur concerné par cette rationalisation.

E. Amélioration de la Gestion

La RCFM poursuivra les actions déjà engagées en matière d'amélioration de la gestion interne, notamment pour ce qui concerne la rationalisation de l'entretien du matériel roulant, la redéfinition de la politique d'entretien de la voie, la simplification des procédures de gestion et l'utilisation de la micro-informatique. Le programme de sous-traitance des activités annexes (lorsque cette sous-traitance est financièrement et techniquement justifiée), en cours de préparation, sera mis en oeuvre.



F. Programme d'investissements

L'enveloppe globale des investissements du sous-secteur ferroviaire est évaluée à 15 milliards FCFA. Pour la période 1994/1998, le montant des investissements retenu-se chiffre à 10 milliards de FCFA.

G. Equilibre financier de l'Entreprise ferroviaire

Sous réserve de la mise en oeuvre effective des mesures de restructuration financière prévues au Contrat-Plan ETAT/RCFM pour la période 1992/1993 et du financement par l'Etat de l'opération de rationalisation des effectifs, l'entreprise ferroviaire assurera l'équilibre de sa gestion financière sur la période 1994/1998. L'Etat malien recherchera auprès des bailleurs de fonds le financement du programme de rationalisation des effectifs.



VII. PLAN D'ACTION DU MODE AERIEN

VII.1. Les objectifs

Le plan d'action du secteur aérien vise trois objectifs :

- parvenir au désenclavement intérieur et extérieur du pays,
- promouvoir une utilisation rationnelle de l'aviation civile en faisant appliquer le nouveau Code de l'Aviation Civile, récemment actualisé à cet effet et adopté par l'Assemblée Nationale.
- effectuer les investissements nécessaires rentables pour répondre aux conditions normales de sécurité, aussi bien au niveau de la navigation aérienne qu'au niveau des aéroports.

VII.2. NATURE DES OPERATIONS

Elles concernent essentiellement :

1. les infrastructures aéroportuaires et équipements des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et recevant des liaisons aériennes domestiques et régulières ;
2. les radios télécommunications et aides à la radionavigation ;
3. la météorologie ;
4. l'espace aérien et les services de la circulation aérienne ;
5. la formation du personnel.

La mise en oeuvre de ces opérations nécessite un autofinancement du sous-secteur aéronautique par la mobilisation des ressources de ce sous-secteur pour créer un Fonds national aéronautique, destiné à garantir les emprunts qui seront contractés auprès des bailleurs de Fonds; elle consiste en la rétribution sous forme de redevances des prestations diverses des services administratifs et techniques (Direction Nationale de l'Aéronautique Civile, Direction Nationale de la Météorologie, Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et à Madagascar et Aéroports du Mali) pour lequel un prélèvement pourrait être effectué sur le chiffre d'affaires en guise de participation au Fonds aéronautique.

a

VII.3. LE PLAN D'URGENCE 1994-1998

Les besoins immédiats en investissements concernent les opérations suivantes :

- Extension et renforcement des pistes et aires de mouvement de l'aéroport de Bamako-Sénou ;
- sûreté aéroportuaire (clôture des installations, séparation des flux arrivée/départ) aux aéroports de Bamako-Sénou Mopti et Tombouctou ;
- facilitation (aménagement des aéroports, équipements et matériels de pistes, dispositifs de ravitaillement de Bamako-Sénou et Tombouctou) ;
- sécurité d'utilisation des aéroports (moyens de lutte contre l'incendie, dispositions de ravitaillement en eau et émulseurs des véhicules incendie, balisage lumineux, balisage de secours, indicateur visuel de pente de descente, moyens radio etc...).

cl

VIII. PLAN D'ACTION POUR L'ENVIRONNEMENT

Le présent plan d'action vise à définir les principales mesures à prendre en vue d'atteindre les objectifs visant à réduire l'impact potentiel défavorable :

1. des projets de construction et d'entretien des infrastructures de transports sur l'environnement ;
2. de l'exploitation des systèmes de transport ;
3. de la sécurité des moyens de transport.

Le Mali est caractérisé par un niveau de dégradation de l'environnement important lié au climat défavorable, à la désertification, à la déforestation, et à la croissance de la population notamment urbaine. Ces éléments ont un impact important sur l'érosion des sols et la baisse de leur fertilité avec un impact important sur le développement pastoral, la santé. Les systèmes de transport contribuent de façon non négligeable à la dégradation de cet environnement.

Le plan d'action pour la protection de l'environnement élaboré dans le cadre de la Politique Nationale du secteur des transports vise à définir et à programmer les mesures suivantes relatives à :

1. **la sensibilisation aux problèmes d'environnement, notamment par :**
 - (i) la définition et l'adoption de méthodes et de directives d'évaluation des projets, au niveau de leur impact sur l'environnement ;
 - (ii) la mise en place de systèmes de surveillance et de mesures palliatives ;
 - (iii) le développement des capacités locales au niveau de l'évaluation des projets de transport au niveau de leur impact sur l'environnement ;
 - (iv) l'introduction de cours relatifs à l'environnement dans les programmes de formation, notamment au niveau du Centre de Perfectionnement des Travaux Publics (CFTP) ;
 - (v) l'élaboration d'une réglementation et de normes pour le transport des produits dangereux ;
 - (vi) la prise en considération de façon prioritaire des problèmes liés à la sécurité des usagers des transports et des populations riveraines des infrastructures de transport, par des actions d'information de prévention et de sensibilisation.
- a

2. Au niveau de la conception des systèmes de transportAnnexe 3
Page 33 de 41

- (i) la préservation des terres arables ;
- (ii) la limitation des opérations de déforestation ;
- (iii) la mise en oeuvre d'opérations de reboisement, parallèlement aux travaux d'infrastructures entraînant des atteintes au couvert végétal ;
- (iv) la préservation des zones naturelles protégées telles que forêts classées, réserves animales, sites touristiques ou archéologiques ;
- (v) la prise en considération de façon attentive des problèmes liés aux ressources en eau et à l'évacuation des effluents en zones urbaines ;
- (vi) la prise en considération des problèmes liés à la sécurité lors de l'élaboration des projets de transport ;
- (vii) la mise en oeuvre des mesures adéquates pour assurer des secours efficaces aux victimes des accidents ;
- (viii) la mise en application des mesures pour le contrôle technique des moyens de transport.

BAMAKO, le 02 NOV 1993

Pour le Gouvernement de la République du Mali

Le Ministre des Transports

Samba SIBIDE
Ingénieur des Constructions Civiles

**PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DU GOUVERNEMENT
DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS (1994-1998)**

CABINET DU PREMIER MINISTRE

REPUBLIQUE DU MALI

UN PEUPLE-UN BUT-UNE FOI

94 MAY -5 PM 2:26

N° 0438 PRIM-CAB

Bamako, le 26 AVR. 1994

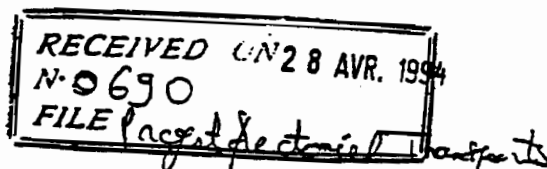


Le Premier Ministre

Chef du Gouvernement

A

- Monsieur Le Vice-Président
de la Banque Mondiale
Monsieur Edouard V.K. JAYCOX
Banque Mondiale 1818 HST - WASHINGTON



Objet : Projet Sectoriel des Transports
Programme d'Investissement 1994-1998

AFFAIRS	
Date Rec'd.	5-5-94
Date Ack'd	
Assigned to	AI
Log No.	07

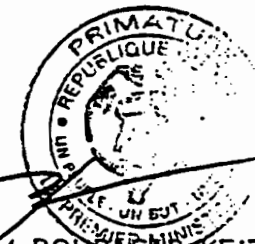
Monsieur le Vice-Président,

Les négociations relatives à un accord de crédit pour le financement d'une partie du projet sectoriel des Transports en République du Mali, qui se sont déroulées à Washington du 4 au 8 Avril 1994, ont permis à la Délégation du Gouvernement du Mali conduite par Monsieur Bakary Koniba TRAORE, Ministre de l'Equiperment et des Transports et celle de Votre Institution conduite par Monsieur Peter WATSON, de convenir d'un programme approprié d'investissements découlant de la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement dans le secteur qui a fait l'objet de mon envoi en date du 02 Novembre 1993.

Aussi, j'ai l'honneur de Vous communiquer ci-joint, le nouveau programme d'investissements 1994-1998 que le Gouvernement propose dans le cadre du Projet Sectoriel des Transports et dont le coût de base total s'élève à 254,1 millions de dollars US. Ce programme actualise celui annexé à ma lettre n° 010/PRIM-CAB du 04 Janvier 1994.

Le Gouvernement apprécie hautement le soutien constant de Votre Institution au programme de développement du Mali et s'engage à renforcer la coopération avec l'IDA dans le secteur des Transports.

Je Vous remercie de Votre parfaite collaboration et Vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'assurance de ma Haute Considération.



IBRAHIM BOUBACI KEITA

The seal is circular with the text 'PRIMATU' at the top, 'REPUBLIQUE' on the left, and 'LE UN BUT' at the bottom. It features a central emblem and is crossed by a signature.

P.J. :

- Programme d'investissements 1994-1998
- Liste des Projets

///)INISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

PROJET SECTORIEL DES TRANSPORTS

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 1994-1998

(coût de base 1993 incluse la dévaluation de Janvier 1994)

(En millions de dollars U.S.)

Entretien courant des routes (Gouvernement)	33,7
Pistes rurales (y inclus achat de bacs)	14,2
Voirie Urbaine Bamako	23,8
Achat Matériel entretien courant des routes	5,0
Etudes supervision	8,0
Entretien périodique, réhabilitation	117,6
Actions d'Environnement	5,9
Composante ferroviaire	32,4
Composante aéroportuaire	7,8
Assistances techniques - Formation	5,7
 Total coût de base	 254,1

Nota

- A. Si le contexte macro-économique le permet et si la rentabilité des projets de la composante aéroportuaire est acceptable, ceux-ci pourraient être retenus dans le cadre de l'examen du programme annuel d'investissement.
- B. Si le Gouvernement arrivait à faire des économies dans le cadre des appels d'offres, des projets pourraient être rajoutés dans la limite de l'enveloppe globale.

MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

MALI

PROJET SECTORIEL DES TRANSPORTS

DETAIL DE LA COMPOSANTE ROUTIERE

(US\$'000)

(Base 1993 including Jan.1994 CFAF Dévaluation)

(en millions dollars U.S)

Désignation	Programmation	Km	Coût	Coût Unit.
<i>Bl Entretien Périodique</i>		2221	51,979	
<u>Routes Bitumées</u>		788	29,103	36.93
1. Koutiala-Faramana	Jun-95	112		
2. Ouan-Sévaré	Jun-95	111		
3. Faladié-Ségou	Sep-94	67		
4. Sikasso-Koutiala	Jan-95	130		
5. Sévaré-Douentza	Jan-97	170		
6. Siensou-Ouan	Jan-96	82		
7. Markala-Niono	Jun-95	64		
8. Accès Barrage Sélingué	Jun-95	52		
<u>Routes en Terre</u>		818	16,589	20.28
9. Bougouni-Badogo	Nov-94	57		
10. Badogo-Kalana	Nov-94	33		
11. Fana-Dioïla	Jan-97	40		
12. Bamako-Kourémalé	Jan-97	122		
13. Sévaré-Bandiagara	Jan-96	61		
14. Tion-Frontière Burkina	Jan-96	46		
15. Bougouni-Manankoro	Jan-97	123		
16. Sikasso-Koloko-Frontière BF	Jan-96	44		
17. Kayes-Sadiola-Djibroua	Mar-97	187		
18. Bamako-Kati	Jun-95	15		
19. Koulikoro-Banamba	Avr-97	90		

.../...

<u>Pistes Améliorées</u>		615	6,287	10.22
20. Dioula-Sikasso	Jan-97	115		
21. Dioula-Massigui	Jan-97	100		
22. Didiéni-Goumbou	Oct-96	182		
23. Kounna-Korientzé	Jan-98	65		
24. Konobougou-Barouéli	Jan-97	18		
25. Kita-Krounikoro	Jan-96	95		
26. Fana-Nangola	Jan-97	40		
B2 Réhabilitation		383	26,057	68.03
<u>Routes Bitumées</u>				
27. Koulouba-Kati	Jan-96	9		
28. Koutiala-Sienso	Oct-97	115		
29. Bla-Koutiala	Jan-98	75		
30. Bamako-Koulikoro	Jan-97	57		
31. Ségou-Bla	Jan-96	79		
32. Ségou-Markala	Nov-94	35		
33. Mopti-Sévaré	Jan-96	13		
		1,355	39,564	29.20
<u>Routes en Terre</u>				
34. Kayes-Nioro-Cogui-Frontière	Jan-97	312		
35. Kati-Kita	Jun-96	165		
36. Diéma-Didiéni	Jun-97	165		
37. Bandiagara-Frontière BF	Jun-98	113		
38. Tambaga-Manantali	Jan-96	102		
39. North région tracks		498		
			14,200	
<u>C Pistes Rurales et Bacs</u>				
40.- Krounikoro-Nioro	Jan-97	174		
41. Korientzé-Niafounké	Jan-98	90		
42. San-Say	Jan-96	55		
43. Tamani-Barouéli	Jan-95	30		
44. Falo-Bani-RN6	Jan-95	40		
45. Autres Pistes Rurales	1998	123		
46. BACS (4)	1995		1,800	

.../...

<i>D. Actions environnementales</i>			<i>5,900</i>
<i>E. Voie Urbaine Bamako</i>	<i>1994</i>		<i>23,800</i>
<i>F. Etudes et Contrôles</i>			<i>8,000</i>
<i>G. Matériel pour entretien courant</i>	<i>1996</i>		<i>5,000</i>
<i>TOTAL DE LA COMPOSANTE ROUTIERE</i>			<i>208,200</i>

MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

PROJET SECTORIEL DES TRANSPORTS

I. COMPOSANTE FERROVIAIRE (en millions dollars U.S.)

(Coût de base 1993 incluse la dévaluation de Janvier 1994)

1. Réhabilitation voie (1ère tranche)	18,3
2. Gare Marchandise (Korofina)	3,0
3. Télécommunication	1,3
4. Matériel Roulant, Réhabilitation	6,1
5. Equipement Optique	2,8
6. Etudes, Supervision	0,6
	<hr/>
Total Composante Ferroviaire	32,4

II. COMPOSANTE AEROPORTUAIRE (en millions dollars U.S.)

(Coût base 1993 incluse la dévaluation de Janvier) 1994)

1. Equipement Navigation aérienne et sécurité aéroport Tombouctou	4,5
2. Aéroport Bamako-Sénou	3,3
	<hr/>
Total Composante aéroportuaire ..	7,8

III. COMPOSANTE ASSISTANCE TECHNIQUE - FORMATION (en millions dollars U.S.)

(Coût de base 1993 incluse la dévaluation de Janvier 1994)

1. Bureau de Coordination	0,4
2. Formation	1,6
3. Développement Capacités :	
. Direction Nationale Transports	1,3
. Direction nationale Travaux Publics..	1,0
. Audits	1,4
	<hr/>
Total	5,7

Mali
Transport Sector Project
Training Program

Plan de Formation du secteur "Entretien et Réparation Mécanique des véhicules et matériels
et nombre de jours (Théorie + Pratique) sur 5 ans

No. des Modules	Chef d'entreprise de Transport	Chef de Parc	Geraglete	Chef d'Atelier de gerege	Mécanicien vehicule	Conducteur routier	Chef d'Atelier d'entreprises T.P.	Chef d'Atelier matériel et T.P. & Inspecteur	Mécanicien matériel et T.P.
RG1	2+0	2+0	2+0	2+0	2+0		2+0	2+0	2+0
RG2	2+0					2+0	2+0	2+0	
RG3	1+1	1+1					1+1	1+1	
RG4	1+2	1+2		1+2			1+2	1+2	
RG5			3+2	3+2			3+2	3+2	
M1				1+4	1+4		1+4	1+4	1+4
M2				1+1	1+1		1+1	1+1	1+1
M3				2+3	2+3		2+3	2+3	2+3
M4				2+3	2+3		2+3	2+3	2+3
F1					1+2			1+2	1+2
F2					1+3			1+3	1+3
F3					1+1			1+1	1+1
F4				2+3	2+3			1+2	2+3
F5				1+2	1+2			1+2	1+2
MG1				0+2	0+2			0+2	0+2
S1					1+4				1+4
S2					1+4				1+4
D1				1+3	1+3			1+3	1+3
E1				2+3	2+3			2+3	2+3
E2					2+3				2+3
E3					1+2				1+2
E4				2+3	2+3			2+3	2+3
E5				2+3	2+3			2+3	2+3
E6				5+5	5+5			2+3	2+3
E7				2+3	2+3				
H1								1+4	1+4
H2								2+3	2+3
H3								3+2	3+2
H4								3+2	3+2
H5								2+3	2+3
H6								2+3	
H7								3+2	
H8								3+2	
Total jours	6+3	6+3	5+2	27+42	33+57	2+0	6+3	43+50	37+63
Nombre personnes	60	60	50	50	100	250	40	20	80

REPUBLIC OF MALI**TRANSPORT SECTOR PROJECT****RCFM Restructuring Action Plan**

1. The restructuring measures to convert RCFM into a fully commercial enterprise in active competition with other transport modes and enterprises have mostly been defined in the 1992-1993 contrat-plan, and they are presently being prepared or implemented. They include:

- (a) "cahier des charges" of railway activity providing for full deregulation of commercial railway services (complete freedom for RCFM to set service configuration and tariffs), granting RCFM full management autonomy and clarifying its relationship with Government (transfer of ownership of rail infrastructure to the State, general conditions of provision of public service obligation services, etc.). The decree approving the new "cahier des charges" was signed on July 3, 1993;
- (b) adoption of a new legal status for RCFM (satisfactory to IDA) and appointment of its new Board of Directors;
- (c) signature and implementation of contracts for passenger services operated under the public service scheme (contract signed on May 7, 1993);
- (d) divestiture of non-railway related activities (hotels) and contracting out to the private sector of support activities in the fields of infrastructure and equipment maintenance (under implementation);
- (e) design and implementation of a staff rationalization program; and
- (f) By end 1993, RCFM has prepared a 1994-1998 corporate plan ("plan d'entreprise") in coordination with SNCS. The plan will be adopted by RCFM's Board of Directors. A 1995-1997 contrat-plan will be negotiated by RCFM with the Government in the first quarter of 1994 and signed before the end of 1994.

2. Total RCFM staff (permanent and temporary staff) will be reduced from 2,600 at the end of 1993 to 1,700 at the end of 1995 and to 1,500 at the end of 1998. The reduction of 1,100 in total staff will be reached through the normal retirement of 250 workers and through early retirement and voluntary departure of 850 workers. Implementation details of the staff reduction plan was negotiated between management and RCFM's labor union by end 1993 and agreed on measures will be included in the 1994-1997 corporate plan and contrat-plan. The staff reduction program will be financed by the Government, with possible participation of donors. The cost of the program (early retirement bonuses and voluntary departure incentives) is tentatively estimated at CFAF 2.0 billion. RCFM will adopt a detailed financing mechanisms and listing of corresponding expenses in the Government three-year rolling investment program and in the annual budget. RCFM will implement its staff reduction program within 2 months following IDA credit effectiveness. As part of the staff rationalization program, staff rules applicable to railway staff will also be revised following the change of legal status of RCFM.

3. Enhancing significantly commercial and operational cooperation between RCFM and SNCS is one of the key elements to improving the competitiveness of the Bamako/DAKAR rail corridor. Despite some progress made in the recent past – notably the creation of a RCFM/SNCS joint office for the management of the wagon pool in June 1993 – achievements have been disappointing and a clear vision for the future associated with an action program is lacking. Such a program should likely target for the medium-term a unified technical and commercial management of the Dakar/Bamako link, possibly through the creation of a private operating company (Senegal and Mali Governments keeping the ownership of rail infrastructure). Policy in this field has to be set jointly by the Governments of Senegal and Mali. In the first quarter of 1994, a meeting between the two Governments and the main donors interested in the Dakar/Bamako railway will be organized to examine various institutional options for the future and prepare an action program. An action program, satisfactory to IDA, will be adopted by the Governments of Mali and Senegal before the end of 1994.

Traffic Projections

4. The 1994-1998 Corporate Plan to be prepared by RCFM (in conjunction with SNCS for international freight and passenger traffic) will detail traffic projections. Preliminary traffic projections were agreed with RCFM during project preparation (Annex 14). In 1997, freight traffic would reach 312 million t/km (285 in 1992) and passenger traffic 230 million passenger/km (208 in 1992). These preliminary traffic projections assume that traffic levels during the period will remain similar to those levels achieved during the last past years, except for (a) petroleum products from Dakar, for which traffic would increase from around 50,000 tons to 100,000 tons in 1998, under the assumption that the railway would take advantage of the opportunities offered by the recent deregulation of petroleum product distribution in Mali and that traffic organization would be completely overhauled (under a scheme under definition by an IDA-financed consultant to SNCS); (b) containers, for which traffic would increase from around 100,000 tons to 130,000 tons under 1998, thanks mainly to the commissioning of the new privately managed Bamako container terminal; and (c) domestic passenger traffic, which would continue to grow at a rate slightly less than population growth.

Financial Projections

5. Financial projections have been prepared under the assumptions of preliminary traffic projections mentioned above. The main results are presented in the economic and financial appraisal. The net income throughout the 1994-1997 period is positive; critical to achieving this result will be (a) the effective implementation of the staff rationalization program; and (b) the ability of RCFM management to contain the trend of unit wages at an annual increase rate not exceeding 3%. A firm agreement on these elements will have to be reached between RCFM management and the railway labor union and embodied into the 1994-1997 RCFM Corporate Plan.

Performance Indicators

6. Two main indicators will be used to monitor the global performance of RCFM during the project and will be included in the 1994-1997 RCFM contrat-plan: (a) the gross cash flow ("résultat brut d'exploitation") and (b) the ratio of total staff costs/value-added ("ratio frais de personnel totaux/valeur ajoutée"). Subject to revision following preparation of the 1994-1997 Corporate Plan, targets for these performance indicators are set as follows:

RCFM Global Performance Indicators 1994-1997

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>
Gross cash flow (CFAF million base 1993)	1,600	2,400	3,000	3,500
Ratio Staff Costs/ Value-added (%)	43	38	34	32
Ratio working expenses/ operation revenues	0.87	0.84	0.83	0.80

7. Specific aspects of the technical, commercial and financial performance of RCFM will also be monitored at the level of the railway enterprise, notably in the fields of locomotive availability, reliability and utilization, wagon and coach availability and utilization, track maintenance, operations, staff productivity. A tentative list of indicators is presented in Annex 12B. The final set of indicators, as well as annual targets, will be included in the 1994-1997 RCFM Corporate Plan.

Mali
Transport Sector Project - IDA Credit
Table 1. Capacity Building, Training Co
Detailed Costs

	Base Cost (CFA Million)						Base Cost (US\$ Million)								
	1996	1998	1997	1999	2000	2001	Total	1996	1998	1997	1999	2000	2001	Total	
I. Investment Costs															
A. Management Development															
Transport Department	23.4	117.0	158.0	187.2	158.0	46.8	760.0	0.04	0.20	0.26	0.31	0.26	0.16	0.08	1.30
Public Works Department	18.0	90.0	120.0	144.0	120.0	36.0	600.0	0.03	0.15	0.20	0.24	0.20	0.12	0.06	1.00
Subtotal Mgmt Development	41.4	207.0	278.0	331.2	278.0	82.8	1,360.0	0.07	0.35	0.46	0.55	0.46	0.28	0.14	2.30
B. Project Management Unit	7.2	36.0	48.0	57.6	48.0	14.4	240.0	0.01	0.06	0.08	0.10	0.08	0.05	0.02	0.40
C. Training	28.8	144.0	192.0	230.4	192.0	57.6	960.0	0.05	0.24	0.32	0.38	0.32	0.19	0.10	1.60
D. Audit Compliance Program	25.2	126.0	168.0	201.6	168.0	50.4	840.0	0.04	0.21	0.28	0.34	0.28	0.17	0.08	1.40
Total	102.6	513.0	684.0	820.8	684.0	205.2	3,420.0	0.17	0.86	1.14	1.37	1.14	0.68	0.34	5.70

	Totals Including Contingencies (CFA Million)						Totals Including Contingencies (US\$ Million)								
	1996	1998	1997	1999	2000	2001	Total	1996	1998	1997	1999	2000	2001	Total	
I. Investment Costs															
A. Management Development															
Transport Department	25.8	133.6	183.1	225.7	193.0	118.7	60.8	940.5	0.04	0.22	0.31	0.38	0.32	0.20	1.57
Public Works Department	20.2	104.6	143.4	176.7	151.1	82.9	47.8	736.4	0.03	0.17	0.24	0.29	0.25	0.15	1.23
Subtotal Management Development	46.0	238.0	326.5	402.4	344.1	211.6	108.4	1,677.0	0.08	0.40	0.54	0.67	0.57	0.35	2.79
B. Project Management Unit	8.2	42.5	58.4	71.9	61.5	37.8	19.4	299.7	0.01	0.07	0.10	0.12	0.10	0.06	0.50
C. Training	31.5	163.1	223.8	275.8	235.8	145.0	74.3	1,149.3	0.05	0.27	0.37	0.46	0.39	0.24	1.92
D. Audit Compliance Program	27.7	143.2	198.5	242.2	207.1	127.3	65.3	1,009.3	0.05	0.24	0.33	0.40	0.35	0.21	1.68
Total	113.4	566.9	805.2	982.3	848.4	521.8	287.4	4,135.3	0.19	0.98	1.34	1.65	1.41	0.87	6.89

Mali
Transport Sector Project - IDA Credit
Table 2. Road Component
Detailed Costs

	Base Cost (CFA Million)					Base Cost (US\$ Million)									
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total	
I. Investment Costs															
Periodic Maintenance Rehabilitation	630.0	3,150.0	4,200.0	4,200.0	2,520.0	1,260.0	21,000.0	1.05	5.25	7.00	8.40	7.00	4.20	2.10	35.00
Rural Tracks and Ferriss	77.4	387.0	518.0	619.2	308.6	154.8	2,580.0	0.13	0.65	0.86	1.03	0.86	0.52	0.26	4.30
Environmental Actions	34.2	171.0	228.0	273.6	228.0	88.4	1,140.0	0.06	0.29	0.38	0.46	0.38	0.23	0.11	1.90
Studies, Works Supervision	52.2	261.0	348.0	417.6	208.8	104.4	1,740.0	0.09	0.44	0.58	0.70	0.58	0.35	0.17	2.90
Total	783.8	3,869.0	5,282.0	6,350.4	5,282.0	3,175.2	26,460.0	1.32	6.62	8.62	10.58	8.62	5.26	2.65	44.10

	Totals Including Contingencies (CFA Million)					Totals Including Contingencies (US\$ Million)									
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total	
I. Investment Costs															
Periodic Maintenance Rehab.	672.1	3,465.8	4,753.4	5,858.1	5,008.8	3,080.3	24,418.9	1.12	5.78	7.92	9.76	8.35	5.13	2.63	40.89
Rural Tracks and Ferriss	82.8	425.8	584.0	719.7	615.3	378.4	193.9	2,989.8	0.14	0.71	0.97	1.20	1.03	0.32	6.00
Environmental Actions	36.5	188.1	258.0	318.0	271.9	167.2	85.7	1,325.5	0.06	0.31	0.43	0.53	0.45	0.14	2.21
Studies, Works Supervision	58.1	289.3	398.8	489.0	418.1	257.1	131.6	2,038.1	0.09	0.48	0.66	0.81	0.70	0.43	3.40
Total	847.2	4,369.0	5,992.2	7,384.8	6,313.9	3,883.1	30,780.3	1.41	7.26	9.98	12.31	10.52	6.47	3.32	51.30

Mad
Transport Sector Project - IDA Credit
Table 3. Railway Component
Detailed Costs

	Base Cost (CFA Million)							Base Cost (US\$ Million)						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
I. Investment Costs														
A. Track Rehabilitation - 1st tranche	117.0	585.0	780.0	780.0	468.0	234.0	3,900.0	0.20	0.98	1.30	1.58	0.78	0.39	8.50
B. Freight terminal - Korofina	54.0	270.0	360.0	360.0	216.0	108.0	1,800.0	0.09	0.45	0.60	0.72	0.36	0.18	3.00
C. Studies, Work Supervision	12.6	63.0	84.0	100.8	84.0	25.2	420.0	0.02	0.11	0.14	0.17	0.08	0.04	0.70
Total	183.6	918.0	1,224.0	1,468.8	734.4	367.2	6,120.0	0.31	1.53	2.04	2.45	1.22	0.81	10.20

	Totals Including Contingencies (CFA Million)							Totals Including Contingencies (US\$ Million)							
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total	
I. Investment Costs															
A. Track Rehabilitation - 1st tranche	6.50	124.8	643.6	882.6	1,087.9	572.1	293.2	4,534.6	0.21	1.07	1.47	1.81	1.55	0.85	7.58
B. Freight terminal - Korofina	3.00	58.0	299.3	410.5	505.9	266.0	138.3	2,108.4	0.10	0.50	0.68	0.84	0.72	0.44	3.51
C. Studies, Work Supervision	0.70	13.2	69.0	93.3	115.0	60.5	31.0	479.3	0.02	0.11	0.16	0.19	0.16	0.10	0.80
Total	10.20	196.0	1,010.9	1,388.5	1,708.8	868.5	460.5	7,122.3	0.33	1.68	2.31	2.85	2.43	1.50	11.67

MALI
TRANSPORT SECTOR PROJECT

DETAILS OF ROAD COMPONENTS PROJECTS
(US\$'000)
(Base 1993 including Jan.1994 CFAF Devaluation)

A. ROUTINE MAINTENANCE:	TOTAL PROGRAM COST: 33,700
B. PERIODIC MAINTENANCE and REHABILITATION:	TOTAL PROGRAM COST: 117,600

Section	Scheduled date	Km	Cost	Unit Cost
B ₁ Periodic Maintenance		2221	51,979	
(i) <u>Paved Roads</u>		788	29,103	36.93
1. Koutiala-Faramana	Jun-95	112		
2. Ouan-Sévaré	Jun-95	111		
3. Faladié-Ségou	Sep-94	67		
4. Sikasso-Koutiala	Jan-95	130		
5. Sévaré-Douentza	Jan-97	170		
6. Siensou-Ouan	Jan-96	82		
7. Markala-Niono	Jun-95	64		
8. Accès barrage Selingué	Jun-95	52		
(ii) <u>Gravel Roads</u>		818	16,589	20.28
9. Bougouni-Badogo	Nov-94	57		
10. Badogo-Kalana	Nov-94	33		
11. Fana-Dioïla	Jan-97	40		
12. Bamako-Kourémalé	Jan-97	122		
13. Sévaré-Bandiagara	Jan-96	61		
14. Tion-frontière Burkina	Jan-96	46		
15. Bougouni-Manankoro	Jan-97	123		
16. Sikasso-Koloko-front. BF	Jan-96	44		
17. Kayes-Sadiola-Djibroua	Mar-97	187		
18. Bamako-Kati	Jun-95	15		
19. Koulikoro-Banamba	Avr-97	90		
(iii) <u>Improved Tracks</u>		615	6,287	10.22
20. Dioïla-Sikasso	Jan-97	115		
21. Dioïla-Massigui	Jan-97	100		
22. Didieni-Goumbou	Oct-96	182		
23. Kounna-Korientzé	Jan-98	65		
24. Konobougou-Barouéli	Jan-97	18		
25. Kita-Krounikoro	Jan-96	95		
26. Fana-Nangola	Jan-97	40		

Section	Scheduled date	Km	Cost	Unit Cost
B. Rehabilitation		1738	65,621	
(i) <u>Paved Roads</u>		383	26,057	68.03
27. Koulouba-Kati	Jan-96	9		
28. Koutiala-Sienso	Oct-97	115		
29. Bla-Koutiala	Jan-98	75		
30. Bamako-Koulikoro	Jan-97	57		
31. Ségou-Bla	Jan-96	79		
32. Ségou-Markala	Nov-94	35		
33. Mopti-Sévaré	Jan-96	13		
(ii) <u>Earth Roads</u>		1,355	39,564	29.20
34. Kayes-Nioro-Gogui-frontière	Jan-97	312		
35. Kati-Kita	Jun-96	165		
36. Diéma-Didiéni	Jun-97	165		
37. Bandiagara-Frontière BF	Jan-98	113		
38. Tambaga-Manantali	Jan-96	102		
39. North region tracks		498		
C. Tracks and Ferries			14,200	
Tracks		512	12,400	24.22
40. Krouninkoto-Nioro	Jan-97	174		
41. Korientzé-Niafouké	Jan-98	90		
42. San-Say	Jan-96	55		
43. Tamani-Barouéli	Jan-95	30		
44. Falo-Bani-RN6	Jan-95	40		
45. Other rural tracks	1998	123		
Ferries				
46. Ferries (4)	1995		1,800	
D. Environmental Actions (5. % of B)			5,900	
E. Bamako Urban Road	1994		23,800	
F. Studies and Works Control			8,000	
TOTAL FOR ROAD COMPONENT			203,200	
G. Road Maintenance Equipment			5,000	
GRAND TOTAL			208,200	

REPUBLIC OF MALI-REPUBLIQUE DU MALI
 Transport Sector Project-Projet Sectoriel Transports
 Sub-projects financed by IDA
 Financement IDA
 (US\$'000)(Milliers de \$EU)

		Total	1995	1996	1997	1998	1999
1. Road Component-Composante routière							
1.1 Periodic Maint./Rehab.-Main. Périodique	km						
Faladié-Ségou	67	2400	1200	1200			
Sikasso-Koutiala	130	4800			3800	1000	
Markala-Niono	64	2400	400	1000	1000		
Accès Selingue	52	2000	350	1000	650		
Bougouni-Badogo (RT)	57	1100	400	700			
Badogo-Kolama (RT)	33	700	250	450			
Koutiala-Sienso	115	7800				750	7050
Ségou-Markala	35	2300	1150	1150			
Koulouba-Kati	9	700			700		
Bamako-Koulikoro	57	4000		570	3430		
Mopti-Sévaré	13	1000		1000			
Fana Dioila (RT)	40	800				800	
Bamako-Kouremale	122	2500			1000	1000	500
Koulikoro-Banamba	90	1900			400	1000	500
Konobougou-Baroueli (PA)	18	200				200	
Fana-Nangola (PA)	40	400				400	
TOTAL (rounded-arrondi)	942	35,000	3750	7070	10,980	5150	8050
IDA (90%)		(31,500)	(3375)	(6363)	(9882)	(4635)	(7245)
1.2 Rural Tracks-pistes rurales							
San-Say	53	1290			1290		
Tamani Baroueli	30	730		730			
Falo-Bani-RN6	40	980		980			
TOTAL	123	3000		1710	1290		
IDA (90%)		(2700)		(1540)	(1160)		
Ferries-Bacs (Kayes, Dioila) IDA (100%)		(1300)	(800)	(500)			
1.3 Environmental Actions IDA (90%)		1900 (1700)	200 (180)	500 (450)	600 (540)	300 (270)	300 (270)
1.4 Studies, control-Etudes, SPN IDA (100%)		(2900)	(580)	(580)	(580)	(580)	(580)
2. Railway, civil works-trav. ferroviaire							
		9500	1350	2030	2700	2700	720
IDA (90%)		(8550)	(1215)	(1830)	(2430)	(2430)	(645)
- Studies - Etudes IDA (100%)		(700)	(175)	(175)	(175)	(175)	
3. CB Training - AT Formation IDA (100%)							
		(5700)	(1400)	(1520)	(1520)	(840)	(420)
TOTAL Base Costs		60,000	8255	14,085	17,845	9745	10,070
IDA		(55,050)	(7725)	(12,958)	(16,287)	(8930)	(9160)

Numbers may not add up due to rounding. Chiffres arrondis.

MALI
Transport Sector Project/Projet Sectoriel Transports
Technical Assistance/Assistance Technique

	U	NB	PU	US\$M
1. DNT				
TA, AT	PM	55	0.018	1.00
Information	PM	6	0.018	0.12
Vehicles, véhicules	U	3	0.03	0.09
Computer equipment Equipement informatique	U	6	0.01	0.06
Office equipment Equipement de bureau	F	1	0.03	0.03
Subtotal, soustotal				1.30
2. DNTP				
TA, AT	PM	30	0.018	0.53
Vehicles, véhicules		12	0.03	0.36
Computer equipment Equipement informatique	U	8	0.01	0.08
Office equipment Equipement de bureau	F			0.03
Scale, pèse essieux				
Subtotal, soustotal				1.00
3. COORDINATION				
TA, AT Coordination	PM	6	0.018	0.10
Operating cost, fonctionnement				0.10
Equipment, Equipement				0.10
Personnel	M	240	0.00029	0.10
Subtotal, soustotal				0.40
4. TRAINING, FORMATION				
Equipment, Equipement				0.45
Operating cost, fonctionnement				0.10
Training abroad, Formation à l'extérieur				0.15
Expatriate Specialists Experts expatriés		27		0.50
Local Specialists Spécialistes locaux				0.40
Subtotal, soustotal				1.60
5. AUDITS				1.40
TOTAL				5.70

Key:

U = unit, unité

PU = Price per unit/prix unitaire

PM = person/month, personne/mois

F = Flat rate, forfait

Cellule de Coordination	-	Coordination Unit
Coûts (en FCFA)	-	Costs (FCFA)
(5 ans)	-	5 years)

		<u>Millions</u>
1)	Personnels - Personnel	59,3
	Coordonnateur - Coordinator	350 000 x 60 mois
	Coordonnateur Adjoint - Asst Coord.	300 000 x 60 mois
	Secrétaire - Secretary	100 000 x 60 mois
	Chauffeur - Driver	60 000 x 60 mois
		<hr/>
	Charges sociales - Social charges	810 000 x 60 mois = 48,6 10,7
2)	Equipement - Equipment	62,0
	2 Véhicules - 2 Vehicles	15 000 000 x 2
	3 Micro-ordinateurs - 3 Computers	6 000 000 x 3
	Divers (bureaux) - Miscellaneous	14 000 000
		<hr/>
3)	Fonctionnement - Operating Costs	63,5
	Véhicules - Vehicles	30 000 000
	Fournitures - Supplies	18 000 000
	Tél., fax - Tel., fax	9 000 000
	Assurances-Insurance	1 500 000
	Divers - Misc.	5 000 000
		<hr/>
4)	Assistance Technique - Technical Assistance	60,0
	6 h/mois x 10 000000	
	Total Général - Grand Total	245M
	(Coûts de base - Base costs)	

REPUBLIC OF MALI
Transport Sector Project
Implementation Schedule
Estimated Annual Contractual and Other Payments
(US\$ million equivalent in base costs)

Project Element	FY95 1	FY96 2	FY97 3	FY98 4	FY99 5	Total Payment	Remarks
Credit Timing - Sign/Effect/Close	9/94				6/2001		
Works - Roads							
Routine Maintenance	6.10	6.50	6.90	7.00	7.20	33.70	LCB/Force account
Periodic Maintenance/Rehab	5.50	22.50	27.70	31.30	30.60	117.60	ICB
IDA	(3.40)	(6.40)	(9.90)	(4.60)	(7.20)	(31.50)	
Rural Tracks		2.40	2.10	2.50	5.40	12.40	ICB
IDA		(1.50)	(1.20)			(2.70)	
Environmental Actions	0.30	1.10	1.40	1.60	1.50	5.90	ICB/Cofinanced
IDA	(0.20)	(0.50)	(0.50)	(0.30)	(0.30)	(1.70)	
Bamako Expressway	4.70	7.70	6.60	4.80		23.80	ICB
Works - Railway							
Track Rehab	2.60	4.30	4.70	4.00	2.10	17.70	ICB/Cofinanced
IDA	(1.20)	(1.80)	(2.40)	(2.40)	(0.70)	(8.50)	
Freight Terminal		0.60	1.30	1.30	0.60	3.80	ICB/Cofinanced
Works - Airport							
Upgrading of Bamako-Senou		1.00	1.10	1.10		3.20	Cofinanced
Goods							
Ferries		0.80	0.50	0.50		1.80	Cofinanced
IDA		(0.80)	(0.50)			(1.30)	
Telecommunications Equipment	0.30	0.30	0.70			1.30	Cofinanced
Switching Locomotives/Rolling Stock Rehab.		0.70	2.80	0.90	1.30	5.70	Cofinanced
Logistical Equipment			0.40	0.70	2.20	3.30	Cofinanced
Airport Security Equipment	1.00	1.30	1.30	0.50	0.40	4.50	Co-financed
Vehicles, Computer Equipment	(1.00)	(0.20)				(1.20)	ICB
Road Maintenance Equipment		3.00	2.00			5.00	Co-financed
Consultancies (IDA - 100%)							
TA to DNT	0.40	0.20	0.40	0.10		1.10	
TA to DNTP	0.30	0.10	0.10			0.50	
TA to Coordinator	0.10	0.10	0.10			0.30	
Studies, Works Supervision	0.50	2.00	2.30	2.30	1.60	8.70	
Audits		0.30	0.40	0.40	0.30	1.40	
Training	0.30	0.30	0.30	0.30		1.20	
TOTALS	23.10	55.40	63.10	59.30	53.20	254.10	
(IDA -financed)	7.70	13.00	16.30	8.90	9.20	55.10	

MALI
Transport Sector Project
Performance Indicators

Element	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5	TOTAL
ROAD MAINTENANCE	3,000	3,500	4,000	4,500	4,500	19,500
1. Routine by force account (km)	2,000	1,500	1,000	1,000	1,000	6,500
-paved roads (km)	500	500	300	300	200	1,800
-earth roads (km)	1,500	1,000	700	700	800	4,700
-amount US\$'000	1,500	1,600	1,700	1,750	1,800	8,350
2. Routine by contractors	1,000	2,000	3,000	3,500	3,500	13,000
-paved roads (km)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000
-earth roads (km)		1,000	2,000	2,500	2,500	8,000
-amount US\$'000	4,600	4,900	4,200	5,250	5,400	24,350
3. Periodic and rehabilitation (IDA)	50	175	180	180	139	724
-paved roads (km)	50	100	100	100	63	413
-earth roads (km)		75	80	80	76	311
4. Planting						0
-number of trees	500	1,600	1,600	1,600	1,650	6,950
-length (km)	5	16	16	16	16	69
-square ha	3	8	8	8	8	35
5. Road data (km)	200	1,000	1,000	1,800	2,000	6,000
SMTP						
Operating income US\$'000						
-part from force acct (%)	66	50	25	25	20	
-part from private (%)	34	50	75	75	80	
DNT						
-number of cars re-registered	2,000	8,000	8,000	8,000		26,000
-number of cars inspected		2,000	2,000	2,000	2,000	8,000
TRAINING						
-number of days	100	400	400	400	300	1,600
-number of beneficiaries	50	200	200	200	150	800
-number of ben. from private sector		100	100	100	50	350

RCFM PERFORMANCE INDICATORS

The following performance indicators will be monitored on a monthly (M), quarterly (Q) or yearly (Y) basis.

Annual targets for these indicators will be included in the 1994-1997 RCFM Corporate Plan (tentative targets for global performance indicators are presented in para 1.50).

Global performance indicators

- . Operating income (Résultat Brut d'Exploitation) (Q, Y)
- . Ratio Total Staff Costs/Value Added (Ratio Frais de personnel totaux/Valeur ajoutée) (Q, Y)

Locomotive availability, reliability and utilization

- . Locomotive availability (Disponibilité des locomotives) (M, Y)
- . Locomotive reliability (Fiabilité des locomotives) (M, Y)
- . Locomotive time utilization factor (Taux d'utilisation des locomotives) (M, Y)
- . Annual kilometrage per available locomotive (Kilométrage annuel parcouru par locomotive disponible) (M, Y)

Wagon availability and utilization

- . Wagon availability (Disponibilité des wagons) (M, Y)
- . Wagon turnaround (Rotation des wagons) (M, Y)
- . Average wagon load of loaded wagons (Chargement moyen des wagons chargés) (M, Y)

Coach availability and utilization

- . Coach availability (Disponibilité des voitures voyageurs) (M, Y)
- . Annual kilometrage per available coach (Kilométrage annuel parcouru par voiture voyageurs disponible) (Y)

Operations

- . Average gross trailing load of freight trains (charge brute remorquée moyenne des trains marchandises) (M, Y)
- . Average number of seats of passenger trains (Nombre moyen de sièges des trains voyageurs) (M, Y)

- . Average occupancy ratio of passenger trains (Taux moyen d'occupation des trains voyageurs) (M, Y)
- . Average delay of passenger trains (Retard moyen des trains voyageurs) (M, Y)
- . Number of main-line derailments (Nombre de déraillements de pleine voie) (Y)
- . Number of non-main line derailments (Nombre de déraillements hors pleine voie) (Y)

Track maintenance

- . Length of slow orders and time lost by trains (Longueur des ralentissements voie et temps perdu par les trains)

Revenue

- . Revenue per ton x km (Recette par tonne x kilomètre) (M, Y)
- . Revenue per seat x km for passenger services (Recette par siège x kilomètre pour les services voyageurs) (M, Y)

Staff productivity

- . Number of traffic units per permanent staff (Nombre d'unités de trafic par travailleur permanent) (Q, Y)

SUPERVISION PLAN

APPROXIMATE DATE	ACTIVITY	EXPECTED SKILLS (SW)
Sept/Oct. 1994	<u>Supervision Mission</u> <u>Project Launch Workshop</u> Objectives: a) Explain project objectives to beneficiaries, enterprises and Government b) Hold detailed workshops on procurement and disbursements c) Review effectiveness: i) Achievement of credit effectiveness ii) Review accounting and management information system	Highways Eng. (1) Railways Specialist (1) Disbursements (1) Procurement (1) Lawyer (1)
December 1994	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer
March 1995	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer Railways Specialist
June 1995	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer
Sept/Oct. 1995	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer Railways Specialist
December 1995	<u>Supervision Mission</u> a) Review annual investment program b) Review project progress c) Review outstanding issues	Engineer
March 1996	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer
May/June 1996	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer
September 1996	<u>Supervision Mission</u> a) Review annual investment program b) Review project progress c) Review outstanding issues	Engineer

December 1996	<u>Joint Bank/Government Mid-Term Review</u> a) Review Action Plan b) Review overall project progress and adequacy of institutional arrangements c) Review project accounting, SOE and disbursements d) Review project's overall impact	Engineer Railways Specialist Disbursement Procurement Financial Analyst
March 1997	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress and implementation of recommendations from the mid-term review b) Review outstanding issues	Engineer
June 1997	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer Railways Specialist
September 1997	<u>Supervision Mission</u> a) Review annual investment program b) Review project progress c) Review outstanding issues	Engineer
December 1997	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer Railways Specialist
March 1998	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer
June 1998	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer Railways Specialist
September 1998	<u>Supervision Mission</u> a) Review annual investment program b) Review project progress c) Review outstanding issues	Engineer
December 1998	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer Railways Specialist
March 1999	<u>Supervision Mission</u> a) Review project progress b) Review outstanding issues	Engineer
June 1999	<u>Final Supervision Mission</u> a) Discussions with Government b) Preparations for drafting of PCR c) Initiation of preparatory work for future project.	Engineer Railways Specialist

Staff inputs in staff weeks (sw) to supervision are as follows: 13 sw for FY95, 12 sw for FY96, 15 sw for FY97, 10 sw for FY98, 10 sw for FY99, and 5 sw for FY00.

REPUBLIC OF MALI**TRANSPORT SECTOR PROJECT****Environment Action Plan**

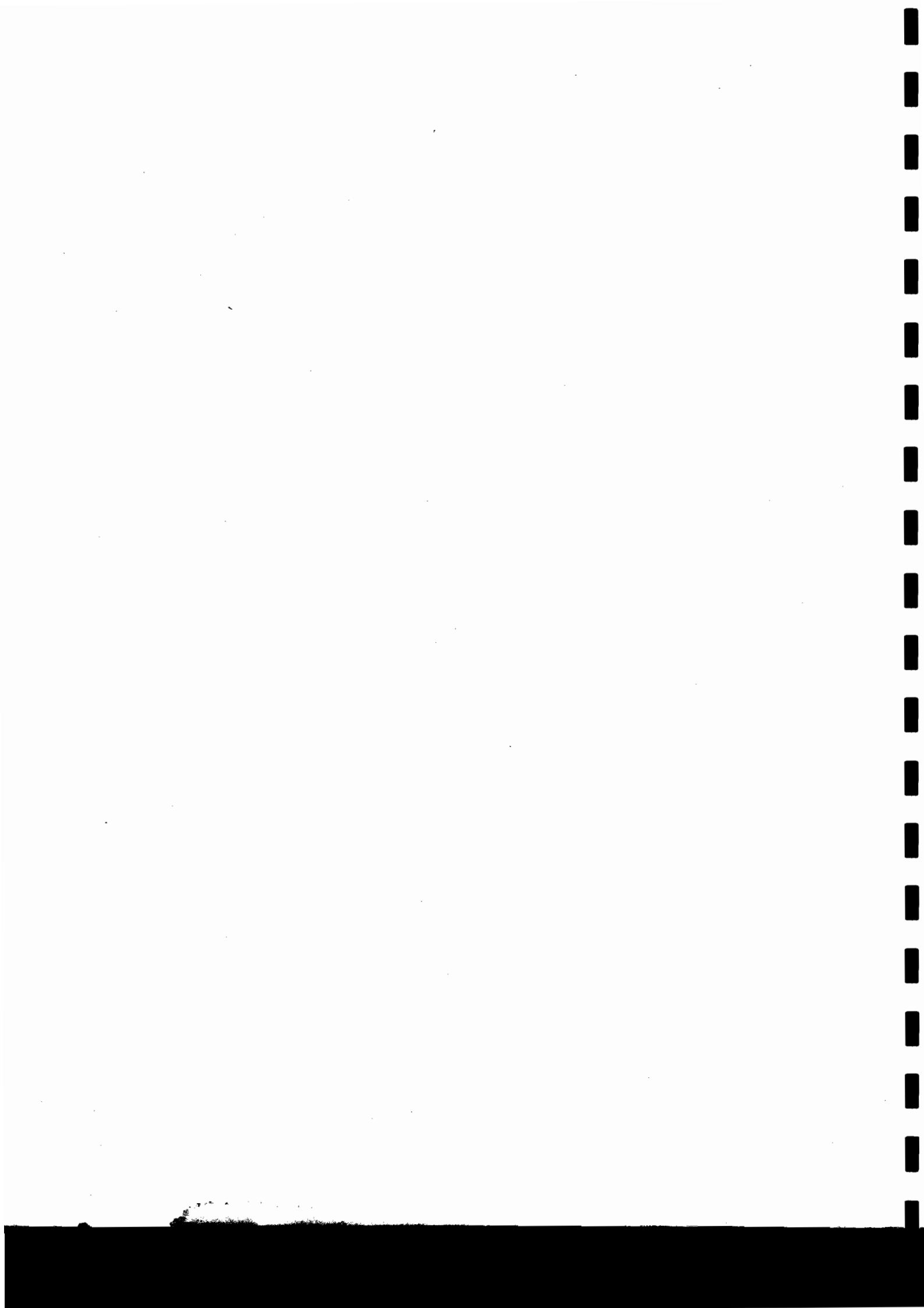
1. The environmental aspect was neglected by the transport sector. A change of attitude where studies are concerned will be sought through the assignment of at least one person to the DNTP to take charge of environmental matters. His initial task will be to persuade sector authorities (whose approach is viewed by Malian environmentalists as far from transparent) to be more responsive to environmental concerns and to help them address the environmental aspect in road projects as far upstream as possible; to do this, they would be encouraged, when ranking project works, to use other criteria to supplement those based on purely technical and financial concerns. All studies will accordingly include an environmental section, comprising not only an environmental impact assessment for a given project, but a review of how that project can help improve the environment, possibly with a few minor additional outlays. The next step will be coordination with other socioeconomic sectors and with the environmental authorities to ensure that the relevant aspects are duly addressed in project studies.

2. Environmental concerns will also be addressed by means of actions of a more operational nature in the field, both during routine and periodic maintenance and in the context of the new projects. Certain possible actions are listed below:

- (a) **Roads and reforestation.** The project will seek: (i) to introduce short seminars, targeting the regional and subdivision authorities, on the importance of plant cover; (ii) to encourage critical review of the technical road criteria with a view to limiting deforestation; (iii) to foster the possibly forced reforestation of borrow areas once a project is completed; (iv) to implement planting programs alongside roads and slopes; (v) to initiate dialogue with the water and forestry authorities with a view to coordinating road construction with other measures falling within their purview and designed to facilitate massive reforestation; and (vi) to initiate with the environmental authorities a study on the monitoring of plant cover development in relation to the accessibility provided by the road.
- (b) **Roads and settlements.** In the towns and villages traversed by the road sections to be built, rehabilitated or periodically maintained, the project will seek: (i) to create a framework for dialogue with the local authorities with a view to identifying possible technical improvements to be made to the project; (ii) to try out a number of technical arrangements in the area either of local development (market, bus station, roadside restaurant parking, etc.) or of actual road construction (widening of the road as it passes through a village, speed bumps, separate lanes for bicycles and carts, safety barriers, etc.); and (iii) in conjunction with the local authorities, to set up an accident statistics system.
- (c) **Work completion.** Through dialogue with the people who will be living alongside the road the site managers will be able to determine the condition in which the site is to be left when the construction crews depart. It is a fact that small-scale improvements can be made at least cost when the equipment is still on site. However, a certain number of arrangements will need to be considered in advance.

The reuse of borrow areas as watering points will have to be examined with care, provision must be made for laterite pits to be covered whenever they could cause erosion of adjoining land, boreholes drilled for water supply during road construction must be designed so as to be subsequently usable for agricultural purposes, worksite detours should be designed for future use as bicycle and cart tracks, certain bridges or culverts can be designed from the start to serve as water retention works, etc.

- (d) Dumping of used oil. RCFM, the major trucking companies, service stations, and public works contractors are particularly required to notify the competent environmental authorities, for opinion and approval, of the location where they propose to dump used engine oil and cobalt-containing coolants. Dumping into storm drains or sewers or watercourses, lakes and ponds must be strictly prohibited by regulations to be promulgated prior to Credit effectiveness, and a sensitization campaign on this topic must be conducted among vehicle owners, businesses and service station operators. Collection of used oil by DNTP, for use in dune stabilization alongside roads in Mali's northern regions, should be tried out on an experimental basis.

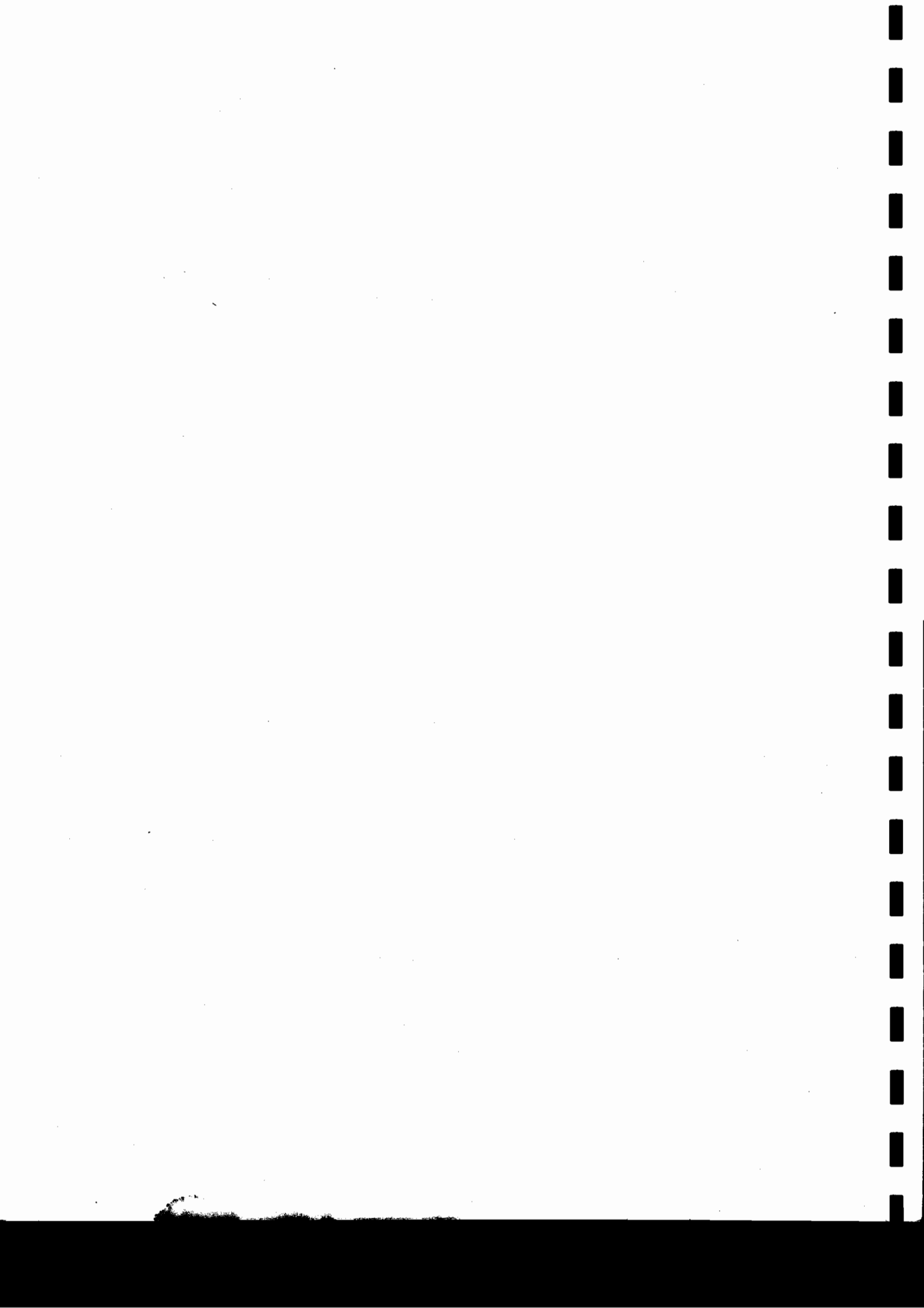


Republic of Mali - République du Mali
Transport Sector Project - Projet Sectoriel Transports
Documents in the Project File - Documents dans les archives du Projet

Document Title - Titre du Document

1. Capacity Building - Assistance Technique

- 1.1 Etude des besoins de formation du secteur
(AFPA-BICI - novembre 1993)
- 1.2 Termes de référence de l'assistance technique au coordinateur
(JB Consultant - janvier 1994)
- 1.3 Termes de référence de l'assistance technique à la DNT
(Observatoire des transports) (Beauvais Consultant - janvier 1994)
- 1.4 Termes de référence pour la réimmatriculation du parc automobile
(Beauvais Consultant - janvier 1994)
- 1.5 Termes de références pour l'étude de la taxation des usagers de la routé
(Beauvais Consultant - janvier 1994)
- 1.6 Termes de référence pour la mise en place d'une Banque de données routières et
d'une système de programmation de l'entretien routier (JB Consultant - janvier 1994)
- 1.7 Termes de référence pour les études techniques routières (entretien périodique,
réhabilitation, routes revêtues, routes en terre, pistes rurales)
(JB Consultant - janvier 1994)

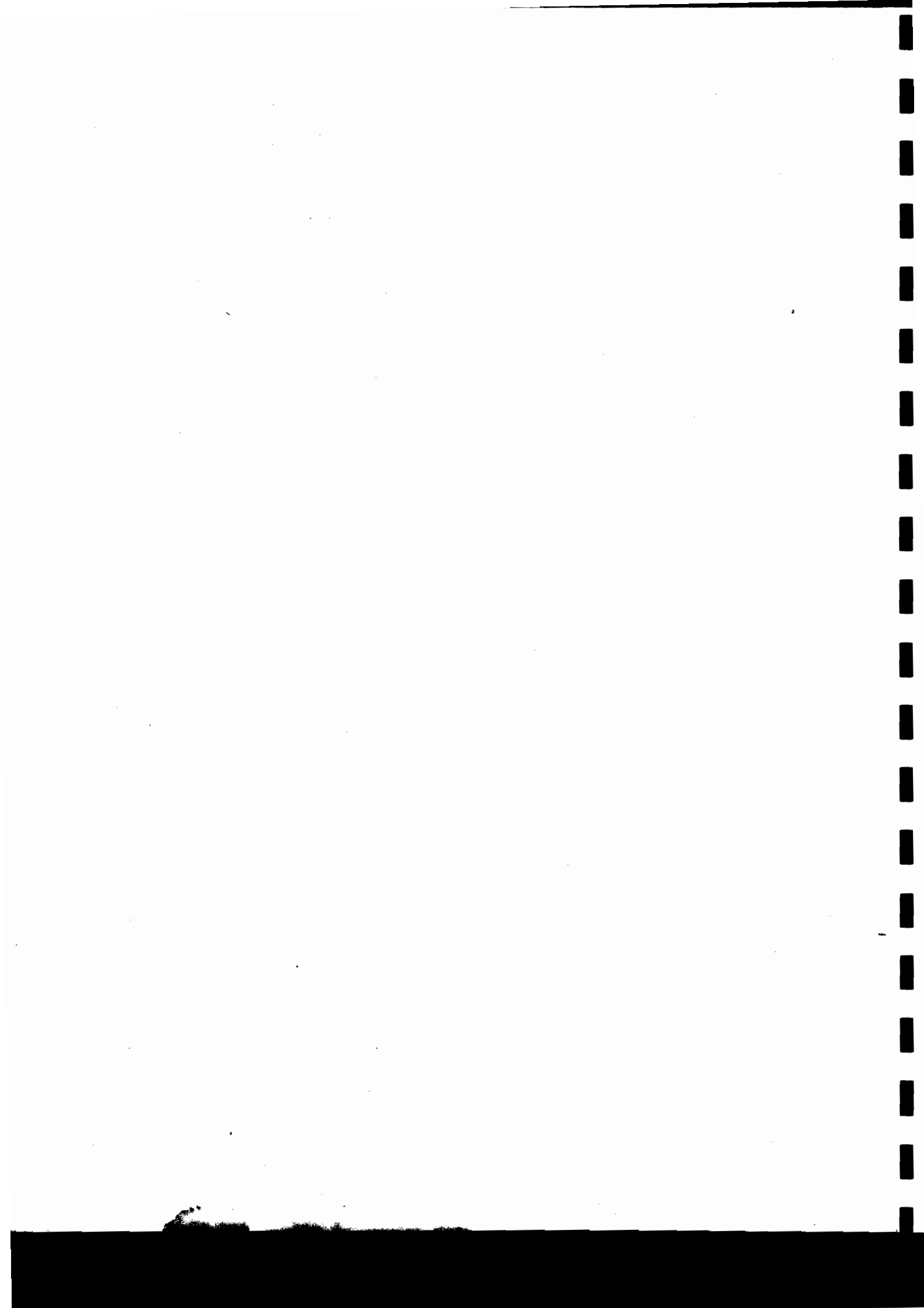


2. Road Component - Composante routière

- 2.1 Etude de l'impact du V^e Projet Routier sur l'Environnement (Mme. Ta Tu Thui, Consultant - février 1993)
- 2.2 Evaluation économique des sous-projets routiers (Beauvais Consultant - novembre 1993)
- 2.3 Arrêté portant ouverture d'un compte pour l'entretien routier (mars 1994)
- 2.4 Couvention de maîtrise d'ouvrage déléguée avec AGETIPE (janvier 1994)

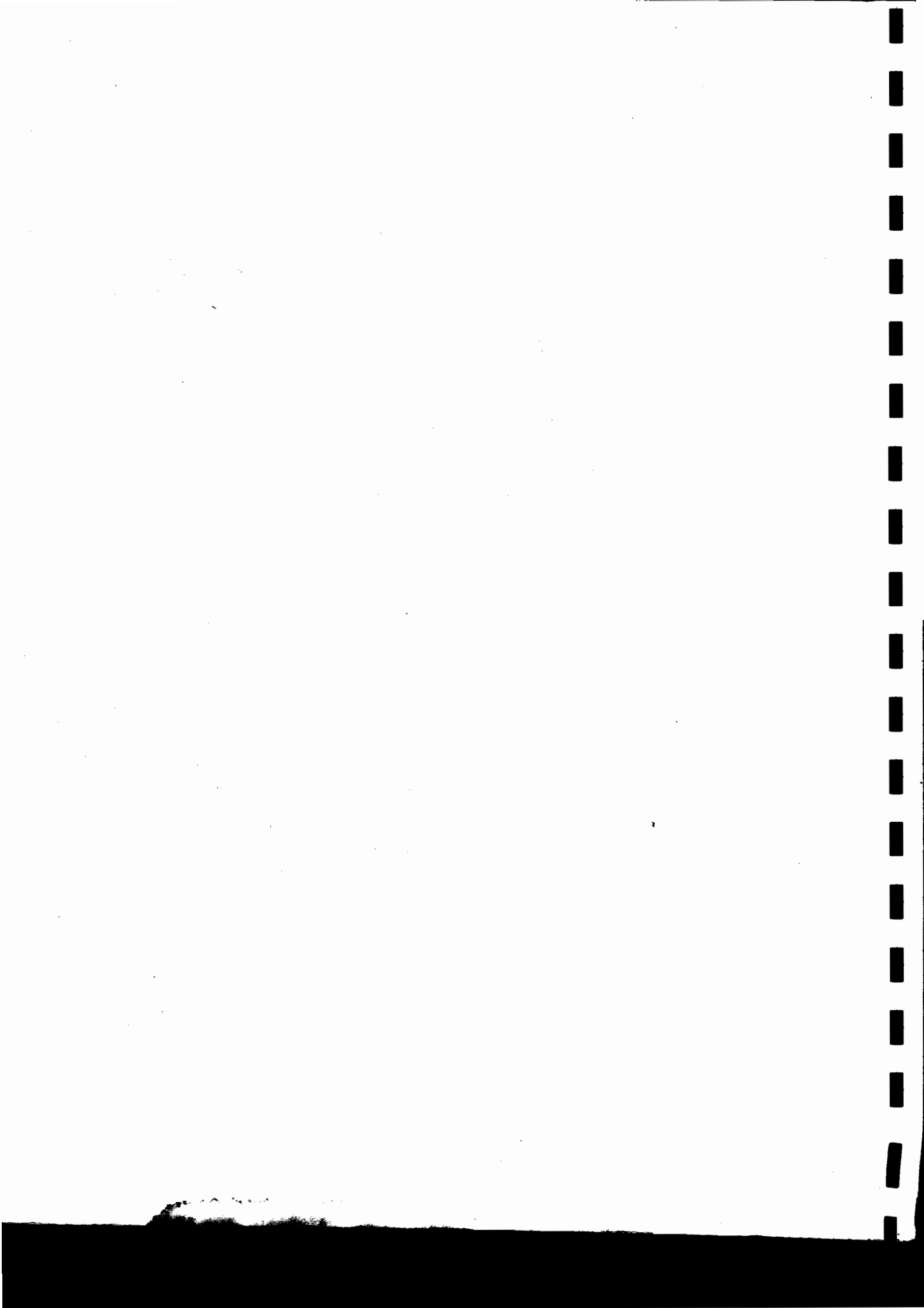
3. Railway Component - Composante ferroviaire

- 3.1 Etude d'un programme d'investissements (1994-2003)
- 3.2 Etude du plan de rationalisation des effectifs (1993)
- 3.3 Evaluation économique de la composante ferroviaire (Mme. Tatiana Vaes, Consultant - mai 1993)
- 3.4 Evaluation financière de la composante ferroviaire (Fiduciaire de la Tour - mai 1993)
- 3.5 Audit des comptes de la RCFM pour l'exercice 1992
- 3.6 Avant-Projet de Plan d'entreprise 1994-1998 (RCFM) (RCFM - janvier 1994)
- 3.7 Termes de référence pour l'étude d'intégration RCFM-SNCS (avril 1994)
- 3.8 Termes de référence pour l'étude de la gare à marchandises de Bamako-Korofina (avril 1994)
- 3.9 Cahier des charges régissant l'exploitation ferroviaire (1993)
- 3.10 Contrat RCFM-Etat pour l'exploitation de lignes de voyageurs pour service public



4. Transports

- 4.1 Etude de l'impact du V^e Projet Routier sur les prix à la consommation (Mme Tatiana Vaes, Consultant - 1993)
- 4.2 Document de la réunion des Etats Généraux des transports (1993)
- 4.3 Rapport de la Commission de coordination sur le secteur des Transports (1993)
- 4.4 Rapports remis aux Bailleurs de fonds lors de la réunion de mai 1993 à Bamako
- 4.5 Procès verbal de la réunion des Bailleurs de fonds de mai 1993 à Bamako
- 4.6 Etude d'un plan d'investissements 1994-1998 (SOCETEC - mai 1993)
- 4.7 Plan aéronautique national 1991-2006 (1991)
- 4.8 Arrêté et circulaires portant suppression de la programmation du trafic par la DNT et de l'obligation pour le fret malien de passer par les Entréports Maliens (décembre 1993)
- 4.9 Circulaire pour recourir aux appels d'offres pour les transports importants de l'Etat et ses organismes
- 4.10 Rapport sur les corridors de transports internationaux (Vionlés Consultant, avril 1993)
- 4.11 Transport Sector Memorandum - Memorandum sur le secteur des transports (octobre 1993)



5. Annexes related to the project - Annexes relatives au projet

- 5.1 Présentation du Secteur
- 5.1A Classification du réseau routier
- 5.1B Prix moyen à la TK en fonction de la quantité et de la distance
- 5.1C RCFM - Résultats 1989-90
- 5.1D RCFM - Transport de marchandises 1987-1992
- 5.1E RCFM - Transport de passagers 1987-1992
- 5.1F Corridors internationaux de transport
- 5.1G Composition des exportations
- 5.1H Composition des importations
- 5.1I Relations commerciales
- 5.1J Organigramme de la DNT
- 5.1K Organigramme de la DNTP
- 5.1L Recettes provenant des usagers de la route
- 5.1M Revenus du Gouvernement de la Taxation des Produits Pétroliers
- 5.1N Consommation de produits pétroliers
- 5.1P Dépenses routières
- 5.2 Expériences de l'IDA dans les opérations passées dans le secteur
- 5.3 Evaluation économique et financière

