

REPUBLIQUE DU MALI

Un Peuple - Un But - Une Foi

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Direction Nationale des Transports

Projet Sectoriel des Transports

Obser

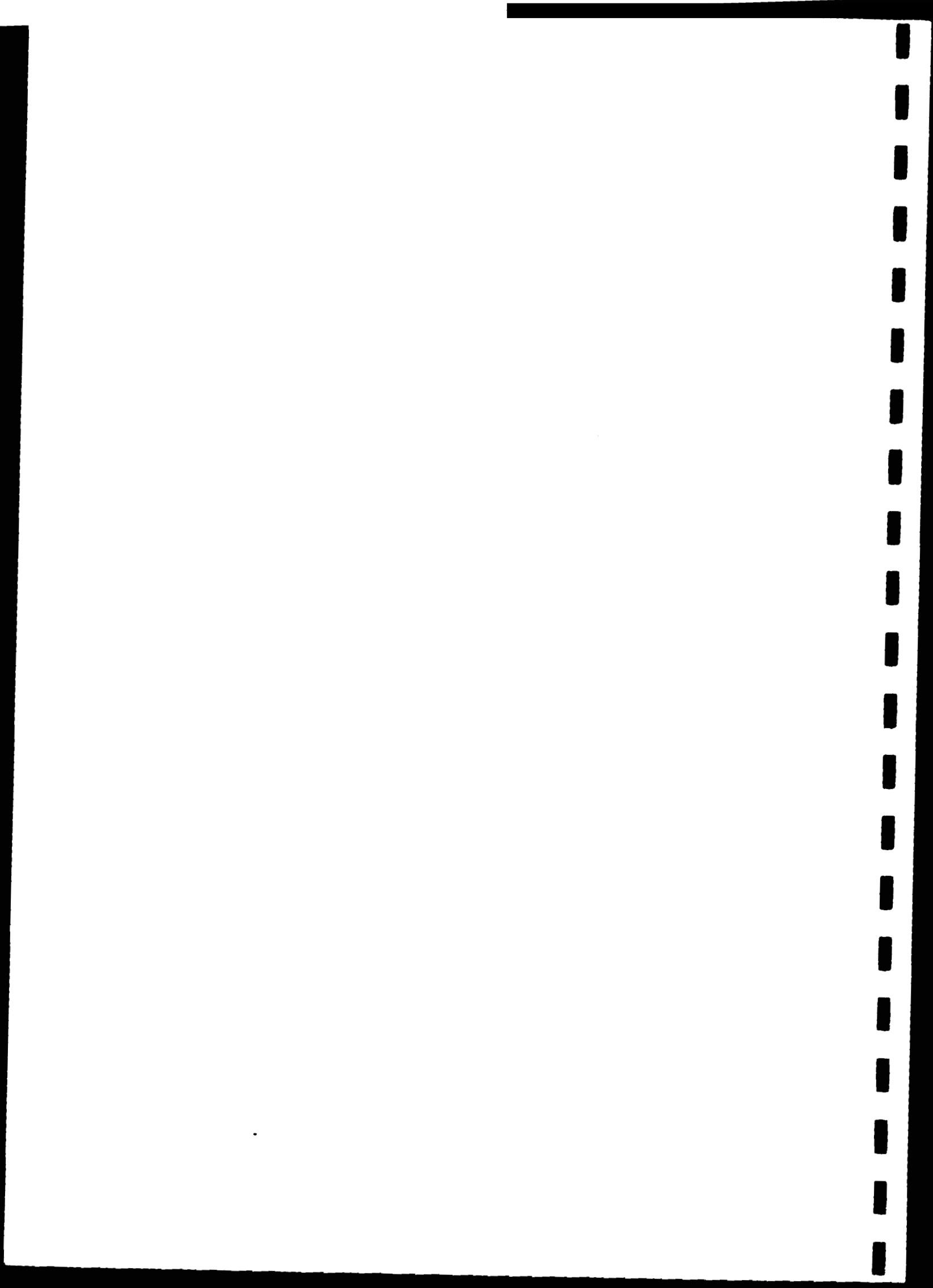
**ETUDE EN VUE DE LA REFONTE DE
LA FISCALITE ROUTIERE AU MALI**

Rapport d'étude

Version provisoire

Boun Prasong BAYLATRY
Consultant

Juillet 1997



Préambule

Le Gouvernement de la République du Mali, par contrat N° 0463-DGMP approuvé le 23 octobre 1996, enregistré le 4 novembre 1996 et notifié le 2 décembre 1996 a confié à M. Boun Prasong BAYLATRY, Ingénieur Conseil Consultant, la réalisation d'une assistance à la Direction Nationale des Transports pour l'étude en vue de la refonte de la fiscalité routière au Mali.

Conformément à la note méthodologique annexée au contrat, le Consultant s'est rendu à Bamako du 10 janvier au 18 mars 1996 pour effectuer les deux phases de l'étude, sous la supervision du Directeur National des Transports.

La collecte des différentes données de base pour l'étude a été faite avec l'assistance de la Cellule Observatoire des Transports mise en place depuis 1995 au sein de la Direction Nationale des Transports.

Cependant, la non disponibilité des données relatives au parc circulant et aux conditions d'exploitation des véhicules routiers tant au niveau global que par catégories de véhicules a nécessité des temps complémentaires en investigations auprès des professionnels de transports routiers et en élaboration de modèles d'estimation par recoupement avec les statistiques de consommation de carburants routiers.

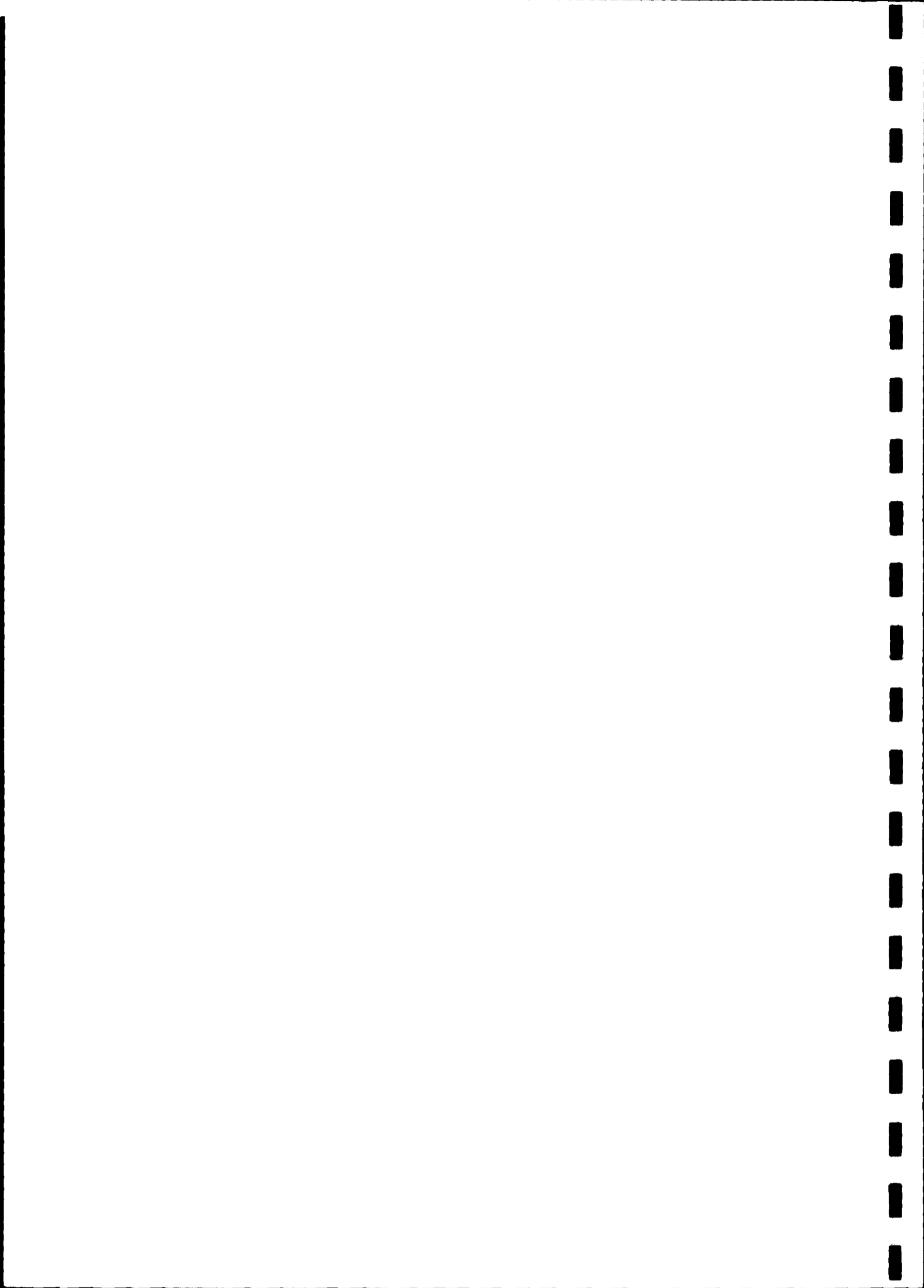
De même, le Consultant a été amené à effectuer dans le cadre de la présente étude, l'estimation des besoins annuels d'entretien et de réhabilitation du réseau routier national interurbain et ceux des réseaux urbains, faute de données récentes disponibles au niveau de l'Administration des Travaux Publics.

Ces travaux additifs non prévus, réalisés sur place et au siège du Consultant, ont conduit à des délais d'exécution nettement plus longs que ceux estimés lors de la préparation de l'offre de services du Consultant, entraînant des retards importants dans la remise des documents contractuels.

Par ailleurs, compte tenu du temps alloué, le Consultant a peu associé la Direction Nationale des Transports dans la réalisation de l'étude, notamment en ce qui concerne les travaux additifs. Pour respecter l'esprit d'assistance technique qui prévaut dans la réalisation de cette étude, le Consultant propose, après la remise de son Rapport Provisoire, la tenue des séances complémentaires de travail avec la Direction Nationale des Transports pour lui exposer en détail les différentes étapes de l'étude, les impacts méthodologiques qui en résultent et les différentes hypothèses retenues.

Le présent document, qui constitue le Rapport Provisoire du Consultant, consigne les résultats :

- du diagnostic de la situation existante en matière de dépenses d'entretien routier et de fiscalité frappant le secteur routier,
de l'analyse des conditions actuelles de recouvrement des charges d'infrastructures par les différentes catégories d'usagers,
de la recherche des mesures de refonte de la fiscalité routière en vue d'améliorer le recouvrement des charges d'infrastructures routières par les usagers, compte tenu des besoins prévisionnels de dépenses routières et de recettes fiscales routières spécifiques pour les cinq années à venir.



SOMMAIRE

Préambule

Introduction

1 Les dépenses routières de l'Etat

- 1.1 Caractéristiques du réseau routier national
- 1.2 Dépenses de l'Etat pour les infrastructures routières
- 1.3 Besoins de financement pour le maintien en état des routes

2. La fiscalité routière

- 2.1 Taxes en vigueur sur les transports routiers
- 2.2 Appréciation de la fiscalité par les usagers professionnels de la route
- 2.3 Procédures de recouvrement et caractéristiques des taxes routières
- 2.4 Ressources de l'Etat provenant du secteur routier

3. Le rapprochement ressources et emplois actuels du secteur routier

- 3.1 Production du secteur routier
- 3.2 Recettes routières spécifiques
- 3.3 Couverture des coûts d'usage routier par les recettes spécifiques

4. Les prévisions de dépenses et de recettes routières spécifiques sur 1997-2002

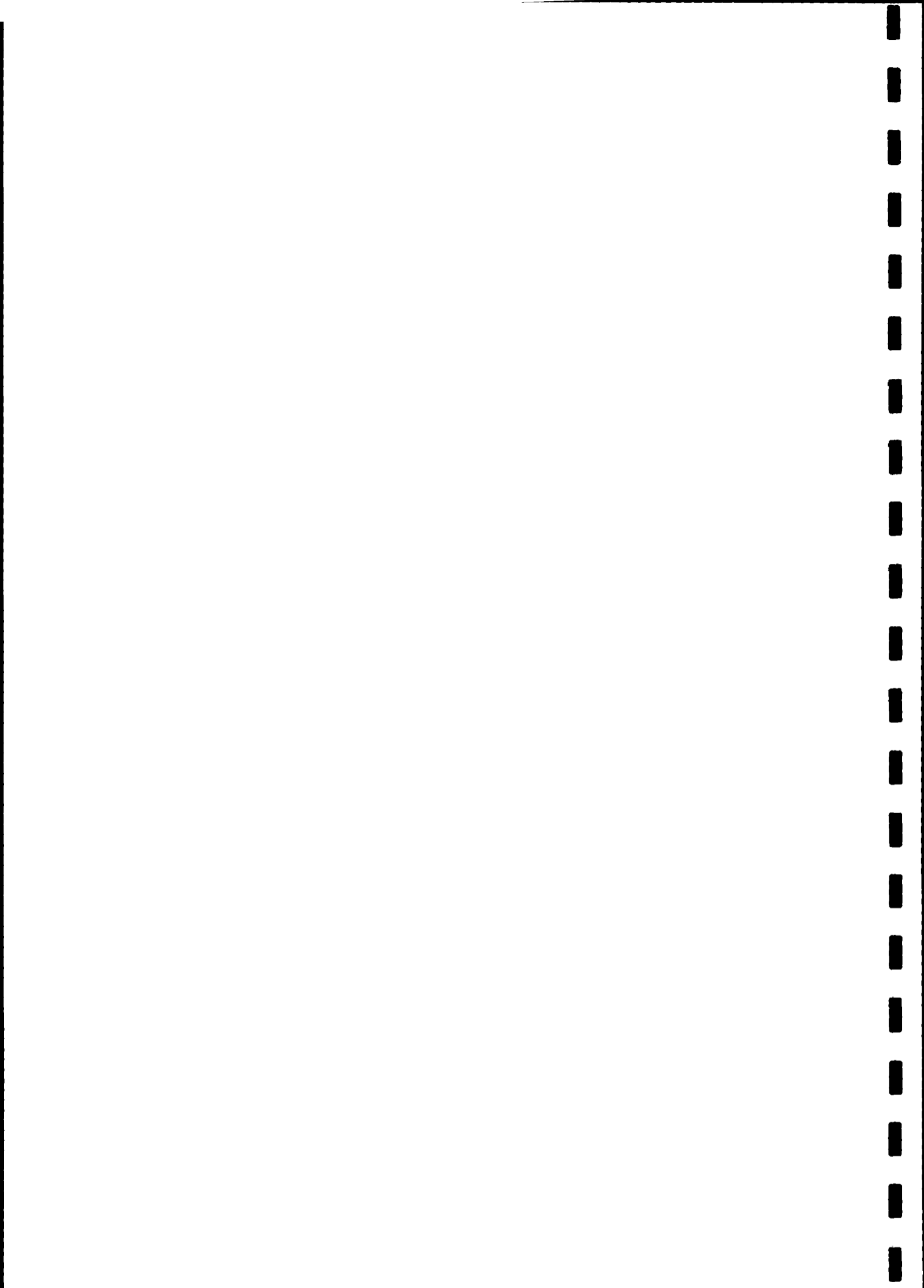
- 4.1 Besoins d'entretien routier sur **1997-2002**
- 4.2 Evolution au fil de l'eau des recettes routières spécifiques
- 4.3 Besoins complémentaires de recettes routières spécifiques sur **1997-2002**

5. Les options de refonte de la fiscalité routière

- 5.1 Considérations générales d'ordre méthodologique et principes directeurs
- 5.2 Options d'instruments de tarification de l'usage des infrastructures routières
- 5.3 Mesures recommandées et impact de leur mise en application
- 5.4 Mesures d'accompagnement
- 5.5 Programmation proposée pour les mesures chiffrées recommandées

Annexes

- A1. Estimation des besoins annuels pour l'entretien courant du réseau des routes prioritaires du Mali,
- A2. Estimation des dépenses annuelles pour l'entretien périodique et la réhabilitation du réseau des routes prioritaires du Mali
- A3. Réglementation fiscale et présentation synthétique des principaux droits et taxes frappant le secteur des transports routiers au Mali
- A4. Statistiques douanières sur les importations de véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques de **1993 à 1996**
- A5. Structure indicative du prix des carburants ex-Abidjan et ex-Dakar pour les mois de décembre **1995**, de décembre **1996** et de février **1997**,
- A6. Parcours kilométriques en **1995** par catégorie de véhicules et par type de routes sur le réseau interurbain faisant l'objet de comptages routiers,
- A7. Termes de référence.



Introduction

L'objectif ainsi que les principales tâches à réaliser, ont été clairement explicités dans les termes de référence de l'étude. L'objectif de la refonte de la fiscalité routière, est d'assurer, à moyen terme, le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures routières sur les usagers en fonction des coûts qu'ils occasionnent par l'utilisation de ces dernières. Les tâches à mener comprennent :

- (i) l'évaluation des coûts d'usage des réseaux routiers,
- (ii) l'estimation des recettes routières spécifiques,
- (iii) le calcul de la couverture des coûts par les recettes spécifiques, et
- (iv) la proposition des mesures permettant d'assurer l'équilibre ressources-emplois au niveau du secteur routier.

Conformément aux exigences des termes de référence, l'évaluation des coûts d'usage routier a été faite sur la base de l'examen des dépenses routières réalisées ainsi que de celles requises pour maintenir en état le réseau routier du Mali dans les conditions normales d'exploitation, compte tenu de ses caractéristiques techniques et de trafic. Concernant l'estimation des recettes routières spécifiques et la détermination du cadre dans lequel doit s'inscrire la recherche des mesures de refonte fiscale, il a été procédé à :

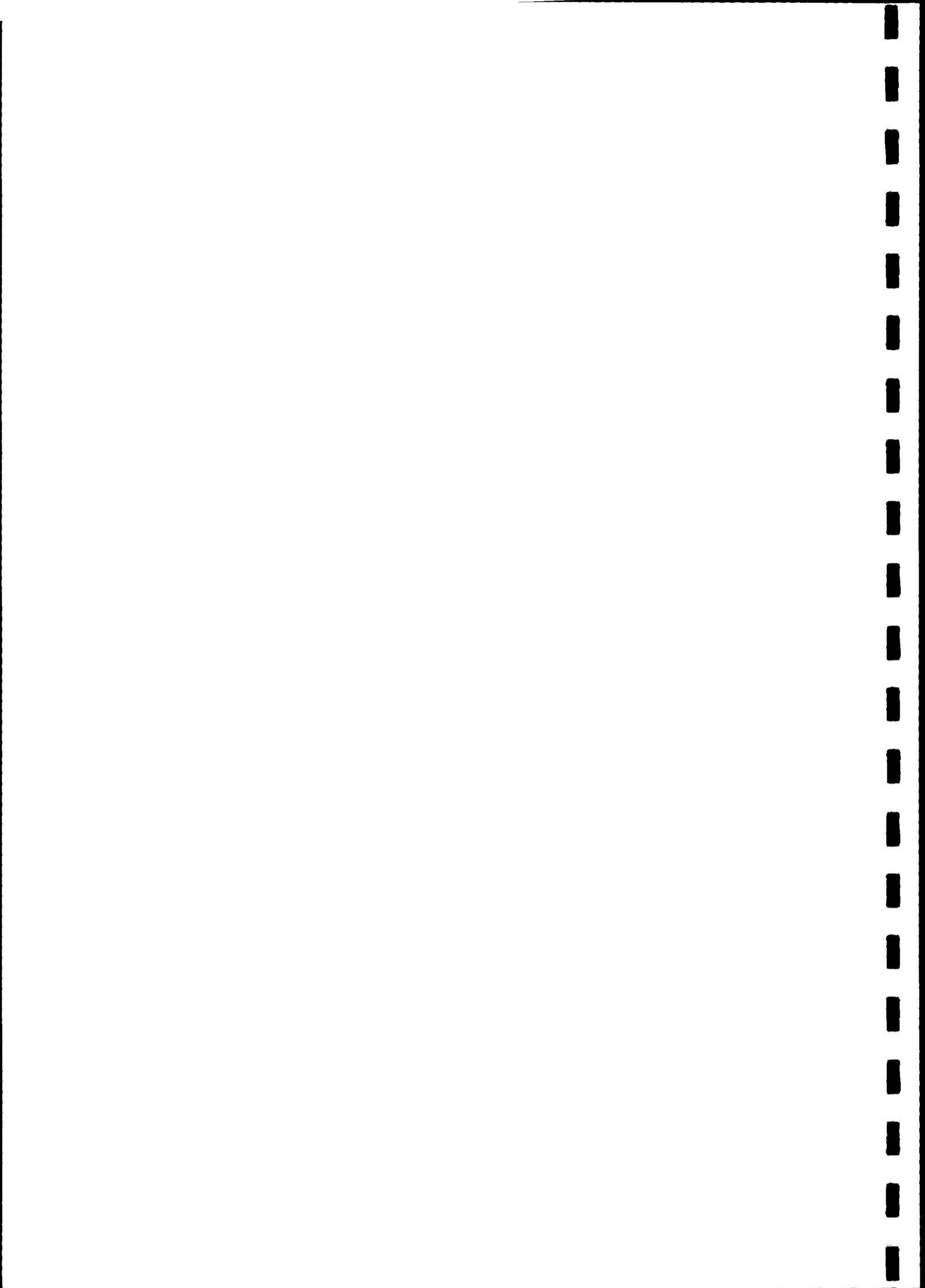
- (a) l'inventaire des taxes routières,
- (b) l'examen des textes qui les définissent,
- (c) l'appréciation de la distance qui sépare les textes et la réalité à travers une enquête auprès des usagers professionnels de la route,
- (d) l'estimation des ressources engendrées par les différentes taxes routières ainsi que de la part pouvant être considérée comme étant des recettes spécifiques, et
- (e) le calcul des taux de couverture des dépenses par ces recettes spécifiques.

Le présent document, qui constitue le Rapport Provisoire de l'étude, comporte cinq chapitres et des annexes comme suit :

- Chapitre 1 : les dépenses routières de l'Etat
- Chapitre 2 : la fiscalité routière
- Chapitre 3 : le rapprochement ressources et emplois du secteur routier
- Chapitre 4 : les prévisions de dépenses et de recettes routières spécifiques sur 1997-2002
- Chapitre 5 : les options de refonte de la fiscalité routière

Les annexes sont au nombre sept et comprennent :

- Annexe 1 : Estimation des besoins annuels pour l'entretien courant du réseau des routes prioritaires du Mali,
- Annexe 2 : Estimation des dépenses annuelles pour l'entretien périodique et la réhabilitation du réseau des routes prioritaires du Mali ,
- Annexe 3 : Réglementation fiscale et présentation synthétique des principaux droits et taxes frappant le secteur des transports routiers au Mali,
- Annexe 4 : Statistiques douanières sur les importations de véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques de 1993 à 1996,
- Annexe 5 : Structure indicative du prix des carburants ex-Abidjan et ex-Dakar pour les mois de décembre 1995, de décembre 1996 et de février 1997,
- Annexe 6 : Parcours kilométriques en 1995 par catégorie de véhicules et par type de routes sur le réseau interurbain faisant l'objet de comptages routiers,
- Annexe 7 : Termes de Référence de l'étude,



1. Les Dépenses routières de l'Etat

1.1 Caractéristiques du réseau routier national

Le réseau routier interurbain du Mali, d'après les dernières données disponibles de décembre 1995 (Annuaire Statistique des Transports - Résultats 1995 - DNT), totalise 14 776 km dont 2 569 km de routes revêtues, soit près de 20%.

Ce patrimoine routier se compose de :

- (i) 5 705 km de routes d'intérêt national dont 2 201 km sont revêtus (près de 40%),
- (ii) 5 595 km de routes d'intérêt régional dont 199 km sont revêtus (moins de 5%),
- (iii) 1 713 km de routes d'intérêt local dont 9 km sont revêtus (moins de 1%), et
- (iv) 1 763 km de routes non classées dont 160 km sont revêtus (moins de 10%).

Le Tableau 1.1 ci-après récapitule l'état du réseau interurbain par type de routes inventorié en décembre 1995 par la Direction Nationale des Travaux Publics. Il ressort de la lecture de ce Tableau que plus de 75% du réseau interurbain sont dans un état passable ou mauvais, c'est-à-dire nécessitant des travaux d'entretien périodique ou de réhabilitation. Le réseau en plus mauvais état est celui des routes non revêtues, en particulier celui les pistes saisonnières.

Tableau 1.1 : Etat du réseau interurbain par type de routes en 1995

état de la route	route revêtue		route en terre		piste améliorée		piste saisonnière		ensemble réseau	
	(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)
bon	549	21,4%	66	4,1%	100	3,2%	25	0,3%	740	5,0%
assez bon	1 266	49,3%	515	32,2%	894	28,9%	18	0,2%	2 693	18,2%
passable	436	17,0%	272	17,0%	1 416	45,8%	788	10,5%	2 912	19,7%
mauvais	318	12,4%	744	46,6%	680	22,0%	6 689	88,9%	8 431	57,1%
total	2 569	100,0%	1 597	100,0%	3 090	100,0%	7 520	100,0%	14 776	100,0%

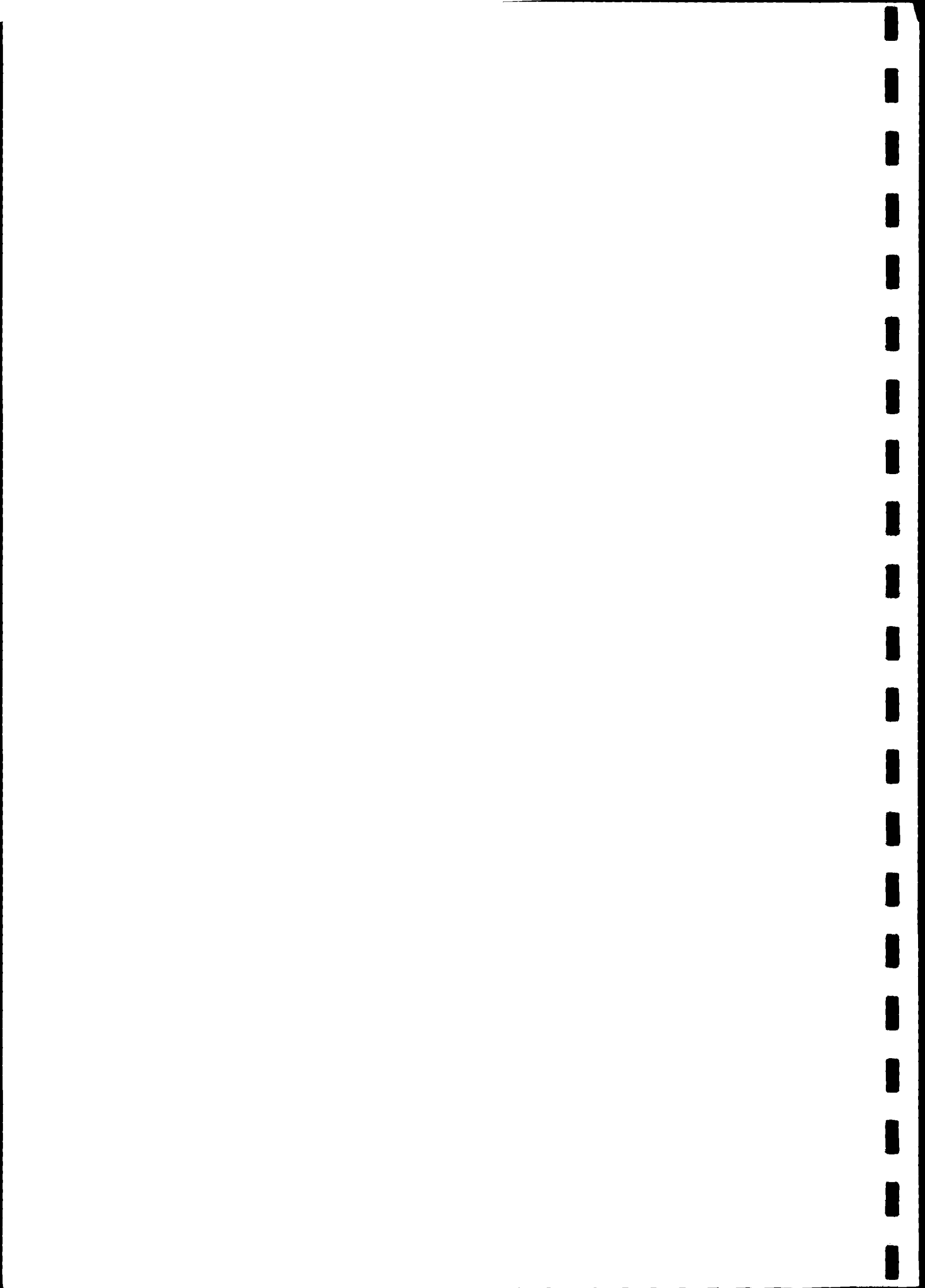
Source : Direction Nationale des Travaux Publics

Au niveau des réseaux routiers urbains du Mali, le dernier inventaire, réalisé en 1995-1996 dans le cadre de la préparation du Troisième Projet Urbain du Mali, a fait état d'un linéaire total de voirie urbaine de 2 307 km dont 288 km de voirie revêtue (12,5%), 1 018 km de voirie non revêtue (44,1%) et de 1 001 km de voirie non aménagée (43,4%). Comme le montre le Tableau 1.2 ci-après qui donne la répartition par catégorie de voiries entre les différentes villes du pays, plus de trois quarts du linéaire de voirie urbaine sont localisés à Bamako (près de 73% de voirie revêtue et plus de 85% de voirie non revêtue).

Tableau 1.2 : Linéaire de voirie urbaine du Mali en 1995

Villes	revêtue		non revêtue		non aménagée		Total	
	(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)
Bamako	209	72,6%	866	85,1%			1 075	46,6%
Ségou	2	7,3%	46	4,5%	213	21,3%	280	12,1%
Sikasso	11	3,8%	14	1,4%	209	20,9%	234	10,1%
Mopti-Sévaré	24	8,3%	35	3,4%	159	15,9%	218	9,4%
Gao	4	1,4%	9	0,9%	115	11,5%	128	5,5%
Kayes	8	2,8%	33	3,2%	141	14,1%	182	7,9%
Koulikoro	8	2,8%	5	0,5%	81	8,1%	94	4,1%
Tombouctou	3	1	5	0,5%	83	8,3%	91	3,9%
Kidal	0	0,0%	5	0,5%			5	0,2%
Total	288	100,0%	1 018	100,0%	1 001	100,0%	2 307	100,0%

Source : Etude de faisabilité du Troisième Projet Urbain du Mali, Groupe Huit, Novembre 1996.



1.2 Dépenses de l'Etat pour les infrastructures routières

Le Tableau 1.3 présente les dépenses annuelles consacrées par l'Etat pour l'entretien et le développement des infrastructures routières interurbaines de 1990 à 1996. L'examen de ces dépenses par nature de travaux au cours de la période a montré que :

- les efforts, dans le passé, étaient essentiellement consentis sur le réseau revêtu, ce qui explique le fait que ce réseau (cf. Tableau 1.1) se trouve dans un meilleur état que celui des routes non revêtues qui n'ont fait que rarement l'objet d'entretien périodique ;
- la politique adoptée par l'Etat en matière de dépenses routières a été caractérisée par l'importance accordée aux constructions nouvelles et aux travaux lourds de réhabilitation, au détriment des travaux d'entretien périodique de prévention des routes existantes ;
- les crédits alloués pour l'entretien routier courant ont été relativement constants et traduisent le souci des pouvoirs publics pour le maintien d'une qualité de service acceptable au niveau des routes d'intérêt national et régional.

Tableau 1.3 : Dépenses annuelles routières de 1990 à 1996

(en millions de FCFA)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	(1990-1996)
Constructions nouvelles								
Routes revêtues	1 095	2 715	1 800	4 166	4 617	9 535	3 631	26 464
Routes en terre			50	790			2 729	3 569
Pistes								0
Réhabilitation								0
Routes revêtues	1 342	1 085	1 700	3 520	4 977	2 557	4 706	18 545
Routes en terre								0
Pistes								0
Entretien périodique								0
Routes revêtues	1 634	357	3 533	510	350	437	(*)	5 187
Routes en terre	1 445		606				1 353	1 959
Pistes								0
Entretien courant								0
Réseaux à la charge des DRTP	1 814	2 208	2 518	2 453	3 316	3 900	4 140	18 535
Total tous travaux routiers	7 330	6 365	10 207	11 439	13 260	16 429	16 659	74 259
<i>dont :</i>								
financement budget de l'Etat	6 893 437	2 565	3 501	3 848	3 419	4 817	4 691	22 841
financement extérieur		3 800	6 706	7 591	9 841	11 612	11 868	51 418
- montant des travaux en régie		2 208	2 518	2 453	2 488	3 000	1 028	13 695

Source : Direction Nationale des Travaux Publics

DRTP : Direction Régionale des Travaux Publics

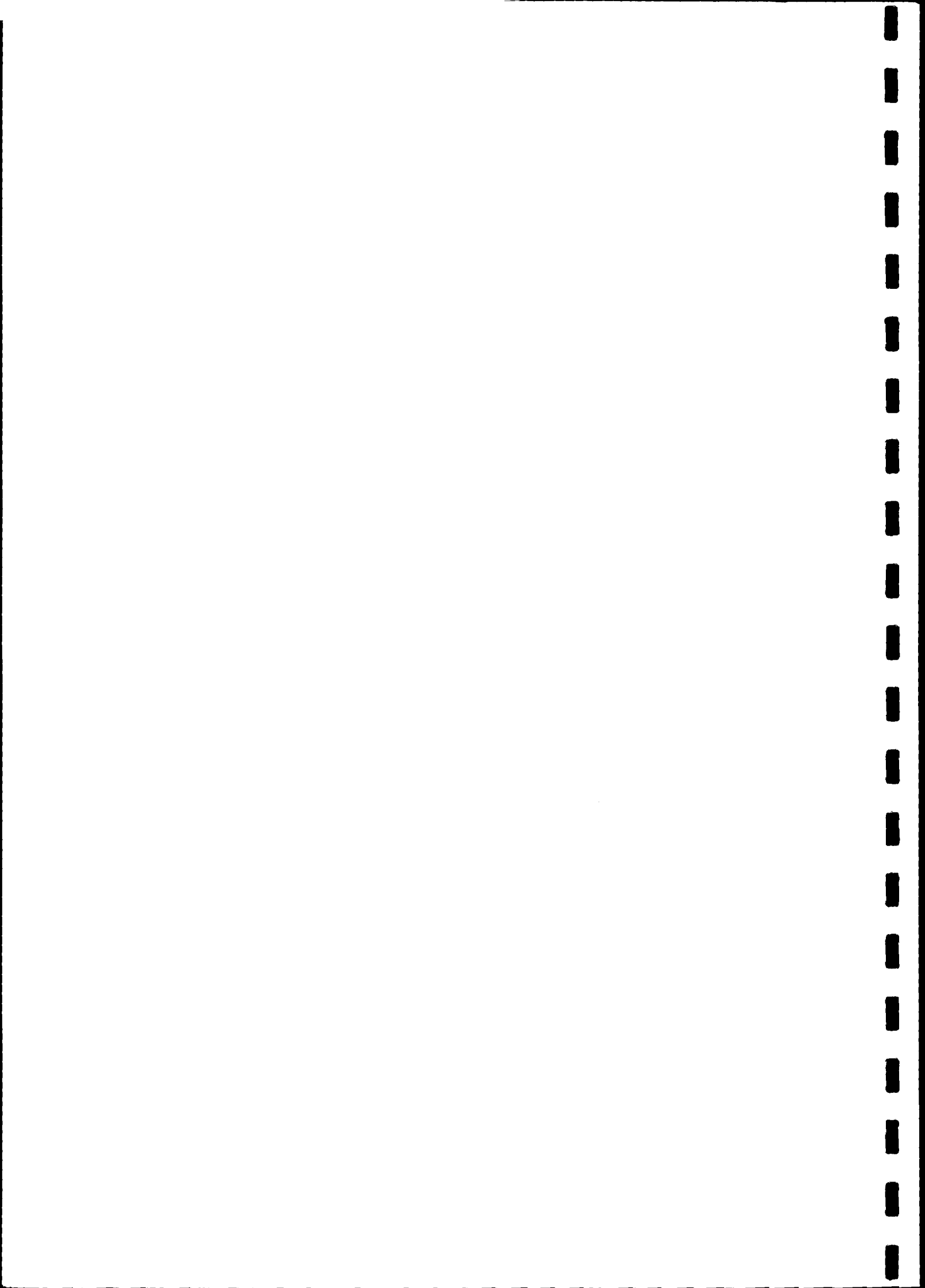
(*) : dépenses agrégées dans celles de réhabilitation pour 1996

Nota : il n'a pas été tenu compte dans ce tableau des dépenses des études routières et du service de la dette, sauf pour l'année 1996.

1.3 Besoins de financement pour le maintien en état des routes

a) réseau interurbain

L'estimation des besoins annuels d'entretien courant du réseau des routes prioritaires du réseau interurbain est détaillée en Annexe 1. L'estimation des besoins annuels en dépenses pour l'entretien et la réhabilitation des routes prioritaires du réseau interurbain fait l'objet de l'Annexe 2.



Il ressort de ces estimations que les besoins annuels de financement pour le maintien en état des routes interurbaines se chiffrent à FCFA 15,9 milliards, comme le montre le Tableau 1.4 ci-après.

Tableau 1.4 : Besoins annuels de dépenses en travaux routiers interurbains

(en millions de FCFA 1996)

nature des travaux routiers	routes revêtues	non revêtues	total
entretien courant	1 834,04	2 283,53	4 117,57
entretien périodique	2 608,27	2 647,54	5 255,81
réhabilitation	6 520,66		6 520,66
total tous travaux	10 962,97	4 931,07	15 894,04

Source : *Estimations du Consultant*

b) réseaux urbains

Les estimations des besoins annuels d'entretien routier ont été faites sur la base:

- des résultats des travaux réalisés dans le cadre de la préparation du Troisième Projet Urbain du Mali pour les coûts de réhabilitation des voiries revêtues, annualisés sur une base de 10 ans, et les coûts de maintenance des ouvrages de drainage, annualisés sur une base de 5 ans et répartis au prorata du linéaire entre le réseau revêtu et le réseau non revêtu.
- d'un linéaire moyen annuel d'entretien périodique représentant 7% du linéaire de routes revêtues et 20% du linéaire des réseaux de routes non revêtues avec des coûts kilométriques estimés par type de route en interurbain établis pour les régions de Koulikoro, Bamako, Ségou, Sikasso et Mopti, majorés de 50% pour tenir compte des difficultés de réalisation des travaux en milieu urbain,
- des coûts kilométriques d'entretien courant estimés par type de route en interurbain établis pour les régions de Koulikoro, Bamako, Ségou, Sikasso et Mopti, majorés de 100% pour tenir compte de l'importance des travaux d'entretien (i) des réseaux de drainage autres que les ouvrages et (ii) des dispositifs de signalisation et d'éclairage.

Les estimations ainsi faites font ressortir un montant de FCFA 7,5 milliards pour les besoins annuels de financement pour le maintien en état de l'ensemble des routes urbaines du Mali.

Le détail des calculs par type de travaux et type de voiries est présenté au Tableau 1.5 ci-après.

Tableau 1.5 : Besoins annuels de dépenses en travaux routiers urbains

(en millions de FCFA 1996)

nature des travaux	routes revêtues	non revêtues	total
entretien courant	324,82	1 840,84	2 165,65
entretien périodique	555,84	2 297,83	2 853,67
réhabilitation	1 808,13		1 808,13
maintenance des ouvrages	147,88	522,72	670,60
total tous travaux	2 836,67	4 661,39	7 498,06

Source : *Etude de faisabilité du Troisième Projet Urbain, Groupe Huit, Novembre 1996 et estimations du Consultant*



2. La Fiscalité Routière

2.1 Taxes en vigueur sur les Transports Routiers

La fiscalité routière en vigueur comporte deux types de taxes, à savoir :

- (a) les droits et taxes liés à l'acquisition, à la possession et à l'utilisation d'un véhicule routier, comprenant :
 - les droits de douanes et taxes à l'importation pour les véhicules, pièces détachées et pneumatiques,
 - les droits de douanes et taxes à l'importation des carburants routiers,
 - les taxes de prestations de la Direction Nationale des Transports et de ses Directions Régionales (frais d'établissement de la carte grise et des permis de conduire, droits de visite technique obligatoire, etc.),
 - la taxe annuelle sur les véhicules à moteur (vignette ordinaire),
 - la taxe sur les contrats d'assurance automobile.
- (b) les droits et taxes liés à l'exploitation commerciale d'un véhicule routier, comprenant :
 - la taxe annuelle sur les transports routiers (TTR), incluant certains impôts et taxes de la fiscalité de droit commun,
 - les frais d'établissement des documents de transports (autorisation de transport, lettre de voiture, etc.),
 - les droits de visites techniques supplémentaires,
 - les droits de traversée routière,
 - la taxe sur la valeur ajoutée,
 - la taxe sur les prestations de services,
 - la contribution des patentes,
 - l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux.

L'Annexe 3 récapitule la réglementation fiscale en vigueur et donne une présentation synthétique des principaux droits et taxes frappant le secteur des transports routiers au Mali. A ces droits et taxes, doit s'ajouter ultérieurement (cf. Loi No. 96-051/AN-RM du 16 Octobre 1996 déterminant les ressources fiscales des communes du Mali, et Loi No. 96-058/AN-RM du 16 Octobre 1996 déterminant les ressources fiscales du District de Bamako et des Communes qui le composent) une taxe au profit du District et des Communes sur les véhicules de transport public de personnes et de marchandises chargés dans le District ou la Commune et sortant de leur territoire, à raison de 1 000 FCFA maximum par sortie et par véhicule.

2.2 Appréciation de la fiscalité par les usagers professionnels de la route

La rencontre avec les transporteurs routiers a permis d'apprécier la situation de l'industrie des transports routiers, caractérisée aujourd'hui par la pratique de tarifs en dessous du coût de revient dans les conditions **normales** d'exploitation, ce qui constitue une concurrence destructrice, et le recours systématique à de fortes surcharges pour **compenser** la faiblesse des tarifs appliqués.

Il a été établi au Tableau 2.1, à titre d'exemple, le coût d'exploitation d'un ensemble articulé pour le transport international. Comme le montre ce tableau, les frais de route, y compris les perceptions **informelles** sont très élevés et avoisinent ceux du carburant ou des pneumatiques. Ce tableau indique également le niveau de surcharge pour lequel le transporteur trouverait son compte.

Du fait de cette situation alarmante de l'industrie des transports routiers, les transporteurs routiers estiment que la fiscalité pesant sur la profession est déjà assez lourde, et que toute augmentation de prélèvements sur le secteur n'est pour le moment pas souhaitable.



2.3 Procédures de Recouvrement et Caractéristiques des Taxes routières

Les procédures de recouvrement des taxes routières varient selon le type de taxe (cf. Annexe 3). Les taux de recouvrement des taxes, encore très mal connus tant en pourcentage qu'en valeur absolue, varient aussi selon le type de taxe et sont fonction des possibilités d'évasion ou de fraude face aux performances et aux contrôles des services douaniers, des services fiscaux, de la police et de la gendarmerie.

Les taxes routières en vigueur ainsi que leurs principales caractéristiques sont énumérées ci-après.

a) les droits de douanes et taxes à l'importation des véhicules

- droits et taxes liquidés et recouverts par les services des douanes, difficilement évitables, à l'exception des exonérations et des admissions en franchise, car nécessaires pour l'immatriculation des véhicules;
- possibilité de moins-value de perception des droits et taxes en raison d'une sous-évaluation des valeurs déclarées en douane ;

b) les droits de douanes et taxes à l'importation pour les pièces de rechange

- droits et taxes liquidés et recouverts par les services des douanes ;
- possibilité de passer des pièces en fraude ;
- moins-value de perception des droits et taxes en raison du développement de l'importation des pièces de rechange usagées d'où facilité de sous-évaluer les valeurs déclarées en douane ;

c) les droits de douanes et taxes à l'importation pour les pneumatiques

- droits et taxes liquidés et recouverts par les services des douanes ;
- droits et taxes pouvant être réduits par l'importation des pneus rechapés au lieu des pneus neufs ;

d) les droits de douanes et taxes à l'importation des carburants routiers

- droits et taxes liquidés et recouverts par les services des douanes ;
- possibilité de moins-value de perception des droits et taxes en raison d'une sous-évaluation des volumes déclarés, significativement variables en fonction de la température pris en considération ;

e) les droits de réception technique pour les véhicules d'occasion importés

- taxes perçues par la Direction Nationale des Transports contre procès-verbal de réception technique, inévitables car nécessaires pour l'immatriculation du véhicule ;

f) les droits de timbre sur la délivrance de la carte grise

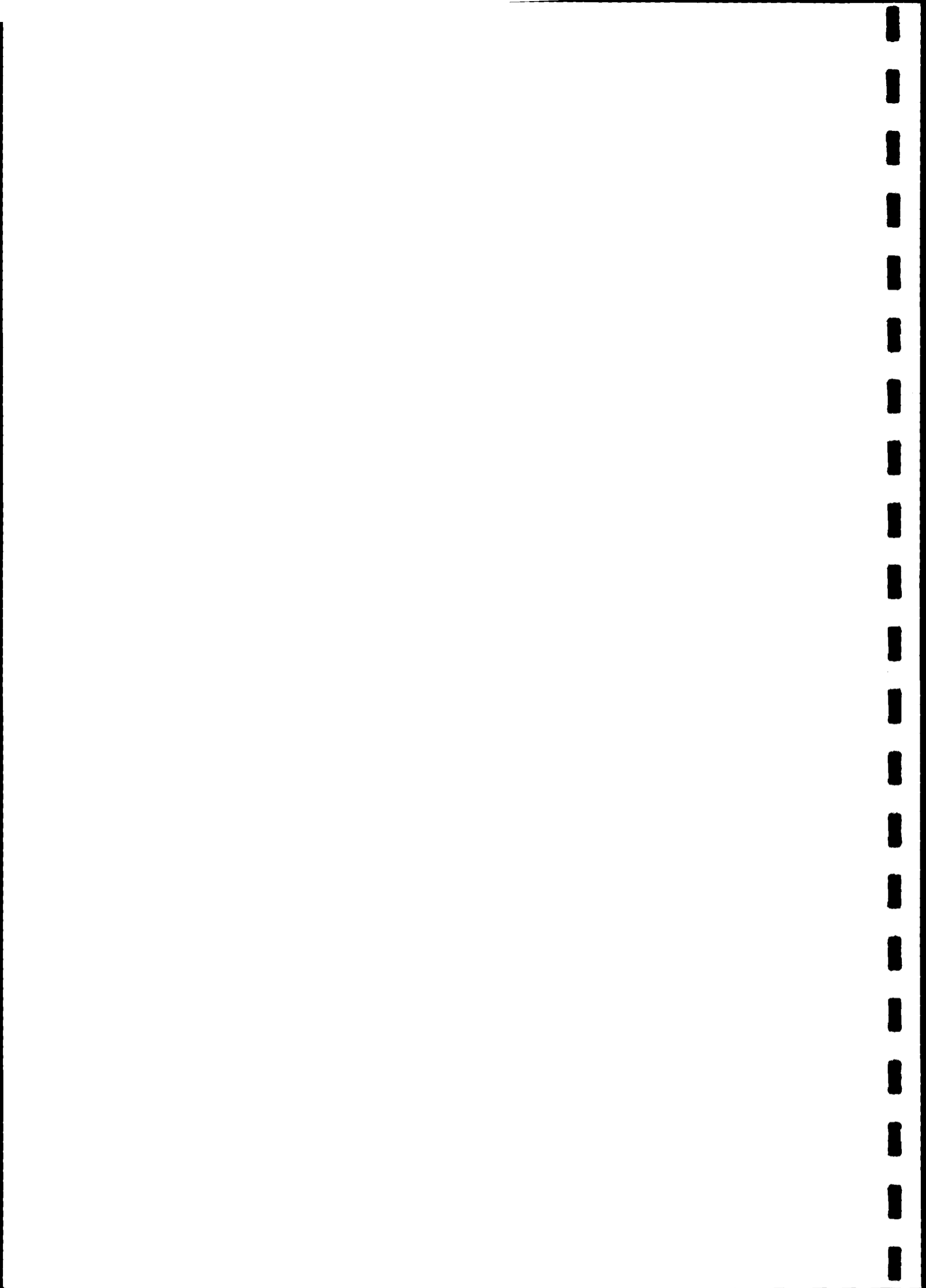
- droits peu élevés, acquittés principalement par apposition de timbres fiscaux mobiles ou au moyen du visa pour timbre du Service de l'Enregistrement et du Timbre, inévitables car nécessaires pour la délivrance de la carte grise ;

g) les droits de visite technique obligatoire

- redevances peu élevées perçues par la Direction Nationale des Transports contre visite technique du véhicule;

h) la taxe sur les véhicules automobiles (vignette ordinaire)

- taxe annuelle frappant la possession d'un véhicule, perçue par le Service de l'Enregistrement et du Timbre contre délivrance d'une vignette mobile extraite d'un registre à souches;
- taxe apparemment inévitable car nécessaire pour l'accès à la délivrance de documents administratifs;
- taxe pouvant être évitée si le véhicule n'est pas en circulation ou si les contrôles de police et de gendarmerie s'avèrent insuffisants ou inefficaces ;



i) la taxe sur les contrats d'assurance automobile

- taxe perçue par les compagnies d'assurances pour le compte du Trésor au moment de la souscription;
- taxe pouvant être évitée, si l'assurance, bien qu'obligatoire, n'est pas souscrite ;

j) la taxe sur les transports routiers (TTR)

- taxe annuelle frappant les véhicules à usage commercial, perçue par le Service de l'Enregistrement et du Timbre contre délivrance d'une vignette mobile, constituée d'un reçu et d'un timbre adhésif ;
- taxe apparemment inévitable car nécessaire pour l'accès à la délivrance de la carte de transport ;
- taxe pouvant également être évitée si les contrôles routiers manquent d'efficacité ;

k) les droits de timbre sur les documents de transports (lettre de voiture, récépissé, etc.)

- droits peu élevés, acquittés principalement soit par apposition de timbres fiscaux mobiles, soit au moyen du visa pour timbre du Service de l'Enregistrement et du Timbre ;

l) le droit de traversée routière

- liquidation et recouvrement simultanés par les agents de la Gendarmerie aux postes de contrôle routier ;
- moins-value de perception du droit en raison de l'absence de moyens de contrôle des distances parcourues ;

m) la contribution des patentes

- taxe assise au lieu d'exercice de l'activité et limitée à une taxe variable par type de véhicule pour les entrepreneurs de transport routier ;
- taxe annuelle perçue par le Trésor Public avec établissement d'une formule de patente extraite d'un registre à souches en contrepartie du paiement ;

n) la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

- à l'importation, taxe liquidée et recouvrée par les services des douanes ;
- pour les opérations intérieures, taxe recouvrée par le service de l'Enregistrement et du Timbre, et comportant deux régimes d'imposition, celui du chiffre d'affaires réel et celui du forfait ;

*o) l'impôt sur les **bénéfices** industriels et commerciaux*

- rôle établi par le bureau territorialement compétent des Contributions directes ;
- impôt recouvré par le Trésor Public ;
- moins-value de perception de l'impôt en raison :
 - (i) de l'absence de moyens de contrôle des déclarations des contribuables,
 - (ii) des difficultés d'exploitation des documents comptables accompagnant les déclarations, et
 - (iii) de l'absence de contrôle interne des agents en charge des dossiers des contribuables.

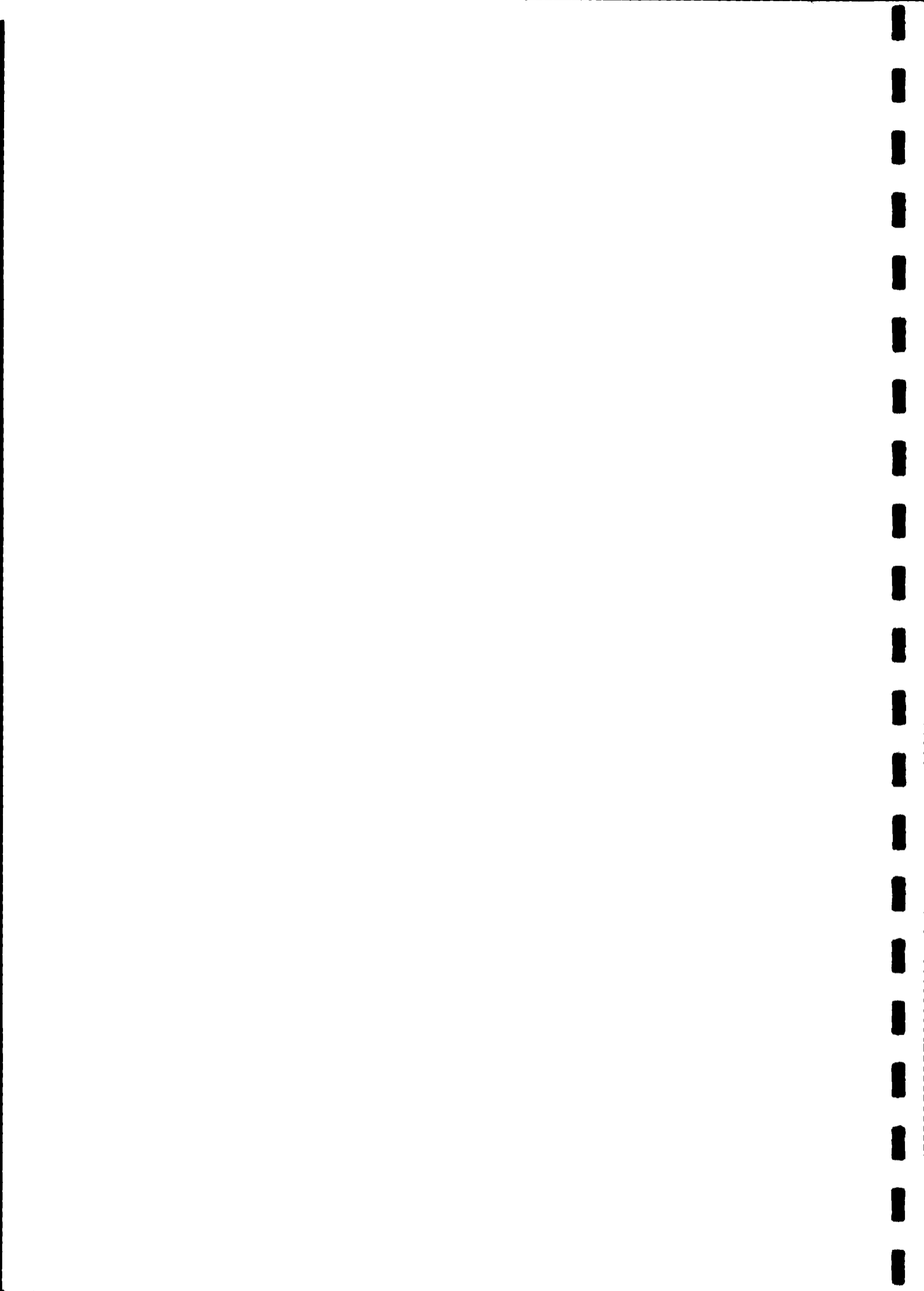


Tableau 2.1 : Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé
(25 tonnes de charge utile)

Transport international

Données de base			Détail des calculs		Prix TTC
					(FCFA / Km)
Pays	Mali		Coûts fixes		
Type de route	Route revêtue en moyen état		Amortissement		108,57
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Frais financiers		114,29
Conditions économiques	1er trimestre 1997		Assurances véhicule		13,71
Caractéristiques du véhicule			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Salaires et charges salariales		33,06
Marque et type	(grosse cylindrée 325 / 400 C.V.)		Taxes et droits divers		47,71
Carburant utilisé	Gas-oil		Total Coûts fixes		317,34
Capacité (charge utile)	25 tonnes		Coûts variables		
Nombre total de pneus	18 (16+2 secours)		Carburant		165,00
Éléments financiers			Lubrifiants		5,60
	unité	prix TTC	Pneumatiques		145,71
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	40 000 000	Entretien et réparation		8,57
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	300 000	Frais de route		150,00
Prix du carburant	(FCFA / litre)	275	Total Coûts variables		474,89
Prix des lubrifiants	(FCFA / litre)	1 000	Frais Généraux		79,22
Assurances véhicule	(FCFA / an)	480 000	Coût d'exploitation du véhicule		871,45
Assurances marchandises	(FCFA / an)		Coût de revient à la tonne-kilomètre		
Salaires équipage	(FCFA / mois)	90 000			(FCFA / TK)
Charges salariales	(FCFA / an)	77 000	Taux de chargement moyen	80%	43,57
Frais de route (*)	(FCFA / an)	5 250 000	Aller-Retour	100%	34,86
Taxes et droits divers (**)	(FCFA / an)	1 670 000		120%	29,05
Conditions d'exploitation				140%	24,90
	unité		Tarifs pratiqués		
Ratio chauffeur/véhicule		1,00			(FCFA / TK)
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	10	coton fibre		30,15
Kilométrage annuel	(km / an)	35 000	liaison routière :		
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	35 000	Abidjan - Bamako	1225 km	
Kms parcourus entre 2 vidanges	(km)	5 000	- en conventionnel la tonne	32 000 FCFA	26,12
Consommation de carburant	(litres / 100 km)	60	- par conteneur de 22 tonnes	900 000 FCFA	33,40
Consommation de lubrifiants	(litres / vidange)	28			
Entretien et réparation	(FCFA / an)	300 000			
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%			
Frais financiers sur capital investi	(% / an)	10,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	5,0%			

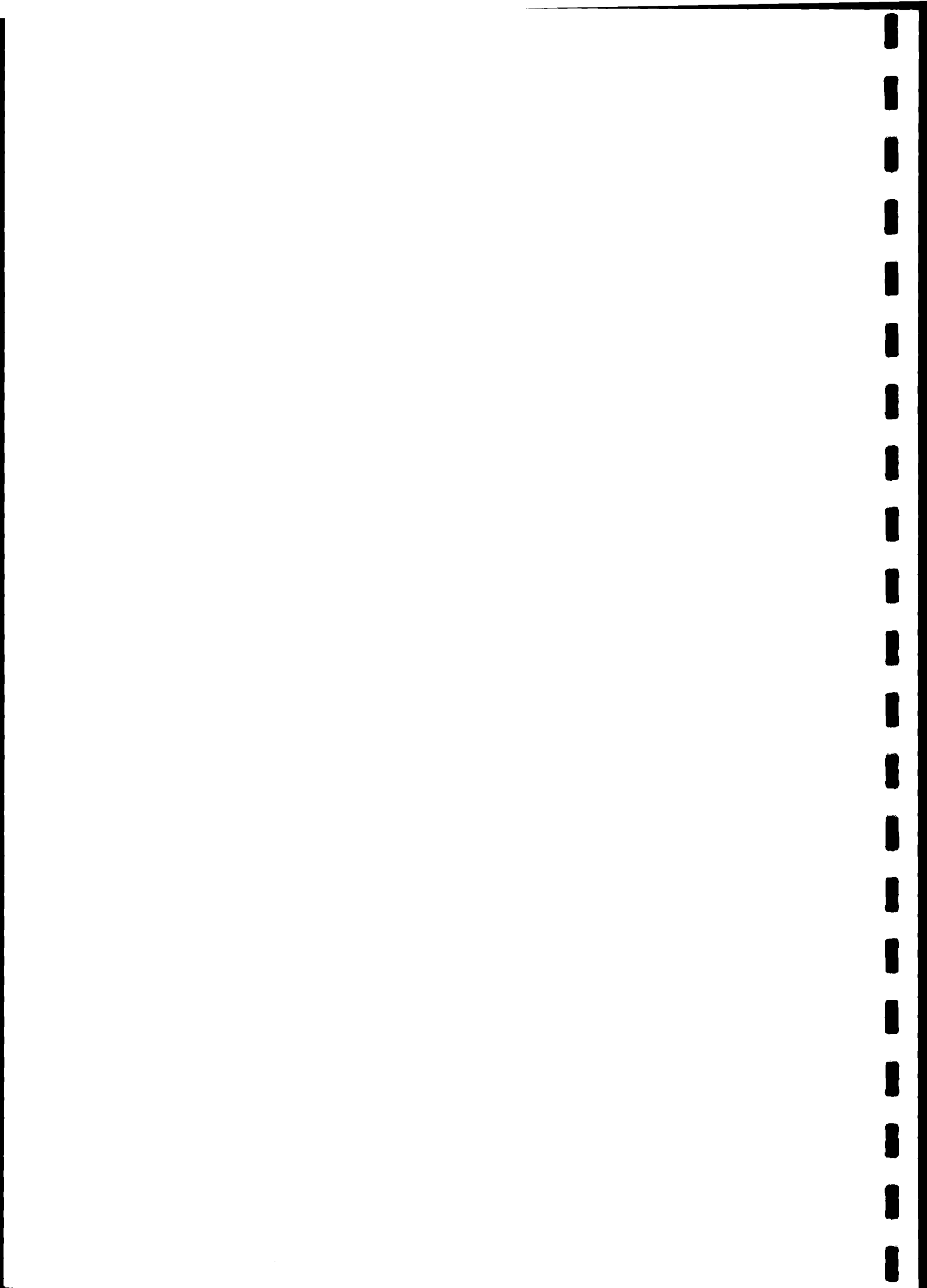
Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers

(*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),

DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.



2.4 Ressources de l'Etat provenant du secteur routier

Les Tableaux 2.2 et 2.3 ci-après récapitulent, respectivement en valeur et en pourcentage, l'estimation de l'ensemble des recettes fiscales et parafiscales perçues chaque année par l'Etat dans le secteur routier de 1993 à 1996. Cette estimation des recettes a été faite à partir des données recueillies suivantes :

- les statistiques douanières sur les importations au Mali de véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques, détaillées en Annexe 4,
- les statistiques douanières sur les importations au Mali de carburants routiers par type de produit (essence super, essence ordinaire, gas-oil),
- les données sur les produits des taxes sur les véhicules automobiles et ceux des taxes sur les transports routiers, communiquées par la Direction Nationale des Impôts,
- les statistiques tenues par la Direction Nationale des Transports sur les produits de certains droits et taxes routiers (droits de traversée routière) ainsi que ceux résultant de ses prestations au titre de service public (immatriculations des véhicules, examen et délivrance de permis de conduire, visites techniques des véhicules routiers, etc.)
- les données sur les recettes fiscales fournies par la Direction Nationale du Budget,
- les données sur les chiffres d'affaires au titre des assurances automobiles fournies par le Service de Contrôle des Assurances de la Direction Nationale du Trésor et de la Comptabilité Publique.

Pour l'année 1996, certaines données manquantes ont été estimées, soit en reconduisant les valeurs de 1995, soit en retenant les données de prévisions de la Direction Nationale du Budget.

La lecture des Tableaux 2.2 et 2.3 a permis de faire les constatations suivantes :

- les ressources de l'Etat provenant du secteur routier, en croissance régulière de 1993 à 1996, sont marquées par une forte augmentation en fin de période, atteignant FCFA 36,4 milliards en 1996, représentant presque le quart des recettes fiscales totales (24,5%),
- invariablement d'une année à l'autre :
 - plus de 88% des ressources fiscales routières provenaient des droits de douanes et taxes à l'importation, avec une part significativement accrue en fin de période des produits des droits et taxes à l'importation sur les véhicules routiers, d'une part, sur l'essence super, d'autre part,
 - environ 7% des ressources fiscales routières ont été constituées par les produits des impôts et taxes frappant l'activité de transports routiers (taxes sur les transports routiers et impôts sur les transporteurs routiers),
- les contributions aux ressources fiscales routières de chacune des autres droits et taxes restants étaient relativement modestes (moins de 2% pour les vignettes automobiles ordinaires, de l'ordre de 1% pour le droit de traversée routière et pour les droits et taxes de la Direction Nationale des Transports, moins de 0,5% pour les taxes sur les contrats d'assurances),
- la contribution du produit des droits et taxes sur le gas-oil (environ 20%) était moitié moindre que celle sur l'essence super et l'essence ordinaire, malgré les volumes importés nettement plus importants (près du double en 1996 comme le montre le Tableau 3.1 ci-après), traduisant une fiscalité des carburants ne reflétant pas l'agressivité des véhicules car pesant plus lourdement sur l'essence super et l'essence ordinaire, utilisés principalement par les voitures particulières, que sur le gas-oil, utilisé par les camions et les autobus.

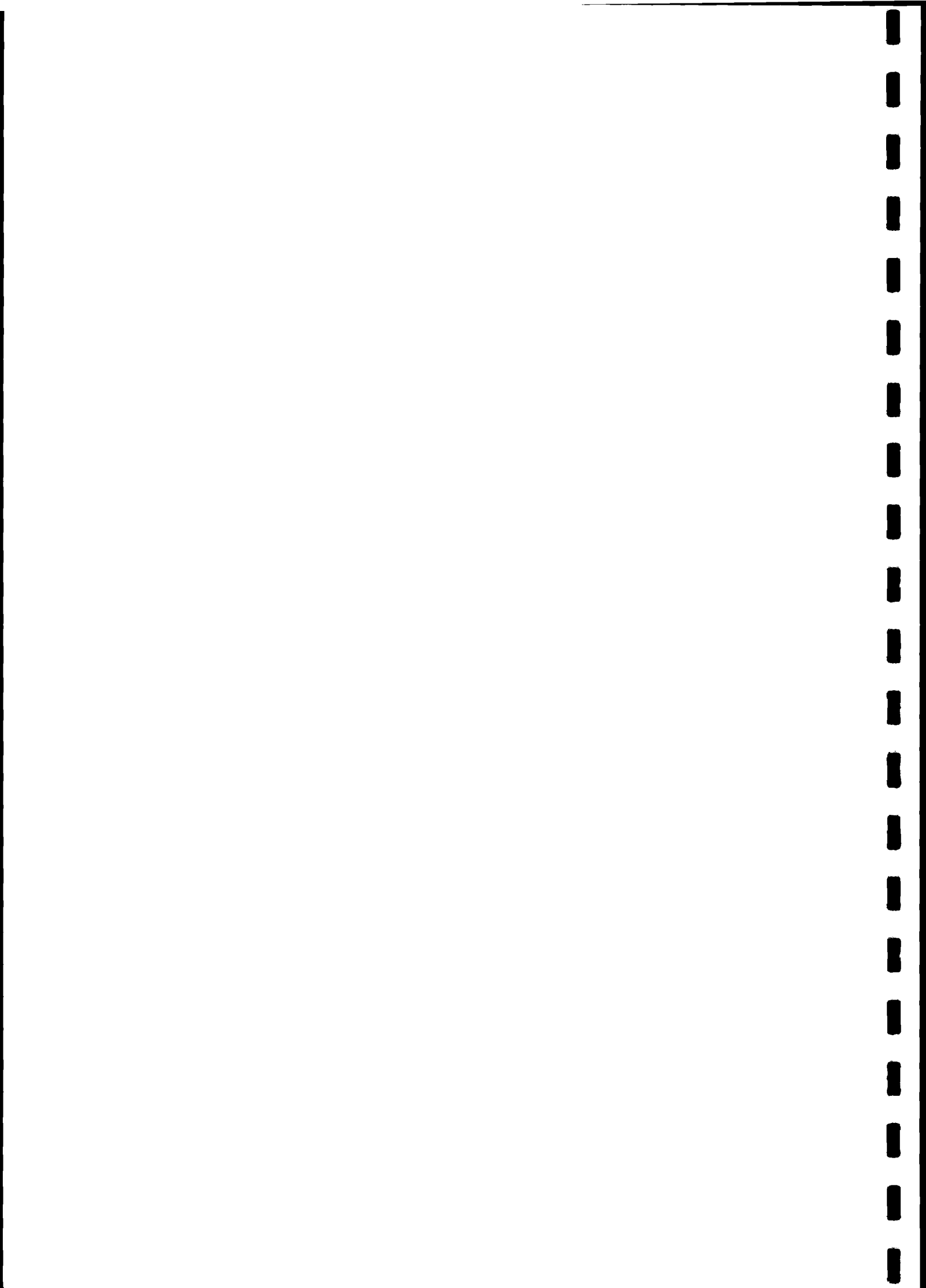


Tableau 2.2 : Ressources annuelles de l'Etat provenant du secteur routier de 1993 à 1996

(montants en milliers de FCFA)

désignation	1993	1994	1995	1996
droits et taxes à l'importation	18 988 695	19 339 195	22 459 657	32 663 537
dont véhicules	1 317 561	1 593 329	3 926 247	7 006 974
pièces détachées	152 220	829 124	1 358 713	1 512 312
pneumatiques	746 510	949 678	1 257 249	1 181 587
essence super	484 052	583 872	545 947	3 723 539
essence ordinaire	11 157 186	10 730 723	9 826 340	12 205 348
gas-oil	5 131 166	4 652 469	5 545 160	7 033 777
taxe sur les véhicules automobiles	428 570	435 215	497 344	497 344 (*)
taxe sur les transports routiers	827 563	777 689	1 044 823	1 044 823 (*)
droits et taxes DNT	294 564	233 824	413 799	569 985
droit de traversée routière	132 507	235 029	272 502	272 502 (*)
impôt sur les transporteurs routiers	839 540	776 156	633 207	1 200 000 (p)
taxe sur les contrats d'assurances automobiles	86 908	104 225	133 981	133 981 (*)
Total ressources routières de l'Etat	21 598 347	21 901 333	25 455 312	36 382 171
Total recettes fiscales	82 791 538	103 057 218	131 115 623	148 666 870 (p)
Ressources routières / recettes fiscales (%)	26,1%	21,3%	19,4%	24,5%

Source : Ministère des Finances et du Commerce, Ministère des Travaux Publics et des Transports.

(*) reconduction des données de 1995 à titre estimatif

(p) : prévisions de la Direction Nationale du Budget

Tableau 2.3 : Ressources annuelles de l'Etat provenant du secteur routier de 1993 à 1996

(en %)

désignation	1993	1994	1995	1996
droits et taxes à l'importation	87,9%	88,3%	88,2%	89,8%
dont total matériels et accessoires routiers	10,3%	15,4%	25,7%	26,7%
véhicules	6,1%	7,3%	15,4%	19,3%
pièces détachées	0,7%	3,8%	5,3%	4,2%
pneumatiques	3,5%	4,3%	4,9%	3,2%
dont total carburants routiers	77,7%	72,9%	62,5%	63,1%
essence super	2,2%	2,7%	2,1%	10,2%
essence ordinaire	51,7%	49,0%	38,6%	33,5%
gas-oil	23,8%	21,2%	21,8%	19,3%
taxe sur les véhicules automobiles	2,0%	2,0%	2,0%	1,4%
taxe sur les transports routiers	3,8%	3,6%	4,1%	2,9%
droits et taxes DNT	1,4%	1,1%	1,6%	1,6%
droit de traversée routière	0,6%	1,1%	1,1%	0,7%
impôt sur les transporteurs routiers	3,9%	3,5%	2,5%	3,3%
taxe sur les contrats d'assurances automobiles	0,4%	0,5%	0,5%	0,4%
Total ressources routières de l'Etat	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : MFC, MTPT et Calculs du Consultant.



3. Le rapprochement ressources et emplois du secteur routier

3.1 Production du secteur routier

Les parcours kilométriques des véhicules routiers, qui constituent un indicateur de mesure de la production du secteur, ont été estimés en 1996 à près de 1,1 milliard de véhicules x km dont 55% sur le réseau interurbain et 45% sur le réseau urbain.

Ces résultats ont été obtenus à partir (i) des parcours annuels par catégorie de véhicules résultant des travaux de calibrage par itérations du modèle d'estimation du parc automobile circulant pour la même année et (ii) des hypothèses concernant les taux d'utilisation en réseau urbain et interurbain de chaque catégorie de véhicules.

a) estimation du parc automobile circulant en 1996

Le parc automobile circulant en 1996 a été estimé à un total de 42 000 véhicules dont 33 000 véhicules légers (voitures particulières, taxis, camionnettes, minibus et deux roues) et 9 000 poids lourds (autocars et bus, camions et ensembles articulés). Cette estimation du parc a été obtenue par recoupement avec le volume annuel d'importation en 1996 d'essence (super et ordinaire), supposé consommé en totalité par les véhicules routiers comme suit :

Partant d'une première estimation du parc automobile par catégorie de véhicules établie à partir des statistiques d'immatriculation des véhicules routiers de la Direction Nationale des Transports et de celles de ventes de vignettes en 1996 de la Direction Nationale des Impôts, il a été procédé à des ajustements itératifs compte tenu des hypothèses faites sur la base des résultats d'enquêtes auprès des professionnels de transport et des usagers de voitures particulières, concernant le kilométrage moyen annuel parcouru, la consommation moyenne de carburants aux 100 km et la proportion de véhicules par type de carburant par catégorie de véhicules.

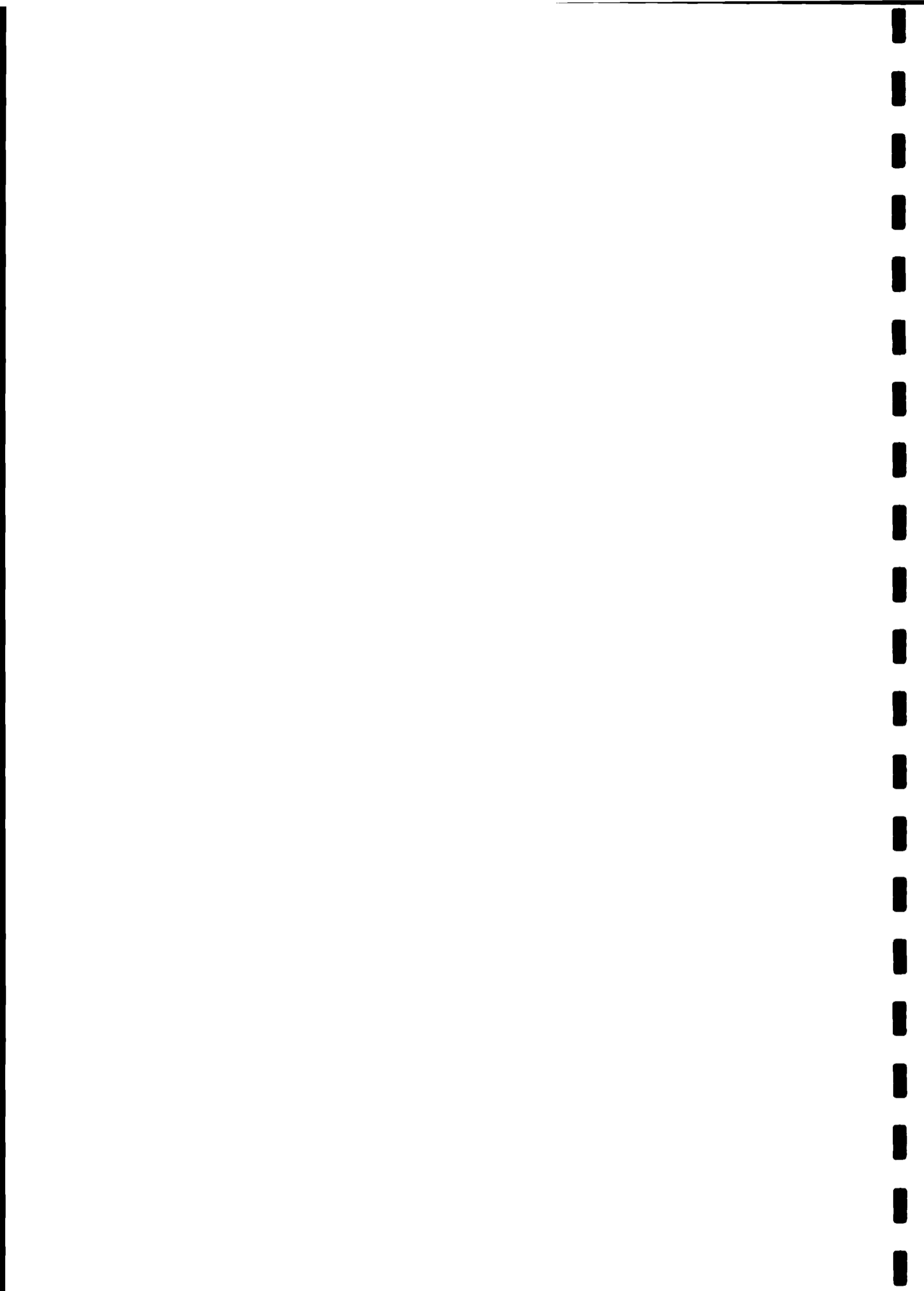
Le détail des calculs et des hypothèses est consigné au Tableau 3.1 ci-après.

Tableau 3.1 : Estimation du parc automobile circulant en 1996

Catégorie de véhicules	Parc circulant (nb véh.)	Parcours moyen / an (km / véh.)	Consommation de carburant (litres/100 km)	Proportion de véhicules par type de carburant		Consommation annuelle de carburants (m ³)	
				essence	gas-oil	essence	gas-oil
Voiture particulière	22 000	13 000	12	92%	8%	31 486	2 834
Taxi-ville	3 000	30 000	13	98%	2%	11 466	234
Taxi interurbain	1 000	60 000	12	95%	5%	6 840	360
Autocar et autobus	1 500	90 000	34	5%	95%	2 295	43 605
Camionnettes pass. / Minibus	2 000	60 000	17	90%	10%	18 360	2 040
Camionnettes marchandises	5 000	45 000	17	90%	10%	34 425	3 825
Camion moyen	1 500	30 000	28	5%	95%	630	11 970
Camion lourd	1 500	35 000	40	0%	100%	0	21 000
Ensemble articulé	2 000	35 000	60	0%	100%	0	42 000
Deux - roues à moteur	2 500	5 000	3	100%	0%	375	0
Ensemble des véhicules	42 000	26 095	20	45%	55%	105 877 100,0%	127 868 77,6%
Volume de carburants Importés estimé par l'ONAP en 1996 (m³) *						105 877 100,0%	164 785 100,0%

Source : Estimations du Consultant

* avec les densités suivantes (en tonne / m³) :
super (0,754), essence (0,760) et gas-oil (0,874).



b) estimation de la circulation interurbaine et urbaine en 1996

Les hypothèses et le détail des calculs sont explicités au Tableau 3.2 ci-après.

Tableau 3.2 : Estimation de la circulation routière interurbaine et urbaine en 1996

Catégorie de véhicules	Parc circulant (nb de véh.)	Parcours moyen / an (km / véh.)	Parcours total / an (milliers véh.-km)	Taux d'utilisation par type de réseau		Parcours annuels par type de réseau (milliers véh.-km)	
				interurbain	urbain	interurbain	urbain
Voiture particulière	22 000	13 000	286 000	30%	70%	85 800	200 200
Taxi-ville	3 000	30 000	90 000	5%	95%	4 500	85 500
Taxi interurbain	1 000	60 000	60 000	85%	15%	51 000	9 000
Autocar et autobus	1 500	90 000	135 000	85%	15%	114 750	20 250
Camionnettes pass. / Minibus	2 000	60 000	120 000	35%	65%	42 000	78 000
Camionnettes marchandises	5 000	45 000	225 000	70%	30%	157 500	67 500
Camion moyen	1 500	30 000	45 000	80%	20%	36 000	9 000
Camion lourd	1 500	35 000	52 500	90%	10%	47 250	5 250
Ensemble articulé	2 000	35 000	70 000	95%	5%	66 500	3 500
Deux-roues à moteur	2 500	5 000	12 500	5%	95%	625	11 875
Ensemble des véhicules	42 000	26 095	1 096 000	55%	45%	605 925	490 075

Source : Estimations du Consultant

c) estimation de la répartition de la circulation interurbaine par type de routes

Les comptages routiers effectués en 1995 par la Direction Nationale des Travaux Publics sur 8 135 km de routes du réseau interurbain ont permis de déterminer, pour la période de comptage, les parcours kilométriques moyens journaliers en 1995 des véhicules légers et des véhicules lourds sur les routes revêtues et les routes non revêtues du réseau interurbain faisant l'objet de comptage. Rapportés à l'année, les résultats, détaillés en Annexe 6, sont récapitulés au Tableau 3.3 ci-après.

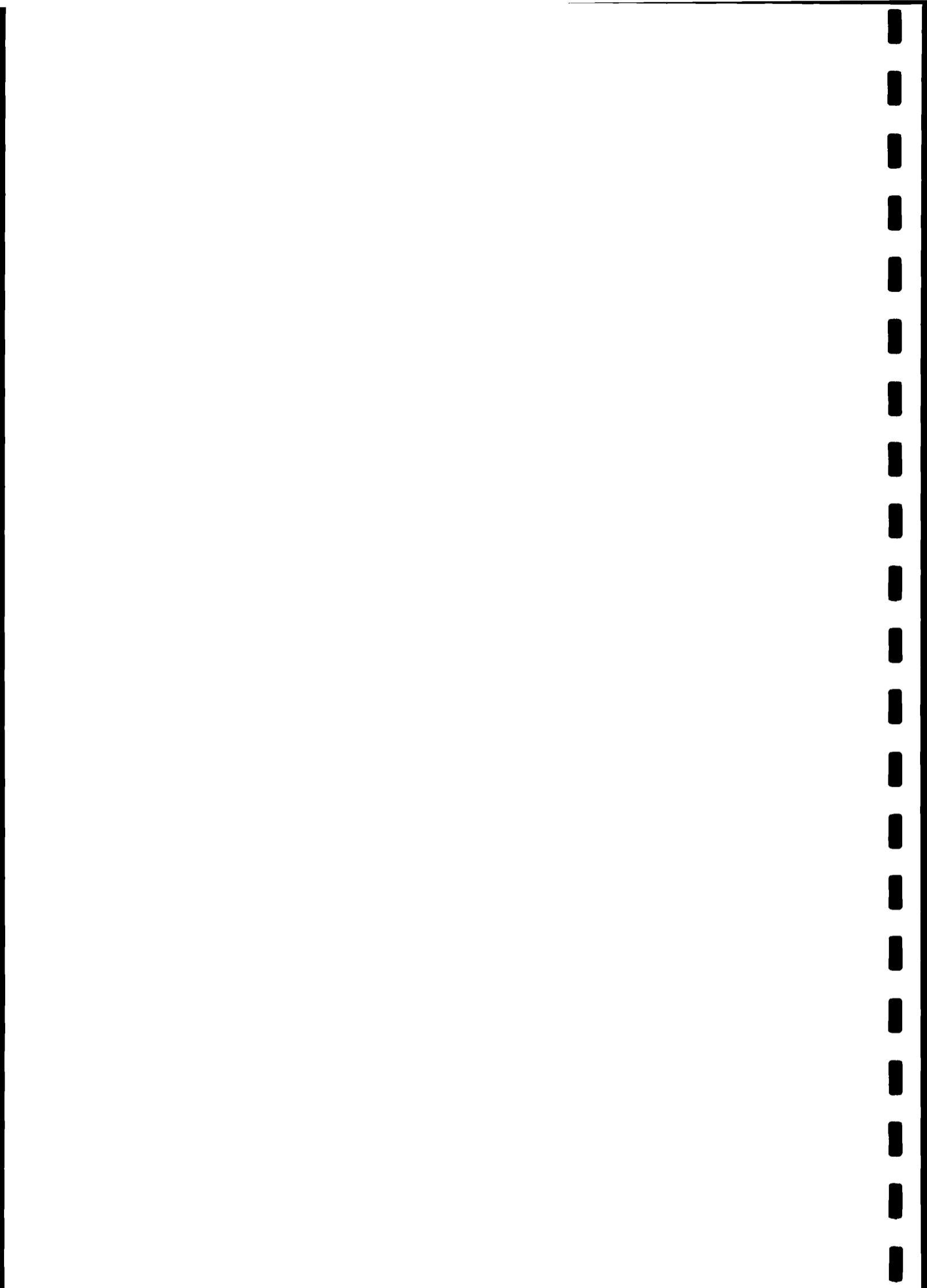
Tableau 3.3 : Répartition de la circulation interurbaine en 1995

type de route	longueur		Parcours kilométriques des véhicules (en milliers)					
	(km)	(%)	VLxKm	(%)	PLxKm	(%)	(VL+PL)xKm	(%)
routes revêtues	2 039	25,1%	122	73,5%	61 224	73,5%	183983	73,5%
routes non revêtues	6 096	74,9%	44	26,5%	22 030	26,5%	66 233	26,5%
Total réseau interurbain faisant l'objet de comptage	8 135	100,0%	166962	100,0%	83254	100,0%	250 216	100,0%
				66,7%		33,3%		100,0%

Source : Tableaux en Annexe 6

Il en résulte que sur le réseau routier interurbain faisant l'objet de comptage, les trafics appréhendés représentaient plus de 250 millions de véhicules x kilomètres en 1995 dont les trois quarts ont été réalisés sur les routes revêtues qui ne constituent que le quart du réseau enquêté. La part du trafic lourd représentait le tiers du trafic total et était concentrée dans les mêmes proportions sur les routes revêtues.

Ces résultats ont également montré que les comptages routiers, qui ne prennent pas en compte les trafics locaux sur le réseau interurbain enquêté, appréhendaient en 1995 seulement de l'ordre de 40% du volume de trafics interurbains (cf. estimation faite au Tableau 3.2 du point b) ci-dessus pour 1996).



3.2 Recettes routières spécifiques

a) *mode de constitution*

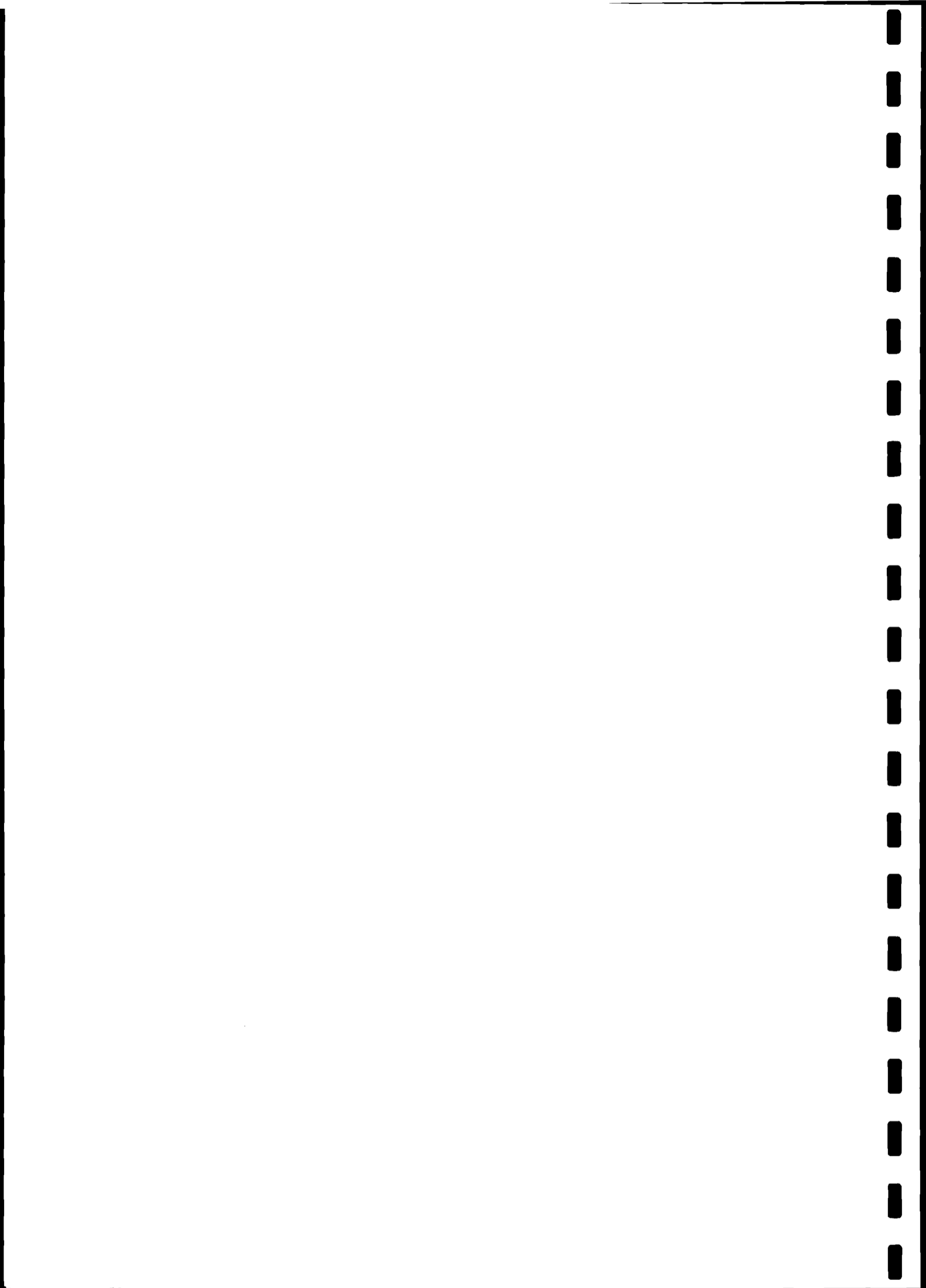
Sur la base de leurs caractéristiques, les droits, taxes et impôts frappant les usagers de la route (cf. Annexe 3) peuvent être classés en quatre catégories comme suit :

- (i) les droits, taxes et impôts clairement identifiables comme relevant de la fiscalité de droit commun, à savoir :
 - les impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux,
 - la contribution des patentes,
 - la taxe sur la valeur ajoutée,
 - la taxe sur les prestations de services,
 - la contribution pour prestations de services rendus,
 - l'impôt spécial sur certains produits,
 - la taxe sur les contrats d'assurances ;
- (ii) ceux clairement identifiables comme spécifiques à l'usage de la route, à savoir :
 - la taxe sur les véhicules automobiles,
 - le droit de traversée routière ;
- (iii) ceux comportant à la fois une composante spécifique routière et une composante de fiscalité de droit commun, à savoir :
 - la taxe sur les transports routiers¹,
les droits et taxes au cordon douanier frappant les véhicules routiers, les pièces de rechange et les pneumatiques,
 - les droits et taxes au cordon douanier sur les carburants routiers ;
- (iv) ceux considérés comme la contrepartie des services rendus par l'Administration aux usagers, à savoir :
 - la taxe des prestations de la Direction Nationale des Transports et de ses Directions Régionales,
 - les droits de timbre sur la délivrance d'actes administratifs et de documents de transports.

Pour la détermination des recettes routières spécifiques affectables au recouvrement des charges d'infrastructures routières, seuls toute ou partie des produits des taxes des catégories (ii) et (iii) ci-dessus ont été pris en considération comme suit :

- les produits de la taxe sur les véhicules automobiles (vignettes ordinaires),
- ⇒ la quote-part des produits de la taxe sur les transports routiers représentant la part de la taxe sur les véhicules automobiles, c'est-à-dire 9% du montant de la taxe TTR (cf. Annexe 3, page 6),
- ⇒ la quote-part des produits du droit de traversée routière alimentant le Fonds du droit de traversée, c'est-à-dire 50% du montant du DTR (cf. Annexe 3, page 16),
- ⇒ la part des produits dépassant ceux de la pression fiscale de droit commun des droits et taxes au cordon douanier frappant les véhicules routiers, les pièces de rechange et les pneumatiques,
- ⇒ la part des produits dépassant ceux de la pression fiscale de droit commun des droits et taxes au cordon douanier sur les carburants routiers.

¹ Taxe multicritère libérant les redevables au titre de l'activité de transporteur (i) de la taxe sur les véhicules automobiles, spécifiquement routière et (ii) de toute ou partie des impôts et taxes relevant de fiscalité de droit commun (contribution des patentes, taxe sur les prestations de service, impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, impôt général sur le revenu).



b) estimation des recettes routières spécifiques au niveau du cordon douanier

Le taux moyen annuel réel de pression fiscale de droit commun frappant les produits importés a été calculé comme étant le montant annuel total des droits et taxes de douanes liquidés rapporté à la valeur CAF (Coûts/Assurances/Fret). Le Tableau 3.4 ci-après présente les valeurs de ce taux calculées pour les années 1993 à 1996.

Tableau 3.4 : Evolution du taux réel de pression fiscale au cordon douanier de 1993 à 1996

(montants en milliers de FCFA)

désignation	1993	1994	1995	1996
total valeur CAF des produits à l'importation	211 550 386	176 379 680	308 715 414	422 602 176
total des droits et taxes à l'importation liquidés	32 461 133	43 232 631	66 819 342	88 149 108
taux de pression fiscale de droit commun (%)	15,3%	24,5%	21,6%	20,9%

Source : Direction Générale des Douanes

L'application de ces taux aux valeurs CAF des produits importés à usage routier a permis d'estimer, pour une année donnée et par catégorie de produits, la part relative à la pression fiscale de droit commun, et par suite, de déterminer, par différence avec les montants des droits et taxes liquidés sur ces produits, la part considérée comme résultant de la fiscalité douanière spécifique au secteur des transports routiers. Les calculs ont été faits séparément d'une part, pour les véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques et d'autre part, pour les carburants routiers. Les résultats sont explicités aux Tableaux 3.5 et 3.6 ci-après.

Tableau 3.5 : Ressources routières spécifiques provenant du cordon douanier de 1993 à 1996 (importations de véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques)

(montants en milliers de FCFA)

désignation	1993	1994	1995	1996
1. Valeur CAF des produits importés	36632413	20063484	33737571	56717236
dont véhicules	31 544 956	14 254 870	24 383 194	48 142 961
pièces détachées	3337610	2975750	5204295	4976005
pneumatiques	1749848	2832864	4150082	3598269
2. Droits et taxes douaniers liquidés	2 216 291	3 372 131	6542210	9700873
dont véhicules	1 317 561	1 593 329	3 926 247	7 006 974
pièces détachées	152 220	829124	1358713	1 512 312
pneumatiques	746 510	949 678	1 257 249	1 181 587
pression fiscale réelle ([1] / [2] en %)	6,1%	16,8%	19,4%	17,1%
pression fiscale de droit commun (%)	15,3%	24,5%	21,6%	20,9%
3. Recettes douanières de droit commun	5 621 023	4 917 784	7 302 267	11 830 450
4. Fiscalité douanière spécifique ([2] - [3])	-3 404 732	-1 545 653	-760 057	-2 129 577

Source : Direction Générale des Douanes et Calculs du Consultant.

Il ressort de ces résultats que sur la période 1993-1996, les taux réels d'imposition des véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques à l'importation sont nettement inférieurs au taux commun, ce qui signifie que la fiscalité spécifique est négative pour ces produits et se traduit par des contributions négatives importantes.

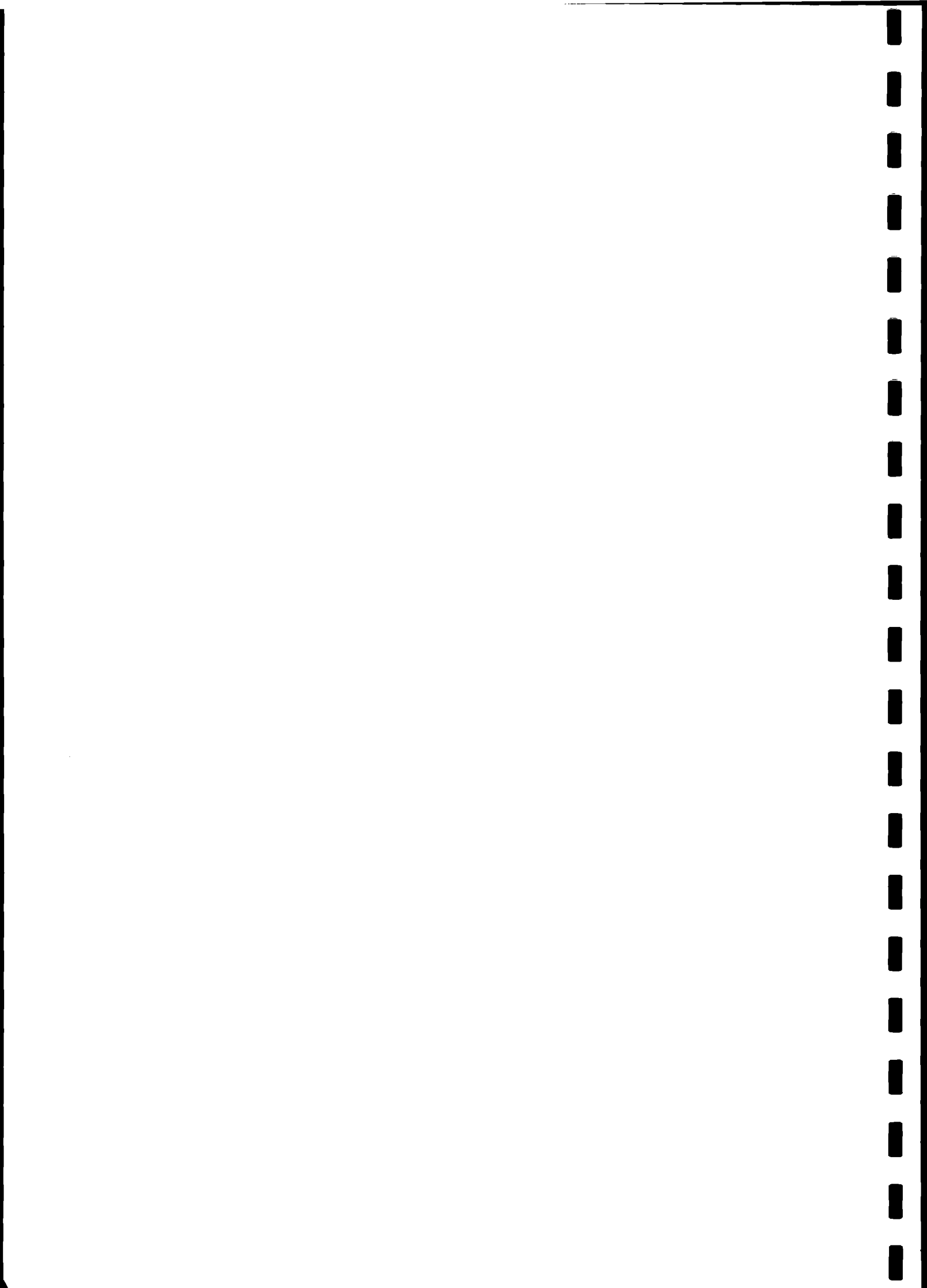


Tableau 3.6 : Ressources routières spécifiques provenant du cordon douanier de 1993 à 1996
(importations de carburants routiers)

(montants en milliers de FCFA)

désignation	1993	1994	1995	1996
1. Valeur CAF des produits importés	11 252 306	12 980 228	21 162 117	24 161 654
dont essence super	182 956	274 894	282 550	2 030 502
essence ordinaire	5 898 935	6 077 348	6 373 251	7 543 511
gas-oil (*)	5 170 414	6 627 986	14 506 316	14 587 640
2. Droits et taxes douaniers liquidés	15 623 023	14 924 911	14 675 331	21 387 098
essence super	484 052	583 872	545 947	3 723 539
essence ordinaire	11 157 186	10 730 723	9 826 340	12 205 348
gas-oil (*)	3 981 785	3 610 316	4 303 044	5 458 211
pression fiscale réelle ([1] / [2] en %)	138,8%	115,0%	69,3%	88,5%
pression fiscale de droit commun (%)	15,3%	24,5%	21,6%	20,9%
3. Recettes douanières de droit commun	1 726 599	3 181 599	4 580 396	5 039 795
4. Recettes douanières spécifiques ([2] - [3])	13 896 424	11 743 312	10 094 936	16 347 303

Source : Direction Générale des Douanes et Calculs du Consultant.

(*) seulement la part correspondant aux consommations routières, estimée à 77,6% du total sur la base des résultats du Tableau 7.1.

**c) estimation des recettes routières spécifiques affectables
au recouvrement des charges d'infrastructures**

Le Tableau 3.7 ci-après consigne les montants estimés par application du mode de constitution explicité au point a) ci-dessus, des recettes routières spécifiques pouvant être affectées au recouvrement des charges d'infrastructures sur la période 1993-1996. Le Tableau 3.8 présente les mêmes résultats en termes de pourcentage.

Tableau 3.7 : Ressources annuelles spécifiques affectables au recouvrement
des charges d'infrastructures routières de 1993 à 1996

(montants en milliers de FCFA)

provenance	1993	1994	1995	1996
taxe sur les véhicules automobiles	428 570	435 215	497 344	497 344 (*)
taxe sur les transports routiers	74 481	69 992	94 034	94 034 (*)
taxes douanières véhicules routiers, etc.	-3 404 732	-1 545 653	-760 057	-2 129 577
taxes douanières carburants routiers	13896424	11743312	10094936	16347303
droit de traversée routière	66254	117515	136 251	136 251 (*)
Total spécifiques pour charges routières	11060996	10820380	10062507	14945355
Total recettes fiscales routières	21 598 347	21 901 333	25 455 312	36 382 171 (p)
spécifiques routes / total recettes secteur (%)	51,2%	49,4%	39,5%	41,1%

Source : MFC, MTPT et Calculs du Consultant.

(*) : reconduction des données de 1995 à titre estimatif

(p) : prévisions de la Direction Nationale du Budget

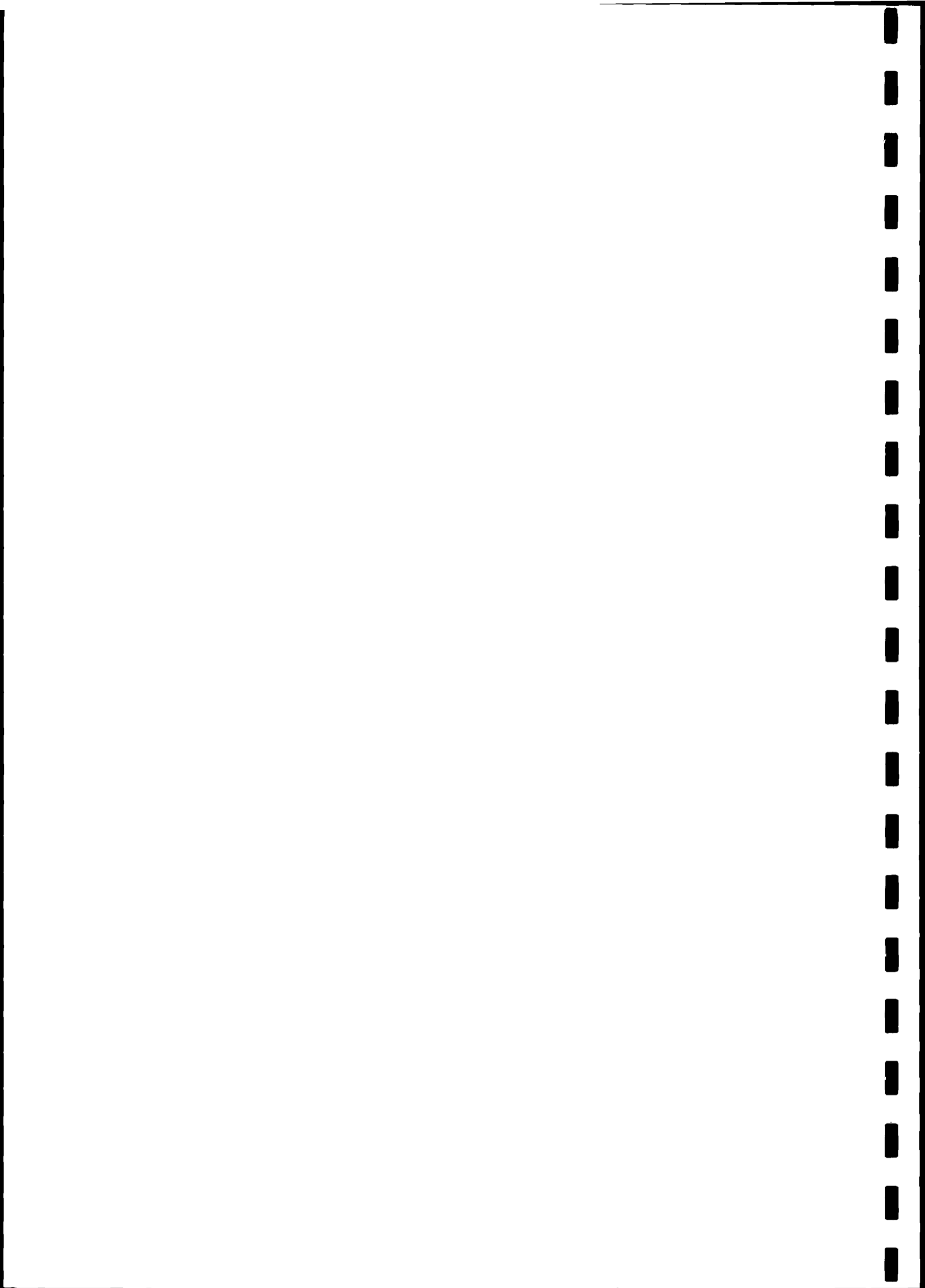


Tableau 3.8 : Ressources annuelles spécifiques affectables au recouvrement des charges d'infrastructures routières de 1993 à 1996

(en %)

provenance des ressources	1993	1994	1995	1996
taxe sur les véhicules automobiles	3,9%	4,0%	4,9%	3,3%
taxe sur les transports routiers	0,7%	0,6%	0,9%	0,6%
taxes à l'importation véhicules routiers, etc.	-30,8%	-14,3%	-7,6%	-14,2%
taxes à l'importation carburants routiers	125,6%	108,5%	100,3%	109,4%
droit de traversée routière	0,6%	1,1%	1,4%	0,9%
Total spécifiques pour charges routières	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : MFC, MTPT et Calculs du Consultant.

Les résultats des Tableaux 3.7 et 3.8 attirent les commentaires suivants :

- les recettes spécifiques affectables au recouvrement des charges d'infrastructures routières sont essentiellement celles provenant de la fiscalité sur les carburants routiers,
- le déficit est particulièrement important au niveau des ressources provenant de la fiscalité douanière sur les véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques, en raison d'un taux réel d'imposition nettement inférieur au taux moyen supporté par l'ensemble des produits importés au cours de la période; cette situation, générée par les nombreuses exonérations qui ont été accordées, est à l'opposé de celle obtenue par application systématique des barèmes de fiscalité douanière à tous les produits importés, laquelle donne une pression fiscale théorique nettement supérieure à celle du droit commun (cf. Annexe 4),
- la part des ressources provenant de la taxe sur les transports routiers au titre de la taxe sur les véhicules automobiles est particulièrement faible, comparée aux recettes procurées par les vignettes ordinaires,
- la part des ressources provenant du droit de traversée routière et alimentant le Fonds de traversée routière est également très faible.

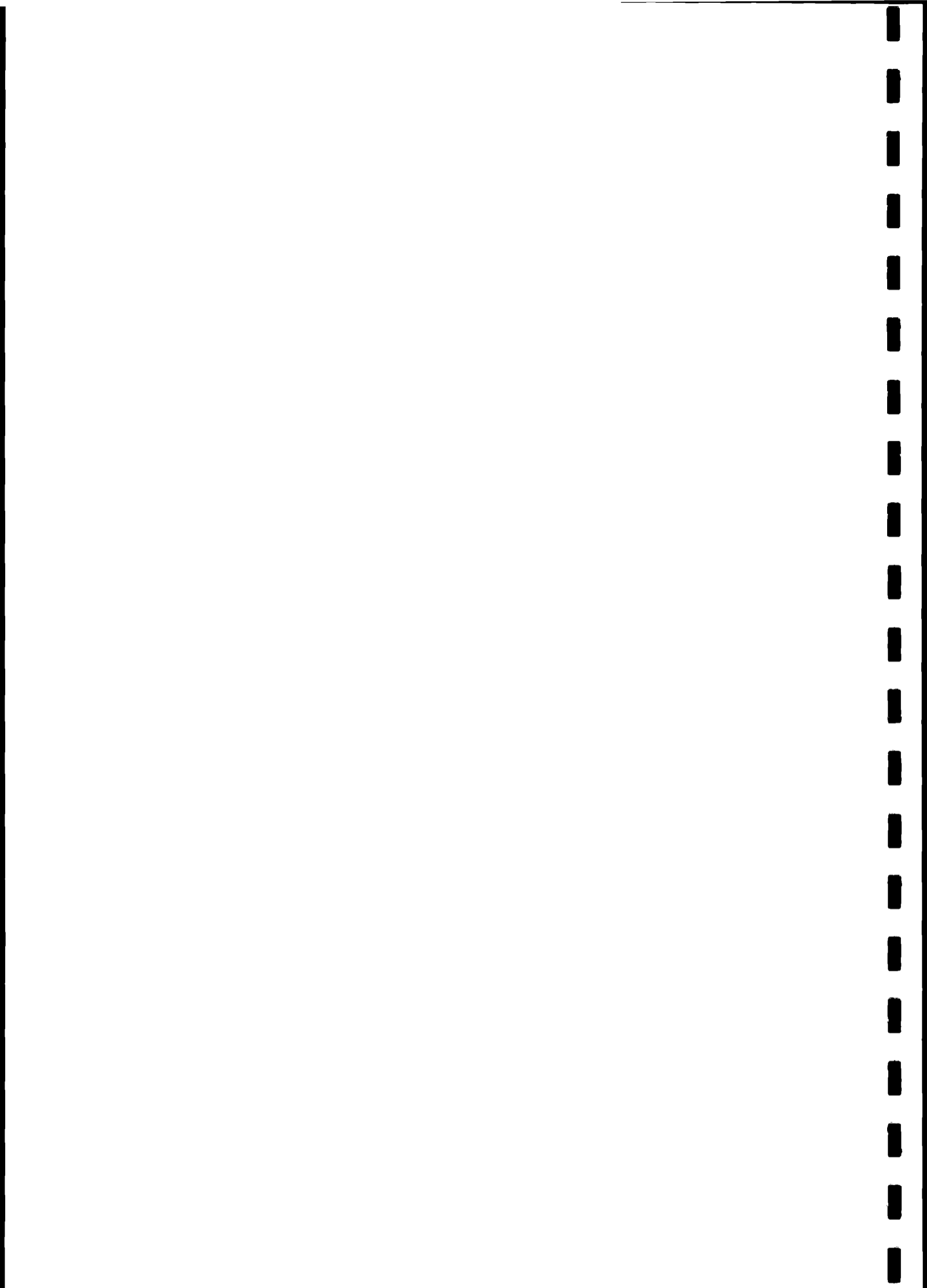
3.3 Couverture des coûts d'usage routier par les recettes spécifiques

Conformément aux exigences des termes de référence (cf. Annexe 7), il a été procédé, pour l'estimation du taux de couverture des coûts nécessaires au maintien en état du réseau routier malien par les recettes routières spécifiques affectables à leur recouvrement, au rapprochement d'une part, de la part des coûts fixes avec les recettes indépendantes du trafic, et de celle des coûts variables avec les recettes qui varient en fonction du trafic. Les calculs ont été menés tant au niveau global toutes catégories de véhicules confondues, qu'au niveau des différentes catégories de véhicules composant le parc circulant.

a) catégories de véhicules

Les véhicules ont été regroupés en huit catégories en fonction de leur impact relatif sur l'encombrement et sur la dégradation des routes empruntées. A cet effet, pour chacune des catégories distinguées, il a été établi une agressivité moyenne relative différenciée entre route revêtue et route non revêtue du réseau interurbain comme suit :

- pour les routes revêtues, il a été pris en compte à la fois de l'agressivité structurelle touchant la couche de base supposée évoluer suivant une loi d'effet destructeur à la puissance 4 et de l'agressivité superficielle touchant la couche de roulement ,
- pour celles non revêtues, sur la base de la consommation moyenne de carburants.



Pour les réseaux urbains, il a été défini une agressivité moyenne relative tous types de routes confondus par catégorie de véhicules, prenant en compte non seulement le facteur poids pesant sur la chaussée par unité de surface occupée par le véhicule de la catégorie, mais également et surtout le facteur encombrement.

Le Tableau 3.9 ci-après récapitule les catégories de véhicules distinguées et les coefficients d'agressivité moyenne associés. A propos des valeurs des coefficients d'agressivité, il est important de souligner qu'il ne s'agit là que des ordres de grandeur à utiliser uniquement en valeurs relatives en vue d'apprécier comparativement les niveaux d'agressivité des routes entre les différentes catégories de véhicules, et non des valeurs précises mesurant l'agressivité réelle infligée par les véhicules aux infrastructures routières empruntées.

Tableau 3.9 : Coefficients d'agressivité moyenne relative des véhicules par type de réseau

catégorie de véhicules	réseau urbain toutes routes	réseau interurbain	
		routes revêtues	non revêtues
deux-roues	0,3	0,3	0,3
voitures particulières et taxis	1,0	1,0	1,0
camionnettes passagers / minibus	2,0	2,0	1,4
autocars et bus	12,0	25,0	3,0
camionnettes marchandises	2,0	3,0	1,4
camion moyen	8,0	35,0	2,0
camion lourd	10,0	45,0	3,0
ensembles articulés	20,0	80,0	5,0

Source : Estimations du Consultant

b) composition des coûts d'usage routier

Les coûts nécessaires au maintien en état des infrastructures routières calculés au point 1.3 ont été décomposés en coûts fixes et coûts variables sur la base des éléments détaillés en Annexe 1 et Annexe 2. Les coûts fixes sont ceux qui se rapportent aux travaux de terrassements, de drainage et de signalisation alors que les coûts variables sont ceux qui correspondent aux travaux relatifs aux chaussées et aux accotements. Les Tableaux 3.10 et 3.11 ci-après récapitulent les résultats obtenus respectivement pour les réseaux urbains et le réseau interurbain du Mali.

Tableau 3.10 : Coûts annuels fixes et variables de maintien en état des routes urbaines

(en millions de FCFA 1996)

nature des travaux	coûts fixes	coûts variables	Total coûts
entretien courant	587,35	1 578,30	2 165,65
dont routes revêtues	156,34	168,47	324,82
routes en terre	431,01	1 409,83	1 840,84
entretien périodique		2 853,67	2 853,67
dont routes revêtues		555,84	555,84
routes en terre		2 297,83	2 297,83
réhabilitation routes revêtues	723,25	1 084,88	1 808,13
maintenance des ouvrages	670,60		670,60
total tous travaux	1 981,20	5 516,85	7 498,06

Source : Calculs du Consultant

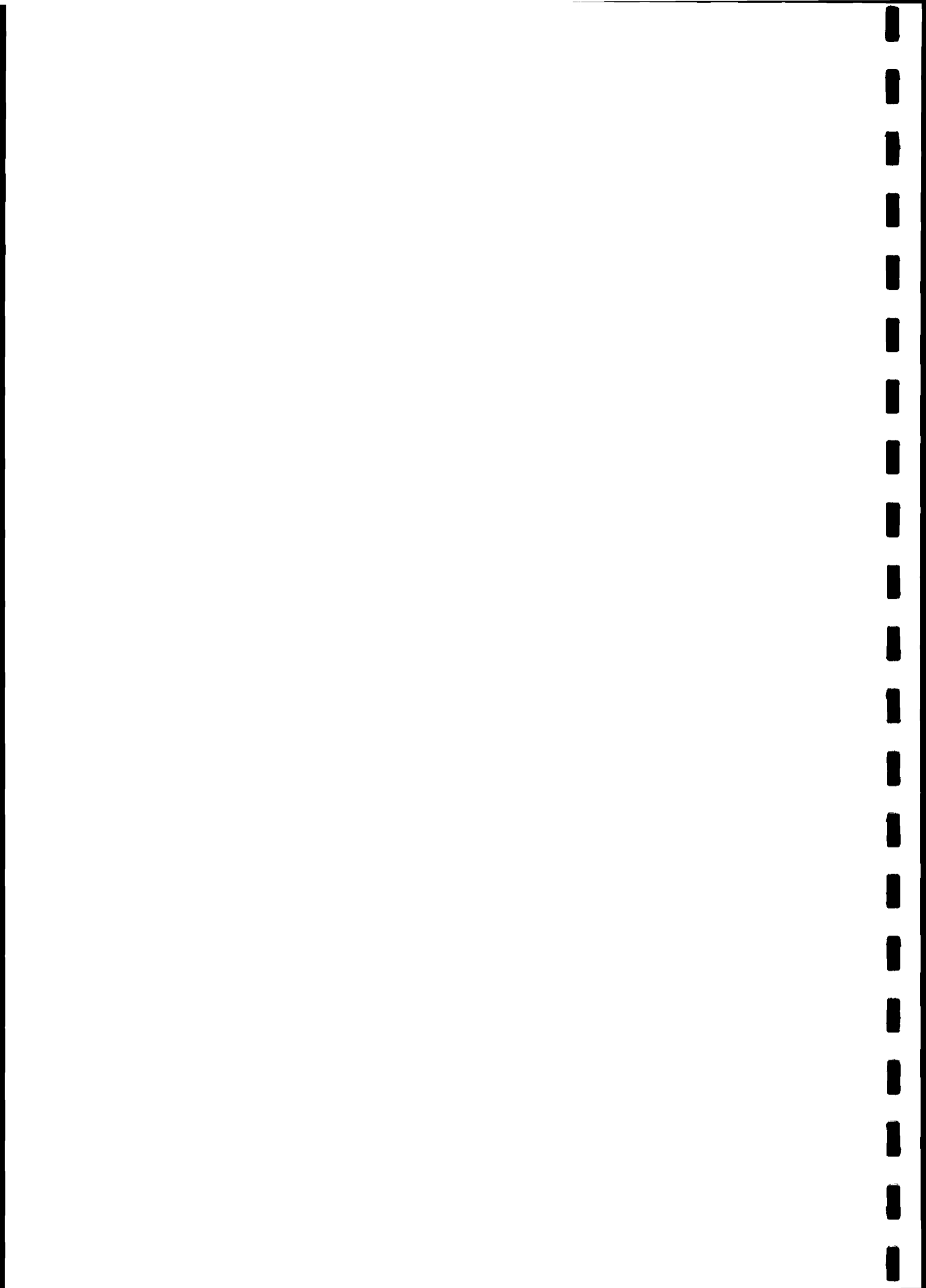


Tableau 3.11 : Coûts annuels fixes et variables de maintien en état des routes interurbaines

(en millions de FCFA 1996)

nature des travaux routiers		coûts fixes	coûts variables	Total coûts
entretien courant		1 399,90	2 717,67	4 117,57
dont	routes revêtues	793,23	1 040,81	1 834,04
	routes en terre	296,79	958,42	1 255,21
	piste améliorées	152,77	473,72	626,49
	pistes sommaires	157,11	244,72	401,83
entretien périodique			5 255,81	5 255,81
dont	routes revêtues		2 608,27	2 608,27
	routes en terre		1 871,97	1 871,97
	piste améliorées		775,57	775,57
réhabilitation routes revêtues		3 912,39	2 608,27	6 520,66
total tous travaux		5 312,29	10 581,75	15 894,04

Source : Calculs du Consultant

c) imputation des coûts d'usage routiers par catégorie de véhicules

L'imputation par catégorie de véhicules des coûts de maintien en état des infrastructures routières a été faite à l'aide de clés d'imputation construites à partir des données relatives au parc circulant (nombre de véhicules), à la circulation (parcours kilométriques des véhicules) et à l'agressivité des véhicules (coefficient d'agressivité relative). De manière plus précise, les coûts fixes ont été imputés toutes routes confondues au prorata du parc circulant et les coûts variables par type de route au prorata de la circulation pondérée par les coefficients d'agressivité moyenne relative. Le Tableau 3.12 ci-après consigne les valeurs des clés d'imputation des coûts variables d'usage routier par catégorie de véhicules selon le type de réseau routier.

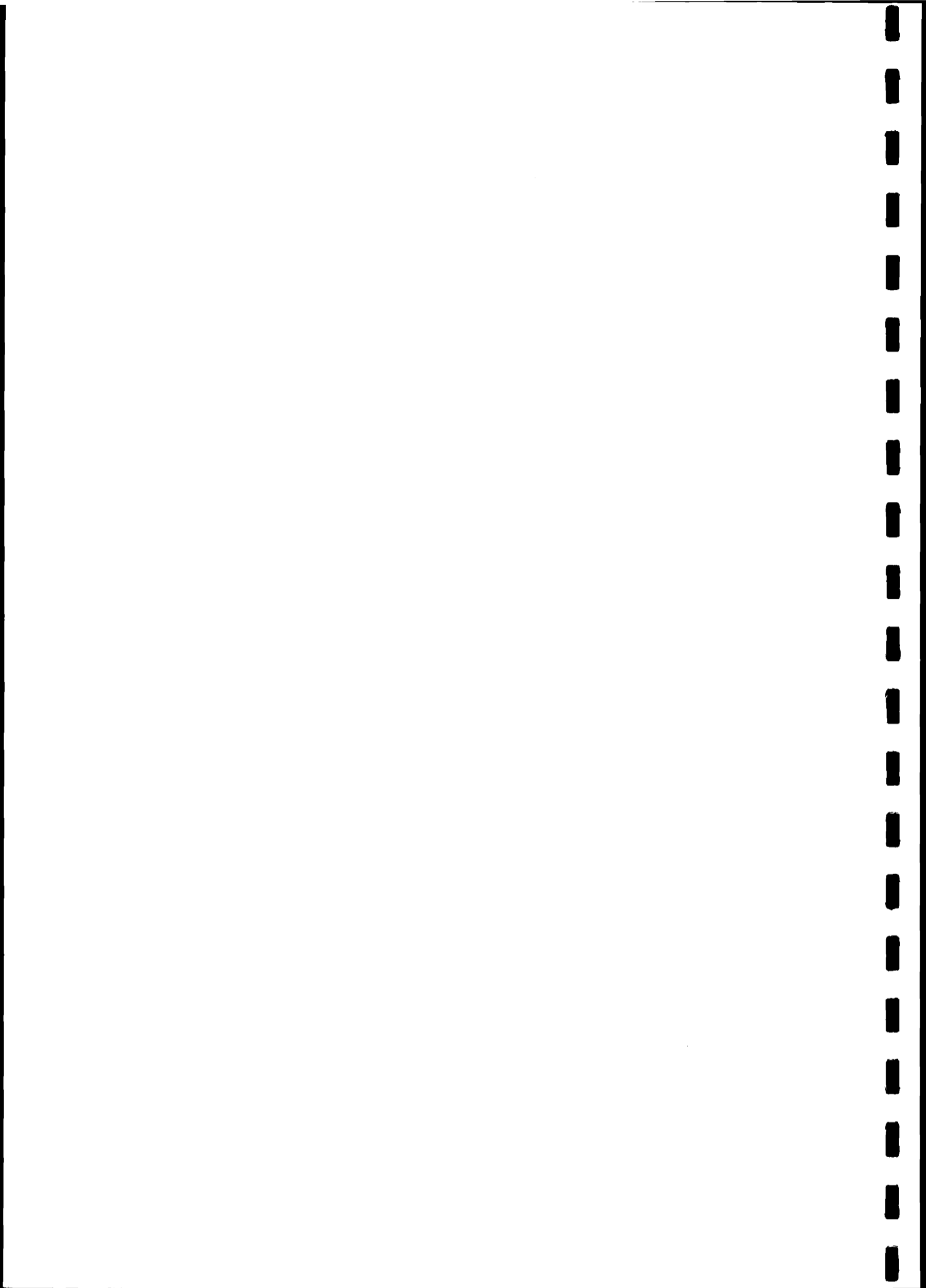
Tableau 3.12 : Clés d'imputation des coûts variables d'usage routier par catégorie de véhicules selon le type de réseau

catégorie de véhicules	réseau urbain			réseau interurbain					
	toutes routes			route revêtue			route non revêtue		
	circulation *	agressivité	clé (%)	circulation *	agressivité	clé (%)	circulation *	agressivité	clé (%)
deux-roues	11,9	0,3	0,3	0,5	0,3	0,0	0,2	0,3	0,0
VP et Taxis	294,7	1,0	28,7	103,9	1,0	1,2	37,4	1,0	10,8
cmntte pas./minibus	78,0	2,0	15,2	30,9	2,0	0,7	11,1	1,4	4,5
autocar et bus	20,3	12,0	23,7	84,3	25,0	23,4	30,4	3,0	26,3
camionnette march.	67,5	2,0	13,1	115,8	3,0	3,8	41,7	1,4	16,8
camion moyen	9,0	8,0	7,0	26,5	35,0	10,3	9,5	2,0	5,5
camion lourd	5,3	10,0	5,1	34,7	45,0	17,3	12,5	3,0	10,8
ensemble articulé	3,5	20,0	6,8	48,9	80,0	43,3	17,6	5,0	25,4
Total	490,1		100,0	445,4		100,0	160,6		100,0

Source : Calculs du Consultant

* circulation en millions de véhiculesxkilomètres.

Nota : La répartition de la circulation interurbaine entre routes revêtues et routes non revêtues a été faite sur la base des résultats de comptages routiers de 1995 (73,5% sur routes revêtues et 26,5% sur routes non revêtues).



Le Tableau 3.13 ci-après consigne les résultats d'imputation des coûts d'usage des réseaux routiers urbains par catégorie de véhicules, d'une part, des coûts fixes au prorata du parc circulant et d'autre part, des coûts variables sur la base des clés explicitées au Tableau 3.12.

Tableau 3.13 : Imputation des coûts d'usage des réseaux routiers urbains par catégorie de véhicules

(montants en millions de FCFA 1996)

catégorie de véhicules	coûts fixes		coûts variables		coûts totaux	
	montant	(%)	montant	(%)	montant	(%)
deux-roues	117,93	6,0	19,14	0,3	137,07	1,8
VP et taxis	1 226,46	61,9	1 583,44	28,7	2 809,90	37,5
camionnette passagers/rninibus	94,34	4,8	838,20	15,2	932,54	12,4
autocar et bus	70,76	3,6	1 305,65	23,7	1 376,41	18,4
camionnette marchandises	235,86	11,9	725,36	13,1	961,22	12,8
camion moyen	70,76	3,6	386,86	7,0	457,62	6,1
camion lourd	70,76	3,6	282,09	5,1	352,84	4,7
ensemble articulé	94,34	4,8	376,11	6,8	470,46	6,3
Total	1 981,20	100,0	5 516,85	100,0	7 498,06	100,0

Source : Calculs du Consultant

Le Tableau 3.14 ci-après consigne les résultats d'imputation des coûts d'usage du réseau routier interurbain par catégorie de véhicules, d'une part, des coûts fixes au prorata du parc circulant et d'autre part, des coûts variables sur la base des clés explicitées au Tableau 3.12.

Tableau 3.14 : Imputation des coûts d'usage du réseau routier interurbain par catégorie de véhicules

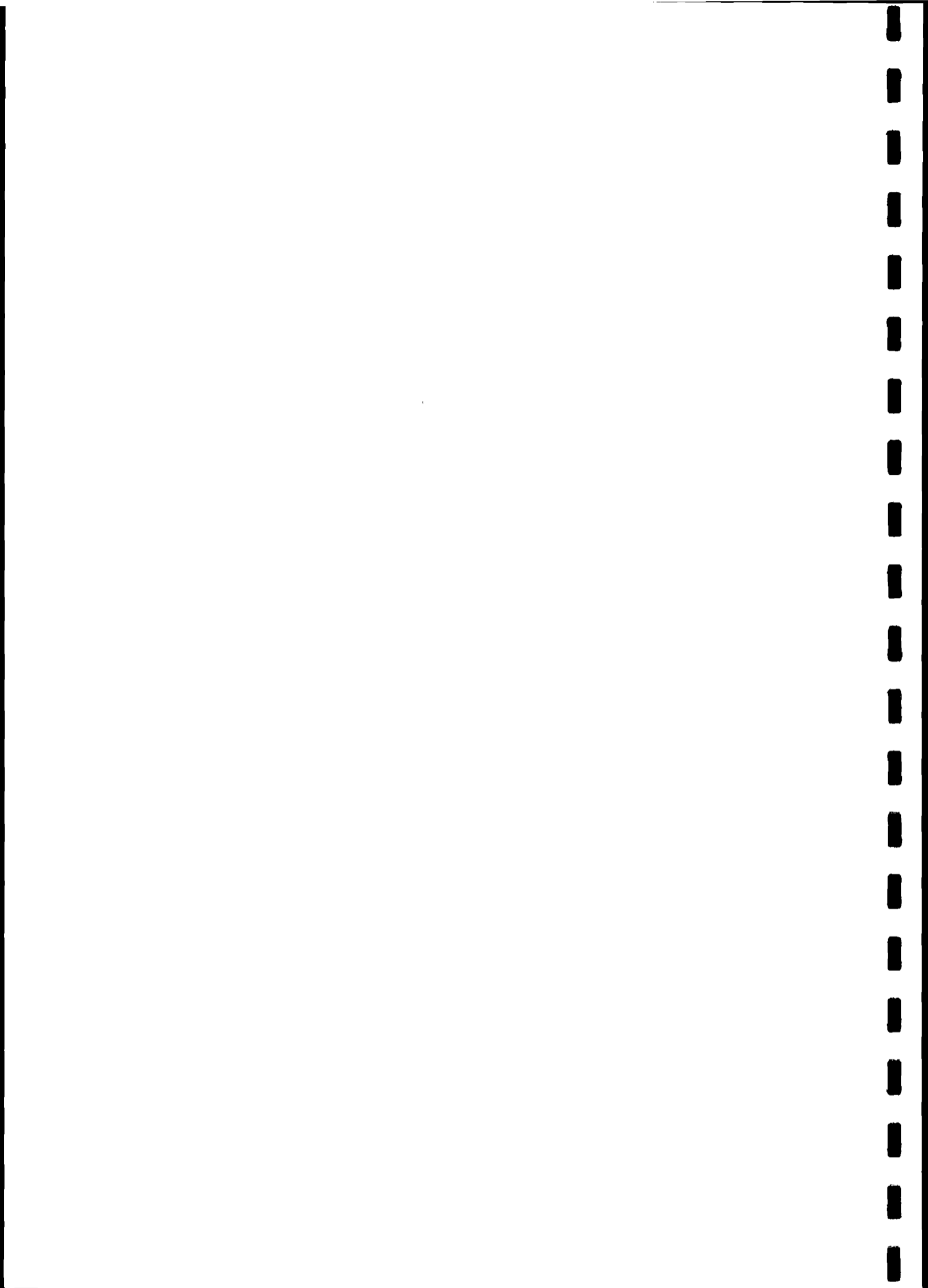
(montants en millions de FCFA 1996)

catégorie de véhicules	coûts fixes		coûts variables				coûts totaux	
	toute route	(%)	route revêtue	(%)	non revêtue	(%)	toute route	(%)
deux-roues	316,21	6,0	0,10	0,0	0,62	0,0	316,92	2,0
VP et taxis	3 288,56	61,9	72,04	1,2	465,98	10,8	3 826,58	24,1
rninibuslccte pass.	252,97	4,8	42,83	0,7	193,91	4,5	489,71	3,1
autocar et bus	189,72	3,6	1 462,62	23,4	1 135,28	26,3	2 787,63	17,5
crnnette march.	632,42	11,9	240,90	3,8	727,17	16,8	1 600,49	10,1
camion moyen	189,72	3,6	642,41	10,3	237,44	5,5	1 069,58	6,7
camion lourd	189,72	3,6	1 084,06	17,3	467,47	10,8	1 741,25	11,0
ensemble articulé	252,97	4,8	2 712,39	43,3	1 096,53	25,4	4 061,88	25,6
Total	5 312,29	100,0	6 257,35	100,0	4 324,40	100,0	15 894,04	100,0

Source : Calculs du Consultant

d) ventilation des recettes spécifiques par catégorie de véhicules

La ventilation des recettes spécifiques par catégorie de véhicules a été faite par affectation directe lorsque la nomenclature d'origine le permettait et par le biais de clés de ventilation construites à partir des consommations de carburants dans les autres cas.



De manière plus précise, les différentes catégories de recettes ont été ventilées comme suit :

- pour les ventes de vignettes ordinaires et TTR, selon la nomenclature d'origine,
- pour les recettes douanières sur les véhicules routiers, selon la nomenclature d'origine,
- pour les recettes douanières sur les pièces de rechange et pneumatiques, au prorata des consommations totales de carburants (essence et gas-oil),
- pour les recettes douanières sur l'essence (super et ordinaire), au prorata des consommations totales d'essence (super et ordinaire),
- pour les recettes douanières sur le gas-oil routier, au prorata des consommations totales de gas-oil routier,
- pour le droit de traversée routière, au prorata des consommations totales de carburants.

Compte tenu du niveau de précision recherché et faute de données disponibles pour les autres années, les consommations de carburants, par type de produit et par catégorie de véhicules, estimées pour l'année 1996, ont été utilisées comme clés de ventilation des recettes pour l'ensemble des années 1993 à 1996. Ceci suppose implicitement que la croissance du parc d'une année à l'autre au cours de la période est homogène par catégorie de véhicule et qu'il n'y a pas par ailleurs de modifications significatives dans les consommations moyennes de carburants par catégorie de véhicules.

Le Tableau 3.15 ci-après consigne les valeurs des clés de ventilation des contributions spécifiques au secteur par :

- les recettes douanières sur les pièces de rechange et les pneumatiques des véhicules routiers,
- les recettes douanières sur l'essence (super et ordinaire) et le gas-oil routier, et
- les produits du droit de traversée routière.

Tableau 3.15 : Clés de ventilation des recettes spécifiques par catégorie de véhicules

catégorie de véhicules	consommation de carburants *			clés de ventilation		
	essence	gas-oil	total	essence	gas-oil	total
deux-roues	375	0	375	0,4	0,0	0,2
VP et taxis	49 792	3 428	53 220	47,0	2,7	22,8
ctte pass./minibus	18 360	2 040	20 400	17,3	1,6	8,7
autocar et bus	2 295	43 605	45 900	2,2	34,1	19,6
camionnette march.	34 425	3 825	38 250	32,5	3,0	16,4
camion moyen	630	11 970	12 600	0,6	9,4	5,4
camion lourd	0	21 000	21 000	0,0	16,4	9,0
ensemble articule	0	42 000	42 000	0,0	32,8	18,0
Total	105 877	127 868	233 745	100,0	100,0	100,0

Source : *Calculs du Consultant*

* données en m³ portant sur l'année 1996

Les Tableaux 3.16 et 3.17 suivants consignent les résultats de ventilation des recettes spécifiques affectables au recouvrement des charges d'infrastructures routières du Mali sur la période allant de 1993 à 1996, respectivement pour les véhicules légers (deux-roues, voitures particulières, taxis, camionnettes et minibus) et les véhicules lourds (autocars et bus, camions et ensembles articulés).

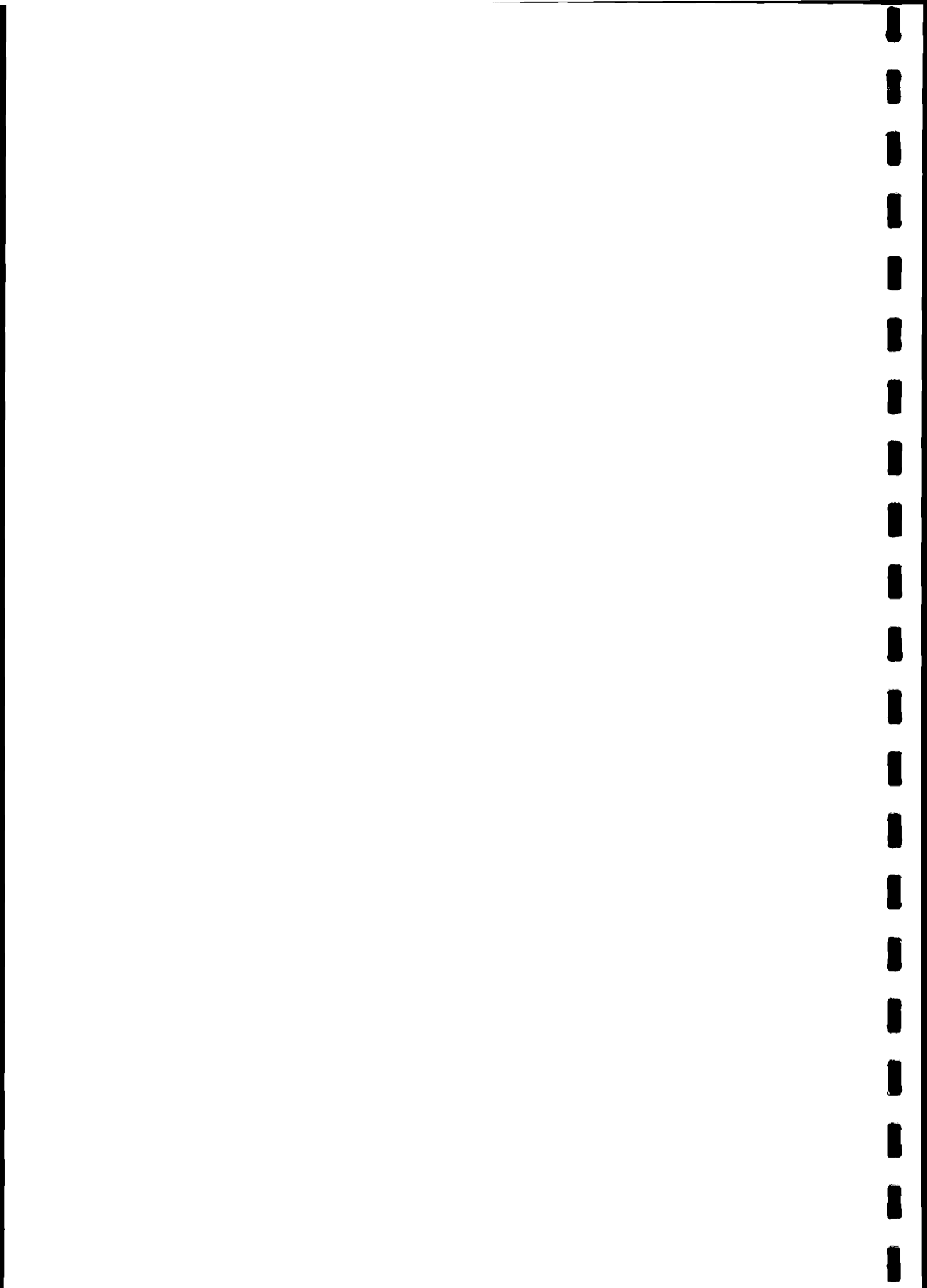


Tableau 3.16 : Ventilation des recettes spécifiques par catégorie de véhicules légers

(en milliers de FCFA)

provenance	catégorie de véhicule	1993	1994	1995	1996
		0	0	0	0
ventes des vignettes ordinaires et vignettes TTR	deux-roues	0	0	0	0
	voitures particulières/haxis	428 570	435 215	497 344	497 344
	camionnette pass./minibus	31 235	29 044	43 223	43 223
	camionnette marchandises	8 559	7 529	11 656	11 656
	total véhicules légers	468 364	471 788	552 223	552 223
	total tous véhicules	503 050	505 207	591 378	591 378
taxe douanière sur les véhicules routiers	deux-roues	-11 660	-191 898	-74	211 636
	voitures particulières/taxis	-1 604 926	-546 998	-598 407	-48 202
	camionnette pass./minibus	5 928	-59 050	-5 051	25 148
	camionnette marchandises	-380 940	-265 762	-159 524	-101 946
	total véhicules légers	-1 991 598	-1 063 708	-763 056	86 636
	total tous véhicules	-3 522 823	-1 900 699	-1 351 329	-3 034 998
taxe douanière sur les pièces de rechange des véhicules routiers	deux-roues	-577	160	373	761
	voitures particulières/haxis	-81 947	22 708	52 886	108 010
	camionnette pass./minibus	-31 412	8 704	20 272	41 402
	camionnette marchandises	-58 897	16 321	38 010	77 628
	total véhicules légers	-172 833	47 893	111 541	227 801
	total tous véhicules	-359 916	99 734	232 279	474 385
taxe douanière sur les pneumatiques des véhicules routiers	deux-roues	767	410	576	692
	voitures particulières/taxis	108 835	58 130	81 737	98 140
	camionnette pass./minibus	41 718	22 282	31 331	37 619
	camionnette marchandises	78 221	41 779	58 745	70 535
	total véhicules légers	229 540	122 601	172 389	206 985
	total tous véhicules	478 007	255 311	358 992	431 036
taxe douanière sur l'essence	deux-roues	37 926	34 560	31 635	49 345
	voitures particulières/taxis	5 035 753	4 588 791	4 200 385	6 551 871
	camionnette pass./minibus	1 856 871	1 692 059	1 548 840	2 415 921
	camionnette marchandises	3 481 633	3 172 611	2 904 074	4 529 851
	total véhicules légers	10 412 183	9 488 021	8 684 933	13 546 988
	total tous véhicules	10 708 008	9 757 590	8 931 684	13 931 877
taxe douanière sur le gas-oil	deux-roues	0	0	0	0
	voitures particulières/taxis	85 490	53 242	31 190	64 764
	camionnette pass./minibus	50 868	31 680	18 558	38 535
	camionnette marchandises	95 377	59 400	34 797	72 254
	total véhicules légers	231 734	144 322	84 545	175 553
	total tous véhicules	3 188 416	1 985 722	1 163 251	2 415 426
droit de traversée	deux-roues	106	189	219	219
	voitures particulières/taxis	15 085	26 756	31 022	31 022
	camionnette pass./minibus	5 782	10 256	11 891	11 891
	camionnette marchandises	10 842	19 230	22 296	22 296
	total véhicules légers	31 815	56 431	65 428	65 428
	total tous véhicules	66 254	117 515	136 251	136 251
total	deux-roues	26 562	-156 580	32 728	262 652
	voitures particulières/taxis	3 986 858	4 637 844	4 296 157	7 302 949
	camionnette pass./minibus	1 960 991	1 734 976	1 669 064	2 613 739
	camionnette marchandises	3 234 796	3 051 108	2 910 054	4 682 274
	total véhicules légers	9 209 206	9 267 349	8 908 004	14 861 614
	total tous véhicules	11 060 996	10 820 380	10 062 507	14 945 355

Source : Calculs du Consultant

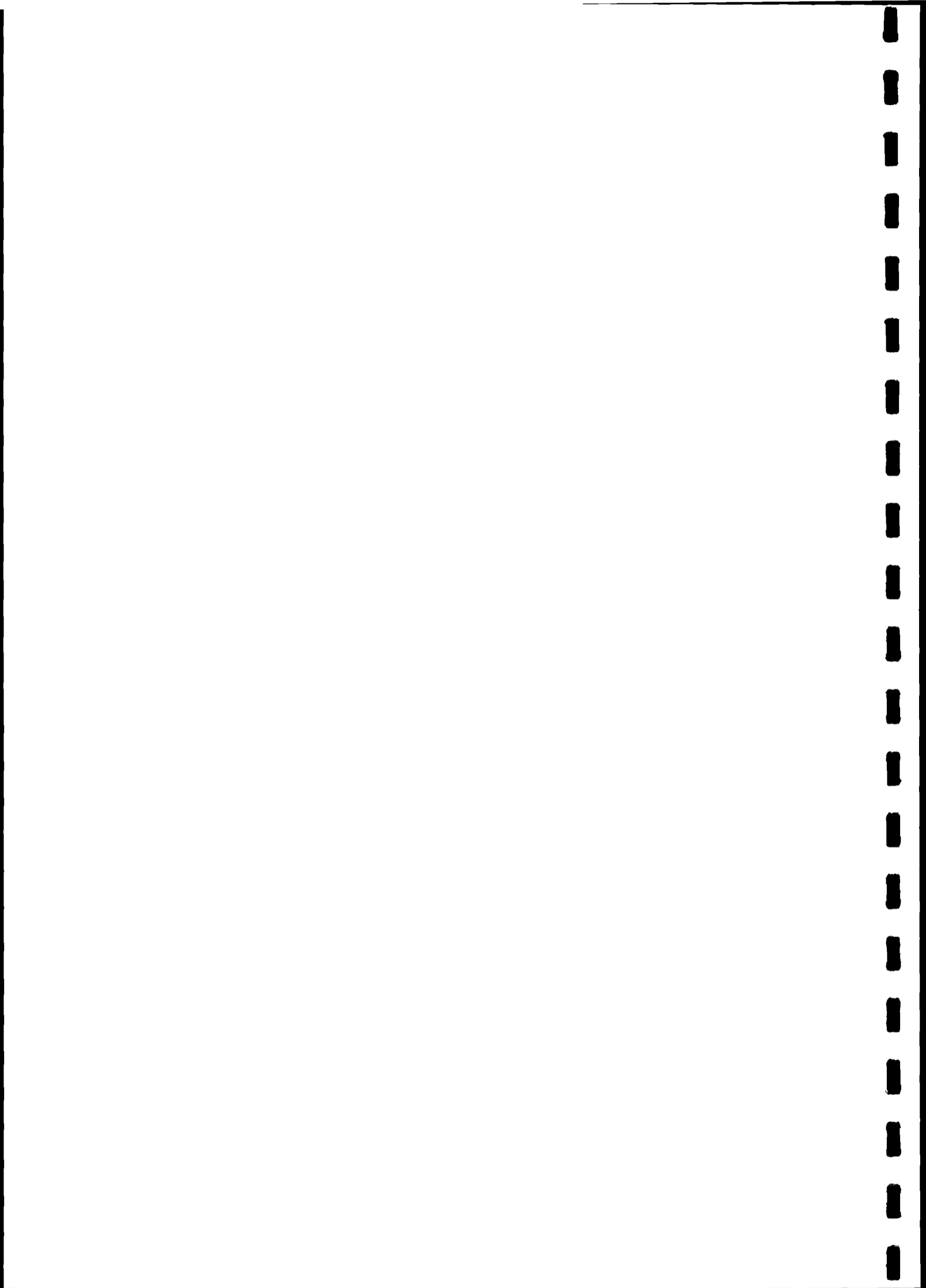


Tableau 3.17 : Ventilation des recettes spécifiques par catégorie de véhicules lourds

(en milliers de FCFA)

provenance	catégorie de véhicule	1993	1994	1995	1996
ventes des vignettes ordinaires et vignettes TTR	autocar et bus	3 392	2 814	3 373	3 373
	camions moyens	3 232	3 561		
	camions lourds	235	427	4 556	4 556
	ensembles articulés	27 828	26 617	30 594	30 634
	total véhicules lourds	34 686	33 419	39 155	39 155
	total tous véhicules	503 050	505 207	591 378	591 378
taxe douanière sur les véhicules routiers	autocar et bus	4 958	-22 372	-6 714	1 781
	camions moyens	-459 445	-743 318	-655 458	-1 207 296
	camions lourds	-626 190	-520	-35 364	326 933
	ensembles articulés	-450 548	-70 781	109 263	-2 243 053
	total véhicules lourds	-1 531 225	836 991	-588 273	-3 121 634
	total tous véhicules	-3 522 823	-1 900 699	-1 351 329	-3 034 998
taxe douanière sur les pièces de rechange des véhicules routiers	autocar et bus	-70 676	19 585	45 612	93 154
	camions moyens	-19 401	5 376	12 521	25 572
	camions lourds	-32 335	8 960	20 868	42 619
	ensembles articulés	-64 671	17 921	41 737	85 239
	total véhicules lourds	-187 083	51 842	120 738	246 584
	total tous véhicules	-359 916	99 734	232 279	474 385
taxe douanière sur les pneumatiques des véhicules routiers	autocar et bus	93 865	50 135	70 495	84 642
	camions moyens	25 767	13 763	19 351	23 235
	camions lourds	42 945	22 938	32 252	38 725
	ensembles articulés	85 890	45 875	64 505	77 450
	total véhicules lourds	248 467	132 710	186 603	224 051
	total tous véhicules	478 007	255 311	358 992	431 036
taxe douanière sur l'essence	autocar et bus	232 109	211 507	193 605	301 990
	camions moyens	63 716	58 061	53 146	82 899
	camions lourds	0	0	0	0
	ensembles articulés	0	0	0	0
	total véhicules lourds	295 825	269 568	246 751	384 889
	total tous véhicules	1 070 808	975 750	893 1684	1 393 1877
taxe douanière sur le gas-oil	autocar et bus	1 087 296	677 160	396 685	823 695
	camions moyens	298 473	185 887	108 894	226 112
	camions lourds	523 637	326 118	191 042	396 688
	ensembles articulés	1 047 275	652 235	382 084	793 377
	total véhicules lourds	2 956 682	1 841 400	1 078 706	2 239 873
	total tous véhicules	3 188 416	1 985 722	1 163 251	2 415 426
droit de traversbe	autocar et bus	13 010	23 076	26 755	26 755
	camions moyens	3 571	6 335	7 345	7 345
	camions lourds	5 952	10 558	12 241	12 241
	ensembles articulés	11 905	21 115	24 482	24 482
	total véhicules lourds	34 438	61 084	70 823	70 823
	total tous véhicules	66 254	117 515	136 251	136 251
total	autocar et bus	1 363 954	961 905	729 812	1 335 390
	camions moyens	-84 086	-470 336	-449 644	-837 577
	camions lourds	-85 756	368 480	221 631	817 799
	ensembles articulés	657 678	692 982	652 705	-1 231 871
	ensembles articulés	503 050	505 207	591 378	591 378
	total véhicules lourds	990 886	1 096 334	1 016 070	-660 271
	total tous véhicules	11 060 996	10 820 380	10 062 507	14 945 355

Source : Calculs du Consultant



e) *taux de couverture des coûts d'usage routier par les recettes spécifiques*

Le calcul des coûts de maintien en état des infrastructures routières étant fait dans les conditions économiques de 1996, le rapprochement des coûts d'usage routier et les recettes spécifiques a été limité à l'année 1996.

Le Tableau 3.18 ci-après présente pour l'année 1996, le bilan coûts - recettes spécifiques par catégorie de véhicules ainsi qu'au niveau global toutes catégories de véhicules confondues.

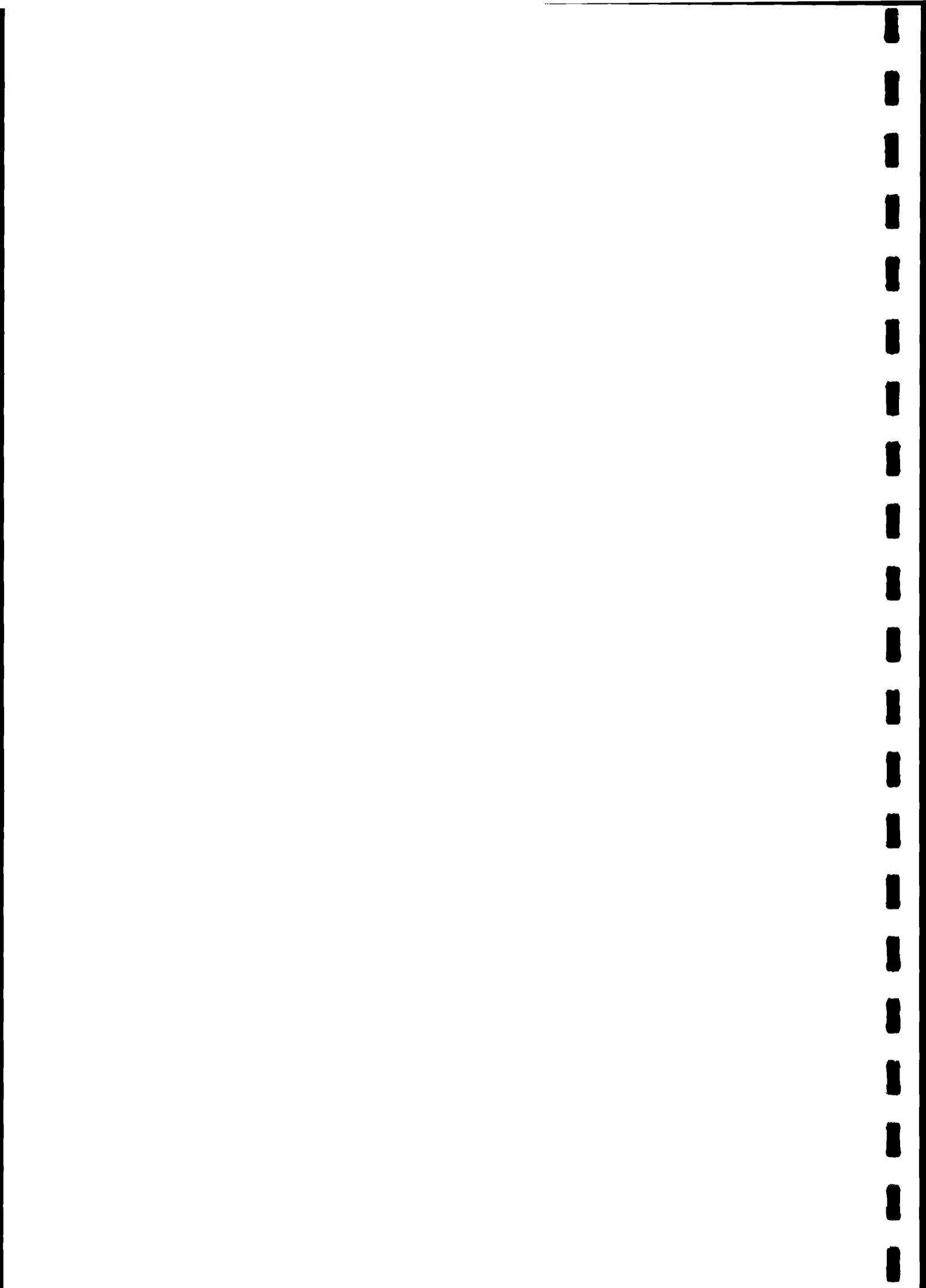
La couverture des coûts par les recettes a été également examinée entre les coûts fixes et les recettes fixes d'une part, et entre les coûts variables et les recettes variables, d'autre part.

Tableau 3.18 : Taux de couverture des coûts par les recettes en 1996

(montants en millions de FCFA 1996)

catégorie de véhicules	coûts	recettes	bilan	couverture (%)
1. au niveau global				
deux-roues	453,99	262,65	-191,34	57,9%
voitures particulières, taxis	6 636,48	7 302,95	666,47	110,0%
camionnettes pass./minibus	1 422,25	2 613,74	1 191,49	183,8%
camionnettes marchandises	2 561,71	4 682,27	2 120,57	182,8%
autocars et bus	4 164,04	1 335,39	-2 828,65	32,1%
camions moyens	1 527,19	-837,58	-2 364,77	-54,8%
camions lourds	2 094,10	817,80	-1 276,30	39,1%
ensembles articulés	4 532,34	-1 231,87	-5 764,21	-27,2%
total tous véhicules	23 392,10	14 945,36	8 446,74	63,9%
2. composants fixes				
deux-roues	434,14	211,64	-222,50	48,7%
voitures particulières, taxis	4 515,02	449,14	-4 065,88	9,9%
camionnettes pass./minibus	347,31	68,37	-278,94	19,7%
camionnettes marchandises	868,27	-90,29	-958,56	-10,4%
autocars et bus	260,48	5,15	-255,33	2,0%
camions moyens	260,48	-1 202,74	-1 463,22	-461,7%
camions lourds	260,48	327,52	67,04	125,7%
ensembles articulés	347,31	-2 212,42	-2 559,73	-637,0%
total tous véhicules	7 293,49	-2 443,62	-9 737,11	-33,5%
3. composantes variables				
deux-roues	19,86	51,02	31,16	256,9%
voitures particulières, taxis	2 121,46	6 853,81	4 732,34	323,1%
camionnettes pass./minibus	1 074,94	2 545,37	1 470,43	236,8%
camionnettes marchandises	1 693,44	4 772,56	3 079,13	281,8%
autocars et bus	3 903,55	1 330,24	-2 573,32	34,1%
camions moyens	1 266,71	365,16	-901,55	28,8%
camions lourds	1 833,62	490,27	-1 343,34	26,7%
ensembles articulés	4 185,03	980,55	-3 204,48	23,4%
total tous véhicules	16 098,60	17 388,98	1 290,37	108,0%

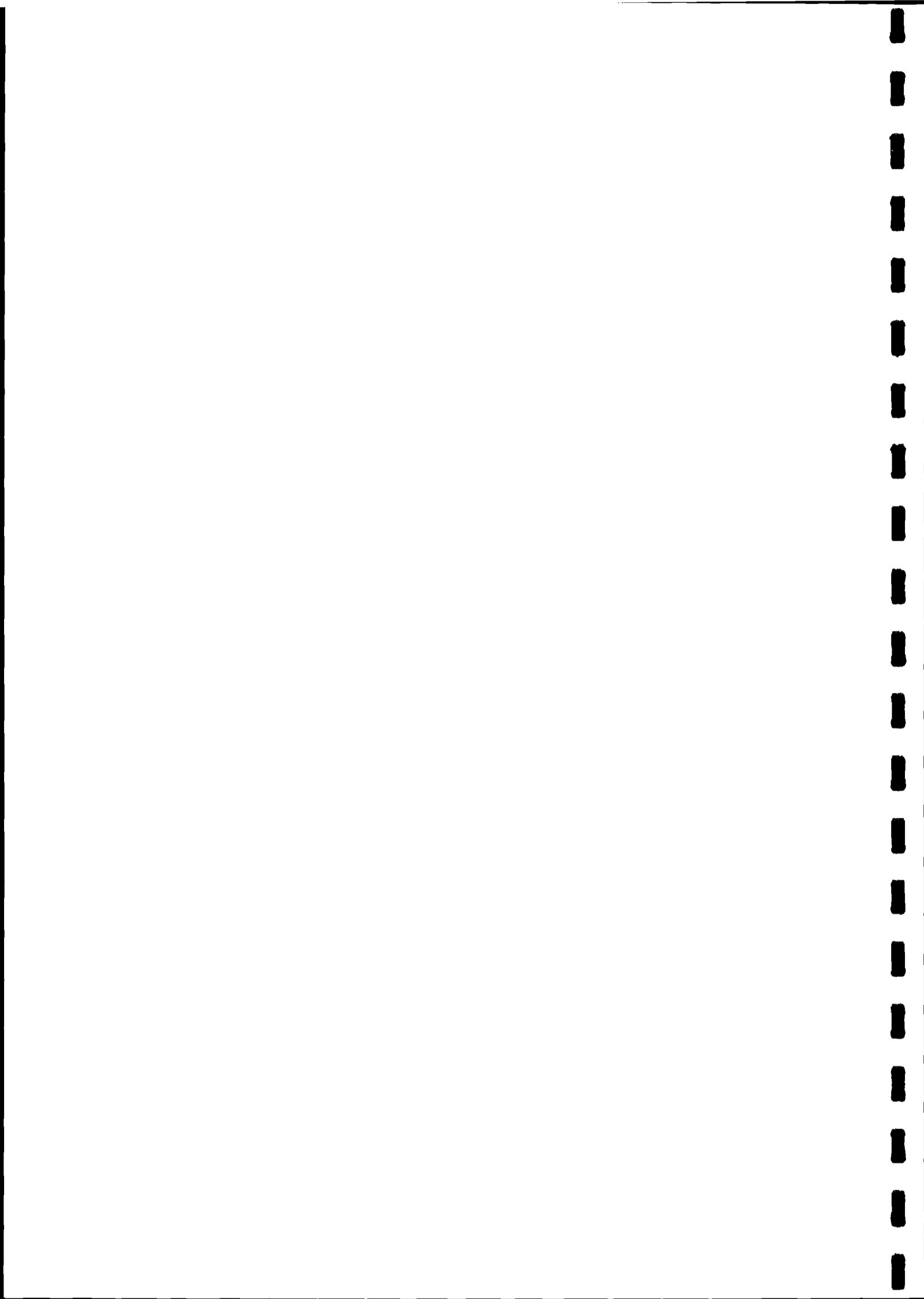
Source : *Calculs du Consultant*



f) commentaires et conclusions

Les résultats mis en évidence aux Tableaux 3.16 à 3.18 ci-dessus ont permis de dégager les commentaires et conclusions suivantes :

- au niveau des recettes spécifiques affectables au recouvrement des charges d'infrastructures routières :
 - les contributions spécifiques douanières sur les véhicules routiers, ont été fortement négatives au cours de la période 1993-1996, traduisant un dérapage dans l'octroi des exonérations aux importateurs ; en fin de période, le déficit est très marqué au niveau des véhicules lourds de transport de marchandises, en particulier les ensembles articulés ;
 - les recettes spécifiques générées par les autres taxes routières n'arrivent pas à compenser les contributions négatives ci-dessus pour les camions moyens et les ensembles articulés, de sorte que le bilan des contributions spécifiques toutes taxes confondues est soldé en 1996 par un déficit de près de FCFA 850 millions pour les camions moyens et de plus de FCFA 1,2 milliards pour les ensembles articulés ;
 - bien que les volumes de consommations d'essence et de gas-oil routier sont comparables, les recettes spécifiques douanières sur l'essence (super et ordinaire) principalement utilisé par les véhicules légers sont nettement plus importantes que celles sur le gas-oil routier (dans un rapport de 1 à 5), utilisé par les véhicules lourds et les bus ; cette situation montre bien que la fiscalité en vigueur sur les carburants routiers ne tient pas compte dans les barèmes de taxation le critère de proportionnalité de contribution des usagers avec leur niveau d'agressivité infligé aux infrastructures routières ;
- au niveau du bilan global par catégorie de véhicules :
 - les véhicules légers, quelle que soit la catégorie, couvrent largement les dommages qu'ils occasionnent aux routes (taux de couverture de 110% pour les voitures particulières et taxis, plus de 180% pour les camionnettes et minibus) ;
 - les autocars et bus et les camions lourds arrivent à couvrir à moins de 40% des coûts infligés aux routes ;
 - les camions moyens et les ensembles articulés ne couvrent aucunement leurs coûts d'usage routier ; au contraire, étant donné que leurs contributions au recouvrement des charges d'infrastructures routières sont fortement négatives, c'est-à-dire supportées lourdement par les autres agents économiques, leurs coûts d'usage des routes sont largement subventionnés, faussant ainsi les conditions de concurrence,
 - pour l'ensemble des catégories de véhicules, la couverture des coûts d'usage routier par les recettes spécifiques est assurée à hauteur de 64% ;
- au niveau du rapprochement des coûts fixes et des recettes fixes :
 - le déficit constaté au niveau des contributions spécifiques douanières sur les véhicules routiers qui constituent avec la vente des vignettes, les composantes des recettes fixes, a conduit au résultat de la très faible couverture des coûts fixes par les recettes fixes pour toutes les catégories de véhicules, à l'exception des camions lourds qui devaient bénéficier en 1996 beaucoup moins d'exonérations que les autres catégories ;
 - pour l'ensemble des catégories de véhicules, les recettes fixes sont fortement négatives, atteignant 33,5% des coûts fixes;
- au niveau du rapprochement des coûts variables et des recettes variables :
 - les véhicules lourds utilisant essentiellement le gas-oil ne couvrent que faiblement leurs coûts alors que les véhicules légers utilisant pour la plupart l'essence les couvrent largement, illustrant une fois de plus la faiblesse du niveau de taxation du gas-oil par rapport à celui de l'essence ;
 - pour l'ensemble des catégories de véhicules, la couverture des coûts variables par les recettes variables est assurée à hauteur de 108% en 1996.



4. Les prévisions de dépenses et de recettes routières spécifiques sur 1997-2002

4.1 Besoins d'entretien routier sur 1997-2002

Les coûts nécessaires au maintien en état le réseau routier du Mali, estimés sur une base annuelle dans le cadre de la présente étude au point 1.3 ont été reconduits pour la période 1997-2002. Sur cette base, les besoins d'entretien routier sur 1997-2002 ont été estimés à près de FCFA 140, 4 milliards aux conditions économiques de 1996 dont FCFA 45,0 milliards pour les réseaux urbains et près de 95,4 milliards pour le réseau interurbain.

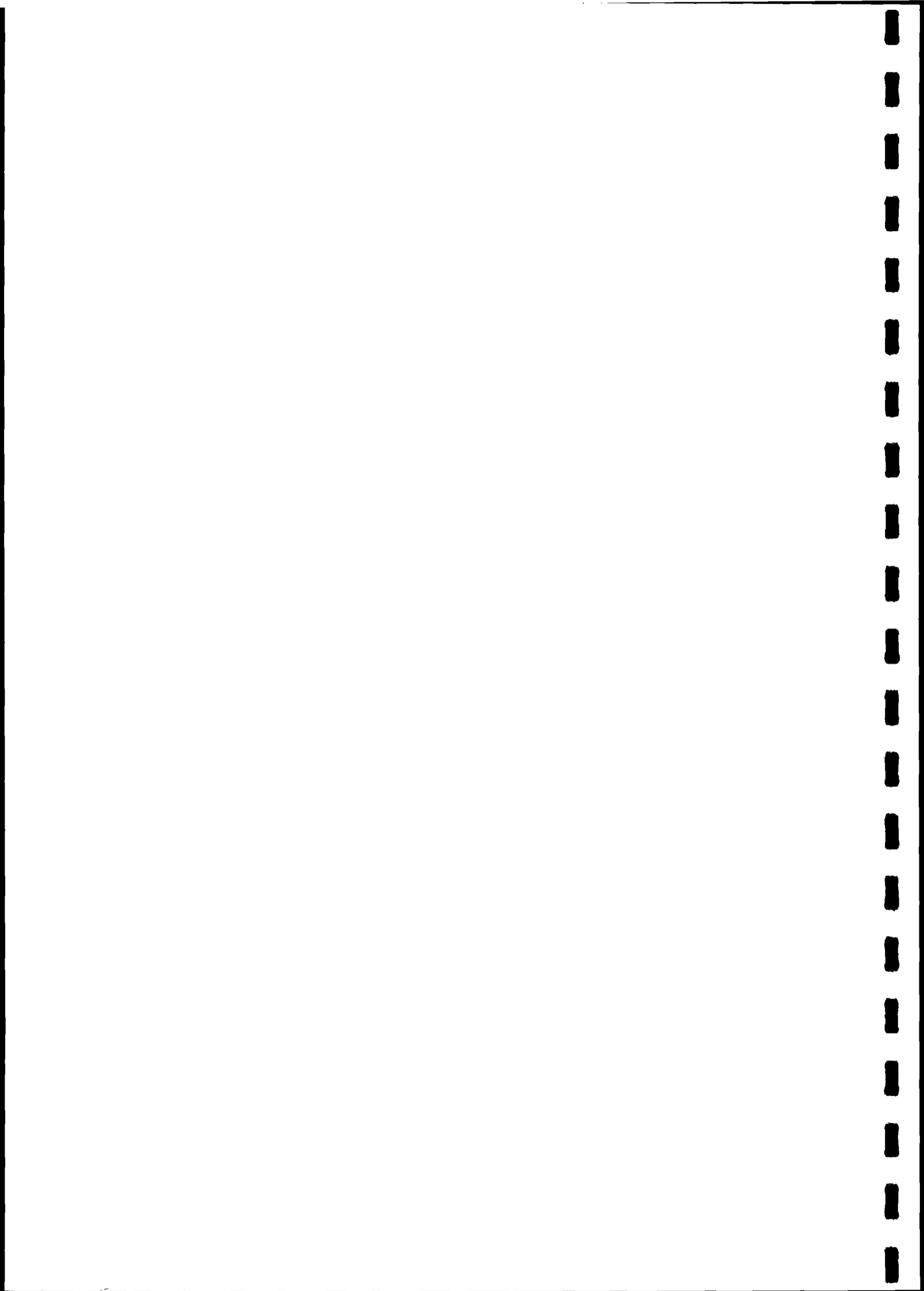
Le Tableau 4.1 ci-après rappelle les coûts annualisés requis par type de route et par type de réseau ainsi que leur décomposition en coûts fixes et coûts variables, et donne les montants des besoins estimés sur la période 1997-2002.

Tableau 4.1 : Besoins d'entretien routier sur la période 1997-2002

(en millions de FCFA 1996)

travaux par type de route	besoins annualisés d'entretien routier			besoins totaux sur 1997-2002
	coûts fixes	coûts variables	coûts totaux	
A. Réseaux urbains	1 981,20	5 516,85	7 498,06	44 988,33
1. Entretien courant	587,35	1 578,30	2 165,65	12 993,93
routes revêtues	156,34	168,47	324,82	1 948,89
routes en terre	431,01	1 409,83	1 840,84	11 045,04
2. Entretien périodique		2 853,67	2 853,67	17 122,03
routes revêtues		555,84	555,84	3 335,05
routes en terre		2 297,83	2 297,83	13 786,98
3. Réhabilitation				
routes revêtues	723,25	1 084,88	1 808,13	10 848,78
4. Maintenance ouvrages	670,60		670,60	4 023,60
B. Réseau interurbain	5 312,29	10 581,75	15 894,04	95 364,24
1. Entretien courant	1 399,90	2 717,67	4 117,57	24 705,42
routes revêtues	793,23	1 040,81	1 834,04	11 004,24
routes en terre	296,79	958,42	1 255,21	7 531,26
pistes améliorées	152,77	473,72	626,49	3 758,94
pistes sommaires	157,11	244,72	401,83	2 410,98
2. Entretien périodique		5 255,81	5 255,81	31 534,86
routes revêtues		2 608,27	2 608,27	15 649,62
routes en terre		1 775,57	1 871,97	11 231,82
pistes améliorées			775,57	4 653,42
3. Réhabilitation				
routes revêtues	3 912,39	2 608,27	6 520,66	39 123,96
C. Totaux tous réseaux	7 293,49	16 098,60	23 392,10	140 352,57

Source : Estimations du Consultant



4.2 Evolution au fil de l'eau des recettes routières spécifiques

Les comptes économiques du Mali publiés par la DNSI (Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique) en mars 1997 font état d'une croissance soutenue de l'économie nationale malienne avec un Produit Intérieur Brut (PIB) en augmentation attendue en volume en 1997 de 5,7% par rapport à 1996 alors qu'il s'est déjà accru en volume de 4,3% en 1996 par rapport à 1995.

Cette bonne perspective de l'économie nationale malienne impliquerait donc une croissance consolidée du revenu par habitant qui devrait en principe s'accompagner d'un accroissement correspondant en termes de trafics de voyageurs et de marchandises.

Par ailleurs, la poursuite des réformes en cours des Administrations fiscales, en particulier la réorganisation, la modernisation et le renforcement de l'Administration des Douanes devraient se traduire par la révision de la politique de délivrance à outrance des exonérations et une meilleure maîtrise de la perception des droits et taxes sur les importations.

Sur la base de ces considérations, il a été retenu les bases de prévisions suivantes de l'économie des transports du Mali sur la période 1997-2002 :

- un accroissement des prestations des véhicules, exprimés en véhicules x kilomètres au taux de 5% par an,
- la poursuite de l'accroissement du parc des véhicules routiers au rythme moyen de 4% par an,
- une augmentation plus soutenue des importations de véhicules routiers, des pièces de rechange et pneumatiques au taux moyen de 6% compte tenu des besoins de renouvellement, de réhabilitation et d'entretien du parc automobile,

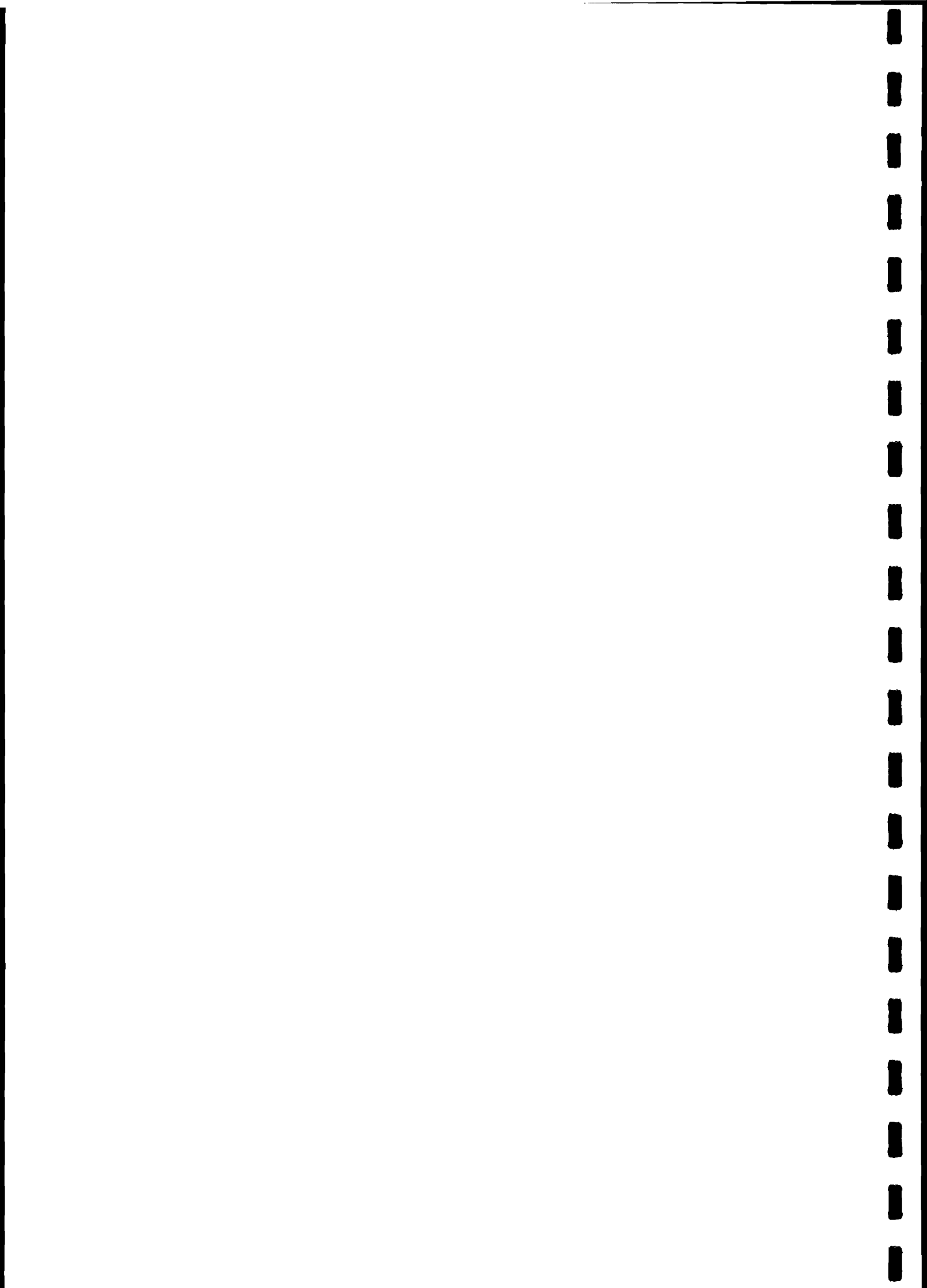
une nette amélioration des recettes douanières sur les importations de véhicules routiers, permettant d'escompter des contributions spécifiques non négatives en début de période et appréciables en fin période. A titre d'information (cf. Annexe 4), pour une valeur CAF enregistrée en 1996 de FCFA 59,7 milliards représentant les importations de véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques, les droits liquidés totalisaient seulement FCFA 9,7 milliards pour des droits théoriques (calculés par application des barèmes sans tenir compte des exonérations) se chiffrant à FCFA 22,5 milliards. Compte tenu du différentiel des taux théoriques de pression fiscale entre l'ensemble des importations (32,3% en 1996) et les importations de matériels de transports routiers (39,7% en 1996), mesurant la surtaxe spécifique routière théorique, il a été supposé que le différentiel entre les taux réels d'imposition (qui était en 1996 de -3,8% alors que théoriquement il devrait être de + 7,4%) passerait de 0% en 1997 à 1% en 1998 et 2% en 1999 pour se stabiliser 3% au cours de la période 2000-2002.

Le Tableau 4.2 ci après consigne les indicateurs d'évolution associés aux recettes spécifiques provenant des différents droits et taxes frappant le secteur routier, établis à partir des bases de prévisions explicitées ci-dessus.

Tableau 4.2 : Indicateurs d'évolution des recettes spécifiques routières

type de taxe	indicateur d'évolution	croissance annuelle sur (1997-2002)
vignette ordinaire	parc automobile	4%
vignette TTR	parc automobile	4%
taxe douanière sur véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques	valeur CAF des importations	6%
taxe douanière sur carburants routiers	véhicules x kilomètres	5%
droit de traversée routière	véhicules x kilomètres	5%

Source : *Estimations du Consultant*



Les prévisions des recettes spécifiques affectables au recouvrement des charges d'infrastructures routières, toutes catégories de véhicules confondues, sur la période 1997-2002 ont été ensuite estimées compte tenu de ces hypothèses de croissance par type de recettes à partir des recettes spécifiques de 1996, à l'exception des contributions spécifiques douanières sur les véhicules routiers où les calculs ont été faits à partir des valeurs CAF des importations en 1996.

Le Tableau 4.3 ci-après présente les résultats ainsi calculés des perspectives d'évolution de recettes spécifiques routières dans la situation dite au fil de l'eau, c'est-à-dire sans modification des barèmes en vigueur et sans autres mesures d'ajustements correctifs que celles déjà entreprises ou en cours de l'être.

Tableau 4.3 : Prévisions de ressources spécifiques aux dépenses routières de 1997 à 2002

(en millions de FCFA 1996)

provenance	1997	1998	1999	2000	2001	2002
vignettes ordinaires	517,24	537,93	559,44	581,82	605,10	629,30
vignettes TTR	97,80	101,71	105,78	110,01	114,41	118,98
taxe douanière sur :						
. véhicules routiers	0,00	540,93	1 146,78	1 823,38	1 932,78	2 048,75
. pièces de rechange	502,85	533,02	565,00	598,90	634,83	672,92
. pneumatiques	456,90	484,31	513,37	544,17	576,82	611,43
. essence	14 628,47	15 359,89	16 127,89	16 934,28	17 781,00	18 670,05
. gas-oil routier	2 536,20	2 663,01	2 796,16	2 935,97	3 082,76	3 236,90
droit de traversée	143,06	150,22	157,73	165,61	173,89	182,59
total	18 882,51	20 371,02	21 972,15	23 694,15	24 901,60	26 170,93

Source : *Estimations du Consultant*

4.3 Besoins complémentaires de recettes routières spécifiques sur 1997-2002

Jusqu'à présent, il est permis de constater que la totalité des recettes spécifiques routières pouvant être affectées au recouvrement des charges d'infrastructures routières, qui représentaient en 1995 et 1996 environ 40% des recettes fiscales totales perçues dans le secteur routier (cf. Tableau 3.7, page 15 du présent document), ne suffisaient en 1996 que pour couvrir 64% des besoins d'entretien des réseaux urbains et du réseau des routes interurbaines prioritaires du Mali.

Or, le réseau malien comporte également au moins 5 000 km de pistes rurales qui sont capitales pour le désenclavement des régions et qu'il faudrait bien assurer l'entretien ainsi que le financement de cet entretien par des ressources nationales.

Pour ces pistes rurales, qui sont des routes d'intérêt public à faible trafic, le recouvrement de leurs coûts d'usure par les usagers de la route n'est pas concevable et il est plus rationnel, compte tenu de la situation des finances publiques, de faire appel à la contribution des communautés locales dans le cadre de la décentralisation pour leur entretien. Cette contribution pourrait se traduire par exemple par :

- (i) la prise en charge de la responsabilité de l'exécution de l'entretien des pistes rurales par les collectivités locales des zones **desservies**, avec le cas échéant, un appui de l'Etat pour le financement des matériaux et matériels et un appui technique de l'Administration des travaux publics pour les travaux mécanisés, et
- (ii) la mobilisation de la main d'oeuvre locale à titre de contrepartie, pour l'exécution des travaux d'entretien.



Les actions d'appuis financiers de l'Etat dans ce cadre doivent être en principe couvertes par des crédits provenant du Budget Général de l'Etat et non de la fiscalité spécifique routière.

Sur la base de ces considérations, les besoins complémentaires éventuels de recettes spécifiques routières pour couvrir les charges d'infrastructures sur la période 1997-2002 ont été déterminés sur la base du rapprochement des recettes annuelles spécifiques routières prévisionnelles estimées au point 4.2 ci-dessus avec les besoins annuels prévisionnels correspondants pour le maintien en état des réseaux urbains et du réseau interurbain de routes prioritaires du Mali, estimés au point 4.1.

Le Tableau 4.4 ci-après présente les résultats de ce rapprochement.

Tableau 4.4 : Bilan des dépenses et recettes prévisionnelles routières sur 1997-2002

(montants en millions de FCFA 1996)

désignation	1997	1998	1999	2000	2001	2002
recettes spécifiques	18 882,51	20 371,02	21 972,15	23 694,15	24 901,60	26 170,93
dépenses routières	23 392,10	23 392,10	23 392,10	23 392,10	23 392,10	23 392,10
réseau interurbain	15 894,04	15 894,04	15 894,04	15 894,04	15 894,04	15 894,04
réseaux urbains	7 498,06	7 498,06	7 498,06	7 498,06	7 498,06	7 498,06
recettes - dépenses	-4 509,58	-3 021,08	-1 419,95	302,05	1 509,50	2 778,83
taux de couverture (%)	80,7%	87,1%	93,9%	101,3%	106,5%	111,9%

Source : Estimations du Consultant

Il ressort de ce Tableau que les besoins complémentaires de recettes spécifiques routières affectables au recouvrement des charges d'infrastructures routières se chiffrent à plus de FCFA 4,5 milliards en 1997, à plus de 3,0 milliards en 1998 et à près de FCFA 1,5 milliards en 1999. La couverture des dépenses routières par les recettes spécifiques ne serait assurée qu'à partir de l'an 2000.

Compte tenu des résultats de l'analyse de la couverture des coûts d'usage routier par les recettes spécifiques effectuée au point 3.3, les ressources complémentaires devraient provenir d'une meilleure contribution des véhicules lourds.

Par ailleurs, si peu de réserves sont à émettre au niveau des prévisions sur les coûts d'usage routier compte tenu de la méthode d'élaboration, il n'en est pas de même pour les prévisions de recettes spécifiques, en particulier les recettes spécifiques douanières dont les estimations se sont reposées sur des différentiels entre le taux d'imposition réel des produits importés au titre du secteur et le taux moyen réel d'imposition de l'ensemble des importations (pression fiscale réelle de droit commun). Comme ces différentiels peuvent être très variables d'une année à l'autre, tant en valeur qu'en sens de variations, les valeurs prévisionnelles estimées devraient être interprétées avec précaution, et soumises impérativement pour commentaires aux responsables du Ministère chargé des Finances, d'autant plus que la politique de fiscalité douanière vise surtout à accroître les recettes de l'Etat pour répondre à des objectifs d'équilibres macro-économiques, et non de financer les besoins spécifiques du secteur des infrastructures routières.

Ces remarques ont été prises en considération dans la réflexion ci-après des options de refonte de la fiscalité routière de manière à pouvoir dégager des ressources spécifiques stables, régulières et suffisantes pour financer les travaux d'entretien routier.



5. Les options de refonte de la fiscalité routière

5.1 Considérations générales d'ordre méthodologique et principes directeurs

Les termes de référence de l'étude précisent que :

- (i) l'objectif de la refonte de la fiscalité routière est d'assurer, à moyen terme, le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures routières sur les usagers en fonction des coûts qu'ils engendrent,
- (ii) les mesures proposées devront être de nature à permettre la couverture des coûts d'usage routier par des recettes spécifiques routières.

Ces options de politique de fiscalité spécifique routière, qui visent l'équilibre budgétaire en faisant supporter progressivement aux usagers concernés les coûts réels des services rendus tout en s'assurant de l'équité des conditions de concurrence entre les diverses catégories d'usagers, et ce, pour éviter toute distorsion de la demande, sont les plus adaptées dans le contexte du Mali, malgré le fait qu'elles ne permettent d'assurer, selon la théorie économique, qu'un optimum de second rang.

En effet, selon la théorie d'allocation optimale des ressources, les usagers ne doivent payer que le coût marginal social à court terme, c'est-à-dire le coût supplémentaire provoqué par l'entrée dans le réseau routier de l'utilisateur additionnel, qui comprend normalement outre le coût marginal d'usage des infrastructures, les coûts de congestion, d'insécurité, et de nuisances. Cependant, dans le cas du Mali, où les infrastructures routières, notamment interurbaines sont encore utilisées loin de la saturation, la taxation de l'usage au coût marginal social ne permettrait de couvrir au mieux qu'une petite partie des coûts fixes, laissant un déficit important devant être comblé par la communauté nationale, sous forme de contribution du Budget Général de l'Etat. Etant donné la pénurie de ressources fiscales du pays, ce déficit est rarement couvert, laissant le patrimoine routier se dégrader, faute de ressources pour financer les travaux d'entretien. L'option de couverture de ce déficit par les seuls usagers de la route et non par l'ensemble des contribuables, qui permet de remédier à cette situation sous certaines conditions, conduit alors seulement à un optimum de second rang, du fait d'une sous-utilisation possible des infrastructures, ce qui ne se produirait pas si ce déficit était pris en charge par l'Etat, celui-ci assurant cette neutralité que prévoit la théorie économique en favorisant l'usage optimal des infrastructures.

Sur le plan pratique d'application, lorsque la taxation existante de l'usage des infrastructures reste éloignée de l'équilibre budgétaire, l'ajustement tarifaire devrait être fait de façon progressive par étapes, par exemple :

- (1) couverture uniquement des coûts d'entretien courant, puis
- (2) adjonction de la couverture partielle des coûts d'entretien périodique, puis
- (3) adjonction de la couverture totale des coûts d'entretien périodique, et enfin
- (4) adjonction de la couverture des coûts de renouvellement.

Dans cette optique, toute tarification inférieure à celle de l'équilibre budgétaire ne sera envisagée qu'à titre temporaire, comme prix d'appel destiné à favoriser une croissance du trafic de manière à ce que les coûts totaux, répartis sur un plus grand nombre d'usagers, soient supportables pour chacun d'eux.

Au niveau des champs d'application, comme il a été souligné au point 4.3, les options de politique de fiscalité routière retenues ne sont pas entièrement applicables aux réseaux de pistes rurales qui sont en général des routes d'intérêt public à faible trafic et qui, de ce fait, ne permettent pas toujours aux responsables de fixer les taxes d'usage à un niveau permettant de recouvrer la totalité des coûts. Même dans ce cas, il y a lieu de faire supporter au mieux les charges d'entretien par les bénéficiaires directs que sont les populations desservies, l'Etat n'intervenant que pour couvrir le déficit, principalement au niveau des charges de renouvellement.



Jusqu'à présent, quoique l'on puisse arriver à estimer dans la fiscalité routière, les parts respectives de fiscalité de droit commun et de fiscalité spécifique, les produits de ces deux composantes de la fiscalité routières ne sont guère dissociables quant à leur affectation, en raison de l'unicité du Budget de l'Etat. Pour s'assurer que les produits de la fiscalité spécifique soient bien destinés aux dépenses routières, il y a lieu de clarifier les relations financières entre l'Etat et le secteur des infrastructures routières en faisant une nette distinction entre les ressources générées par les « taxes » qui sont des prélèvements sans contrepartie au titre de la fiscalité de droit commun pour alimenter le Budget Général, de celles constituées par les « redevances » qui sont des prélèvements ou des charges au titre de contrepartie des prestations fournies aux usagers, en l'occurrence l'entretien des routes. A cet effet, la création d'un Fonds Routier alimenté par les redevances d'usage routier dans le cadre de la mise en place des mécanismes de gestion en dehors des circuits d'affectation et d'allocation du Budget Général est d'une importance capitale pour sécuriser la disponibilité et la régularité des fonds pour l'entretien des infrastructures routières.

Compte tenu de ce qui précède, le Consultant utilisera désormais le vocable « redevance » au lieu de « taxe » pour ce qui concerne la fiscalité spécifique routière.

En termes d'objectifs purement fiscaux, les propositions de refonte de la fiscalité spécifique routière devront respecter le principe de simplification de la perception et du contrôle du paiement des taxes et redevances, qui est l'un des principes de base de la réforme de la fiscalité générale, en vue d'une meilleure efficacité du recouvrement. A cet effet, le principe de regroupement des taxes périodiques en une seule, à l'instar de la vignette multicritères TTR, demeure un des principes directeurs.

Enfin, la cause essentielle d'usure des routes est la pression exercée par les véhicules sur la chaussée lors de leurs passages, laquelle est en forte corrélation avec la charge par essieu selon les résultats d'analyses en laboratoire. Bien qu'il existe une diversité considérable de formules, un consensus semble se dégager en faveur d'une relation proportionnelle entre le coût de dégradation de la chaussée d'une charge à l'essieu et la puissance quatrième de cette charge rapportée à celle de l'essieu de référence qui peut être fixé arbitrairement. Dans ces conditions, cette formule à la puissance quatrième doit servir de base pour fixer les redevances en proportion avec les coûts de dégradation routière des différentes catégories de véhicules lourds qui, compte tenu des options de fiscalité routière spécifique retenues, doivent supporter l'essentiel des coûts d'entretien et de renouvellement des chaussées.

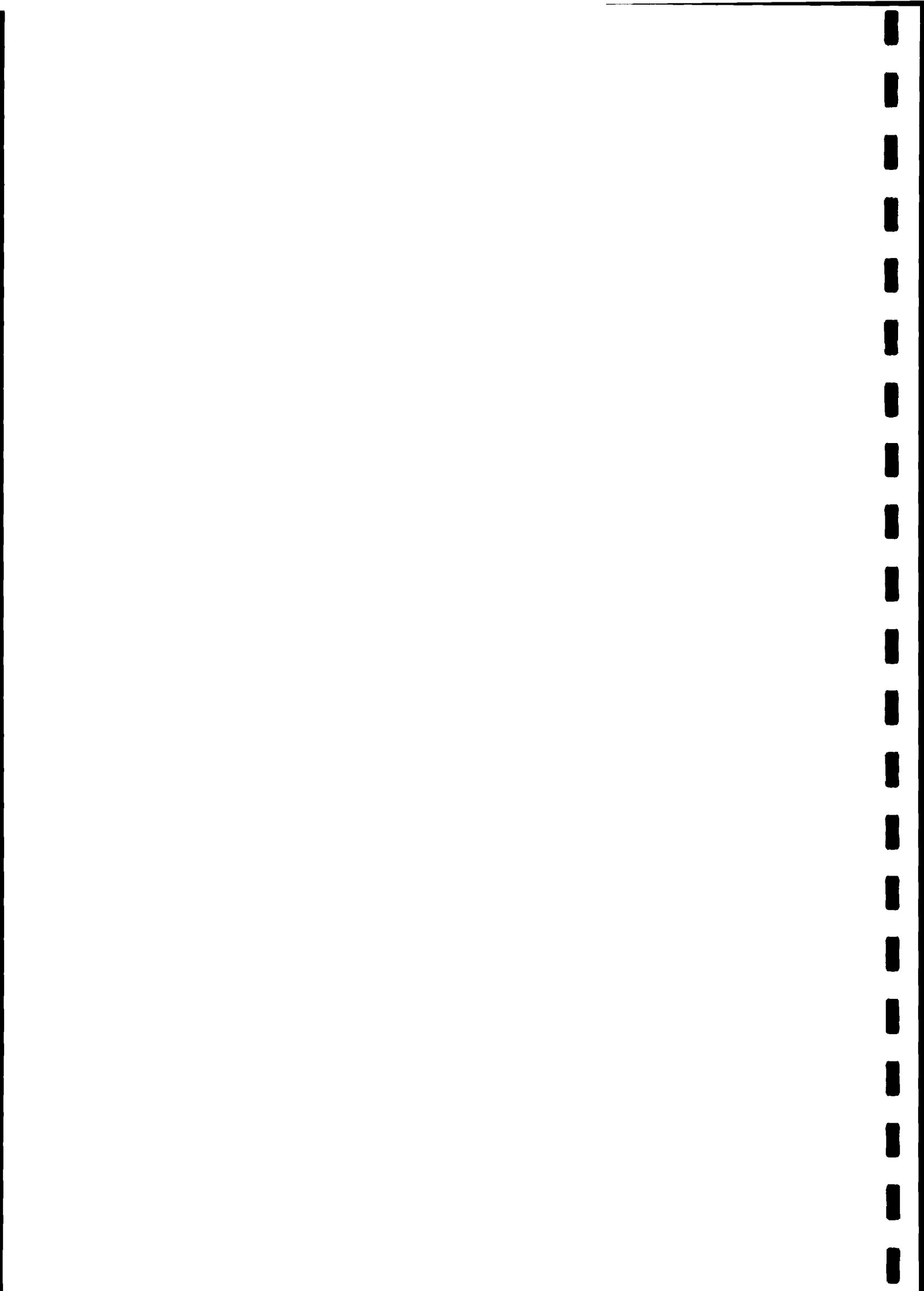
5.2 Options d'instruments de tarification de l'usage des infrastructures routières

Le caractère diffus à la fois des infrastructures routières et des usagers soulève le problème du choix approprié des instruments de tarification. Dans le cas du Mali, il semble important de privilégier les objectifs de simplicité d'application et d'unicité de collecte des redevances pour réduire les coûts de perception et pour permettre une bonne compréhension et connaissance des tarifs par les usagers routiers. Ces considérations ont conduit le Consultant à retenir que deux instruments de tarification de l'usage des routes, à savoir :

- (i) la redevance d'usage routier sur les carburants, et
- (ii) la redevance sur la charge à l'essieu à incorporer dans la vignette multicritères TTR au titre de la simplification de la perception et du contrôle des paiements.

Ces options limitées d'instruments de tarification routière résultent de l'examen critique présenté ci-après, de l'éventail des instruments envisageables qui comprennent :

- les redevances d'usage routier sur les produits consommables (carburants, pièces détachées et pneumatiques),
- la redevance sur les véhicules à moteur (vignette),
- la redevance sur la charge à l'essieu, et
- le péage routier.



revue de l'éventail des instruments de tarification routière envisageable

La redevance d'usage routier sur les carburants est, en général dans tous les pays, la principale redevance, car elle génère des ressources importantes. Etant liée à la consommation de carburants, elle reflète aussi dans une certaine mesure, l'agressivité des poids lourds dont la consommation augmente progressivement avec leur poids. Toutefois, la fixation de la redevance sur les carburants devrait se conformer à la politique de fiscalité pétrolière, dictée par la nécessité de maintenir les écarts des prix de vente entre produits pétroliers à des niveaux n'engendrant pas de modifications dans la structure des consommations. Les effets pervers classiques sont la diésélisation du parc automobile, la substitution notamment dans les industries du gas-oil par du kérosène, substitut moins énergétique, mais en général fortement subventionné.

La redevance d'usage routier sur les pièces détachées n'est pas recommandable car son assiette diminue quand la redevance devient trop importante. En effet, une augmentation démesurée des prix des pièces de rechange pousse à retarder le remplacement des pièces, à substituer des pièces de fortune aux pièces d'origine et à rendre la fraude douanière plus alléchante. Ceci conduit à réduire le niveau de consommation et à encourager une mauvaise pratique de l'entretien et de la réparation des véhicules.

La redevance d'usage routier sur les pneumatiques est également non recommandable car son assiette diminue si la redevance augmente. Son application aura par ailleurs pour effets pervers (i) l'utilisation des pneumatiques au delà de l'usure normale, ou (ii) le recours aux pneus rechapés ou d'occasion, ce qui peut être dangereux pour la sécurité du transport.

La redevance sur la charge à l'essieu est utilisée dans la plupart des pays de façon complémentaire à la redevance sur les carburants, mais pas encore au Mali. Elle permet de faire payer les véhicules lourds en proportion des dégâts causés au réseau routier et incite les transporteurs routiers à remplacer les véhicules ayant une charge à l'essieu excessive par des véhicules d'une configuration d'essieux moins agressive. Son application nécessite cependant pour la fixation du barème en fonction de la configuration d'essieux et du poids total autorisé en charge, de la connaissance périodique de la structure et de la composition du parc des véhicules lourds.

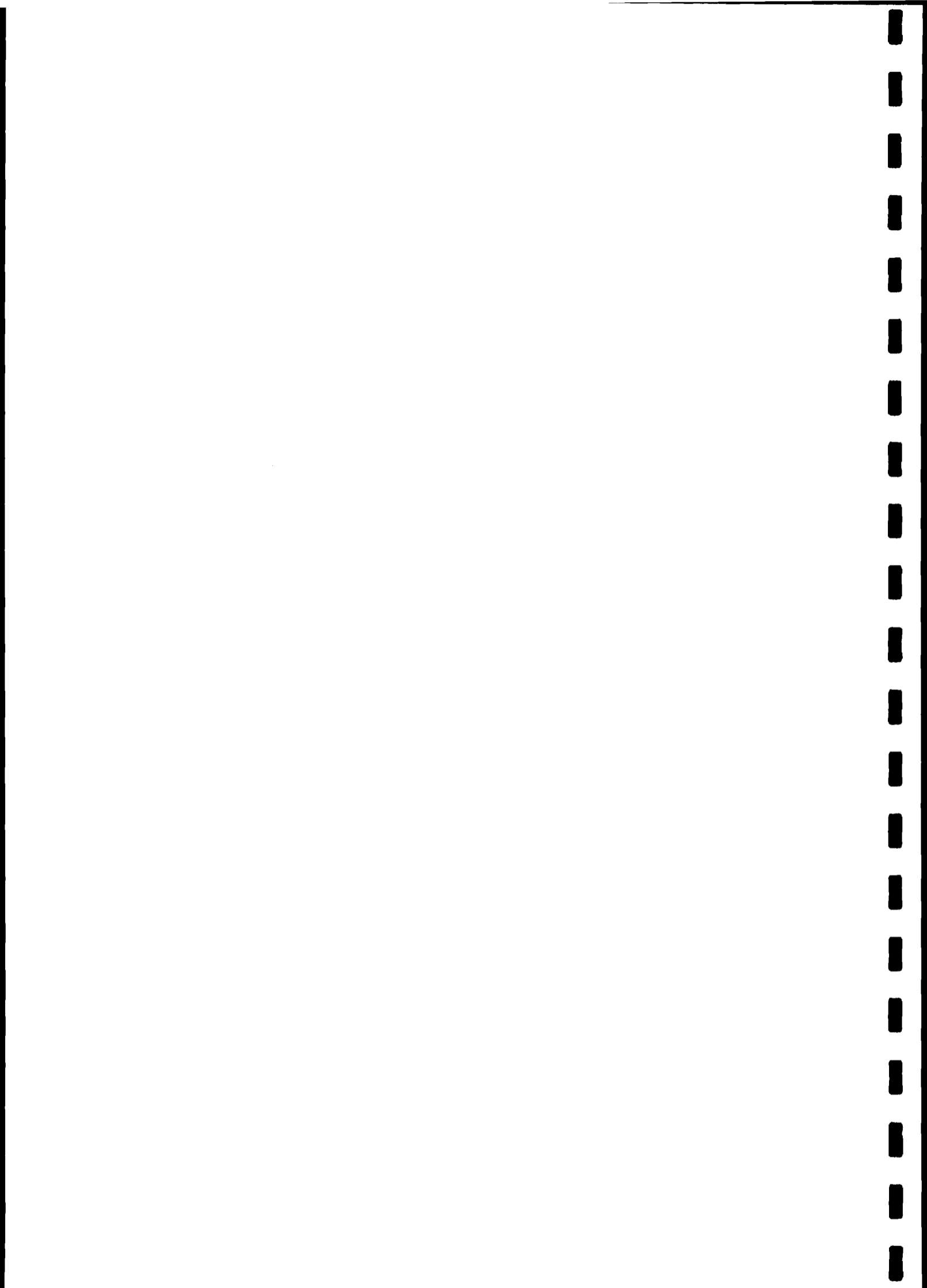
La vignette automobile est une redevance classique dans tous les pays, frappant l'ensemble des véhicules à moteur au titre de droit d'accès au réseau routier dont le tarif augmente de façon progressive par tranche en fonction de la puissance fiscale du moteur et du poids du véhicule. Au Mali, la vignette automobile, pour les véhicules de transport en commun de personnes et de transport de marchandises, est intégré dans la vignette multicritères TTR (Taxes sur les Transports Routiers).

Le péage routier est en général envisagé soit pour récupérer les coûts des travaux réalisés sur une route, soit pour financer ses coûts d'entretien. L'installation des péages n'est envisageable que sur des routes en bon état .

5.3 Mesures recommandées et impact de leur mise en application

Les mesures recommandées de refonte de la fiscalité routière, établie sur la base des analyses et résultats développés précédemment, visent à obtenir la couverture au mieux des charges d'usage routier de chaque catégorie de véhicules par les recettes spécifiques rendues facilement calculables. Elles comprennent :

- (i) l'introduction de la notion de redevance d'usage routier dans la structure de la fiscalité routière,
- (ii) l'augmentation de la fiscalité spécifique sur le gas-oil, qui touche principalement les véhicules lourds,



- (iii) l'institution d'une redevance annuelle sur la charge à l'essieu, différenciée par type de véhicule en fonction de leur agressivité, mesurée par la puissance quatrième de sa charge maximale à l'essieu par rapport à l'essieu de 13 tonnes,
- (iv) la révision à la hausse de la vignette automobile des véhicules de transport en commun de personnes et de transport de marchandises, calculée de manière à couvrir le déficit restant de la couverture des coûts d'usage routier par catégorie de véhicules,
- (v) la mise en place, en lieu et place de la composante taxe sur les véhicules automobiles de la vignette multicritères TTR, d'une redevance spécifique de synthèse intégrant la redevance révisée sur les véhicules automobiles de transport en commun de personnes et de transport de marchandises et la redevance sur la charge à l'essieu.

a) introduction de la notion de redevance d'usage routier

Les recettes routières spécifiques affectables au recouvrement des charges d'infrastructures, qui représentent en 1996 environ 40% des recettes fiscales routières totales, peuvent être considérées comme des sommes perçues aux usagers en contrepartie de l'usage de la route. Compte tenu d'une part, des difficultés d'évaluation au niveau de certaines taxes routières, de la part qui correspond au droit commun et de celle complémentaire qui correspond à la fiscalité spécifique, et d'autre part, de l'unicité du Budget de l'Etat, il est proposé de regrouper l'ensemble des parts de fiscalité spécifique de ces taxes en une redevance d'usage routier unique à expliciter dans la structure de la fiscalité sur les carburants routiers, de manière à rendre cette fiscalité spécifique facilement lisible aux usagers.

Sur la base des statistiques douanières de 1996, la redevance d'usage routier est estimée à :

- FCFA 165 par litre pour le super,
- FCFA 120 par litre pour l'essence ordinaire, et
- FCFA 15 par litre pour le gas-oil.

b) augmentation de la fiscalité spécifique sur le gas-oil

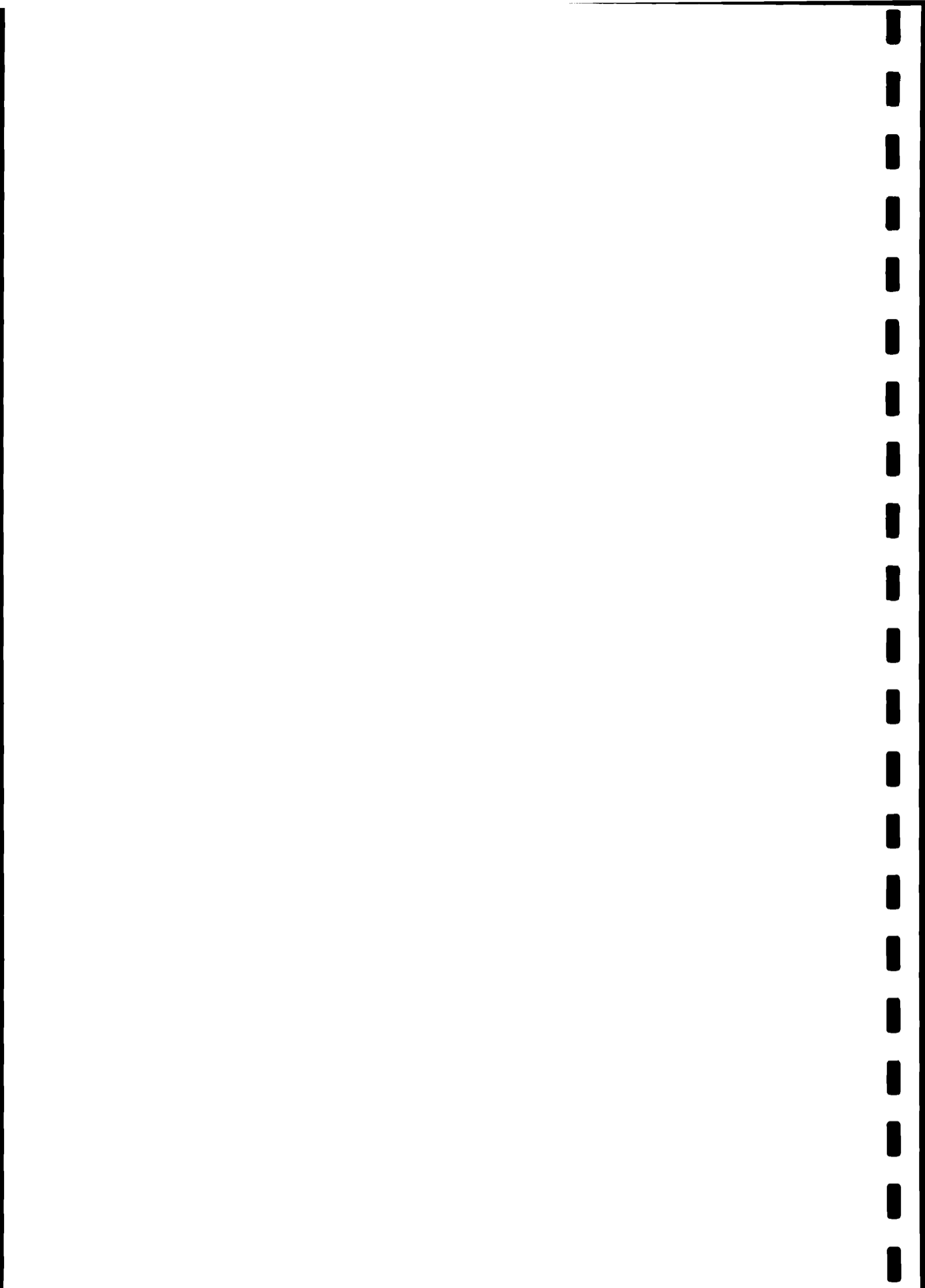
L'augmentation de la fiscalité spécifique sur le gas-oil de manière à couvrir le déficit de la couverture des coûts variables d'usage routier (cf. Tableau 3.18 page 23) des véhicules lourds devrait se situer à 63 FCFA par litre de gas-oil, correspondant à une augmentation des recettes spécifiques de FCFA 8,1 milliards. L'impact de cette mesure conduirait pour les ensembles articulés à une augmentation de 4,8% de leurs coûts de revient TTC (toutes taxes comprises).

Comme une hausse brutale de 63 FCFA par litre de gas-oil serait sans doute politiquement difficilement acceptable, compte tenu des prix de vente à la pompe dans les pays voisins et du contexte difficile actuel de l'exercice de la profession de transporteurs routiers, il est recommandé dans un premier temps de limiter la hausse du prix de vente du gas-oil à 25 FCFA par litre, faisant passer le litre à 300 FCFA, c'est-à-dire au même prix que celui en vigueur au Burkina Faso. Cette mesure, qui devrait rapporter FCFA 3,2 milliards, aurait pour impact une augmentation de 1,9% des coûts de revient TTC des ensembles articulés.

Le complément à couvrir, soit FCFA 4,9 milliards, serait à supporter par les ressources générées à travers l'institution d'une redevance sur la charge à l'essieu.

c) institution d'une redevance annuelle sur la charge à l'essieu

La redevance annuelle sur la charge à l'essieu, différenciée par type de véhicule en fonction de leur agressivité, toucherait exclusivement les propriétaires des véhicules commerciaux qui seront les premiers bénéficiaires des routes bien entretenues.



La mise en vigueur de la redevance nécessite la connaissance au préalable de la structure et de la composition du parc de véhicules commerciaux afin de pouvoir définir les grilles de tarifs de cette redevance en fonction du nombre d'essieux et du poids total autorisé en charge,

Les montants à recouvrer par catégorie de véhicules devraient correspondre au déficit restant à couvrir au niveau des coûts variables d'usage routier compte tenu de l'augmentation des recettes spécifiques résultant de l'augmentation de la fiscalité spécifique sur le gas-oil de 25 FCFA par litre. Le Tableau 5.1 ci-après donne un aperçu des montants des redevances moyennes à percevoir par véhicule dans chaque catégorie de véhicules lourds, étant bien entendu que les tarifs réels de redevance par véhicule seraient à établir en fonction de l'agressivité de celui-ci.

Tableau 5.1 : Calculs de la redevance moyenne sur la charge à l'essieu pour la couverture du reliquat des coûts variables d'usage routier

catégorie de véhicules	montant à recouvrir (millions de FCFA)	parc circulant (nombre de véhicules)	redevance moyenne (milliers de FCFA/véhicule)
autocars et bus	1 483,19	1 500	988,8
camions moyens	602,30	1 500	401,5
camions lourds	818,34	1 500	545,6
ensembles articulés	2 154,48	2 000	1 077,2

Source : *Calculs du Consultant*

L'impact de la mesure sur les coûts de revient TTC des ensembles articulés serait une augmentation variant de 2,7% à 6,8% selon le niveau d'agressivité du véhicule pour les routes.

d) révision 8 la hausse de la vignette automobile des véhicules commerciaux

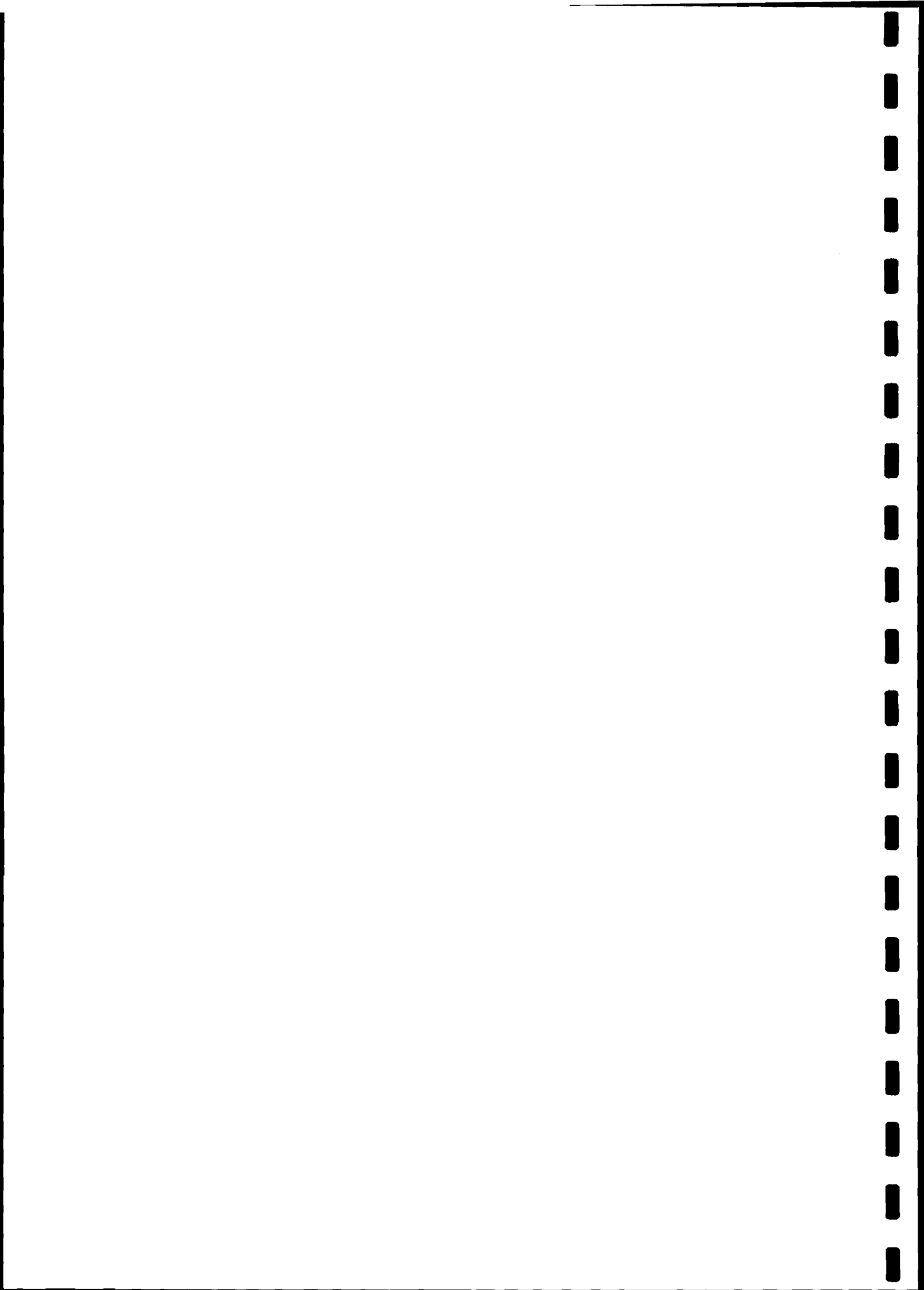
La vignette automobile des véhicules de transport en commun de personnes et de transport de marchandises serait revue à la hausse et calculée de manière à combler le déficit restant à couvrir pour assurer la couverture des coûts fixes d'usage routier par catégorie de véhicules. A cet effet, les anomalies signalées des recettes spécifiques douanières négatives sur les importations de véhicules routiers seront supprimées pour assurer la cohérence avec les résultats obtenus par application des barèmes de fiscalité douanière.

Comme le déficit de couverture ne porte que les coûts fixes d'usage routiers des véhicules lourds, les tarifs des vignettes des camionnettes et des minibus resteraient inchangés alors que ceux des véhicules lourds seraient portés à 173 700 FCFA par véhicule comme le montre les calculs explicités dans le Tableau 5.2 ci-après.

Tableau 5.2 : Tarifs des vignettes des véhicules lourds pour assurer la couverture des coûts fixes d'usage routier

catégorie de véhicules	montant à recouvrir (millions de FCFA)	parc circulant (nombre de véhicules)	redevance moyenne (milliers de FCFA/véhicule)
autocars et bus	260,48	1 500	173,7
camions moyens	260,48	1 500	173,7
camions lourds	260,48	1 500	173,7
ensembles articulés	347,31	2 000	173,7

Source : *Calculs du Consultant*



L'impact de la révision de la vignette automobile des véhicules lourds serait tout à fait marginal. En effet, Pour les ensembles articulés dont la part correspondant à la taxe sur les véhicules automobiles dans le prix de la vignette multicritères TTR est de 15 300 FCFA en moyenne par véhicule, l'introduction de la nouvelle redevance spécifique n'entraînerait qu'une augmentation des charges annuelles de 158 400 FCFA, soit un accroissement de 0,6% des coûts de revient TTC de cette catégorie de véhicules.

e) mise en place d'une redevance spécifique unique de synthèse au sein de la vignette multicritères TTR au lieu et place de la taxe actuelle sur les véhicules

Dans le souci de simplification de la perception et du contrôle du paiement des redevances, en vue d'accroître l'efficacité du recouvrement, la redevance révisée sur les véhicules automobiles et la redevance annuelle sur la charge à l'essieu seraient fusionnées en une redevance spécifique unique de synthèse, qui sera intégrée dans la vignette multicritères TTR en lieu et place de la taxe actuelle sur les véhicules automobiles.

f) impact global des mesures recommandées

Le calcul effectué à titre d'exemple pour les ensembles articulés (cf. Tableau 2.1 page 8) a montré que l'impact global des mesures recommandées sur les coûts de revient TTC serait une augmentation variant de 5,2 % à 9,3% selon le niveau d'agressivité du véhicule pour les routes.

g) couverture des coûts par catégorie de véhicules après la mise en œuvre des mesures recommandées

Les mesures chiffrées recommandées visaient à assurer la couverture globale des coûts d'usage routier par les usagers, sans chercher à bouleverser totalement les règles de taxation existantes et charger les véhicules lourds dans des proportions difficilement compatible avec la situation actuelle de l'industrie des transports routiers. Le Tableau 5.3 suivant donne un aperçu du taux de couverture attendu par catégorie de véhicules après la mise en œuvre de l'ensemble des mesures chiffrées recommandées.

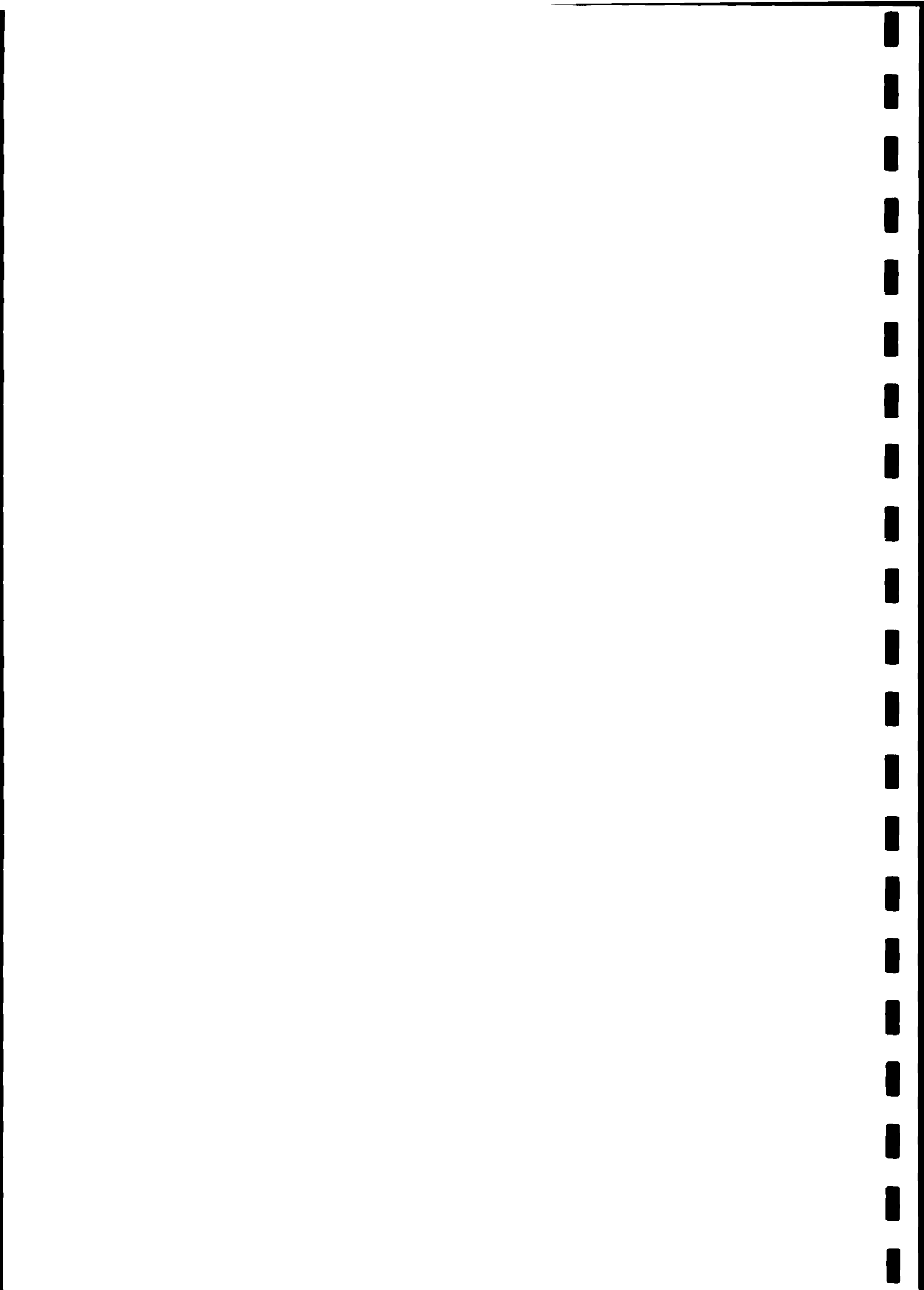
Tableau 5.2 : Taux attendu de couverture des coûts d'usage routier par les recettes après la mise en œuvre des mesures chiffrées recommandées

(montants en millions de FCFA 1996)

catégorie de véhicules	coûts	recettes	bilan	couverture (%)
deux-roues	453,99	262,65	-191,34	57,9%
voitures particulières, taxis	6 636,48	7 388,66	752,18	111,3%
camionnettes pass./minibus	1 422,25	2 664,74	1 242,49	187,4%
camionnettes marchandises	2 561,71	4 777,90	2 216,19	186,5%
autocars et bus	4 164,04	4 165,82	1,78	100,0%
camions moyens	1 527,19	319,90	-1 207,30	20,9%
camions lourds	2 094,10	2 421,03	326,93	115,6%
ensembles articulés	4 532,34	2 289,29	-2 243,05	50,5%
total tous véhicules	23 392,10	24 289,98	897,89	103,8%

Source : Calculs du Consultant

Il ressort de la lecture de ce Tableau que l'objectif de recouvrement des coûts d'usage routier est atteint au niveau global ainsi qu'au niveau des voitures particulières et taxis, des camionnettes, des minibus et des autocars et bus, mais que la couverture des coûts n'est assurée qu'à hauteur de 50% pour les ensembles articulés et de 20% pour les camions moyens.



5.4 Mesures d'accompagnement

Les mesures recommandées de refonte de la fiscalité spécifique routière, même si elles ne présentent que peu d'effets inflationnistes compte tenu de leur impact sur les coûts de revient des transporteurs routiers², ne pourraient être acceptées socialement que si elles sont bien expliquées et comprises par les usagers. A cet effet, elles devraient être complétées par des mesures d'accompagnement permettant aux usagers de ressentir les effets des nouvelles mesures et de suivre l'utilisation des fonds mobilisés, en particulier les mesures suivantes :

a) information et sensibilisation des usagers

Pour être politiquement acceptable, toute augmentation de tarif ou toute nouvelle redevance devrait faire l'objet d'un effort d'information et de sensibilisation auprès des différentes catégories d'usagers. En particulier, les résultats d'analyse d'impact des mesures préconisées devraient être largement diffusés auprès du grand public et auprès des associations professionnelles représentatives des usagers (transporteurs routiers, transitaires, etc.).

b) mise en place d'un système d'entretien routier efficace

Pour que les usagers ressentent les résultats des efforts financiers qui leur sont demandés, il faut impérativement que les routes soient correctement entretenues. A cet effet, les fonds mobilisés à partir des redevances d'usage routier devraient être réservés uniquement aux travaux d'entretien et de renouvellement des routes et être disponibles en temps voulu pour garantir un financement régulier des opérations programmées .

A cette fin, il serait souhaitable de mettre en place un Fonds Routier disposant d'une autonomie juridique extrabudgétaire, c'est-à-dire doté d'un compte bancaire commercial alimenté par les ressources financières provenant des redevances d'usage routier et placé sous la gestion d'une structure juridique autonome. Cette dernière entité pourrait être un Conseil de Surveillance du Fonds Routier, chargé de la gestion et du contrôle de l'utilisation des ressources mobilisées, composé des représentants des Ministères concernés (principalement le Ministère des Travaux Publics et des Transports, et le Ministère des Finances et du Commerce) et des représentants authentiques des groupes d'usagers de la route.

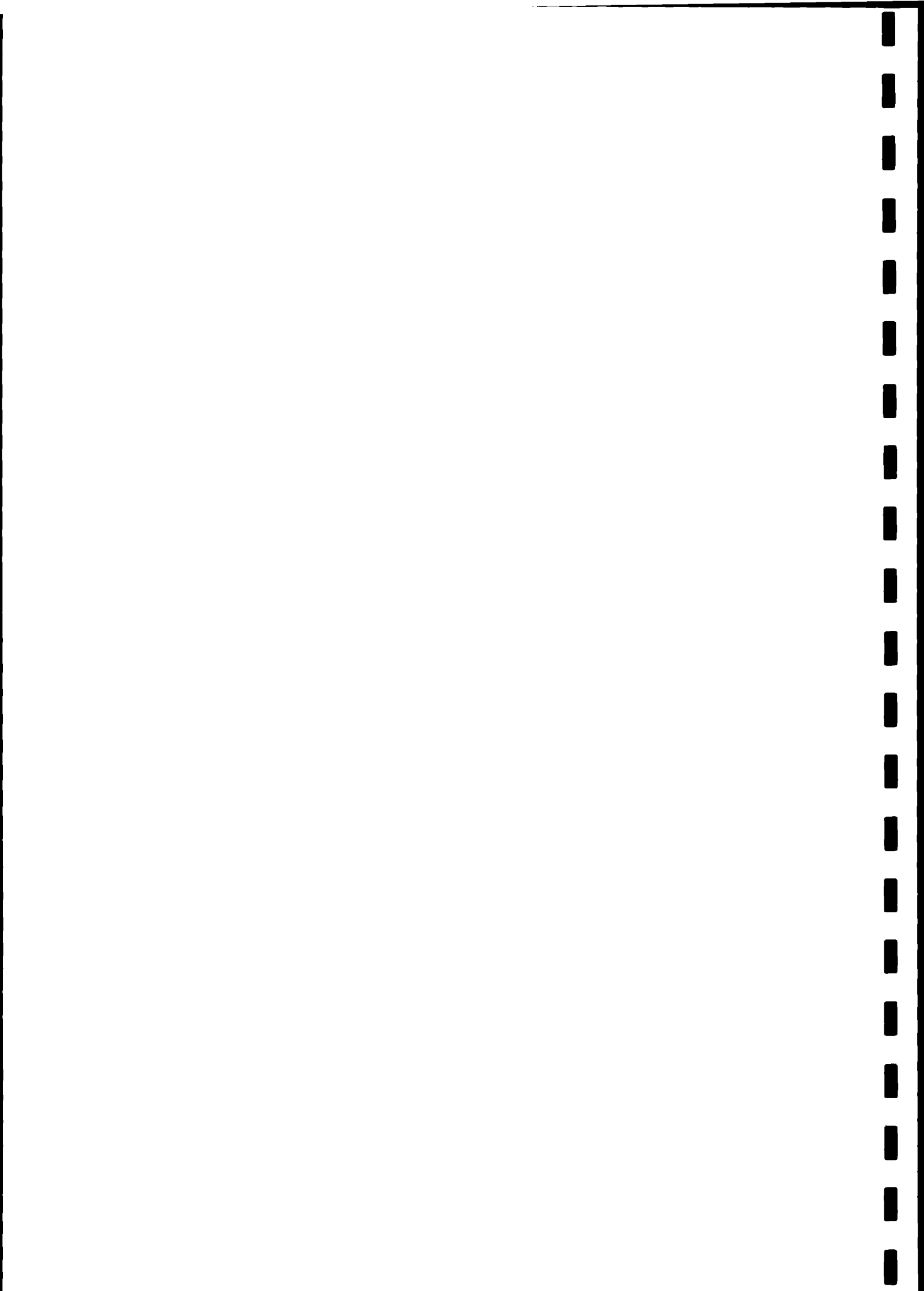
La représentation des usagers de la route au sein de ce Conseil de Surveillance permettrait d'une part, de s'assurer que les fonds mobilisés ne financent que les travaux d'entretien et de renouvellement des routes, et d'autre part, d'assurer la transparence de la gestion, donc la crédibilité du système.

Ce Conseil de Surveillance disposerait d'un organe d'exécution chargé de la gestion quotidienne du Fonds Routier. Cet organe, dirigé par un Directeur nommé par le Conseil de Surveillance, devrait être une très petite structure comprenant outre le directeur, deux à trois autres personnes dont un comptable et une secrétaire.

Si le principe du Fonds Routier est retenu par le Gouvernement, une étude complémentaire détaillée serait nécessaire pour définir le cadre juridique exact de fonctionnement de ce Fonds Routier.

Enfin, pour s'assurer de la bonne gestion et de la bonne utilisation des ressources mobilisées, des mécanismes efficaces de gestion de l'exécution des travaux routiers, notamment en matière de suivi et de contrôle, à l'instar de l'AGETIPE (Agence d'exécution des travaux d'intérêt public pour l'emploi) devraient également être mis en place parallèlement aux actions de mobilisation .

² En supposant que les coûts de transports comptent pour 30% dans la formation des prix des produits de consommation finale, une augmentation des coûts de transport de 10% ne devrait engendrer qu'un coût additionnel de $(30\% \times 10\%) = 3\%$ du prix du produit à répercuter sur le consommateur.



c) implication des usagers dans la gestion des routes

Etant donné que ce seront désormais les usagers qui financent les dépenses d'entretien et de renouvellement des routes, il faudrait qu'ils puissent apprécier la manière dont les fonds qui leur sont prélevés, sont gérés et utilisés. De plus, lorsqu'il y a lieu d'ajuster les ressources en fonction de l'augmentation des besoins d'entretien routier, les usagers seront encore appelés à payer le supplément. Dans ces conditions, outre le fait de les faire représenter dans le Conseil de Surveillance du Fonds Routier pour veiller au contrôle de l'utilisation des fonds, il s'avère opportun de les associer aussi dans les différentes étapes de la gestion des routes pour qu'ils puissent se rendre compte des travaux réalisés et qu'ils veuillent bien accepter les tarifs demandés. Leur rôle de bailleurs de fonds devrait leur donner le droit de participer, au même titre que l'Administration, tant à l'élaboration des programmes annuels d'entretien et des budgets qu'au contrôle et au suivi de l'exécution physique et financière de ces programmes.

Enfin, la participation des usagers à la gestion des routes, pour être efficace, devrait se faire à travers des associations réellement représentatives des différentes catégories d'usagers et d'opérateurs de transport dont il y a lieu de promouvoir le développement.

d) assainissement des conditions de fonctionnement de l'économie des transports

Pour réduire les distorsions de prix à l'importation des véhicules routiers qui faussent les conditions de concurrence entre les différents types de véhicules, et accroître les recettes fiscales, l'Administration des douanes devrait réviser les régimes d'exemption, de façon à réduire l'important écart entre la pression fiscale résultant de l'application des barèmes douaniers et les taux réels d'imposition.

Pour réduire la pratique de la surcharge qui accélèrent la détérioration des routes et qui faussent également les conditions de concurrence :

une prise de conscience collective pour la défense du patrimoine routier devrait être provoquée auprès des usagers, des agents économiques ainsi que des agents de l'Administration en charge du respect de la réglementation routière, à travers des campagnes de sécurité routière organisées à cet effet ;

les véhicules routiers en surcharge devraient être sévèrement punis et à terme, les véhicules à configuration agressive devraient être éliminés par l'instauration à l'importation d'une pénalité dissuasive ;

- les mesures de contrôle devraient être renforcées, tant au niveau de la réception et du contrôle technique des véhicules, qu'au niveau de la charge à l'essieu lors des contrôles routiers.

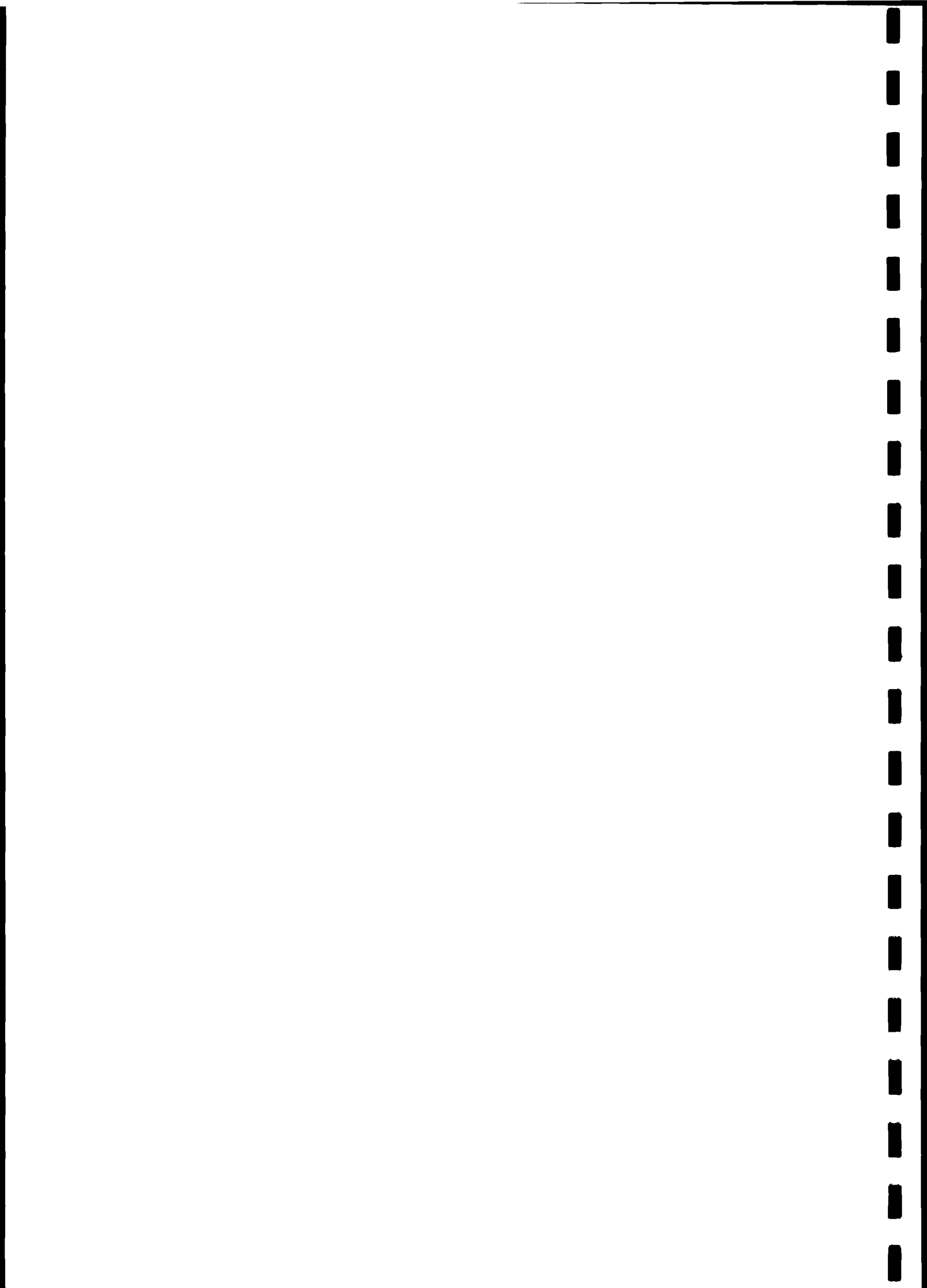
5.5 Programmation proposée pour les mesures chiffrées recommandées

a) mesures à prendre dans l'immédiat

La révision de la structure des prix des carburants routiers pour y introduire la redevance d'usage routier ainsi que l'augmentation de la redevance sur le gas-oil de 25 FCFA par litre devrait se faire sans tarder pour harmoniser la fiscalité spécifique routière et accroître les recettes spécifiques.

Des études complémentaires devraient être programmées sans tarder dans le cadre du prolongement de cette étude pour finaliser les mesures d'application, notamment :

une étude sur la structure et la composition du parc des véhicules commerciaux pour pouvoir définir les grilles de tarifs de la redevance annuelle sur la charge à l'essieu,

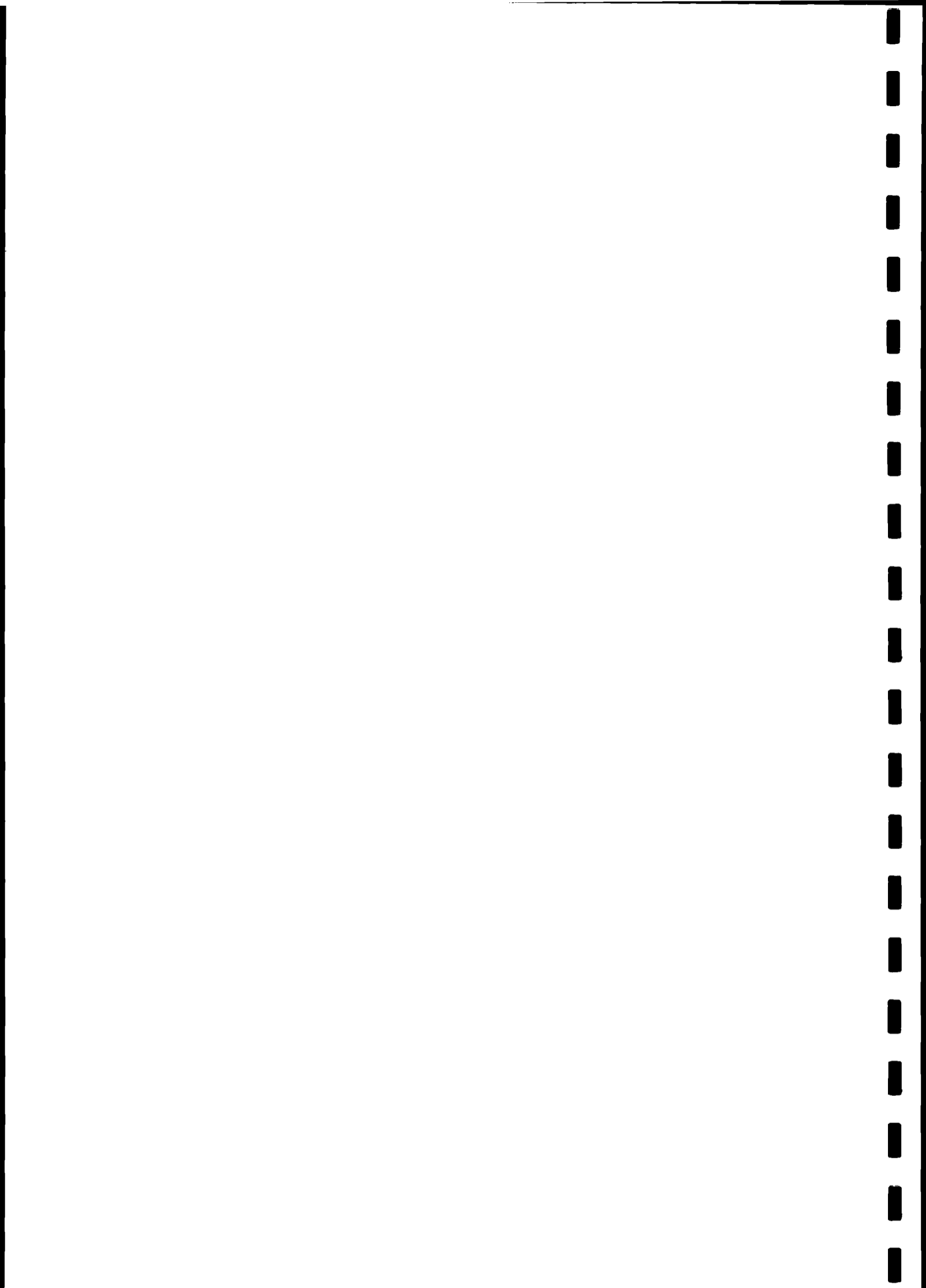


- une étude institutionnelle et organisationnelle pour spécifier les modalités de mise en place et de fonctionnement de la structure d'administration du Fonds Routier et de son Conseil de Surveillance,
- des études d'impact des mesures de révisions tarifaires et d'institution de la redevance sur la charge à l'essieu sur les prix des principaux produits de consommation.

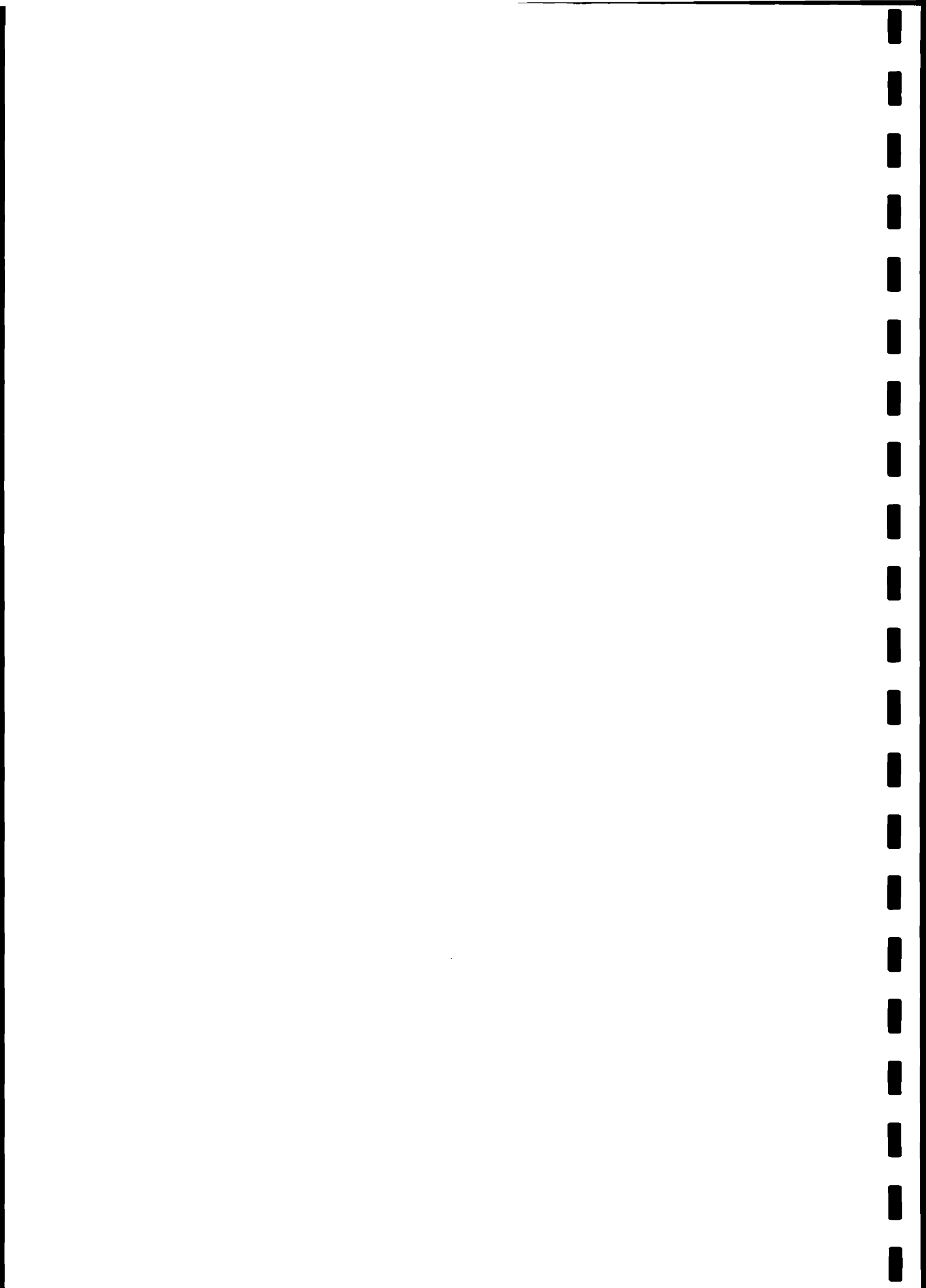
b) mesures à programmer à partir de 1998

La programmation de la mise en place de la redevance annuelle sur la charge à l'essieu devrait se faire en respectant un principe important des finances publiques, à savoir l'obligation d'éviter qu'une législation rétroactive frappe, d'une manière inéquitable les contribuables ou les redevables potentiels d'un nouveau système de taxation ou de tarification. En particulier, l'introduction, sans période d'avertissement, de fortes redevances sur les véhicules lourds, qui représentent des investissements importants et de longue durée, risquerait de provoquer des incidences financières graves pour les propriétaires de ces véhicules. En conséquence, la mise en place de la redevance annuelle sur la charge à l'essieu, qui est une mesure à forte incidence financière pour les redevables, ne pourrait se faire qu'après une période d'avertissement suffisamment longue (un an et demi à deux ans minimum) pour permettre aux propriétaires des véhicules de s'organiser pour tenir compte de la nouvelle réglementation ou du nouveau régime de fiscalité. Entre-temps, des campagnes d'information du public avec rappels périodiques devraient être faites sur l'institution de la redevance annuelle sur la charge à l'essieu et sa mise en application en 1999.

La révision de la redevance sur les véhicules automobiles de transport en commun de personnes et de transport de marchandises pourrait se faire dès que les grilles de tarifs de la redevance annuelle sur la charge à l'essieu sont connues et que les modalités de révision de la structure de la vignette multicitères TTR sont finalisées au niveau du Ministère des Finances et du Commerce.



Annexes



Annexe 1

Estimation des besoins annuels pour l'entretien courant du réseau des routes prioritaires du Mali

1. Généralités méthodologiques

L'estimation des besoins annuels d'entretien courant du réseau des routes prioritaires du Mali a été réalisée sur la base des normes d'entretien courant par principale tâche élémentaire, lesquelles ont été différenciées par type de route en fonction de l'état de surface et des conditions de circulation.

Le réseau de routes prioritaires est celui arrêté en 1993 dans le cadre de l'élaboration du programme pluriannuel pour l'entretien courant du réseau routier sur la période (1994-1998)¹. Les caractéristiques d'exploitation de ce réseau (type de route, état, niveau de trafic) ont été actualisées à Décembre 1995, compte tenu des dernières informations disponibles.

Les coûts de réalisation des tâches élémentaires ont été estimés sur la base des coûts faits à l'entreprise, obtenus à partir des consultations de marchés d'entretien courant de PME auprès de l'AGETIPE (Agence d'exécution des travaux d'intérêt public pour l'emploi).

Tous les coûts ont été exprimés aux conditions économiques et fiscales de Janvier 1996.

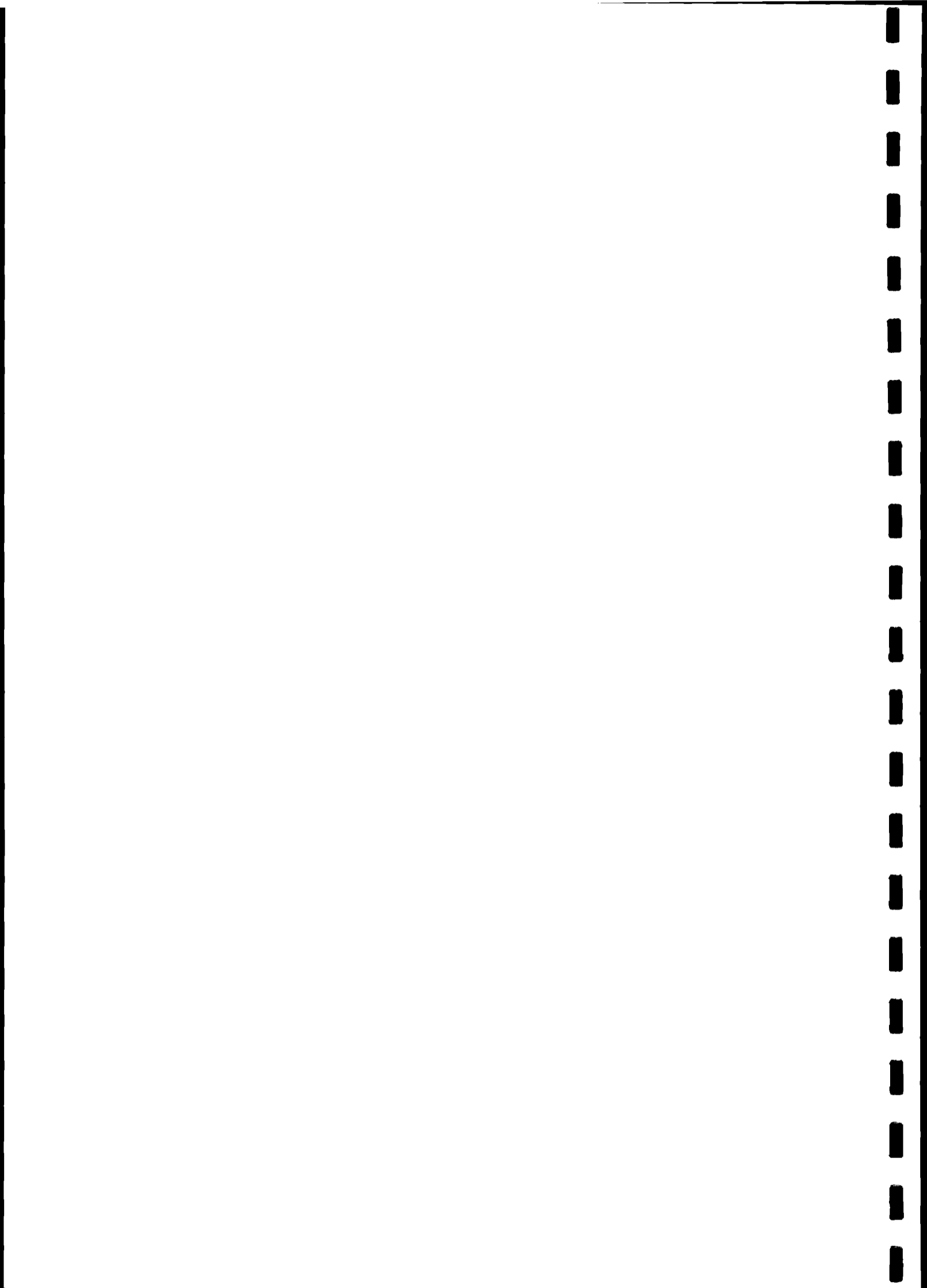
2. Principaux résultats

Les besoins d'entretien courant des routes prioritaires totaliseraient FCFA 4 117,6 millions par an et se répartissent par Région administrative des Travaux Publics comme suit :

Région administrative	longueur (km)	travaux à l'entreprise (millions FCFA 1996)	suivi et contrôle * (millions FCFA 1996)	Total (millions FCFA 1996)
Kayes	1 641	462,51	46,25	508,76
Koulikoro	1 489	871,32	87,13	958,45
Bamako	112	66,63	6,66	73,29
Ségou	1 305	591,46	59,15	650,61
Sikasso	1 221	787,37	78,74	866,11
Mopti	989	356,36	35,64	392,00
Tombouctou	626	133,61	13,36	146,98
Gao	989	399,51	39,95	439,46
Kidal	225	74,46	7,45	81,91
Ensemble régions	8 597	3 743,25	374,32	4 117,57

(*) suivi et contrôle = 10% des coûts des travaux

¹ Cf. Programme Pluriannuel pour l'entretien courant du réseau routier - Rapport TRANSROUTE, 1993.



3. Détails et Bases de calculs

Le détail des besoins annuels de travaux d'entretien courant par région administrative est explicité en Annexe A.1.1.

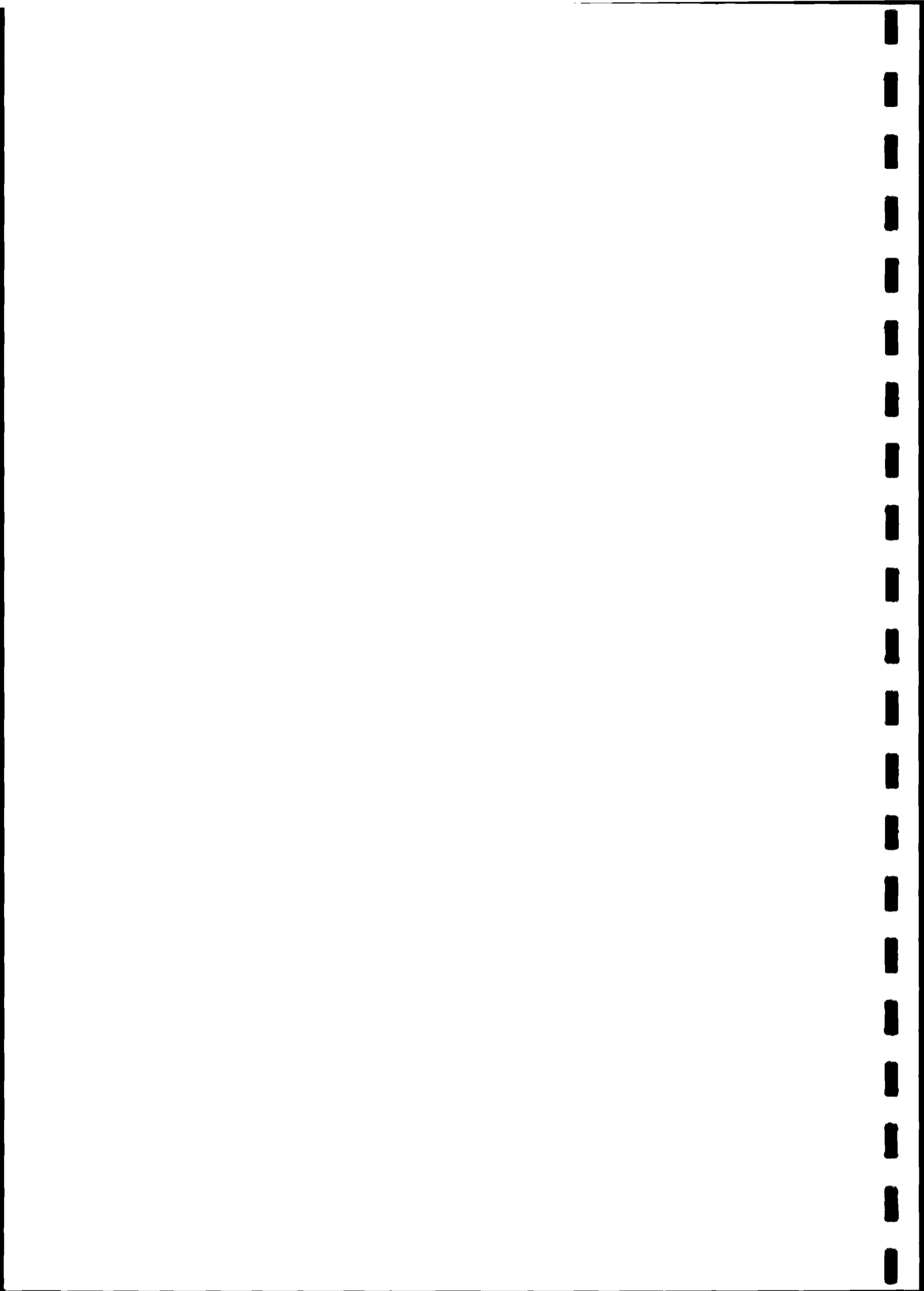
Les principales caractéristiques du réseau routier éligible à l'entretien courant au 01.01.1996 ainsi qu'un récapitulatif du kilométrage de ce réseau par classe technique et administrative des routes et par région administrative des Travaux Publics font l'objet de Annexe A.1.2.

Les coûts kilométriques d'entretien courant annuel par type de route et par groupe de régions administratives homogènes du point de vue des coûts de matériau, de matériel et de main d'œuvre, variables selon le niveau de trafic et l'état de la route, sont détaillés en Annexe A.1.3.

Les coûts normalisés annuels d'entretien courant par km de route établis pour le groupe de régions administratives homogènes (Koulikoro, Bamako, Ségou, Sikasso et Mopti) et décomposés en tâches élémentaires et en coûts variables et coûts fixes sont récapitulés en Annexe A.1.4.

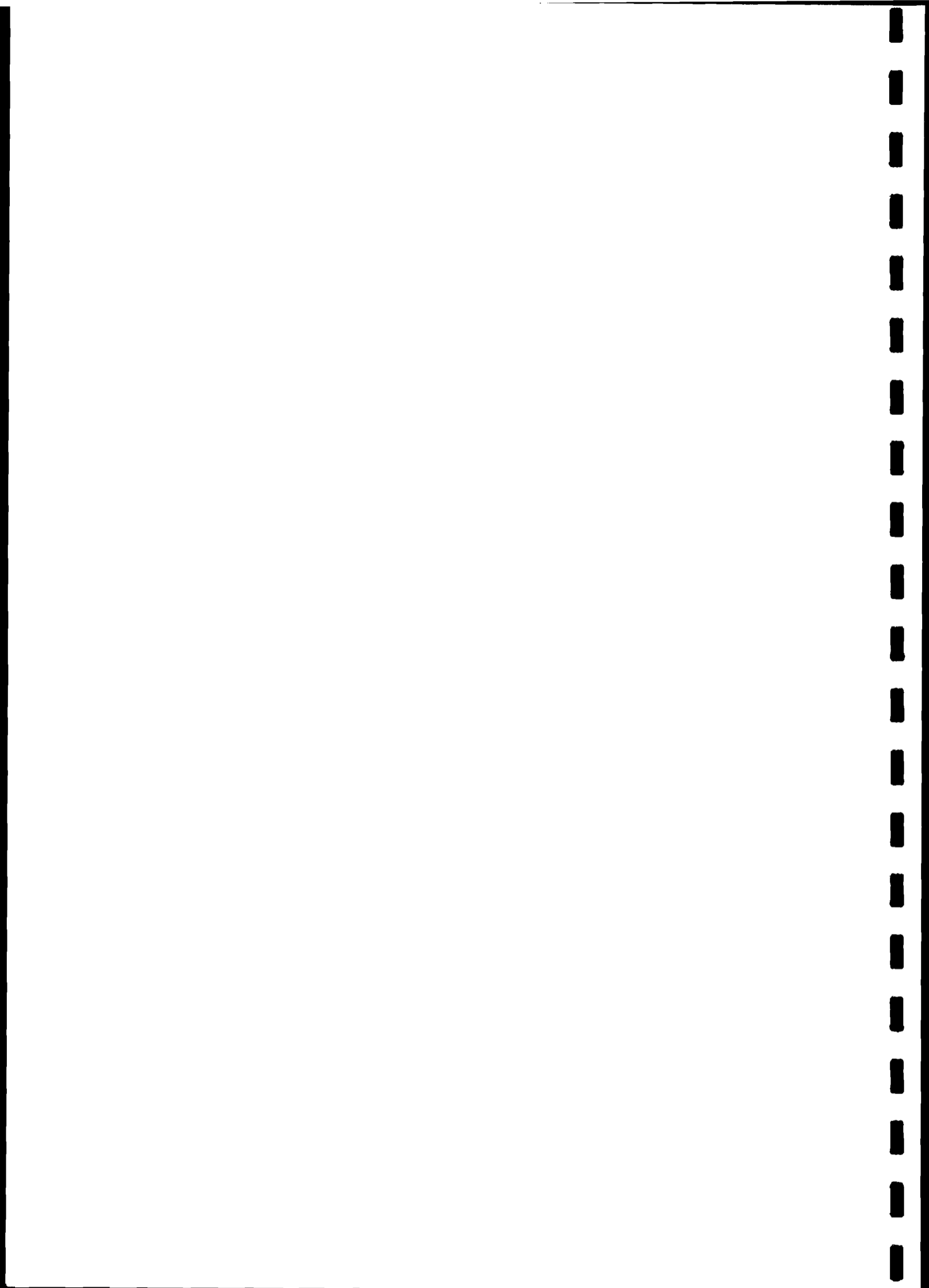
Le détail des normes au km et des coûts annuels de réalisation des tâches élémentaires d'entretien courant par type de route en fonction du trafic et de l'état de la route est consigné en Annexe A.1.5.

Les résultats des comptages routiers effectués par la Direction Nationale des Travaux Publics en 1995 sur les différents éléments du réseau, extraits de l'Annuaire Statistique des Transports (Résultats 1995), sont reproduits en Annexe A.1.6.



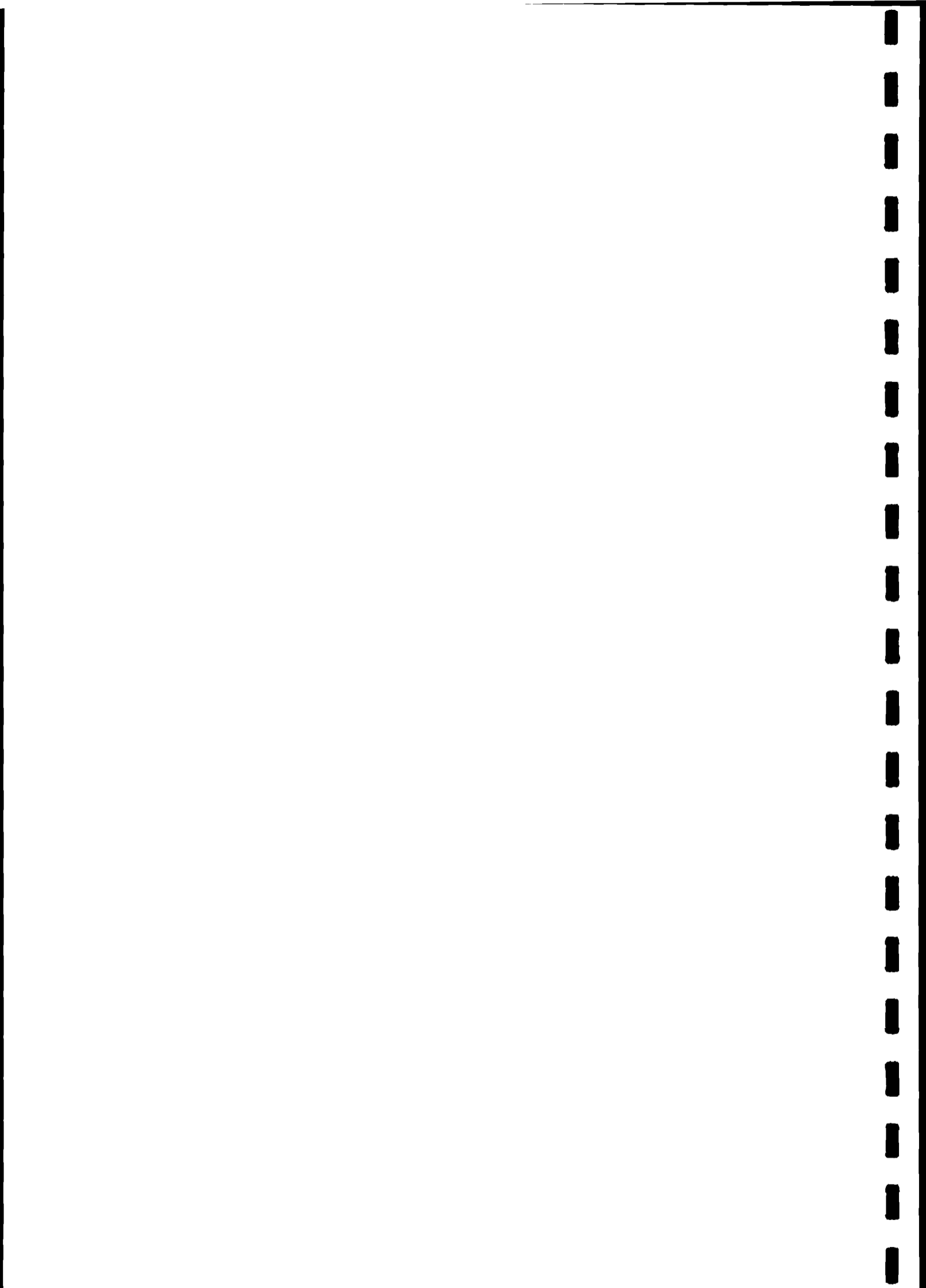
Besoins annuels d'entretien courant par Région administrative

Région administrative	type de route	niveau de trafic	code route / trafic	état de la route	longueur (km)	coût / an au km (milliers FCFA 1996)	coût d'entretien courant (millions FCFA 1996 1 an)
Kayes	route revêtue	100 véh. / jour ou moins	<i>r3</i>	mauvais	56	989,50	55,412
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour	<i>t2</i>	assez bon	92	976,24	89,814
	route en terre	20 véh. / jour ou moins	<i>t3</i>	passable	18	684,06	12,313
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus	<i>p1</i>	bon	100	383,53	38,353
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus	<i>p1</i>	passable	245	432,93	106,068
	piste améliorée	moins de 20 véh. / jour	<i>p2</i>	mauvais	78	332,01	25,897
	piste saisonnière	moins de 20 véh. / jour	<i>ps</i>	mauvais	1 052	128,00	134,656
Total Direction Régionale des Travaux Publics de Kayes					1 641		462,513
Koulikoro	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	<i>r1</i>	bon	63	512,65	32,297
	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	<i>r1</i>	passable	176	881,20	155,091
	route revêtue	100 véh. / jour ou moins	<i>r3</i>	mauvais	52	761,15	39,580
	route en terre	50 véh. / jour ou plus	<i>t1</i>	assez bon	188	859,95	161,671
		50 véh. / jour ou plus	<i>t1</i>	passable	197	897,95	176,896
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour	<i>t2</i>	passable	186	788,95	146,745
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour	<i>t2</i>	mauvais	112	826,95	92,618
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus	<i>p1</i>	passable	67	333,02	22,312
	piste saisonnière	moins de 20 véh. / jour	<i>ps</i>	mauvais	448	98,46	44,110
Total Direction Régionale des Travaux Publics de Koulikoro					1 489		871,320



Besoins annuels d'entretien courant par Région administrative

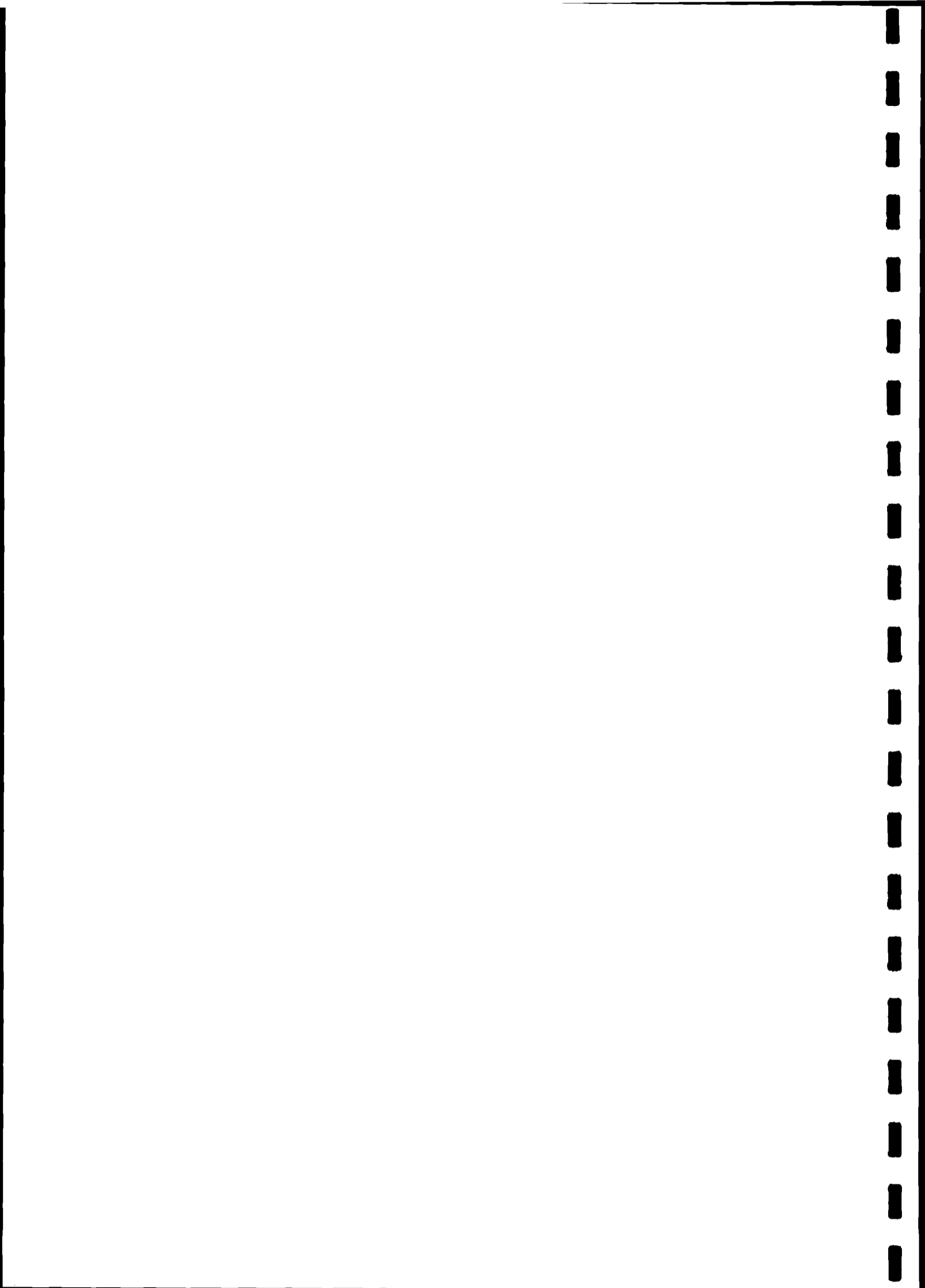
Région administrative	type de route	niveau de trafic	code route / trafic	état de la route	longueur (km)	coût / an au km (milliers FCFA 1996)	coût d'entretien courant (millions FCFA 1996 / an)
Bamako	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	<i>rl</i>	bon	42	512,65	21,531
	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	<i>rl</i>	assez bon	57	583,53	33,261
	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	<i>rl</i>	passable	6	881,20	5,287
	route en terre	50 véh. / jour ou plus	<i>tl</i>	mauvais	7	935,95	6,552
Total Direction Régionale des Travaux Publics de Bamako					112		66,631
Ségou	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	<i>rl</i>	assez bon	382	583,53	222,908
	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	<i>rl</i>	passable	25	881,20	22,030
	route revêtue	entre 100 et 200 véh. / jour	<i>r2</i>	passable	107	755,03	80,788
	route revêtue	entre 100 et 200 véh. / jour	<i>r2</i>	mauvais	80	849,53	67,962
	route revêtue	100 véh. / jour ou moins	<i>r3</i>	bon	30	406,78	12,203
	route revêtue	100 véh. / jour ou moins		mauvais	25	761,15	19,029
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour		assez bon	148	750,95	111,141
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus		assez bon	10	314,02	3,140
	piste améliorée	moins de 20 véh. / jour		assez bon	30	217,39	6,522
	piste saisonnière	moins de 20 véh. / jour	<i>ps</i>	assez bon	18	79,46	1,430
	piste saisonnière	moins de 20 véh. / jour	<i>ps</i>	mauvais	450	98,46	44,307
Total Direction Régionale des Travaux Publics de Ségou					1 305		591,461



Besoins annuels d'entretien courant par Région administrative

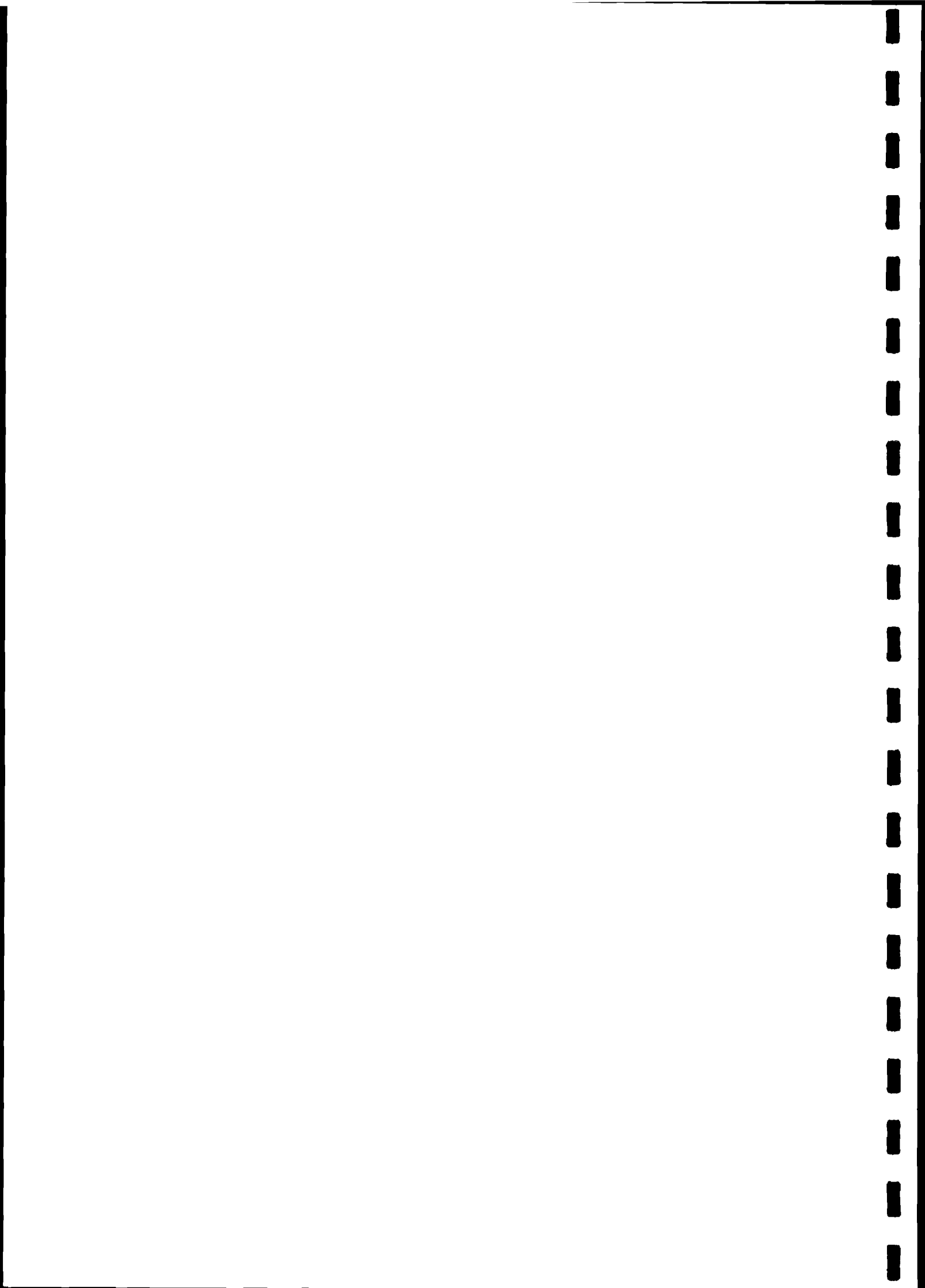
Région administrative	type de route	niveau de trafic	code route / trafic	état de la route	longueur (km)	coût / an au km (milliers FCFA 1996)	coût d'entretien courant (millions FCFA 1996 / an)
Sikasso	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	r1	bon	196	512,65	100,479
	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	r1	passable	138	881,20	121,606
	route revêtue	entre 100 et 200 véh. / jour	r2	bon	180	438,45	78,921
	route revêtue	entre 100 et 200 véh. / jour	r2	passable	160	755,03	120,805
	route revêtue	100 véh. / jour ou moins	r3	mauvais	98	761,15	74,593
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour	t2	assez bon	18	750,95	13,517
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour	t2	passable	33	788,95	26,035
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour	t2	mauvais	260	826,95	215,007
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus	b1	mauvais	90	352,02	31,682
	piste saisonnière	moins de 20 véh. / jour	ps	mauvais	48	98,46	4,726
Total Direction Régionale des Travaux Publics de Sikasso					1 221		787,371
Mopti	route revêtue	entre 100 et 200 véh. / jour	r2	bon	29	438,45	12,715
	route revêtue	entre 100 et 200 véh. / jour	r2	assez bon	114	523,50	59,679
	route revêtue	100 véh. / jour ou moins	r3	assez bon	360	477,65	171,954
	route en terre	50 véh. / jour ou plus		bon	61	821,95	50,139
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus		mauvais	79	352,02	27,810
	piste saisonnière	moins de 20 véh. / jour		passable	65	98,46	6,400
	piste saisonnière	moins de 20 véh. / jour	t1	mauvais	281	98,46	27,667
Total Direction Régionale des Travaux Publics de Mopti					989		356,364

ps



Besoins annuels d'entretien courant par Région administrative

Région administrative	type de route	niveau de trafic	code route / trafic	état de la route	longueur (km)	coût / an au km (milliers FCFA 1996)	coût d'entretien courant (millions FCFA 1996 / an)
Tombouctou	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	<i>r1</i>	bon	9	717,71	6,459
	route revêtue	entre 100 et 200 véh. / jour	<i>r2</i>	passable	9	1 057,04	9,513
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour	<i>t2</i>	passable	35	1 104,53	38,659
	piste saisonnière	moins de 20 véh. / jour	<i>ps</i>	mauvais	573	137,84	78,982
Total Direction Régionale des Travaux Publics de Tombouctou					626		133,614
Gao	route revêtue	100 véh. / jour ou moins	<i>r3</i>	assez bon	203	668,71	135,748
	route revêtue	100 véh. / jour ou moins	<i>r3</i>	mauvais	7	1 065,61	7,459
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus	<i>p1</i>	assez bon	207	439,63	91,003
	piste améliorée	moins de 20 véh. / jour	<i>p2</i>	passable	95	330,95	31,440
	piste améliorée	moins de 20 véh. / jour	<i>p2</i>	mauvais	310	357,55	110,841
	piste saisonnière	moins de 20 véh. / jour	<i>ps</i>	mauvais	167	137,84	23,019
Total Direction Régionale des Travaux Publics de Gao					989		399,511
Kidal	piste améliorée	moins de 20 véh. / jour	<i>p2</i>	passable	225	330,95	74,464
Total Direction Régionale des Travaux Publics de Kidal					225		74,464
Ensemble du réseau routier du Mali éligible à l'entretien courant					8 597		3 743,248



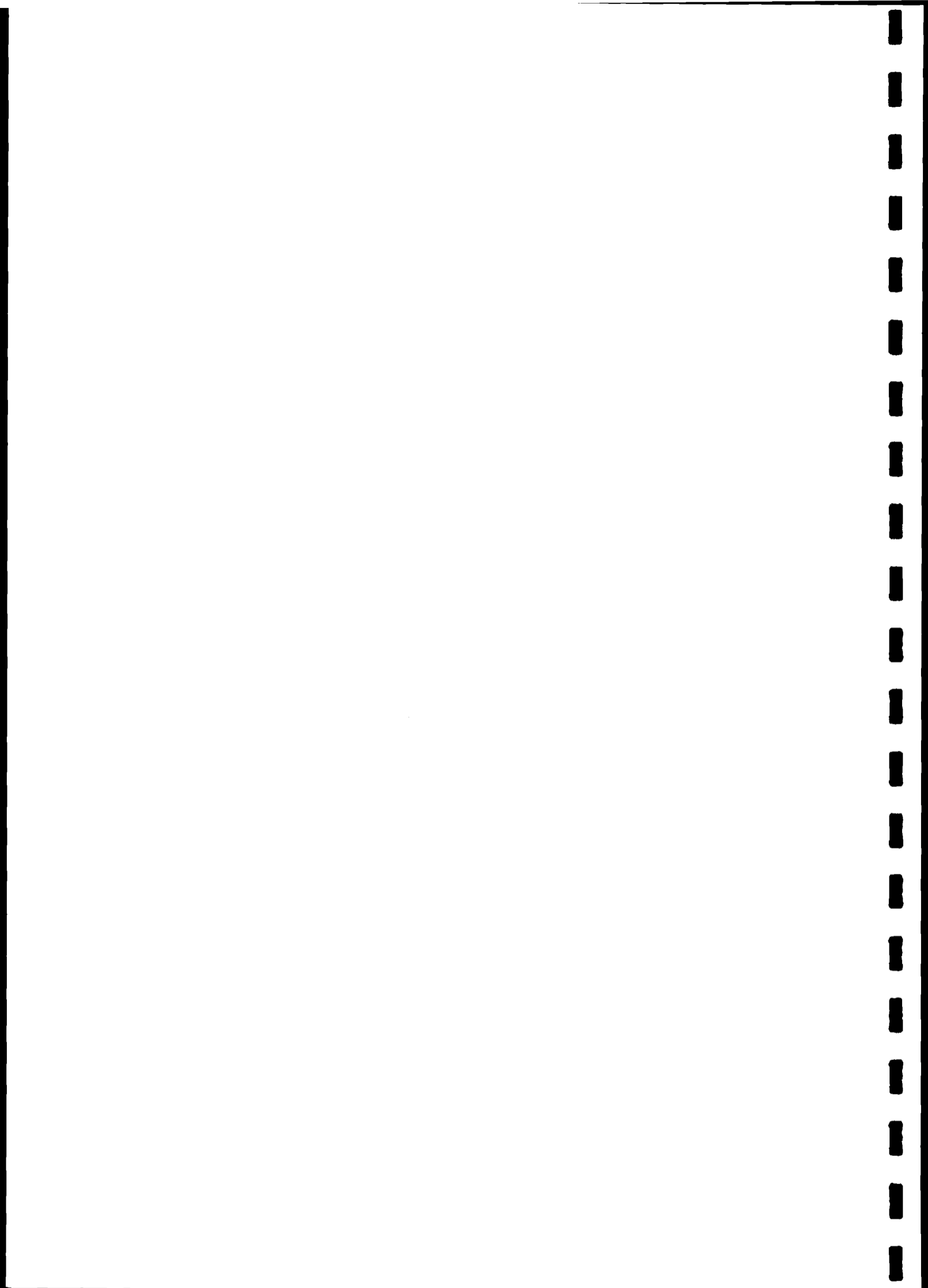
Réseau routier éligible à l'entretien courant en 1996

Récapitulatif Général par Région Administrative

DRTP	Désignation	Route revêtue	Route en terre	Piste améliorée	Piste saisonnière	Total
Kayes	Routes d'Intérêt National (R.N.)	6	92	245	445	788
	Routes d'Intérêt Régional (R.R.)	5	18	78	607	708
	Routes d'Intérêt Local (R.L.)					0
	Routes Non Classées (N.C.)	45		100		145
	Total DRTP de Kayes	56	110	423	1 052	1 641
Koulikoro	Routes d'Intérêt National (R.N.)	191	358	27	250	826
	Routes d'Intérêt Régional (R.R.)	48	325		198	571
	Routes d'Intérêt Local (R.L.)			40		40
	Routes Non Classées (N.C.)	52				52
	Total DRTP de Koulikoro	291	683	67	448	1 489
Bamako	Routes d'Intérêt National (R.N.)	43	4			47
	Routes d'Intérêt Régional (R.R.)	9	3			12
	Routes d'Intérêt Local (R.L.)					0
	Routes Non Classées (N.C.)	53				53
	Total DRTP de Bamako	105	7	0	0	112
Ségou	Routes d'Intérêt National (R.N.)	512				512
	Routes d'Intérêt Régional (R.R.)	137	106		450	693
	Routes d'Intérêt Local (R.L.)				18	18
	Routes Non Classées (N.C.)		42	40		82
	Total DRTP de Ségou	649	148	40	468	1 305
Sikasso	Routes d'Intérêt National (R.N.)	772	257			1 029
	Routes d'Intérêt Régional (R.R.)		36	90		126
	Routes d'Intérêt Local (R.L.)				48	48
	Routes Non Classées (N.C.)		18			18
	Total DRTP de Sikasso	772	311	90	48	1 221
Mopti	Routes d'Intérêt National (R.N.)	474	61			535
	Routes d'Intérêt Régional (R.R.)			79	346	425
	Routes d'Intérêt Local (R.L.)					0
	Routes Non Classées (N.C.)	29				29
	Total DRTP de Mopti	503	61	79	346	989
Tombouctou	Routes d'Intérêt National (R.N.)					0
	Routes d'Intérêt Régional (R.R.)		35		573	608
	Routes d'Intérêt Local (R.L.)	9				9
	Routes Non Classées (N.C.)	9				9
	Total DRTP de Tombouctou	18	35	0	573	626
Gao	Routes d'Intérêt National (R.N.)	203		612		815
	Routes d'Intérêt Régional (R.R.)				167	167
	Routes d'Intérêt Local (R.L.)					0
	Routes Non Classées (N.C.)	7				7
	Total DRTP de Gao	210	0	612	167	989
Kidal	Routes d'Intérêt National (R.N.)			225		225
	Routes d'Intérêt Régional (R.R.)					0
	Routes d'Intérêt Local (R.L.)					0
	Routes Non Classées (N.C.)					0
	Total DRTP de Kidal	0	0	225	0	225
Total des Routes d'Intérêt National (R.N.)		2 201	772	1 109	695	4 777
Total des Routes d'Intérêt Régional (R.R.)		199	523	247	2 341	3 310
Total des Routes d'Intérêt Local (R.L.)		9	0	40	66	115
Total des Routes Non Classées (N.C.)		195	60	140	0	395
Ensemble du Réseau routier		2 604	1 355	1 536	3 102	8 597

Source : Direction Nationale des Travaux Publics

DRTP : Direction Régionale des Travaux Publics

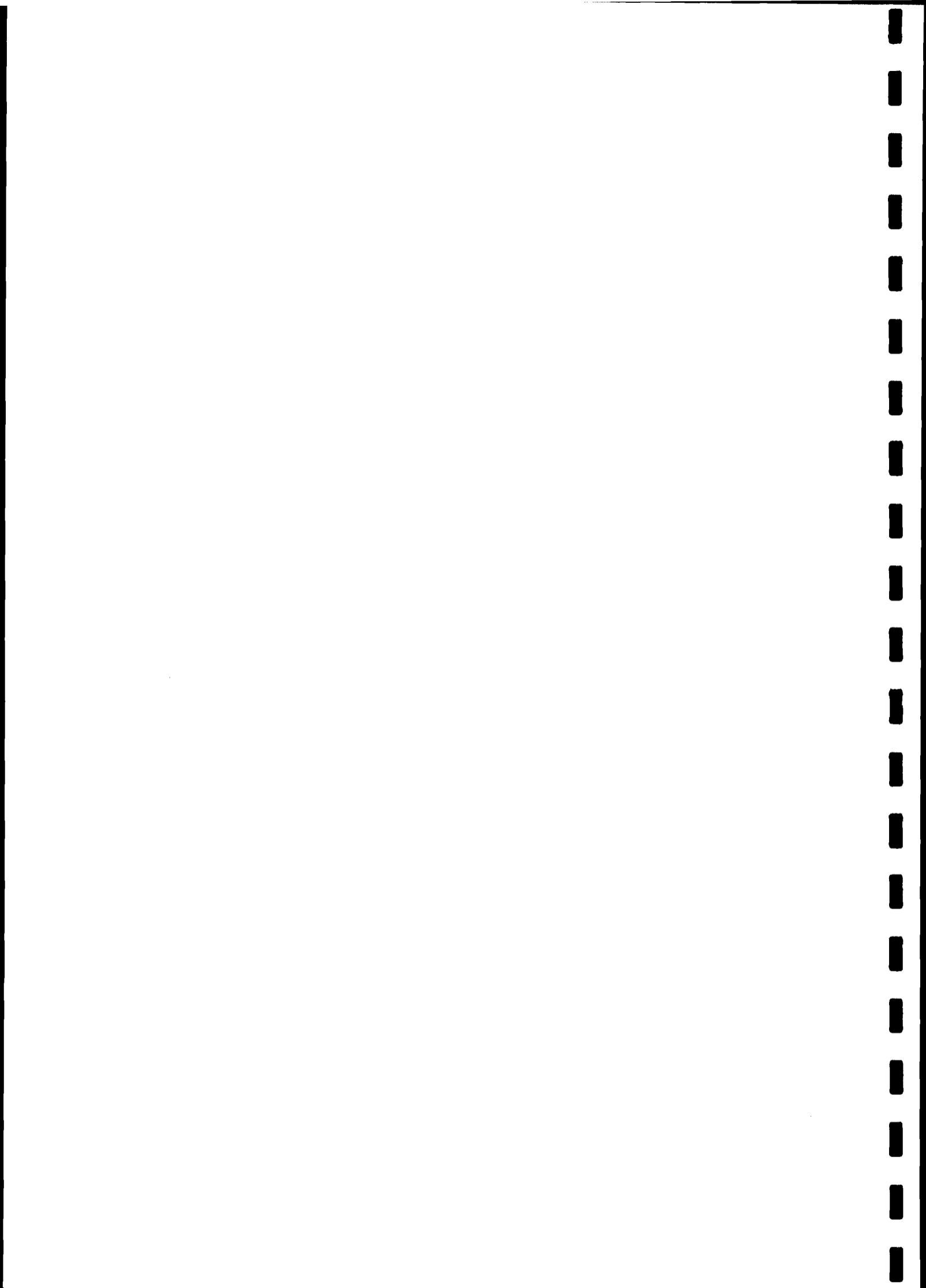


Réseau routier éligible à l'entretien courant (classe de trafic, type et état des routes au 01.01.1996)

Liaison routière				Longueur éligible à l'entretien courant			Répartition de la longueur éligible par type de route, classe de trafic et état										
Code Route	Ville Origine	Ville ou pays Destination	distance (km)	(km)	PK début	PK fin	Route revêtue			Route en terre			Piste améliorée			Piste saisonnière	
							(km)	trafic	état	(km)	trafic	état	(km)	trafic	état	(km)	état
1. Direction Régionale des Travaux Publics de Kayes																	
RN 1	Nahé	Nioro (Fr. Mauritanie)	418	418	0	418				92	t2	2	245	p1	3	81	4
RN 2	Bafoulabé	Safadougou (Fr. Guinée)	184	184	0	184	6	r3	4							178	4
RN 3	Nioro	Kolokani (via Diéma)	496	186	246	432										186	4
RR 1	Kayes	Djiboura (via Sadiola)	187	187	0	187				18	t3	3				169	4
RR 4	Kayes	Diamou	130	5	0	5	5	r3	4								
RR 5	Dialaka	Yélimané	202	64	0	64										64	4
RR 7	Sandaré	Diéma	135	135	0	135										135	4
RR 9	Kokofata	Kita	180	85	0	85										85	4
RR 10	Kita	Frontière Guinée	76	76	0	76										76	4
RR 12	Kita	Kourouninkoto	264	78	0	78				78			p2	4			
RR 13	Kati	Kita	165	78	0	78										78	4
NC	Diamou	Gangouterie	45	45	0	45	45	r3	4								
NC	Tambaga	Manantali	100	100	0	100							100	p1	1		
Total Réseau DRTP de Kayes				1 641			56			110			423			1 052	

2. Direction Régionale des Travaux Publics de Koulikoro

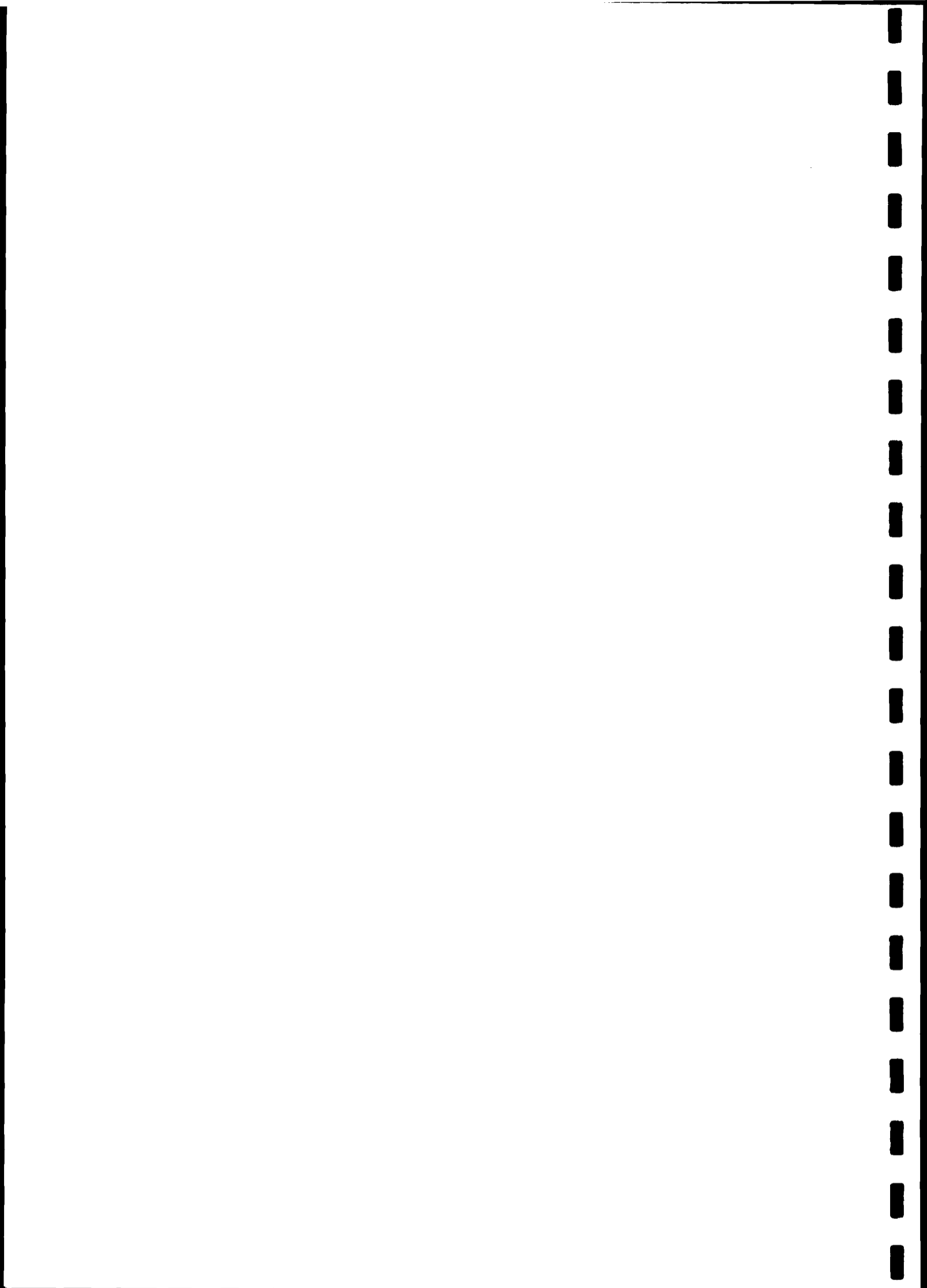
RN 3	(Bko) Koulouba	Nioro (via Kati et Kolokani)	496	240	6	246				148	t1	2				92	4
RN 4	Taotomo	Frontière Mauritanie	285	285	0	285				100	t2	3	27	p1	3	158	4
RN 5	Bamako	Kouremalé	122	110	12	122				110	t1	4					
RN 6	Bamako	Ségou	631	128	7	135	128	r1	2								
RN 7	Bamako	Bougouni	461	63	22	85	63	r2	1								
RR 13	Kati	Kita	165	87	78	165										87	4
RR 14	Bamako	Baman diougou	209	200	9	209	48	r1	2	86	t2	3				66	4
RR 15	Bamako	Banankoro	135	132	3	135				87	t1	4				45	4
RR 18	Fana	Dioila	140	40	0	40				40	t1	2					
RR 20	Dioila	Sikasso	205	112	0	112				112	t2	4					
RL 23	Fana	Nangola	40	40	0	40							40	p1	3		
NC	Embranch. RN 7	Sélingué	52	52	0	52	52	r3	4								
Total Réseau DRTP de Koulikoro				1 489			291			683			67			448	



Réseau routier éligible à l'entretien courant (classe de trafic, type et état des routes au 01.01.1996)

Liaison routière				Longueur éligible à l'entretien courant			Répartition de la longueur éligible par type de route, classe de trafic et état										
Code Route	Ville Origine	Ville ou pays Destination	distance (km)	(km)	PK début	PK fin	Route revêtue			Route en terre			Piste améliorée			Piste saisonnière	
							(km)	trafic	état	(km)	trafic	état	(km)	trafic	état	(km)	état
3. Direction Régionale des Travaux Publics de Bamako																	
RN 3	Men (Bamako)	Lido (limite district) (vers Nioro)	496	6	0	6	6	r1	3								
RN 3 bis	Men (Bamako)	Koulouba	6	6	0	6	6	r1	1								
RN 5	Men (Bamako)	Djikoroni-Siby (vers Kouremalé)	122	12	0	12	8	r1	1	4	t1	4					
RN 6	Bamako	Faladié (vers Ségou-Mopti)	631	7	0	7	7	r1	2								
RN 7	Men (Bamako)	Sénou (vers Bougouni)	461	22	0	22	22	r1	1								
RR 14	Bamako	Koulikoro	209	9	0	9	9	r1	2								
RR 15	Embranch. RN 5	Kangaba (vers Banankoro)	135	3	0	3				3	t1	4					
NC	Embranch. RN 7	Sénou	4	4	0	4	4	r1	2								
NC	Pont roi FAHD	Aéroport Sénou (2x2 voies)	15	22	0	15	22	r1	2								
NC	Men (Bamako)	Yrimadio (route Sotuba)	12	12	0	12	12	r1	2								
NC	Carrefour HGT	Pont Banconi (rue 20)	4	4	0	4	4	r1	1								
NC	Embranch. RN 3	Point G	3	3	0	3	3	r1	2								
NC	Embranch. RN 4	Koulouba	2	2	0	2	2	r1	1								
Total Réseau DRTP de Bamako				112			105			7			0			0	

4. Direction Régionale des Travaux Publics de Ségou																
RN 6	Bamako	Mopti (via Ségou)	631	382	135	517	382	r1	2							
RN 12	Bla	Koutiala	185	25	0	25	25	r1	3							
RN 13	Koutiala	Siensou	125	80	45	125	80	r2	4							
RN 14	Kimparana	Koury	78	25	0	25	25	r3	4							
RR 16	Nara	Niono	150	119	0	119									119	4
RR 19	Fana	Konodimini	112	112	0	112									112	4
RR 23	Ségou	Goundam	616	302	0	302	107	r2	3						195	4
RR 24	Point A	Tenenkou	170	114	0	114	30	r3	1	60	t2	2			24	4
RR 25	Tion	Frontière Burkina Faso	46	46	0	46				46	t2	2				
RL 43	Konobougou	Baroueli	18	18	0	18									18	2
NC	Banankoro	Dioro	42	42	0	42				42	t2	2				
NC	Tamani	Baroueli	30	30	0	30							30	p2	2	
NC	San	Bani	10	10	0	10							10	p1	2	
Total Réseau DRTP de Ségou				1 305			649			148			40			468



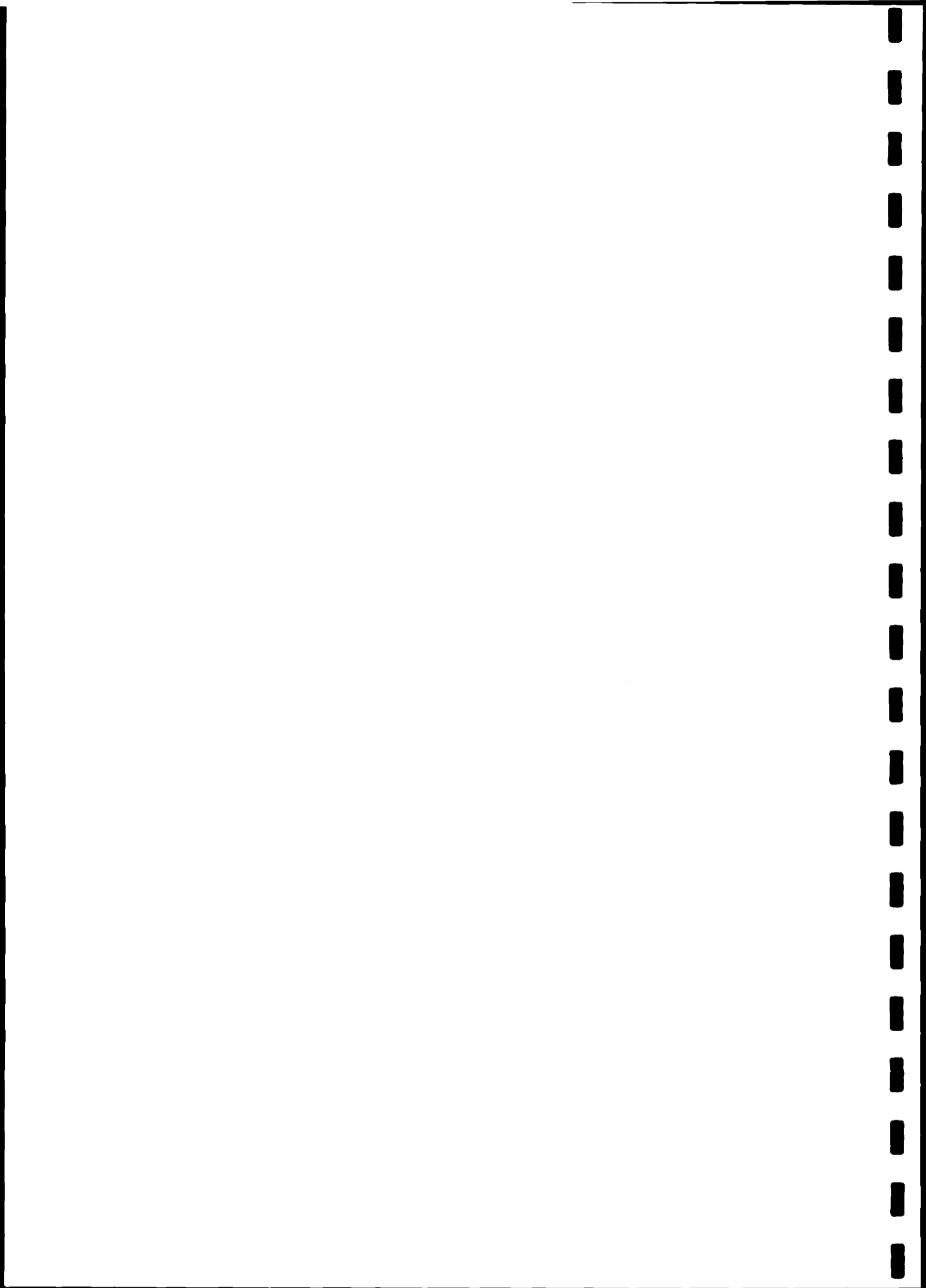
Annexe A.1.2
Page 4 de 5

Réseau routier éligible à l'entretien courant (classe de trafic, type et état des routes au 01.01.1996)

Code Route	Liaison routière		Longueur éligible à l'entretien courant		Répartition de la longueur éligible par type de route, classe de trafic et état							
	Ville Origine	Ville ou pays Destination	distance (km)	PK début (km)	PK fin (km)	Route revêtue (km)		Route en terre (km)		Piste améliorée (km)		Piste saisonnière (km)
						trafic	état	trafic	état	trafic	état	
5. Direction Régionale des Travaux Publics de Sikasso												
RN 7	(Bko) Bougouni	Sikasso (Fr. Côte d'Ivoire)	461	180	265	180	r2	1				
RN7	(Bko) Sikasso	Zégoua (Fr. Côte d'Ivoire)	461	196	461	196	r1	1				
RN 8	Bougouni	Badogo (Fr. Guinée)	113	90	90				t2	4		
RN 9	Bougouni	Manankoro	123	123	123				t2	4		
RN 10	Sikasso	Koloko (Fr. Burkina Faso)	44	44	44				t2	4		
RN 11	Sikasso	Koutiala	138	138	138		r1	3				
RN 12	Bla	Koutiala (Fr. Burkina)	185	160	185		r2	3				
RN 13	Koutiala	Siensou	125	45	45		r3	4				
RN 14	Kimparana	Koury	78	53	78		r3	4				
RR 20	Dioila	Sikasso	205	93	112				t2	4		
RR 22	Badogo	Kalana	33	33	0				t2	3		
RL 34	Koutiala	Konséguéla	103	48	0							48
NC	Embranch. RN 7	Kadiolo (PK 452)	18	18	0				t2	2		
Total Réseau DRTP de Sikasso			1 221	772	311	90			90	4		48

6. Direction Régionale des Travaux Publics de Mopti

RN 6	(Bko)-Ségou	Mopti	631	114	517	114	r2	2				
RN 15	Sévaré	Bandiagara (Fr. Burkina)	212	61	61				t1	1		
RN 16	Sévaré	Gao	558	360	0		r3	2				
RR 24	Point A	Tenankou	170	56	114							56
RR 26	Somadougou	Bankass	79	79	0							4
RR 27	Bankass	Ouenkoro	80	80	0					p1	4	
RR 28	Konna	Korientzé	65	65	0							80
RR 30	Douentza	Bambara	315	145	0							65
NC	Embranch. RN 6	Djenné	29	29	0		r2	1				145
Total Réseau DRTP de Mopti			989	503	61	79			79	4		346



Réseau routier éligible à l'entretien courant (classe de trafic, type et état des routes au 01.01.1996)

Liaison routière				Longueur éligible à l'entretien courant			Répartition de la longueur éligible par type de route, classe de trafic et état										
Code Route	Ville Origine	Ville ou pays Destination	distance (km)	(km)	PK début	PK fin	Route revêtue			Route en terre			Piste améliorée			Piste saisonnière	
							(km)	trafic	état	(km)	trafic	état	(km)	trafic	état	(km)	état

7. Direction Régionale des Travaux Publics de Tombouctou

RR 23	Ségou	Goundam	616	314	302	616											314	4
RR 31	Diré	Tombouctou	132	132	0	132				35	t2	3					97	4
RR 32	Tombouctou	Bourem	329	162	0	162											162	4
RL 64	Tombouctou	Kabara	9	9	0	9	9	r1	1									
NC	Kabara	Korione	9	9	0	9	9	r2	3									
Total Réseau DRTP de Tombouctou				626			18			35			0				573	

8. Direction Régionale des Travaux Publics de Gao

RN 16	Sévaré	Gao	558	198	360	558	198	r3	2									
RN 17	Gao	Ansongo (Fr. Niger)	212	212	0	212	5	r3	2				207	p1	2			
RN 18	Gao	Anéfis-Kidal (Fr. Algérie)	632	95	0	95							95	p2	3			
RN 20	Ansongo	Anderamboukané	310	310	0	310							310	p2	4			
RR 32	Tombouctou	Bourem	329	167	162	329											167	4
NC	Gao	Aérodrome	7	7	0	7	7	r3	4									
Total Réseau DRTP de Gao				989			210			0			612				167	

9. Direction Régionale des Travaux Publics de Kidal

RN 18	(Gao) Bourem	Kidal (Fr. Algérie)	632	225	95	320							225	p2	3			
Total Réseau DRTP de Kidal				225			0			0			225				0	

Source : Direction Nationale des Travaux Publics

Classes de trafic : routes revêtues :

r1 : > 200 véhicules par jour

r2 : entre 100 et 200 véhicules par jour

r3 : < 100 véhicules par jour

routes en terre :

t1 : > 50 véhicules par jour

t2 : entre 20 et 50 véhicules par jour

t3 : < 20 véhicules par jour

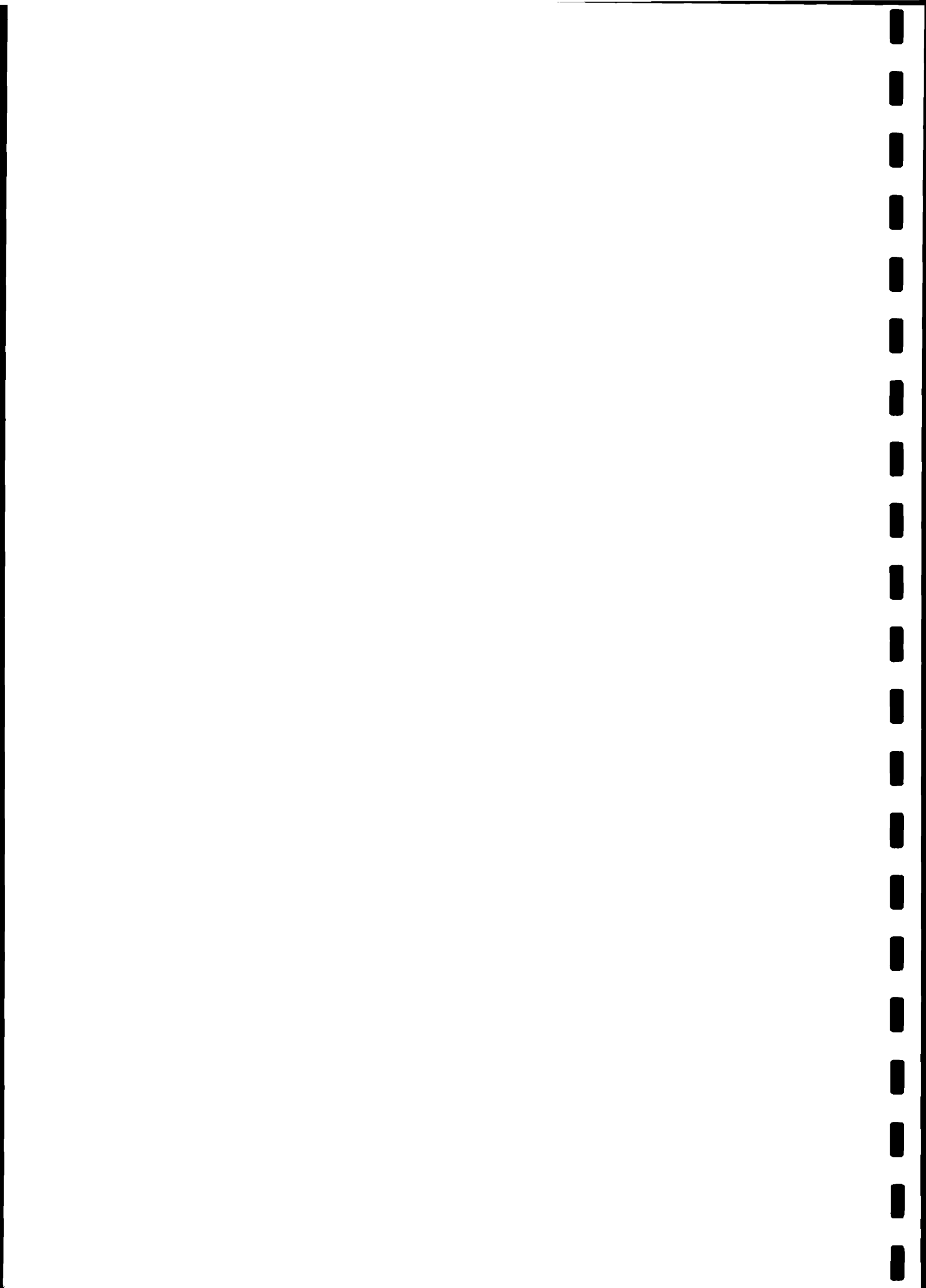
piste améliorée :

p1 : > 20 véhicules par jour

p2 : < 20 véhicules par jour

Etat des routes : 1 : bon ; 2 : assez bon ; 3 : passable ; 4 : mauvais.

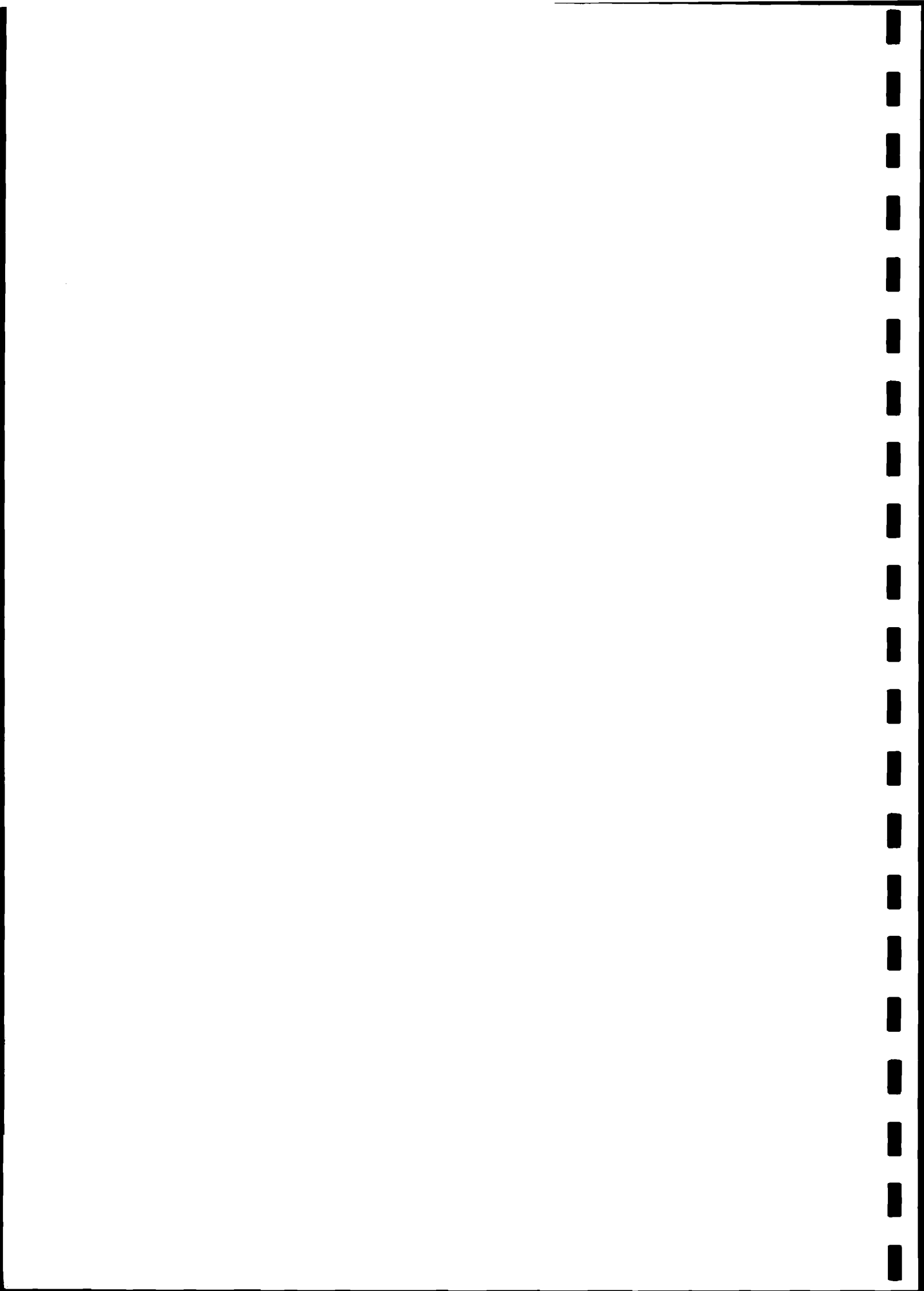
Nota : Classification administrative selon Ordonnance N° 13 / CMLN du 8 Avril 1971.



Coûts kilométriques d'entretien courant annuel par type de route et par Région administrative

(coût en milliers de FCFA 1996)

Région administrative	type de route	Classe de trafic	code route / trafic	état de la route	Coût d'entretien courant au km
Koulikoro, Bamako, Ségou, Sikasso, Mopti	route revêtue	>= 200 véhicules / jour	r1	bon	512,65
				assez bon	583,53
				passable	881,20
	mauvais			937,90	
	entre 100 et 200 véh / j	r2	bon	438,45	
			assez bon	523,50	
			passable	755,03	
	=< 100 véhicules / jour	r3	bon	406,78	
			assez bon	477,65	
			passable	619,40	
	route en terre	>= 50 véhicules / jour	t1	bon	821,95
				assez bon	859,95
passable				897,95	
entre 20 et 50 véh / j	t2	bon	712,95		
		assez bon	750,95		
		passable	788,95		
=< 20 véhicules / jour	t3	bon	488,20		
		assez bon	507,20		
		passable	526,20		
piste améliorée	>= 20 véhicules / jour	p1	bon	295,02	
			assez bon	314,02	
	< 20 véhicules / jour	p2	passable	333,02	
			mauvais	352,02	
piste saisonnière	>= 20 véhicules / jour	ps	bon	217,39	
			assez bon	217,39	
			passable	236,39	
			mauvais	255,39	
				bon	79,46
				assez bon	79,46
				passable	98,46
				mauvais	98,46

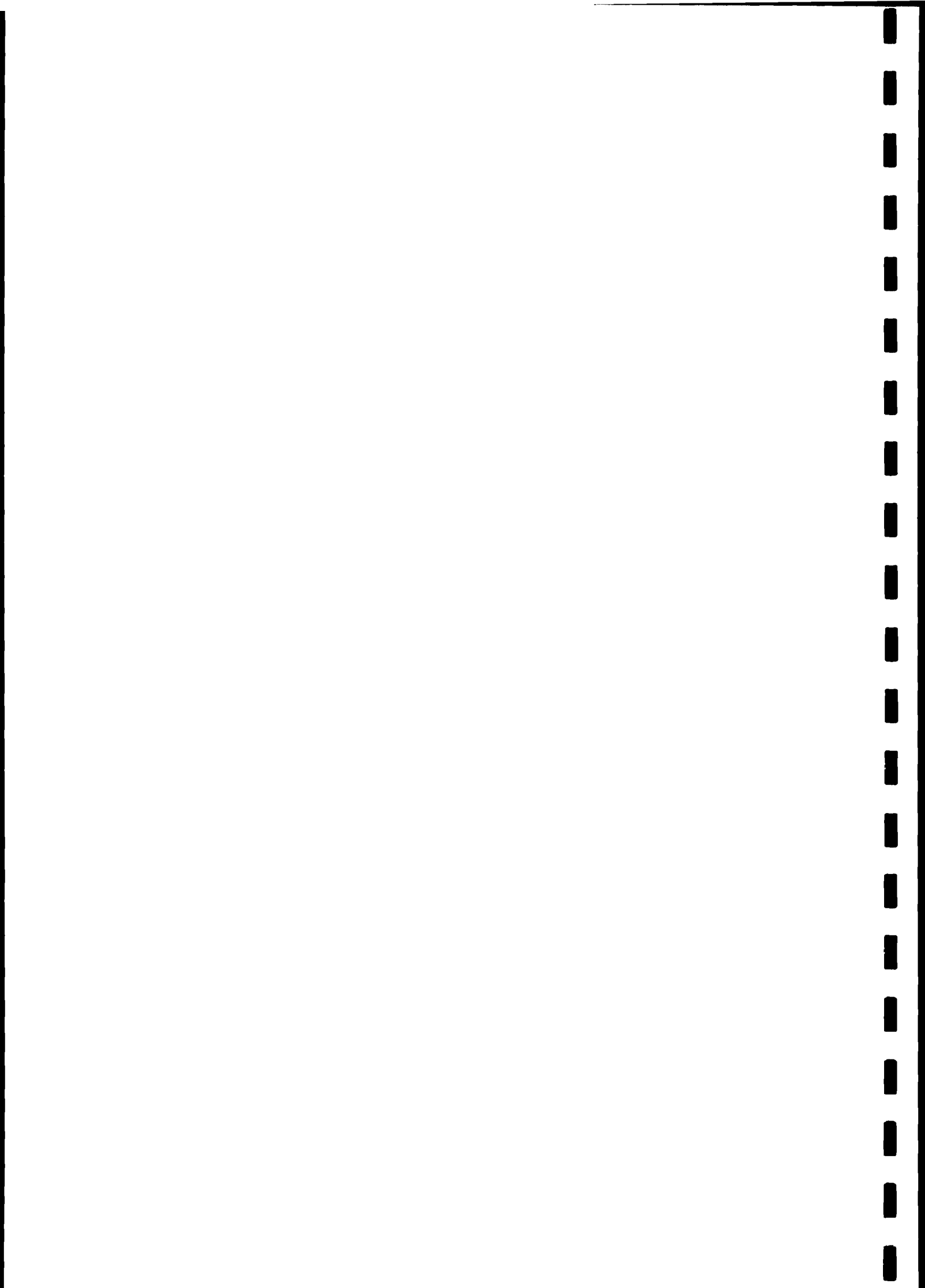


Coûts kilométriques d'entretien courant annuel par type de route et par Région administrative

(coût en milliers de FCFA 1996)

Région administrative	type de route	Classe de trafic	code route / trafic	état de la route	Coût d'entretien courant au km
Kayes	route revêtue	>= 200 véhicules / jour	r1	bon	666,45
				assez bon	758,59
				passable	1 145,56
				mauvais	1 219,27
		entre 100 et 200 véh / j	r2	bon	569,99
				assez bon	680,55
	=< 100 véhicules / jour	r3	passable	981,54	
			mauvais	1 104,39	
	route en terre	>= 50 véhicules / jour	t1	bon	1 068,54
				assez bon	1 117,94
				passable	1 167,34
		entre 20 et 50 véh / j	t2	mauvais	1 216,74
bon				926,84	
assez bon				976,24	
=< 20 véhicules / jour	t3	passable	1 025,64		
		mauvais	1 075,04		
piste améliorée	>= 20 véhicules / jour	p1	bon	634,66	
			assez bon	659,36	
	< 20 véhicules / jour	pZ	passable	684,06	
			mauvais	733,46	
piste saisonnière	>= 20 véhicules / jour	ps	bon	383,53	
			assez bon	408,23	
	< 20 véhicules / jour	pZ	passable	432,93	
			mauvais	457,63	
piste améliorée	>= 20 véhicules / jour	p1	bon	282,61	
			assez bon	282,61	
	< 20 véhicules / jour	pZ	passable	307,31	
			mauvais	332,01	
piste saisonnière	>= 20 véhicules / jour	ps	bon	103,30	
			assez bon	103,30	
	< 20 véhicules / jour	pZ	passable	128,00	
			mauvais	128,00	

Nota : Coûts majorés de 30% par rapport à ceux établis pour Koulikoro, Bamako, Ségou, Sikasso et Mopti.



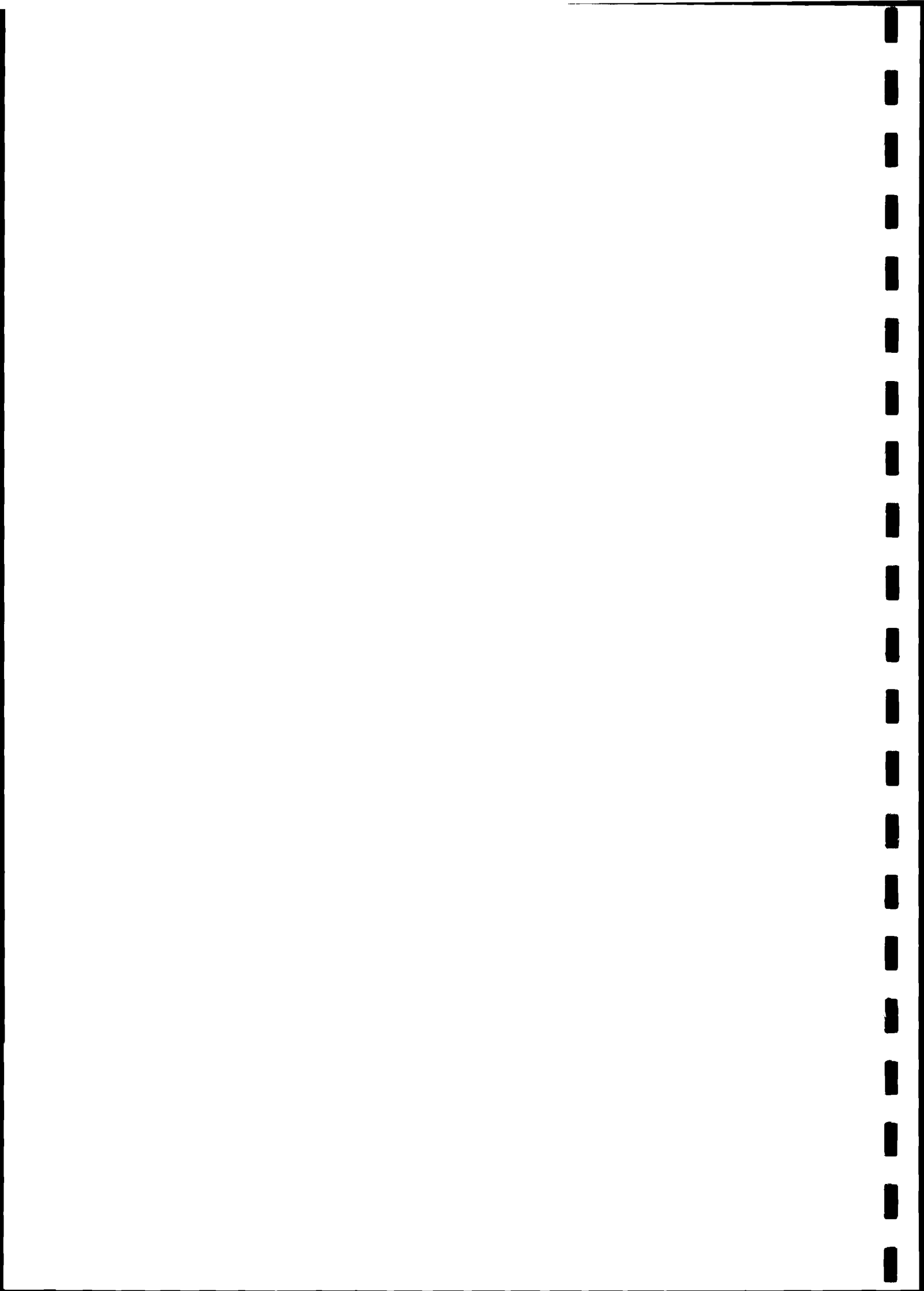
Coûts kilométriques d'entretien courant annuel par type de route et par Région administrative

(coût en milliers de FCFA 1996)

Région administrative	type de route	Classe de trafic	code route / trafic	état de la route	Coût d'entretien courant au km
Tombouctou, Gao et Kidal	route revêtue	>= 200 véhicules / jour	r1	bon	717,71
				assez bon	816,94
				passable	1 233,68
				mauvais	1 313,06
		entre 100 et 200 véh / j	r2	bon	613,83
				assez bon	732,90
	=< 100 véhicules / jour	r3	passable	1 057,04	
			mauvais	1 189,34	
	route en terre	>= 50 véhicules / jour	t1	bon	1 150,73
				assez bon	1 203,93
				passable	1 257,13
		entre 20 et 50 véh / j	t2	mauvais	1 310,33
bon				998,13	
assez bon				1 051,33	
=< 20 véhicules / jour		t3	passable	1 104,53	
			mauvais	1 157,73	
			bon	683,48	
piste améliorée	>= 20 véhicules / jour	p1	assez bon	710,08	
			passable	736,68	
			mauvais	789,88	
			bon	413,03	
	< 20 véhicules / jour	p2	assez bon	439,63	
			passable	466,23	
piste saisonnière	>= 20 véhicules / jour	ps	mauvais	492,83	
			bon	304,35	
			assez bon	304,35	
			passable	330,95	
			mauvais	357,55	
			bon	111,24	
			assez bon	111,24	
			passable	137,84	
			mauvais	137,84	

Nota : Coûts majorés de 40% par rapport à ceux établis pour Koulikoro, Bamako, Ségou, Sikasso et Mopti.

Les prestations de débroussaillage sont remplacées au même coût par celles de désensablage .



Coûts normalisés annuels d'entretien courant par km de route *

(en milliers de FCFA 1996)

Coûts Km / an routes revêtues	$r1 \geq 200$ véhicules / jour				$100 \text{ véh} / j < r2 < 200 \text{ véh} / j$				$r3 = < 100$ véhicules / jour			
	état de la route				état de la route				état de la route			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Point à temps enrobé	141,75	212,63	283,50	567,00	85,05	170,10	212,63	496,13	70,88	141,75	170,10	425,25
Sablage			170,10				141,75				85,05	
Déflachage			56,70				47,25				28,35	
Rechargement accotement	105,00	105,00	105,00	105,00	87,50	87,50	87,50	87,50	70,00	70,00	70,00	70,00
Coûts variables	246,75	317,63	615,30	672,00	172,55	257,60	489,13	583,63	140,88	211,75	353,50	495,25
Débroussaillage	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90
Signalisation verticale	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00
Signalisation horizontale	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Entretien Ouvrage d'art	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Curage Ouvrage d'art	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00
Curage des fossés	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00
Coûts fixes	265,90	265,90	265,90	265,90	265,90	265,90	265,90	265,90	265,90	265,90	265,90	265,90
Coûts (fixes + variables)	512,65	583,53	881,20	937,90	438,45	523,50	755,03	849,53	406,78	477,65	619,40	761,15

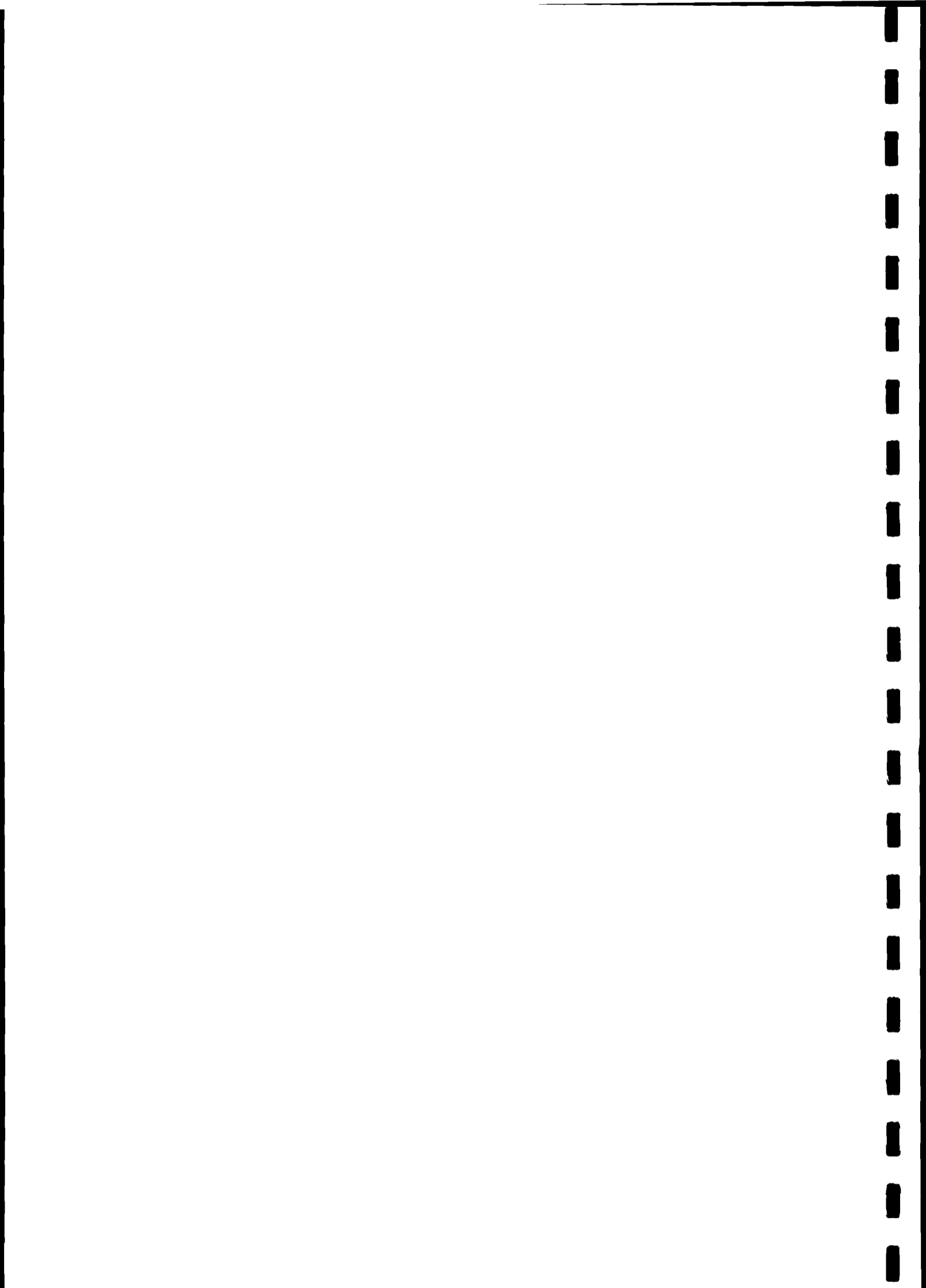
Coûts Km / an routes en terre	$t1 \geq 50$ véhicules / jour				$20 \text{ véh} / j < t2 < 50 \text{ véh} / j$				$t3 = < 20$ véhicules / jour			
	état de la route				état de la route				état de la route			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Point à temps latérite	190,00	228,00	266,00	304,00	114,00	152,00	190,00	228,00	76,00	95,00	114,00	152,00
Reprofilage léger à sec	132,00	132,00	132,00	132,00	99,00	99,00	99,00	99,00	66,00	66,00	66,00	66,00
Reprofilage lourd sans apport	136,50	136,50	136,50	136,50	136,50	136,50	136,50	136,50	68,25	68,25	68,25	68,25
Reprofilage lourd avec apport	171,00	171,00	171,00	171,00	171,00	171,00	171,00	171,00	85,50	85,50	85,50	85,50
Coûts variables	629,50	667,50	705,50	743,50	520,50	558,50	596,50	634,50	295,75	314,75	333,75	371,75
Débroussaillage	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90	108,90
Signalisation verticale	9,55	9,55	9,55	9,55	9,55	9,55	9,55	9,55	9,55	9,55	9,55	9,55
Entretien Ouvrage d'art	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
Curage Ouvrage d'art	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Curage des fossés	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00
Coûts fixes	192,45	192,45	192,45	192,45	192,45	192,45	192,45	192,45	192,45	192,45	192,45	192,45
Coûts (fixes + variables)	821,95	859,95	897,95	935,95	712,95	750,95	788,95	826,95	488,20	507,20	526,20	564,20

Coûts Km / an pistes	$p1 \geq 20$ véhicules / jour				$p2 < 20$ véhicules / jour				piste saisonnière			
	état de la route				état de la route				état de la route			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Point à temps latérite	57,00	76,00	95,00	114,00	38,00	38,00	57,00	76,00	19,00	19,00	38,00	38,00
Reprofilage léger à sec	66,00	66,00	66,00	66,00	33,00	33,00	33,00	33,00	22,00	22,00	22,00	22,00
Reprofilage lourd sans apport	45,50	45,50	45,50	45,50	34,13	34,13	34,13	34,13				
Reprofilage lourd avec apport	57,00	57,00	57,00	57,00	42,75	42,75	42,75	42,75				
Coûts variables	225,50	244,50	263,50	282,50	147,88	147,88	166,88	185,88	41,00	41,00	60,00	60,00
Débroussaillage	45,54	45,54	45,54	45,54	45,54	45,54	45,54	45,54	31,68	31,68	31,68	31,68
Signalisation verticale	4,78	4,78	4,78	4,78	4,78	4,78	4,78	4,78	4,78	4,78	4,78	4,78
Entretien Ouvrage d'art	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20				
Curage Ouvrage d'art	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00				
Curage des fossés	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Coûts fixes	69,52	69,52	69,52	69,52	69,52	69,52	69,52	69,52	38,46	38,46	38,46	38,46
Coûts (fixes + variables)	295,02	314,02	333,02	352,02	217,39	217,39	236,39	255,39	79,46	79,46	98,46	98,46

Source : Estimations du Consultant

état de la route : 1 : bon ; 2 : assez bon ; 3 : passable ; 4 : mauvais.

* Coûts de base valables pour les régions de Koulikoro, Bamako, Ségou, Sikasso et Mopti.

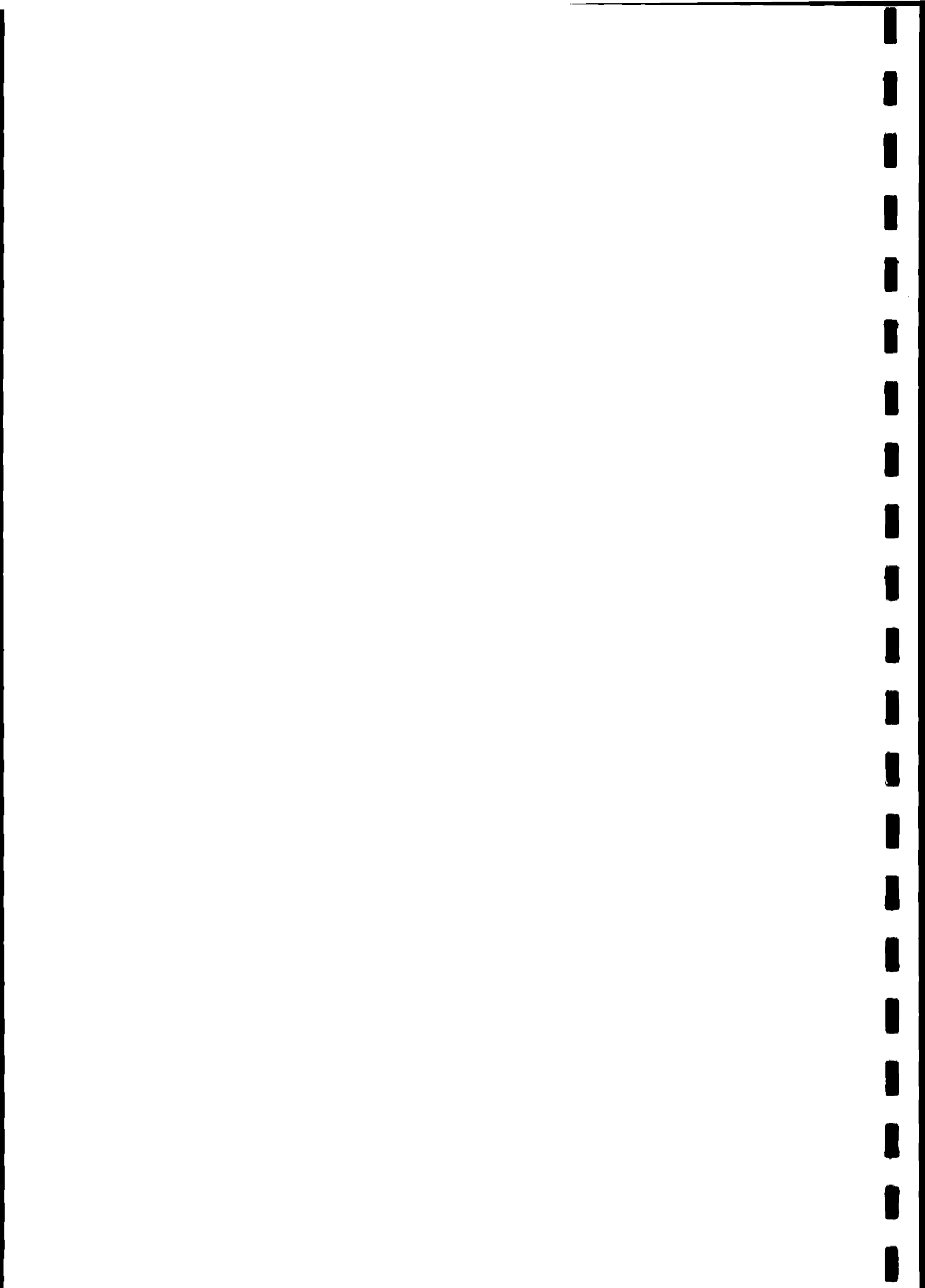


**Normes et coûts annuels kilométriques de réalisation
des tâches d'entretien courant des routes revêtues**

Tâche	unité	coût unitaire (FCFA)	Classe de trafic	état de la route	norme	quantité au km	coût au km (FCFA)
Point à temps enrobé	m2	4 500	r1	1	0,50% x S *	31,50	141 750
				2	0,75% x S *	47,25	212 625
				3	1,00% x S *	63,00	283 500
				4	2,00% x S *	126,00	567 000
			r2	1	0,30% x S *	18,90	85 050
				2	0,60% x S *	37,80	170 100
				3	0,75% x S *	47,25	212 625
				4	1,75% x S *	110,25	496 125
			r3	1	0,25% x S *	15,75	70 875
				2	0,50% x S *	31,50	141 750
				3	0,60% x S *	37,80	170 100
				4	1,50% x S *	94,50	425 250
Sablage	m2	1 000	r1	3	2,70% x S *	170,10	170 100
			r2	3	2,25% x S *	141,75	141 750
			r3	3	1,35% x S *	85,05	85 050
Déflachage	m2	3 000	r1	3	0,30% x S *	18,90	56 700
			r2	3	0,25% x S *	15,75	47 250
			r3	3	0,15% x S *	9,45	28 350
Rechargement accotement	m3	3 500	r1	1 à 4	150 m3 / 5 ans	30,00	105 000
			r2	1 à 4	125 m3 / 5 ans	25,00	87 500
			r3	1 à 4	100 m3 / 5 ans	20,00	70 000
Débroussaillage	m2	33	r1 à r3	1 à 4	6 m sur 50% + 10% courbes	3 300,00	108 900
Signalisation verticale (Fourniture et pose panneau)	unité	95 000	r1 à r3	1 à 4	1 panneau / an tous les 5 km	0,20	19 000
Signalisation horizontale (peinture à 0,8 kg / m2)	m2	2 000	r1 à r3	1 à 4	10 m2 / km / an	10,00	20 000
Entretien Ouvrage d'art	unité	40 000	r1 à r3	1 à 4	1,25 OA / km et 2 fois / 5 ans	0,50	20 000
Curage Ouvrage d'art	unité	40 000	r1 à r3	1 à 4	1,25 OA / km / an	1,25	50 000
Curage des fossés	ml	80	r1 à r3	1 à 4	1,2 km fossés / km route / 2 ans	600,00	48 000

Sources :

- normes quantitatives d'entretien : Programme pluriannuel pour l'entretien courant du réseau routier 1994-1998
Rapport Final - Annexes, TRANSROUTE, 1993.
 - coûts unitaires des tâches d'entretien : prix TTC 1996 à l'entreprise d'après les marchés de travaux passés par l'AGETIPE, valables pour les régions autres que Kayes, Tombouctou, Gao et Kidal.
- * Superficie S = 6 300 m2 / km (pour une largeur de chaussée en moyenne de 6,00 m + 5% courbes)



**Normes et coûts annuels kilométriques de réalisation
des tâches d'entretien courant des routes en terre**

Tâche	unité	coût unitaire (FCFA)	Classe de trafic	état de la route	norme	quantité au km	coût au km (FCFA)
Point à temps latérite	m3	3 800	t1	1	50 m3 / km	50,00	190 000
				2	60 m3 / km	60,00	228 000
				3	70 m3 / km	70,00	266 000
				4	80 m3 / km	80,00	304 000
			t2	1	30 m3 / km	30,00	114 000
				2	40 m3 / km	40,00	152 000
				3	50 m3 / km	50,00	190 000
				4	60 m3 / km	60,00	228 000
			t3	1	20 m3 / km	20,00	76 000
				2	25 m3 / km	25,00	95 000
				3	30 m3 / km	30,00	114 000
				4	40 m3 / km	40,00	152 000
Reprofilage léger à sec	km	66 000	t1	1 à 4	2 fois / an	2,00	132 000
			t2	1 à 4	1,5 fois / an	1,50	99 000
			t3	1 à 4	1 fois / an	1,00	66 000
Reprofilage lourd (+ arrosage + compactage sans apport de matériau)	km	195 000	t1	1 à 4	1 fois / an sur 70%	0,70	136 500
			t2	1 à 4	1 fois / an sur 70%	0,70	136 500
			t3	1 à 4	1 fois / 2 ans sur 70%	0,35	68 250
Reprofilage lourd (+ arrosage + compactage avec apport de matériau noble à raison de 0,15 m3 / km)	km	570 000	t1	1 à 4	1 fois / an sur 30%	0,30	171 000
			t2	1 à 4	1 fois / an sur 30%	0,30	171 000
			t3	1 à 4	1 fois / 2 ans sur 30%	0,15	85 500
Débroussaillage	m2	33	t1 à t3	1 à 4	6 m sur 50% + 10% courbes	3 300,00	108 900
Signalisation verticale (Fourniture et pose panneau)	unité	95 500	t1 à t3	1 à 4	1 panneau / an tous les 10 km	0,10	9 550
Entretien Ouvrage d'art	unité	40 000	t1 à t3	1 à 4	0,75 OA / km et 2 fois / 5 ans	0,30	12 000
Curage Ouvrage d'art	unité	40 000	t1 à t3	1 à 4	0,75 OA / km / an	0,75	30 000
Curage des fossés	ml	80	t1 à t3	1 à 4	0,8 km fossés / km route / 2 ans	400,00	32 000

Sources :

- normes quantitatives d'entretien :

Programme pluriannuel pour l'entretien courant du réseau routier 1994-1998
Rapport Final - Annexes, TRANSROUTE, 1993.

- coûts unitaires des tâches d'entretien :

prix TTC 1996 à l'entreprise d'après les marchés de travaux passés par l'AGETIPE, valables pour les régions autres que Kayes, Tombouctou, Gao et Kidal.

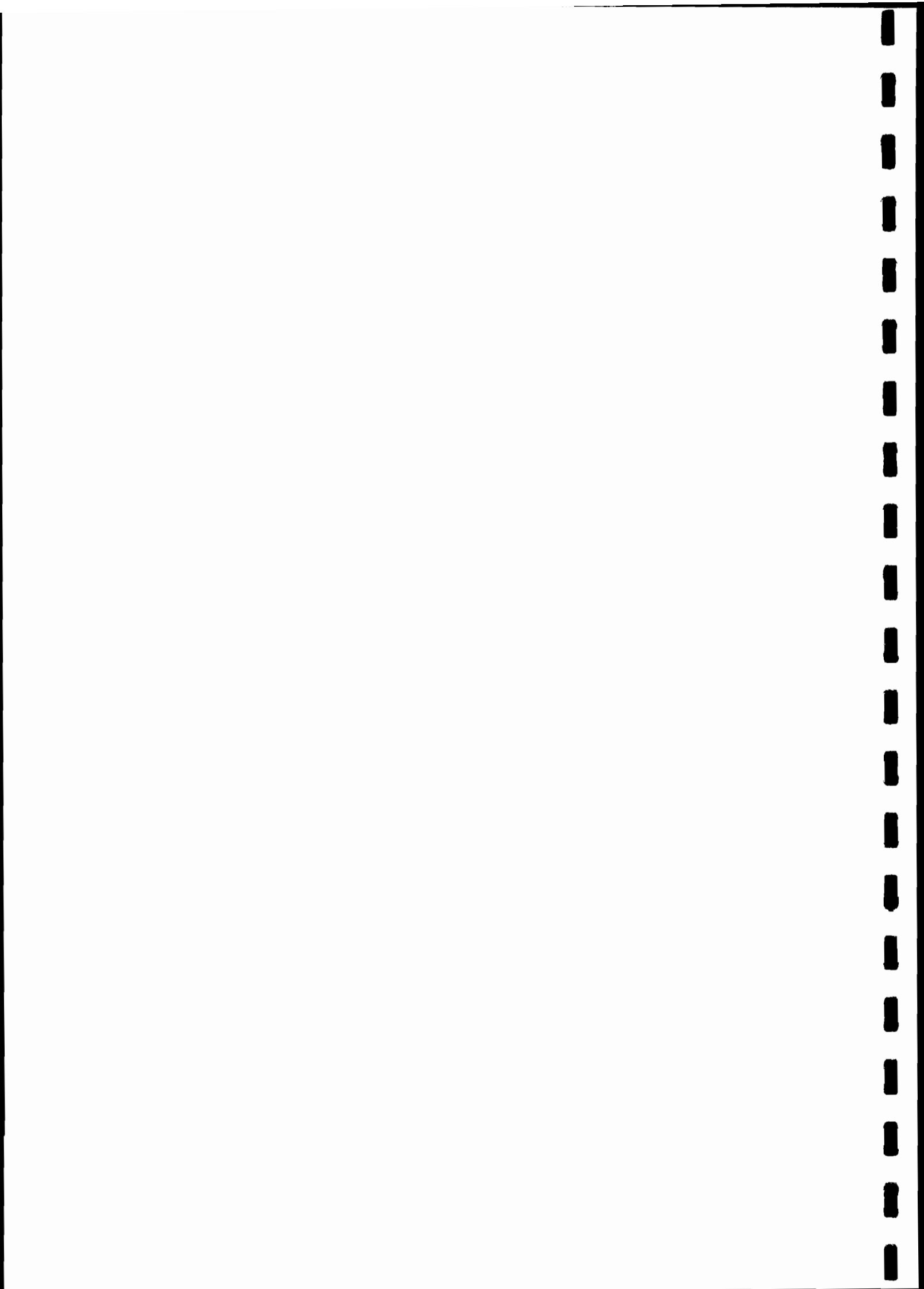


**Normes et coûts annuels kilométriques de réalisation
des tâches d'entretien courant des pistes**

Tâche	unité	coût unitaire (FCFA)	Classe de trafic	état de la route	norme	quantité au km	coût au km (FCFA)
Point à temps latérite	m3	3 800	p1	1	15 m3 / km	15,00	57 000
				2	20 m3 / km	20,00	76 000
				3	25 m3 / km	25,00	95 000
				4	30 m3 / km	30,00	114 000
			p2	1	10 m3 / km	10,00	38 000
				2	10 m3 / km	10,00	38 000
				3	15 m3 / km	15,00	57 000
				4	20 m3 / km	20,00	76 000
			ps	1	5 m3 / km	5,00	19 000
				2	5 m3 / km	5,00	19 000
				3	10 m3 / km	10,00	38 000
				4	10 m3 / km	10,00	38 000
Reprofilage léger à sec	km	66 000	p1	1 à 4	1 fois / an	1,00	66 000
			p2	1 à 4	1 fois / 2 ans	0,50	33 000
			ps	1 à 4	1 fois / 3 ans	0,33	22 000
Reprofilage lourd (+ arrosage + compactage sans apport de matériau)	km	195 000	p1	1 à 4	1 fois / 3 ans sur 70%	0,23	45 500
			p2	1 à 4	1 fois / 4 ans sur 70%	0,18	34 125
			ps	1 à 4	exceptionnel	0,00	0
Reprofilage lourd (+ arrosage + compactage avec apport de matériau noble à raison de 0,15 m3 / km)	km	570 000	p1	1 à 4	1 fois / 3 ans sur 30%	0,10	57 000
			p2	1 à 4	1 fois / 4 ans sur 30%	0,08	42 750
			ps	1 à 4	exceptionnel	0,00	0
Débroussaillage	m2	33	p1 et p2	1 à 4	4 m sur 30% + 15% courbes	1 380,00	45 540
			ps	1 à 4	4 m sur 20% + 20% courbes	960,00	31 680
Signalisation verticale (Fourniture et pose panneau)	unité	95 500	p1 à ps	1 à 4	1 panneau / an tous les 20 km	0,05	4 775
Entretien Ouvrage d'art *	unité	40 000	p1 et p2	1 à 4	0,2 OA / km et 2 fois / 5 ans	0,08	3 200
Curage Ouvrage d'art *	unité	40 000	p1 et p2	1 à 4	0,2 OA / km / an	0,20	8 000
Curage des fossés	ml	80	p1 et p2	1 à 4	0,2 km fossés / km route / 2 ans	100,00	8 000
			ps	1 à 4	0,05 km fossés / km route / 2 ans	25,00	2 000

Sources :

- normes quantitatives d'entretien : Programme pluriannuel pour l'entretien courant du réseau routier 1994-1998 Rapport Final - Annexes, TRANSROUTE, 1993.
- coûts unitaires des tâches d'entretien : prix TTC 1996 à l'entreprise d'après les marchés de travaux passés par l'AGETIPE, valables pour les régions autres que Kayes, Tombouctou, Gao et Kidal.
- * Entretien et curage des Ouvrages d'art seulement à titre exceptionnel pour les pistes saisonnières.



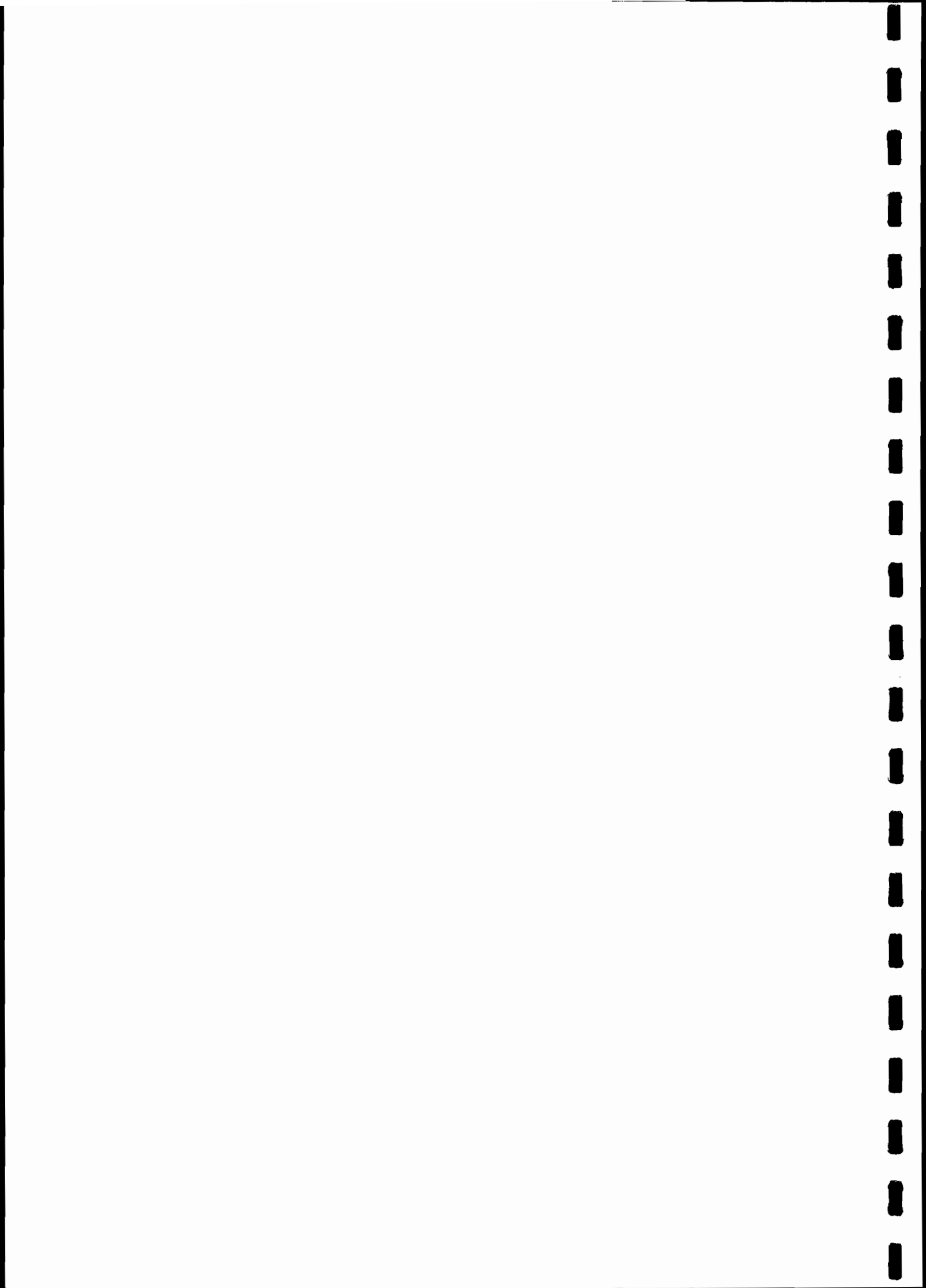
Comptages routiers en 1995 - Trafic moyen journalier

Unité : nombre

Route	Origine	Destination	Km	VL	PL	VL+PL	Tonnes	Passagers
RN1	Nahé - Kamankolé	Kayes N'di - Ségala	156	16	8	24	60	176
RN1	Sandaré - Youri	Nioro - Frontière Mauritanie	253	9	4	12	22	93
RN2	Bafoulabé - Mahina - Djibroua	Kénéba - Frontière Guinée	184	6	5	11	22	91
RN3	Bamako (rond point)	Lido	8	544	44	588	1 316	1 834
RN3	Niassombougou	Tioribougou	41	95	28	123	204	968
RN3	Tioribougou - Djidiéni	Diéma - Nioro	322	27	15	42	106	462
RN4	Taotomo - Dougabougou - Mourdiah	Goumbou - Keybane - Frontière Mauritanie	234	19	12	31	95	244
RN5	Bamako Libérié	Woyowayanko	9	512	41	553	3 572	2 053
RN5	Bamako - Sébéninkoro - Siby - Naréna	Kourémalé - Frontière Guinée	117	49	9	59	107	596
RN6	Faladié (Bamako)	Baguinéda - Fana	125	781	230	1 011	3 336	7 424
RN6	Fana	Banankoroni (Ségou)	94	358	228	586	2 256	6 034
RN6	Banankoroni (Ségou)	Fanzana - Wakoro (Bla)	91	279	162	442	1 960	4 026
RN6	Wakoro - Yankasso - Sibougou	Sienso - Ouan - Bonguel - Périmpé	300	125	66	191	657	2 181
RN6	Périmpé (Sévaré)	Mopti (Digue)	20	1 009	129	1 138	657	6 621
RN6	Faladié	Yirimadio	4	234	143	377	3 344	3 192
RN6	Ségou	Bla (entrée)	80	195	159	354	2 419	3 457
RN7	Kokélé (Bougouni) - Zantiébougou	Tiediéna - Niéna - Natié (Sikasso)	204	71	73	144	790	1 542
RN7	Natié (Sikasso)	Dodiéna - Zégoua	109	124	87	211	2 513	1 279
RN8	Badogo	Frontière Guinée	4	1	2	3	15	15
RN9	Bougouni (Carrefour)	Denié - Manankoro	123	8	5	13	65	181
RN10	Sikasso - Finkolo	Hérémakono Frontière Burkina	44	20	5	25	24	143
RN11	Zangasso	Koutiala	32	96	116	212	3 343	1 611
RN12	Bla (sortie) - M'Pessoba	Ouolobougou (Koutiala)	73	129	103	232	1 568	1 740
RN12	Ouolobougou (Koutiala)	N'Tontina (Carrefour) - Koury	78	122	109	231	2 953	1 527
RN13	Koutiala (Sortie) - Kassorola	Sienso	131	54	45	99	473	1 036
RN14	Kimparana	Koury	82	19	9	28	60	262
RN15	Wailirdé (Sévaré) - Goundaka	Bandiakara - Koro	142	45	8	53	123	402
RN16	Thy - Douentza - Niminiama	Gossi (Frontière Niger)	399	26	21	47	117	490
RN17	Gao (Sortie) - Ansongo	Labbézung (Frontière Niger)	222	46	50	96	398	1 604
RN18	Gao (Sortie) - Bourem	Anefis	280	6	2	8	14	71
RN20	Ansongo (Sortie) - Ménaka	Andéram Boukane	310	37	33	70	385	1 101
RR1	Kayes (Sortie) - Dialafara	Djibroua	210	5	7	12	19	83
RR2	Kayes (Sortie) - Aourou	Nagara (Frontière Mauritanie)	120	4	4	7	29	64
RR3	Kayes	Séro	38	4	5	9	24	70
RR3	Diankoulané	Yélimane	38	8	2	10	11	82
RR4	Kayes - Médine	Diamou	45	6	3	9	5	86
RR5	Dialaka (Kayes) - Djadji	Yélimane - Kirané - Fossékaarta	185	3	3	6	16	59
RR6	Nioro (Aviation)	Trougoumbé	40	3	2	5	4	52
RR6	Dambassala	Goumbou	140	18	8	26	22	142
RR8	Déméké	Sandaré	46	4	3	7	9	62
RR9	Kéniéba - Komboréa	Kokofata - Mansala	180	7	5	12	20	76
RR10	Kita - Goumanko	Sirakoro (Frontière Guinée)	53	5	6	11	13	36
RR11	Kita - Toukoto	Kéniédjilé - Séfeto	195	5	1	6	5	51
RR12	Kita - Djidjan	Kourounikoto - Diankounté	243	3	6	9	18	83
RR13	Farada - Kita	Sébékoro	145	7	3	9	29	57
RR14	Bamako - Droua - Koulikoro - Ma'faya	Banamba - Boron - Bamandiougou	172	36	24	60	208	479
RR15	Bamako Carrefour RNS - Sébéninkoro	Kangaba - Banankoro (Frontière Guinée)	135	86	15	102	261	679
RR16	Nara - Tindié	Sokolo (vers Niono)	158	12	3	15	7	119
RR18	Fana - Dioïla	Massigui - Koualé	194	42	13	55	159	414
RR19	Fana - Baraouéli	Tamani - Konodimini	192	9	1	10	13	65
RR20	Dioïla	Béléco	80	21	13	34	102	344
RR20	Kignan - Diélidougouni	Sikasso	58	11	7	18	61	151
RR21	Zantiébougou	Zantiéla - Kolondiéba	86	11	5	17	65	154
RR21	Kadiana	Frontière Côte d'Ivoire	24	1	1	2	7	15
RR22	Badogo	Kalana (entrée)	33	1	3	4	16	28
RR23	Ségou - Banankoro	Point A	42	326	58	385	938	2 790
RR23	Point A	Niono (entrée)	63	144	32	176	452	1 639
RR23	Niono (sortie)	Nampala	158	67	26	93	299	869
RR24	Markala Point A - Sibila	Ké - Macina - Téninkou	170	34	8	43	57	315
RR25	Thion - Bénéna	Frontière Burkina Faso	45	28	8	35	67	239
RR30	Tanal	Bamabra Maoude	108	4	2	6	16	94
RR30	Douentza (entrée)	Tanal	52	8	2	10	19	55
RR32	Gourma - Rharous	Bourem	195	2	1	3	9	16
RL (*)			221	20	4	23	42	213
Réseau faisant l'objet d'un comptage			8 135					
Trafic moyen journalier				56	28	84	356	763

Source : Direction Nationale des Travaux Publics

(*) : Regroupement des Routes Locales faisant l'objet de comptage



Annexe 2

Estimation des dépenses annuelles pour l'entretien périodique et la réhabilitation du réseau des routes prioritaires du Mali

1. Généralités méthodologiques

L'estimation des dépenses annuelles pour l'entretien périodique et la réhabilitation du réseau des routes prioritaires du Mali a été réalisée sur la base des normes d'entretien périodique et de réhabilitation, différenciées par type de route en fonction de l'état de surface et des conditions de circulation.

Le réseau de routes prioritaires est celui arrêté en 1993 dans le cadre de l'élaboration du programme pluriannuel pour l'entretien courant du réseau routier sur la période (1994-1998)¹. Les caractéristiques d'exploitation de ce réseau (type de route, état, niveau de trafic) ont été actualisées à Décembre 1995, compte tenu des dernières informations disponibles.

La réhabilitation et l'entretien périodique portent sur l'ensemble des routes aménagées de ce réseau prioritaire, totalisant 5 495 km et comprenant les routes revêtues, les routes en terre et les pistes améliorées.

Les coûts kilométriques de travaux routiers par type d'intervention et par type de route ont été estimés sur la base des coûts faits à l'entreprise, obtenus à partir des consultations de marchés de travaux routiers récents auprès de la DNTP (Direction Nationale des Travaux Publics).

Tous les coûts ont été exprimés aux conditions économiques et fiscales de Janvier 1996.

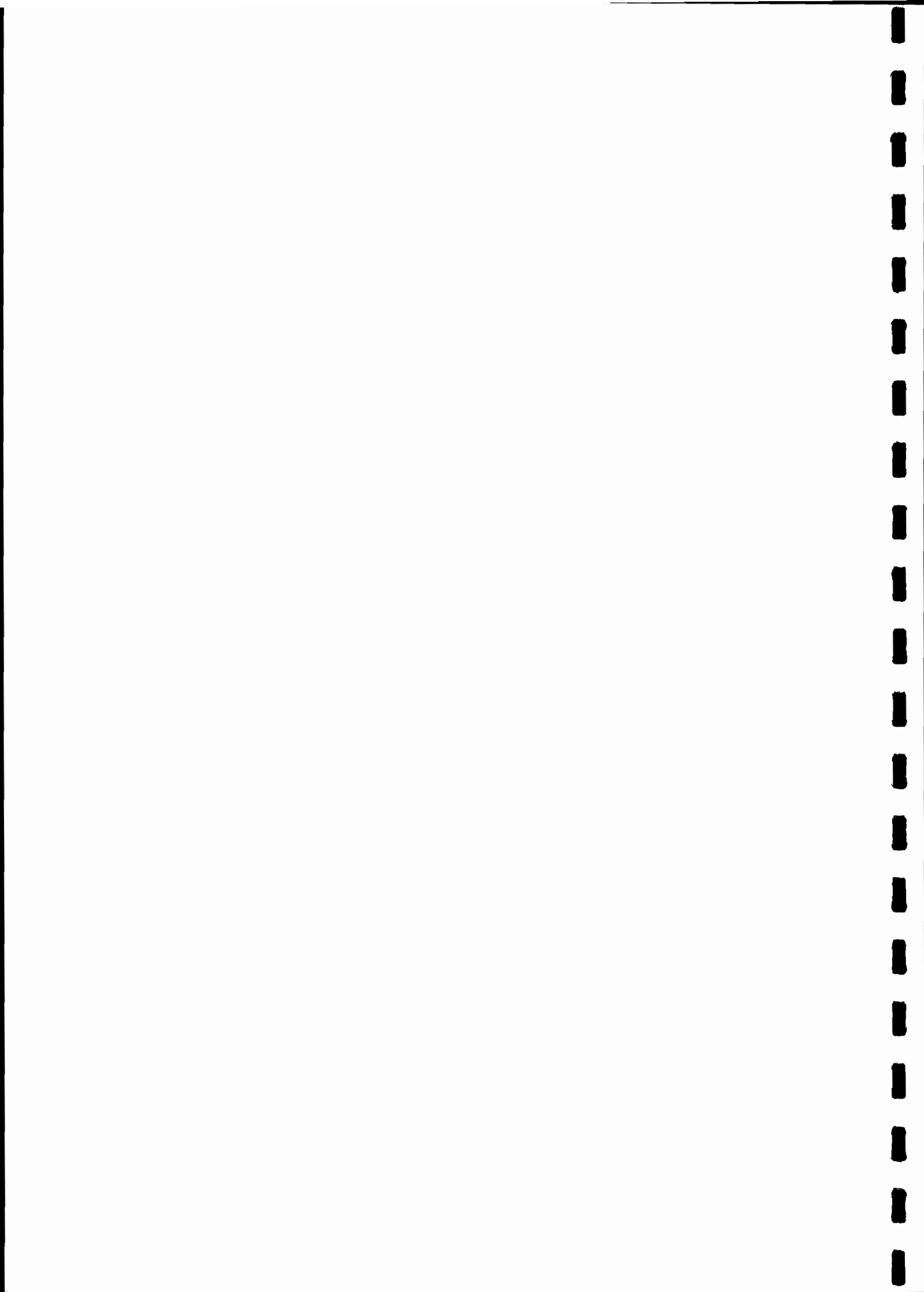
2. Principaux résultats

Les besoins de réhabilitation et d'entretien périodique des routes prioritaires totaliseraient FCFA 11 776,46 millions par an et se répartissent par type de route comme suit :

Région administrative	longueur (km)	travaux à l'entreprise (millions FCFA 1996)	suivi et contrôle * (millions FCFA 1996)	Total (millions FCFA 1996)
1. Réhabilitation				
- routes revêtues	137	5 927,87	592,79	6 520,66
2. Entretien périodique				
- routes revêtues	137	2 371,15	237,12	2 608,27
- routes en terre	241	1 701,79	170,18	1 871,97
- pistes améliorées	174	705,06	70,51	775,57
Ensemble réseau aménagé	689	10 705,87	1 070,59	11 776,46

(*) suivi et contrôle = 10% des coûts des travaux

¹ Cf. Programme Pluriannuel pour l'entretien courant du réseau routier - Rapport TRANSROUTE, 1993.



3. Détails et Bases de calculs

Caractéristiques du réseau prioritaire

Les principales caractéristiques du réseau routier prioritaire avec indication des dates de construction ou de reconstruction ainsi que des dates des derniers entretiens périodiques font l'objet de l'Annexe A.2.1.

Linéaire moyen annuel de réhabilitation et d'entretien périodique

Les hypothèses concernant les périodicités d'entretien périodique par type de route en fonction du trafic ainsi que les linéaires moyens annuels théoriques d'entretien périodique qui en découlent sont explicités dans le tableau ci-après.

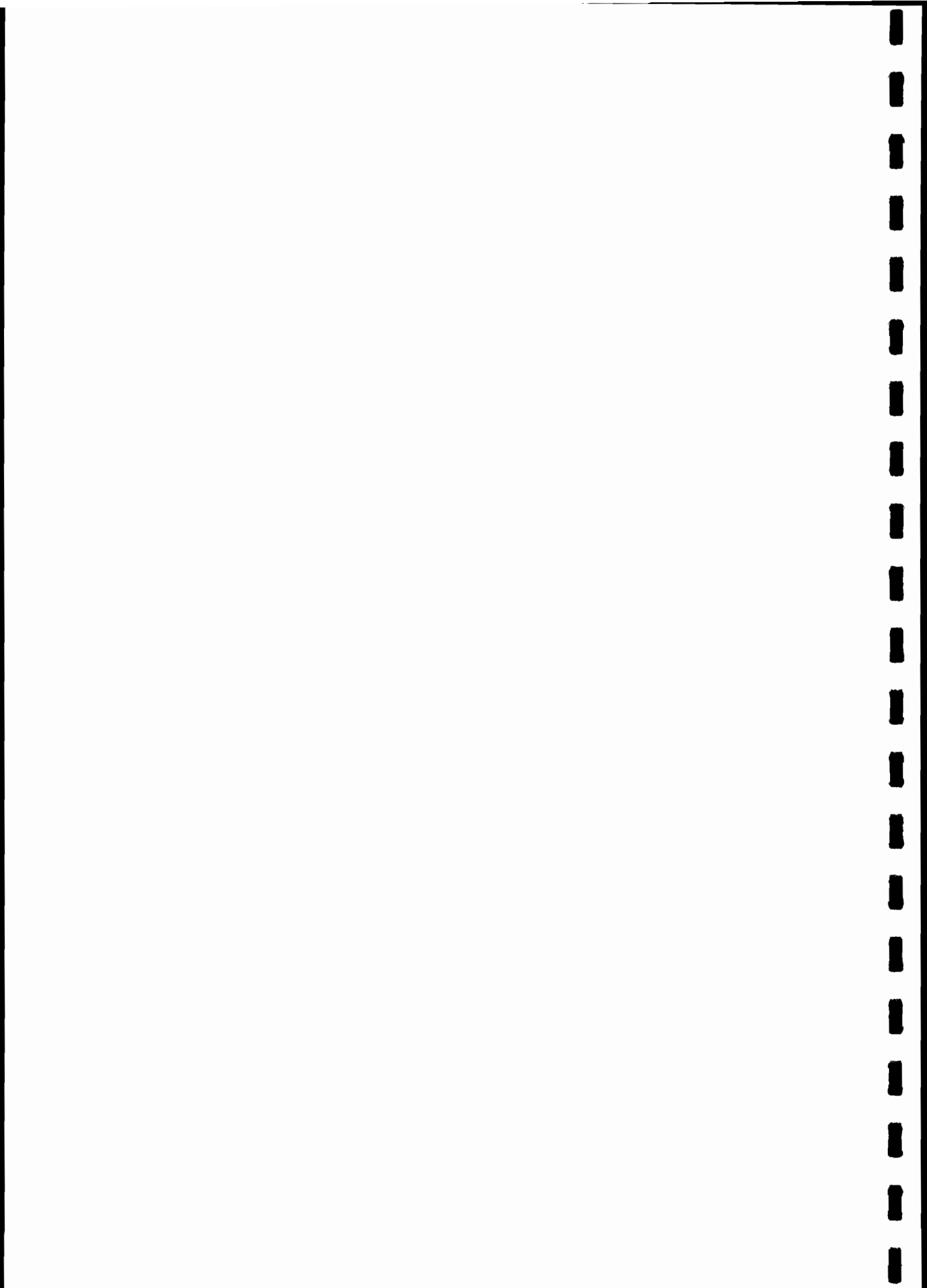
type de route	niveau de trafic (véhicules / jour)	longueur (km)	périodicité (nombre d'années)	linéaire moyen annuel d'entretien périodique	
				(%)	(km)
route revêtue	200 ou plus	1 094	8	12,5%	137
	entre 100 et 200	679	10	10,0%	68
	100 ou moins	831	12	8,3%	69
	Total routes revêtues	2 604			274
route en terre	50 ou plus	453	5	20,0%	91
	entre 20 et 50	884	6	16,7%	147
	20 ou moins	18	7	14,3%	3
	Total routes en terre	1 355			241
piste améliorée	20 ou plus	798	8	12,5%	100
	moins de 20	738	10	10,0%	74
	Total pistes améliorées	1 536			174
Ensemble du réseau aménagé		5 495			689

Compte tenu de la situation actuelle du réseau aménagé qui souffre d'un retard cumulé en entretien périodique, entraînant une dégradation prématurée notamment du réseau revêtu, il a été supposé que pour 50% du linéaire moyen annuel d'entretien périodique des routes revêtues, les travaux devant être réalisés seraient des opérations de réhabilitation et non d'entretien périodique classique.

Dans ces conditions, le linéaire moyen annuel de réhabilitation et d'entretien périodique du réseau prioritaire aménagé de 5 495 km se résume comme suit :

Km annuel de routes	route revêtue	route en terre	piste améliorée	Total
- en réhabilitation	137			137
- en entretien périodique	137	241	174	552
Total	274	241	174	689

La répartition du linéaire moyen annuel de réhabilitation et d'entretien périodique par type de route et par région administrative fait l'objet de l'Annexe A. 2. 2



Caractéristiques techniques par type de route

Les caractéristiques techniques prises en compte par type de route pour l'estimation des coûts kilométriques de réhabilitation et d'entretien périodique par type de route sont les suivantes :

type de route	largeur			épaisseur corps de chaussée		
	plateforme (m)	chaussée (m)	accotement (m)	fondation (m)	base (m)	roulement (m)
route revêtue	9,00	6,00	2 x 1,50	0,20	0,15	0,05
route en terre	9,00	6,00	2 x 1,50			0,20
piste améliorée	6,00	5,50				0,15

Estimation des coûts de réhabilitation et d'entretien périodique par km de route

entretien périodique des pistes améliorées et des routes en terre

Il s'agit du renouvellement de la couche de roulement en graveleux latéritique et du rechargement le cas échéant des accotements conformément aux caractéristiques techniques du type de route concerné. Compte tenu des coûts unitaires à l'entreprise et des volumes au km de rechargement, les coûts kilométriques d'entretien périodique de base valables dans les régions autres que Kayes, Tombouctou, Gao et Kidal ont été estimés par type de route comme suit :

Tâche	unité	coût unitaire (FCFA TTC 1996)	type de route	norme	quantité au km	coût au km (FCFA TTC 1996)
rechargement	m3	3 800	p.a.	0,15 x 5,50 / ml	825	3 135 000
			r.t.	0,20 x 9,00 / ml	1 800	6 840 000

p.a. = piste améliorée ; r.t. = route en terre .

entretien périodique des routes revêtues

Il s'agit du resurfage et du renouvellement de la couche d'usure de la chaussée et du rechargement des accotements conformément aux caractéristiques techniques. Compte tenu des coûts unitaires à l'entreprise et des volumes au km par type d'intervention, les coûts kilométriques d'entretien périodique de base valables dans les régions autres que Kayes, Tombouctou, Gao et Kidal ont été estimés par km de route revêtue comme suit :

Tâche	unité	coût unitaire (FCFA TTC 1996)	norme	quantité au km	coût au km (FCFA TTC 1996)
enduit superficiel bicouche	m2	2 500	6,00 / ml	6 000	15 000 000
rechargement accotements	m3	3 800	0,15 x 2 x 1,50 / ml	450	1 710 000
Total entretien périodique (resurfage + rechargement accotements)					16 710 000



réhabilitation des routes revêtues

Il s'agit de la reprise du corps de chaussée (renouvellement de la couche de base et le cas échéant de la couche de fondation), du revêtement (resurfaçage et couche d'usure), des accotements (rechargement), et de la réfection des talus (mise au gabarit de la route), des ouvrages d'art et de la signalisation. L'estimation du coût moyen kilométrique de réhabilitation des routes revêtues a été faite à partir du coût kilométrique de revêtement compte tenu de la distribution moyenne des coûts de travaux par poste comme suit :

Poste de travaux	Pourcentage des coûts	coût au km (FCFA TTC 1996)
revêtement (y compris rechargement des accotements)	40%	16 710 000
terrassements et corps de chaussée	30%	
ouvrages d'art, signalisation et travaux divers	30%	
Total travaux de réhabilitation	100%	41 775 000

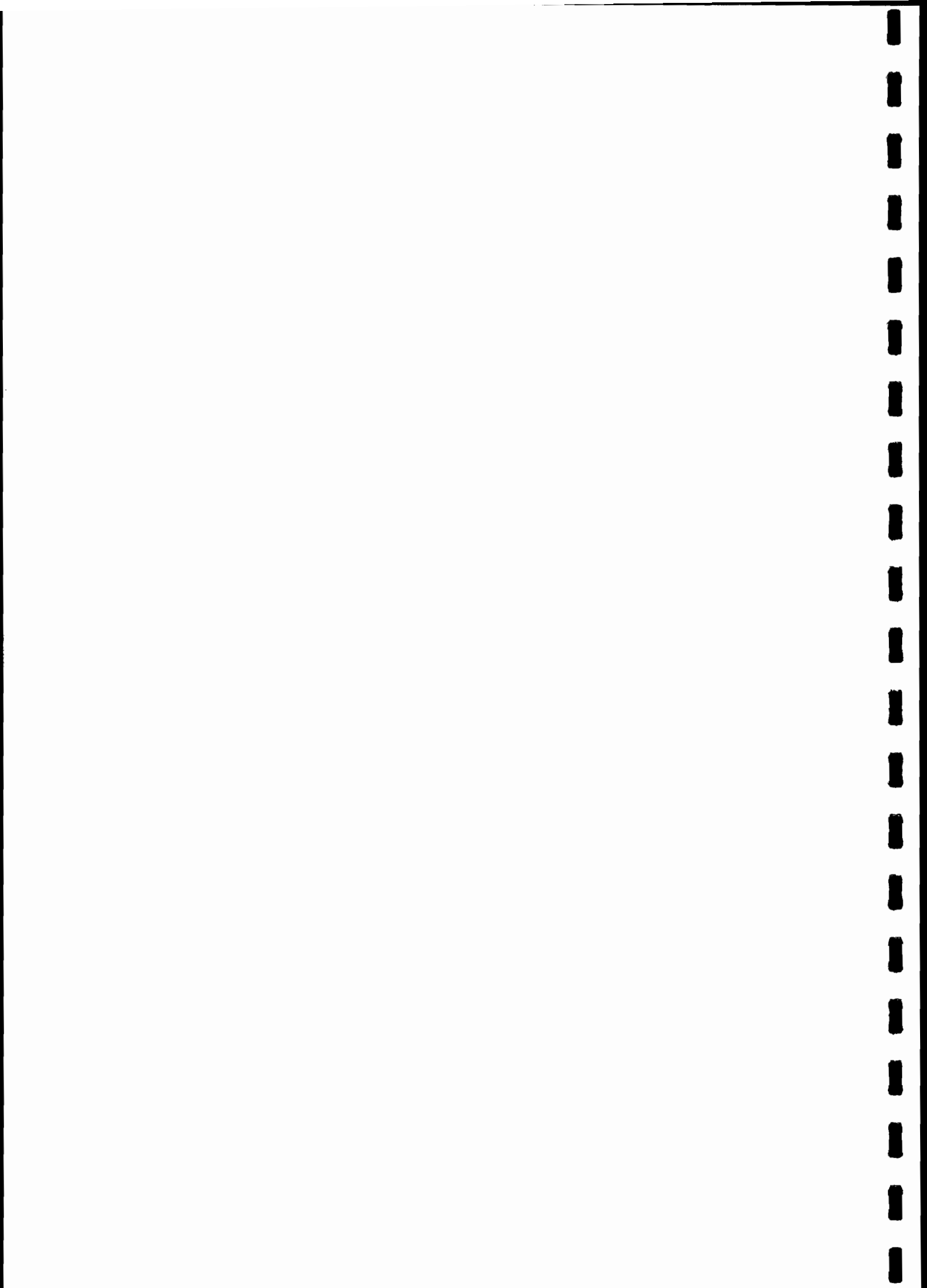
différentiels de coûts entre les régions

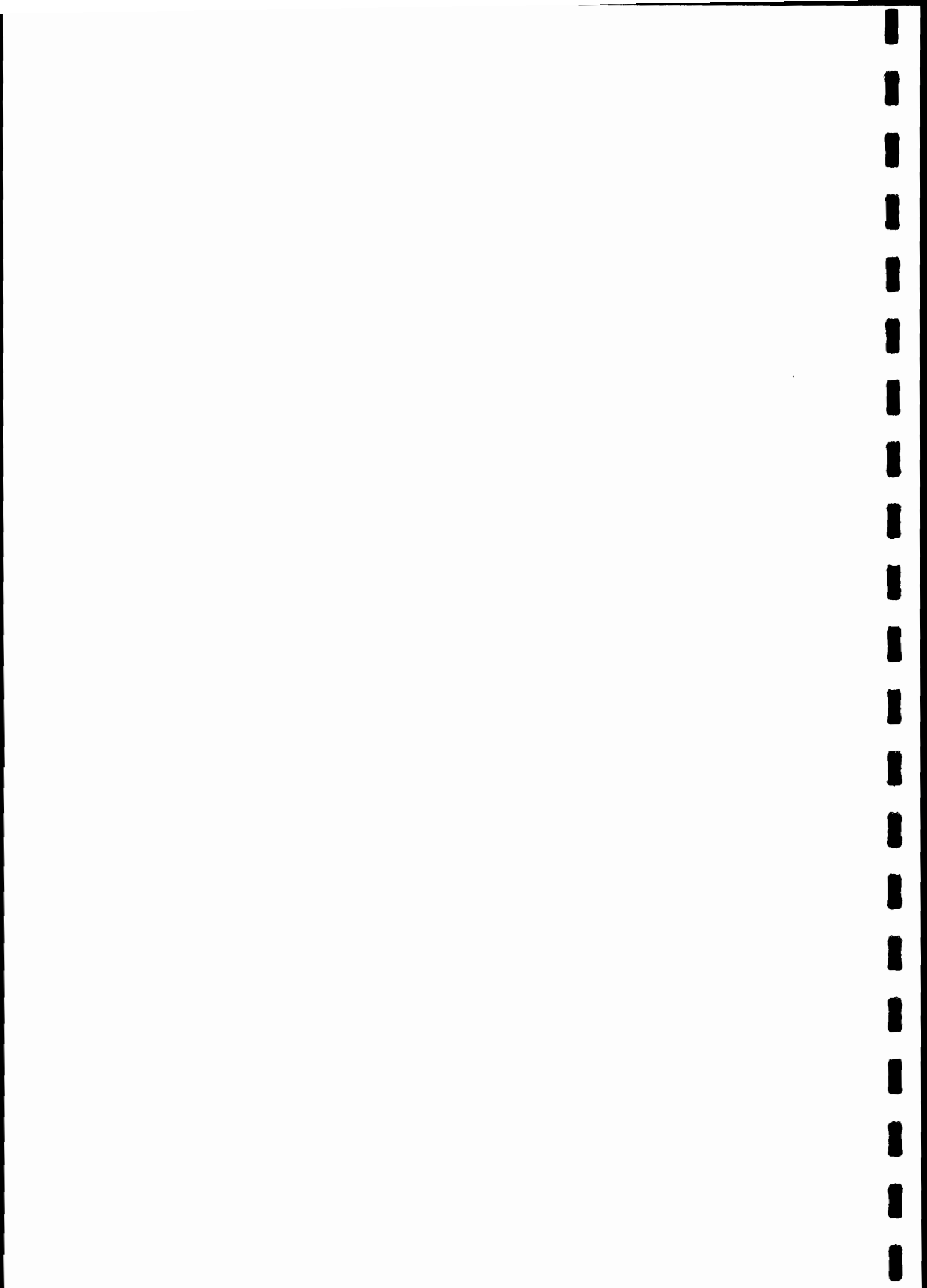
Tous les coûts de base ont été établis pour le groupe de régions comprenant Koulikoro, Bamako, Ségou, Sikasso et Mopti.

Pour la région de Kayes, les différents coûts kilométriques ont été majorés de 30% par rapport aux coûts de base comme pour ceux relatifs aux travaux d'entretien courant.

Pour le groupe de régions comprenant Tombouctou, Gao et Kidal, les coûts kilométriques ont été majorés de 40% par rapport aux coûts de base.

Sur la base des coûts kilométriques différenciés par type de travaux et par région administrative, il a été procédé à l'estimation des dépenses annuelles pour les travaux de réhabilitation et d'entretien périodique de l'ensemble des routes aménagées du réseau de routes prioritaires. Le détail des calculs est explicité en Annexe A.2.3.



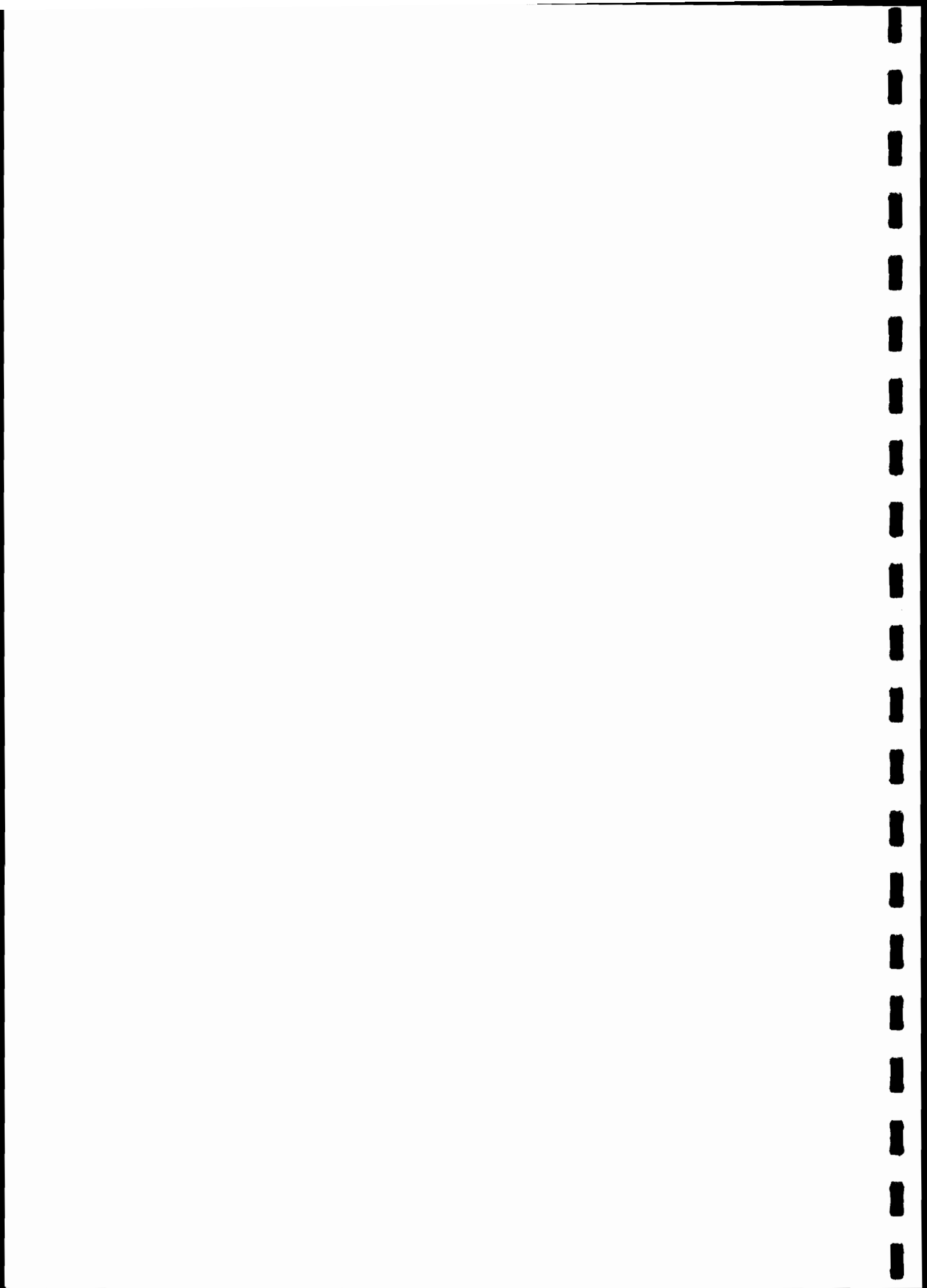


Réseau routier prioritaire par classe technique et administrative (*) (état et trafic au 01.01.1996)

Code Route	Ville Origine	Ville ou pays Destination	Route revêtue			Route en terre			Piste améliorée			Piste saisonnière			Total (km)			
			longueur (km)	niveau trafic	état	construction	reconstruction	Année entretien périodique	longueur (km)	niveau trafic	état	construction	reconstruction	Année construction reconstruction				
2. Routes Régionales (R.R.)																		
RR 1	Kayes	Djiboura (via Sadiola)	5	r3	4	avant 1970		18	f3	3	avant 1970		1980		169	4	avant 1970	187
RR 4	Kayes	Diamou (vers Bafoulabé)																5
RR 5	Dialaka	Yelimané-Niolo																64
RR 7	Sandaré	Diéma																64
RR 9	Kokofata	Kita																135
RR 10	Kita	Frontière Guinée																85
RR 12	Kita	Kourouninkoto																76
RR 13	Kati	Kita																78
RR 14	Bko-Koulikoro	Banamba-Bamandougou	57	r1	2	avant 1970		86	f2	3	1981-1983							165
RR 15	Bamako	Kangaba-Banankoro						90	f1	4	avant 1970	1984-1985						209
RR 16	Nara	Niolo						40	f1	2	avant 1970	1983-84 / 1997						135
RR 18	Fana	Diolla-Massigui																119
RR 19	Fana	Konodimini																40
RR 20	Diolla	Sikasso						115	f2	4	1974							112
RR 22	Badogo	Kalana						33	f2	3	avant 1970							205
RR 23	Ségou-Niolo	Nampala-Léré-Goundam	107	r2	3	1883-1984												33
RR 24	Point A	Terenkou	30	r3	1	avant 1970		60	f2	2	avant 1970							616
RR 25	Tion	Frontière Burkina Faso						46	f2	2	avant 1970							170
RR 26	Somadougou	Bankass																46
RR 27	Bankass	Ouenkoro																79
RR 28	Konna	Korientzé																80
RR 30	Douentza	Bambara-Rharous																65
RR 31	Diré	Tombouctou						35	f2	3	avant 1970							145
RR 32	Tombouctou	Bourem																132
Total Routes Régionales			199					523							247			3 310

3. Routes Locales (R.L.)

RL 23	Fana	Nangola																40
RL 34	Koutiala	Koninna																48
RL 43	Konobougou	Baroueli																18
RL 64	Tombouctou	Kabara	9	r1	1	avant 1970	1979											9
Total Routes Locales			9					0							40			115



Réseau routier prioritaire par classe technique et administrative (*) (état et trafic au 01.01.1996)

Code Route	Ville Origine	Ville ou pays Destination	Route revêue			Route en terre			Piste améliorée			Piste saisonnière			Total (km)				
			longueur (km)	niveau trafic	état	construction reconstruction	Année	entretien périodique	longueur (km)	niveau trafic	état	construction reconstruction	Année	entretien périodique		longueur (km)	niveau trafic	état	construction reconstruction
4. Routes Non Classées (N.C.)																			
NC	Diamou	Gangouterie	45	r3	4	avant 1970													45
NC	Tambaga	Manantali	52	r3	4	1982													100
NC	Embranc. RN 7	Sélingué	6	r1	1	avant 1970	1993												52
NC	Bamako	Koulouba (RN 3 bis)	4	r1	2	avant 1970	1997												6
NC	Embranc. RN 7	Sénou	22	r1	2	1991	1995												4
NC	Pont roi FAHD	Aéroport Sénou (2x2 voies)	12	r1	2	avant 1970	1995												22
NC	Men Bamako	Yrimadio	4	r1	1	1979	1993												12
NC	Carrefour HGT	Pont Banconi (rue 20)	3	r1	2	avant 1970	1989												4
NC	Embranc. RN 3	Point G	2	r1	1	avant 1970	1989												3
NC	Embranc. RN 3	palais Koulouba						42	r2	2	1984-1985								2
NC	Bananikoro	Dioro																	42
NC	Tamani	Baroueli																	30
NC	San	Bani																	10
NC	Embranc. RN 7	Kadiolo (PK 452)	29	r2	1	avant 1970	1989												18
NC	Embranc. RN 6	Djenné	9	r2	3	1992													29
NC	Kabara	Korione	7	r3	4	avant 1970													9
NC	Gao	Aérodrome																	7
Total Routes Non Classées			195					60											395

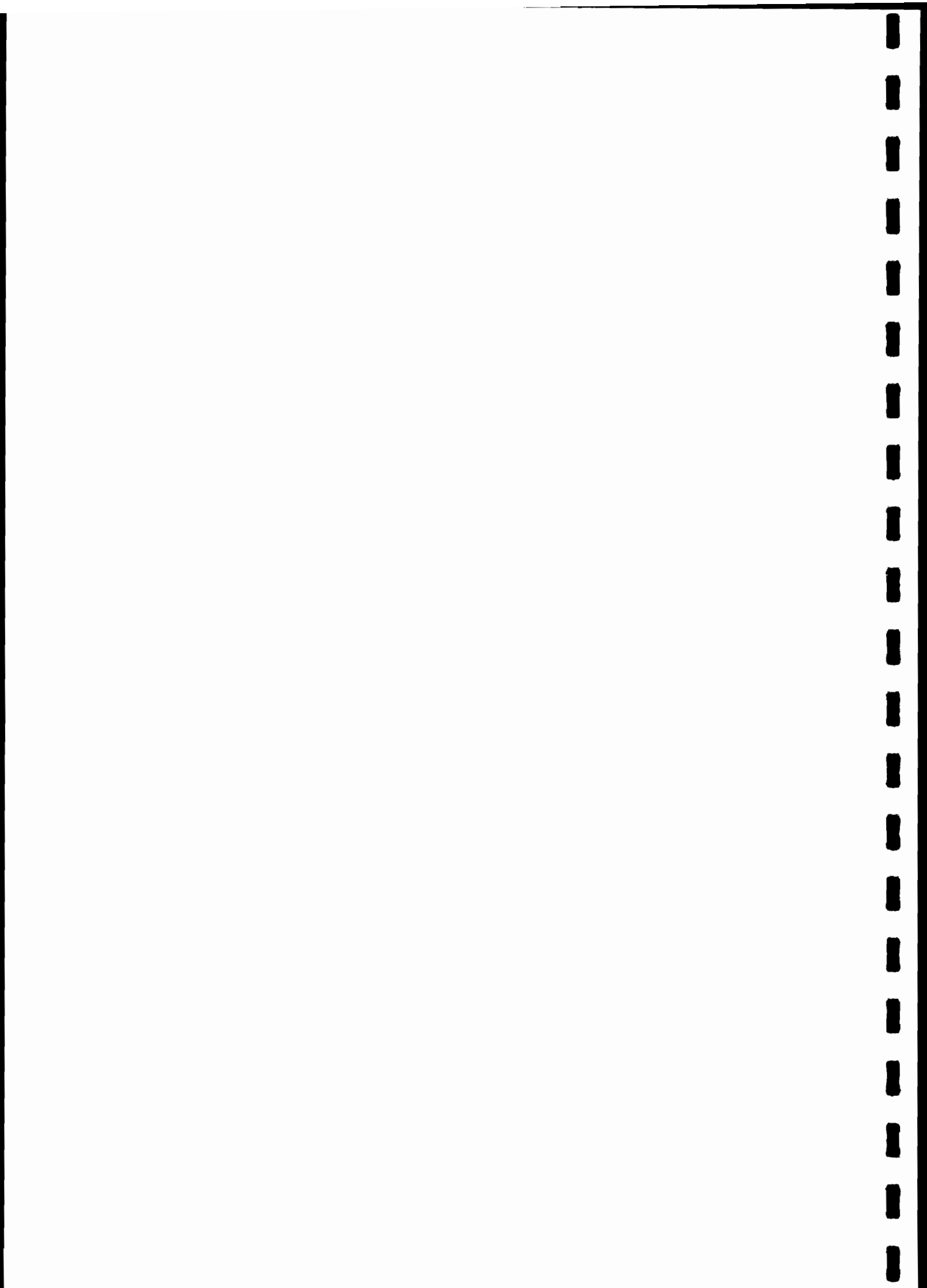
Ensemble du réseau routier prioritaire	2 604	1 355	1 536	3 102	8 597
---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Source : Direction Nationale des Travaux Publics

Classes de trafic : routes revêues : r1 : > 200 véhicules par jour r2 : entre 100 et 200 véhicules par jour r3 : < 100 véhicules par jour
 routes en terre : t1 : > 50 véhicules par jour t2 : entre 20 et 50 véhicules par jour t3 : < 20 véhicules par jour
 piste améliorée : p1 : > 20 véhicules par jour p2 : < 20 véhicules par jour

Etat des routes : 1 : bon ; 2 : assez bon ; 3 : passable ; 4 : mauvais

(*) Classification administrative selon Ordonnance N° 13 / CMLN du 8 Avril 1971.



Linéaire moyen annuel théorique d'entretien périodique par type de route

Région administrative	type de route	niveau trafic	longueur (km)	périodicité (nombre d'années)	linéaire moyen annuel d'entretien périodique	
					(%)	(km)
Kayes	route revêtue	100 véh. / jour ou moins	56	12	8,3%	5
		Total routes revêtues	56			5
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour	92	6	16,7%	15
		20 véh. / jour ou moins	18	7	14,3%	3
	Total routes en terre	110				18
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus	345	8	12,5%	43
moins de 20 véh. / jour		78	10	10,0%	8	
Total pistes améliorées	423				51	
Koulikoro, Bamako Ségou, Sikasso Mopti	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	1 022	8	12,5%	128
		entre 100 et 200 véh. / jour	733	10	10,0%	73
		100 véh. / jour ou moins	565	12	8,3%	47
	Total routes revêtues	2 320				248
	route en terre	50 véh. / jour ou plus	453	5	20,0%	91
		entre 20 et 50 véh. / jour	757	6	16,7%	126
	Total routes en terre	1 210				217
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus	246	8	12,5%	31
		moins de 20 véh. / jour	30	10	10,0%	3
	Total pistes améliorées	276				34
Tombouctou, Gao et Kidal	route revêtue	200 véh. / jour ou plus	9	8	12,5%	1
		entre 100 et 200 véh. / jour	9	10	10,0%	1
		100 véh. / jour ou moins	210	12	8,3%	18
	Total routes revêtues	228				20
	route en terre	entre 20 et 50 véh. / jour	35	6	16,7%	6
		Total routes en terre	35			6
	piste améliorée	20 véh. / jour ou plus	207	8	12,5%	26
		moins de 20 véh. / jour	630	10	10,0%	63
Total pistes améliorées	837				89	

Source : Calculs du Consultant

Linéaire moyen annuel de réhabilitation et d'entretien périodique

Région administrative	type de route	linéaire moyen annuel (km)	
		réhabilitation	entretien périodique
Kayes	route revêtue	3	3
	route en terre		18
	piste améliorée		51
	sous-total 1	3	72
Koulikoro, Bamako Ségou, Sikasso Mopti	route revêtue	124	124
	route en terre		217
	piste améliorée		34
	sous-total 2	124	375
Tombouctou, Gao et Kidal	route revêtue	10	10
	route en terre		6
	piste améliorée		89
	sous-total 3	10	105
Ensemble des régions	route revêtue	137	137
	route en terre		241
	piste améliorée		174
	total	137	552

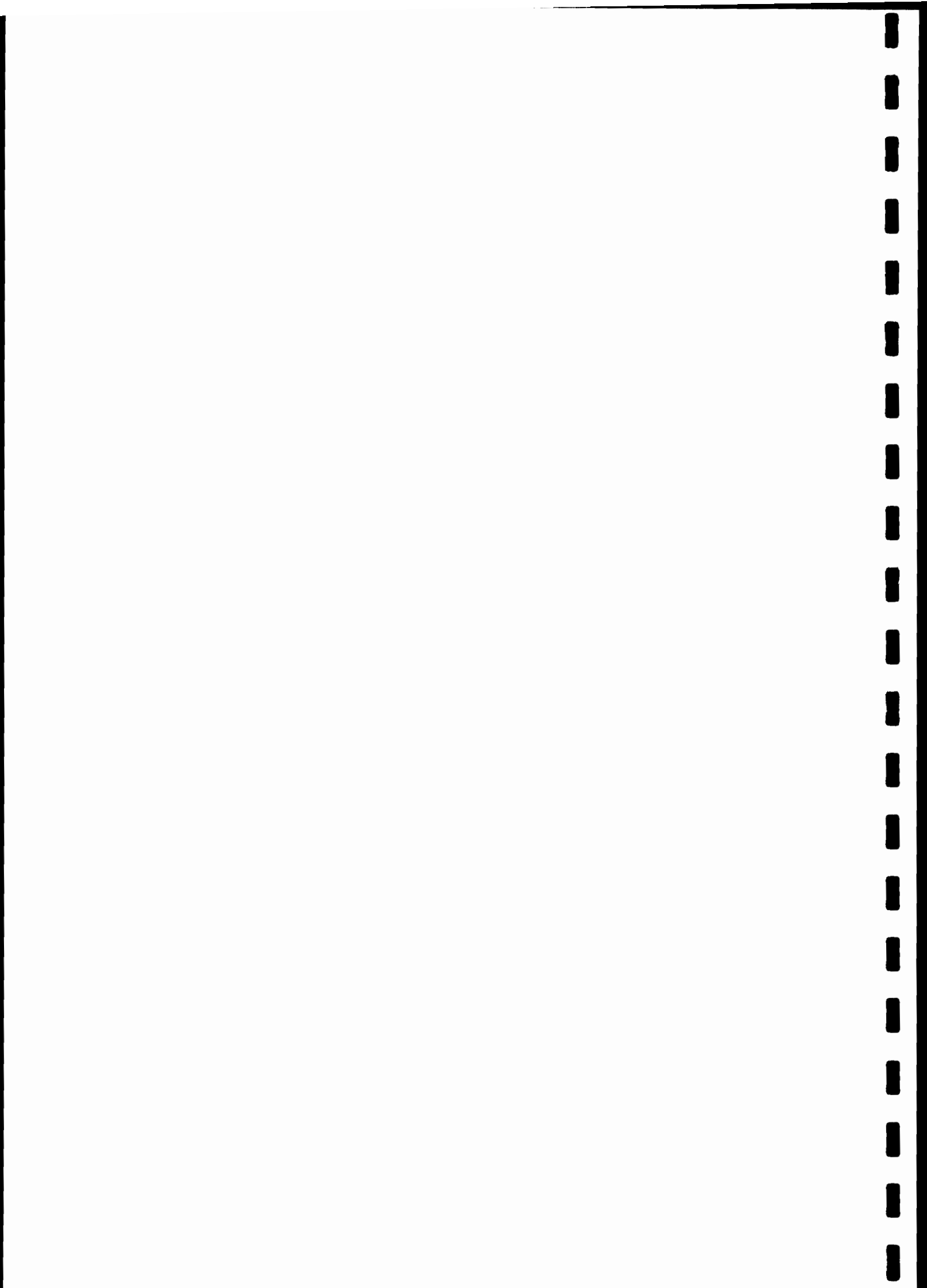
Source : Calculs du Consultant



Dépenses annuelles de réhabilitation et d'entretien périodique par Région administrative

Région administrative	type de route	type de travaux	longueur (km)	coût / an au km (millions FCFA 1996)	montant des travaux (millions FCFA 1996 / an)
Kayes	route revêtue	réhabilitation	3	54,31	162,92
	route revêtue	entretien périodique	3	21,72	65,17
	route en terre	entretien périodique	18	8,89	160,06
	piste améliorée	entretien périodique	51	4,08	207,85
Sous-total 1			75		596,00
Koulikoro, Bamako Ségou, Sikasso Mopti	route revêtue	réhabilitation	124	41,78	5 180,10
	route revêtue	entretien périodique	124	16,71	2 072,04
	route en terre	entretien périodique	217	6,84	1 484,28
	piste améliorée	entretien périodique	34	3,14	106,59
Sous-total 2			499		8 843,01
Tombouctou, Gao et Kidal	route revêtue	réhabilitation	10	58,49	584,85
	route revêtue	entretien périodique	10	23,39	233,94
	route en terre	entretien périodique	6	9,58	57,46
	piste améliorée	entretien périodique	89	4,39	390,62
Sous-total 3			115		1 266,87
Ensemble des régions	route revêtue	réhabilitation	137	43,27	5 927,87
	route revêtue	entretien périodique	137	17,31	2 371,15
	route en terre	entretien périodique	241	7,06	1 701,79
	piste améliorée	entretien périodique	174	4,05	705,06
Total			689		10 705,88

Source : Calculs du Consultant



Annexe 3

Réglementation fiscale et présentation synthétique des principaux droits et taxes frappant le secteur des transports routiers au Mali

Les activités de transports routiers, notamment marchandes, sont assujetties au Mali, au *régime fiscal de droit commun* (impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, contribution des patentes, taxe sur la valeur ajoutée, taxe et contribution sur les prestations de services, droits de timbre), et à des *taxes spécifiques* (taxe sur les véhicules automobiles, taxe sur les transports routiers, taxes des prestations de la Direction Nationale des Transports et de ses Directions Régionales, droit de traversée routière).

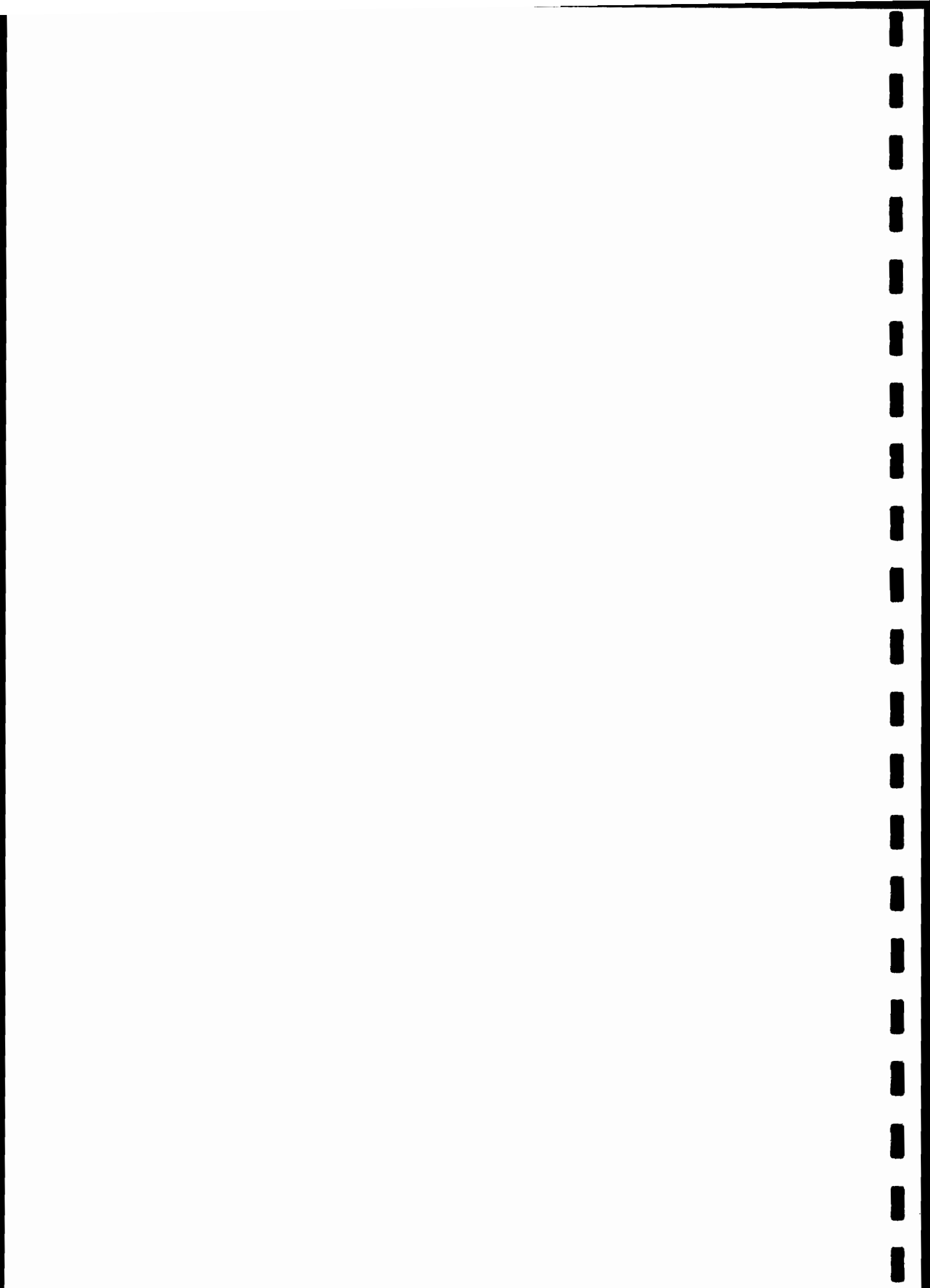
Elles supportent également l'incidence des taxes qui frappent les facteurs de production et de consommations intermédiaires (impôt spécial sur certains produits, droits et taxes au cordon douanier relatifs à l'importation du matériel de transport routier, pièces de rechange et pneumatiques ainsi que des produits pétroliers, taxe sur les contrats d'assurances).

De plus, elles sont souvent soumises à des prélèvements informels sous forme de versements occultes, au caractère plus ou moins obligatoire, effectués par les transporteurs aux forces de l'ordre lors des divers contrôles routiers.

Les pages suivantes présentent un descriptif synthétique des principaux droits et taxes frappant le secteur des transports routiers au Mali ainsi que les conditions de leur recouvrement.

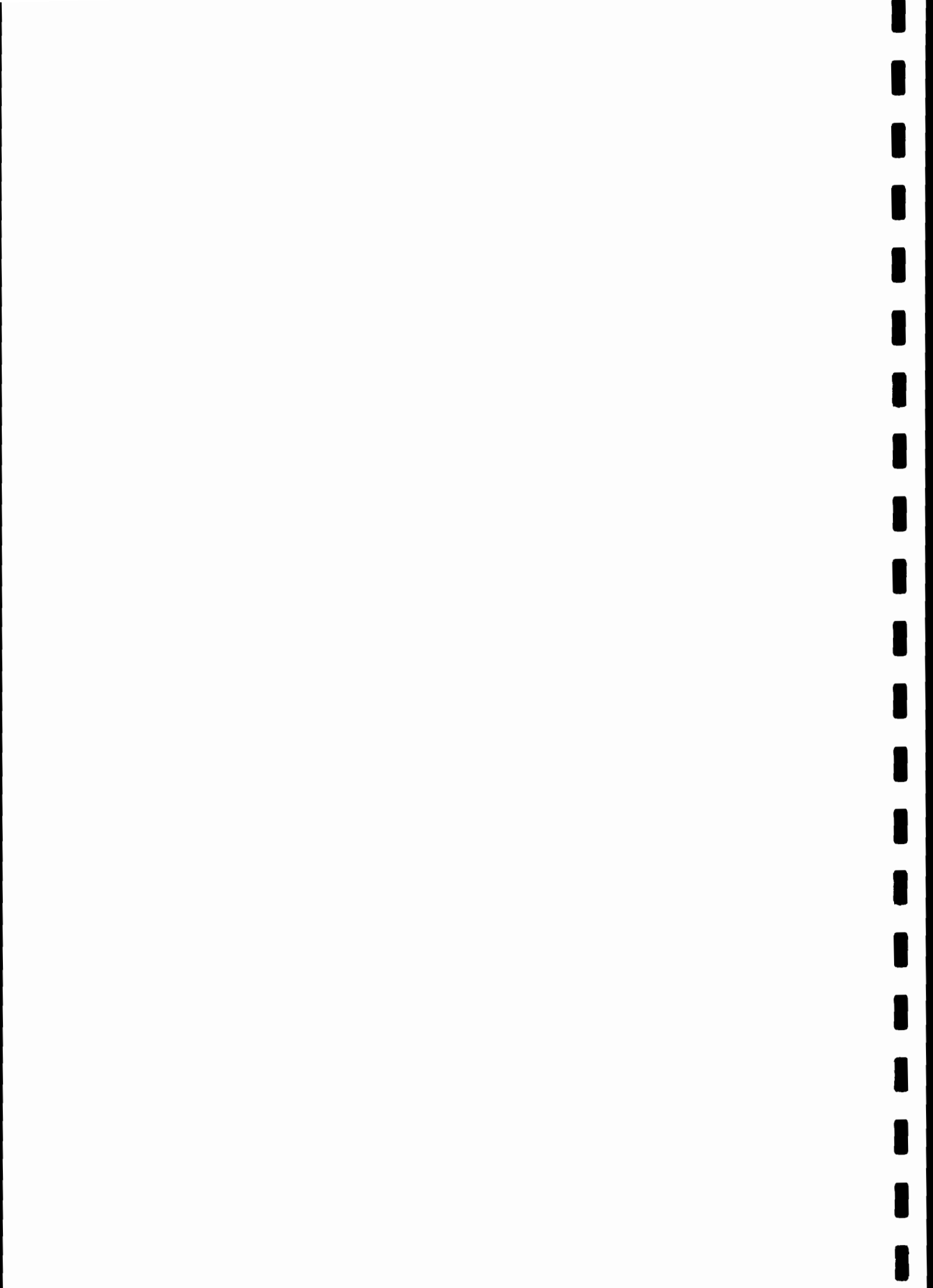
Ces droits et taxes comprennent :

- les impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux,
- la contribution des patentes,
- la taxe sur la valeur ajoutée,
- la taxe sur les prestations de services,
- la contribution pour prestations de services rendus,
- les droits de timbre sur la délivrance d'actes administratifs et de documents de transports,
- l'impôt spécial sur certains produits,
- les droits et taxes au cordon douanier,
- la taxe sur les contrats d'assurances,
- la taxe sur les véhicules automobiles,
- la taxe sur les transports routiers,
- la taxe des prestations de la Direction Nationale des Transports et de ses Directions Régionales,
- le droit de traversée routière.



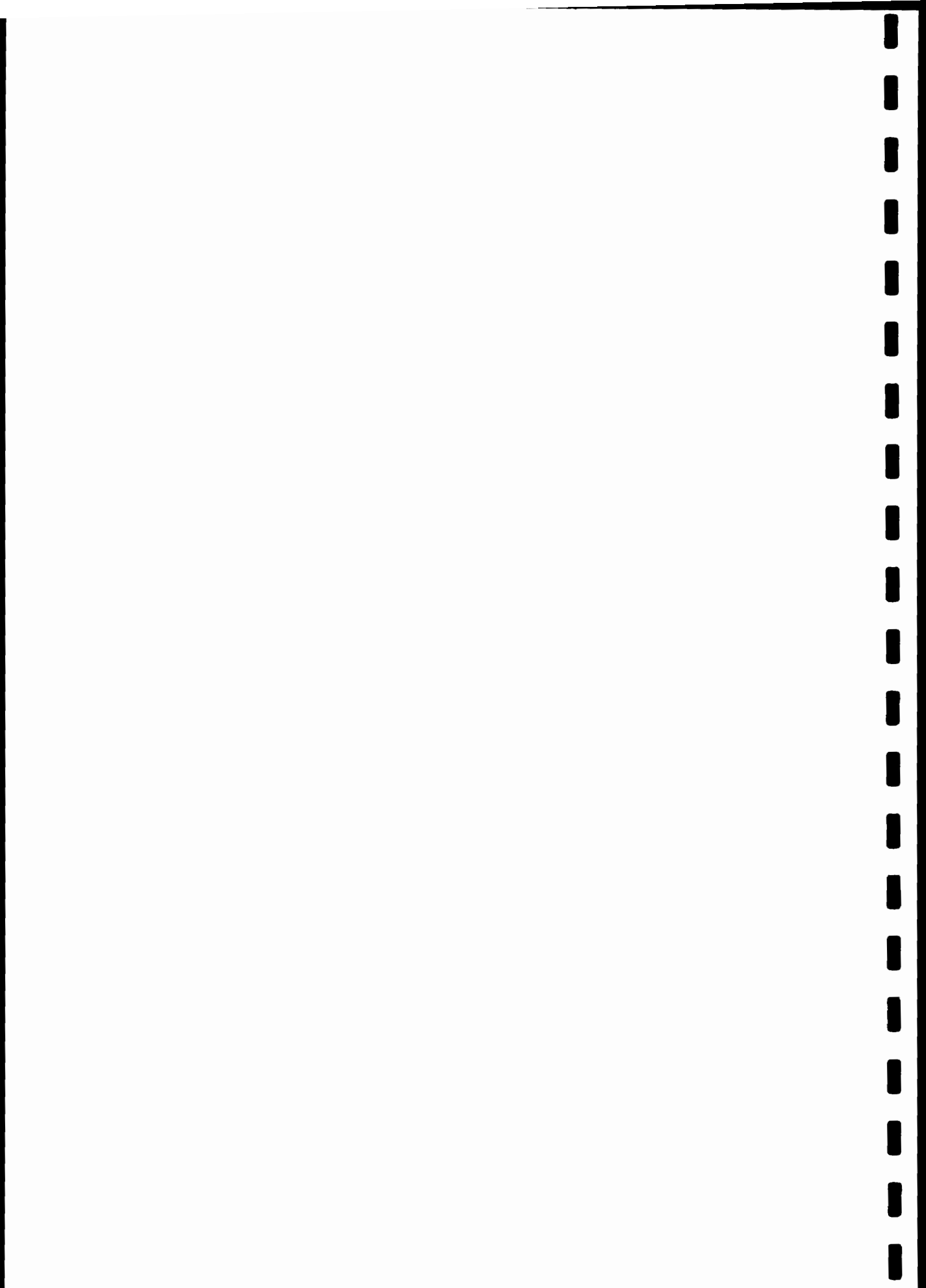
Impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux

- Référence** articles 140 à 240 du Code Général des Impôts.
- Caractéristiques**
- impôt sur les bénéfices annuels réalisés au Mali par des exploitants individuels ou des sociétés de transport public routier de personnes ou de marchandises,
 - fiscalité non spécifique aux transports routiers, frappant de manière générale tous les revenus de toute nature réalisés au Mali,
 - produit de l'impôt non affecté à la couverture de dépenses particulières, alimentant directement le Budget Général de l'Etat.
- Redevable**
- personne physique ou morale fournissant des prestations de services de transport routier à titre onéreux.
- Assiette et taux**
- pour les exploitants individuels dont le chiffre d'affaires annuel ne dépasse pas FCFA 10 millions : régime du forfait, avec un minimum de perception forfaitaire égal au montant des patentes dont ils sont redevables,
 - pour les autres exploitants individuels et sociétés de transport : régime du bénéfice réel, par application des taux suivants :
 - 15% pour les exploitants individuels,
 - 35% pour les sociétés de transport.avec un minimum de perception égal à 0,75% du chiffre d'affaires réalisé .
 - possibilité de greffer l'impôt sur la Taxe sur les Transports Routiers pour les exploitants physiques vérifiant certaines conditions.
- Recouvrement**
- rôle établi par le Service des Impôts sur la base de la déclaration annuelle du redevable avec documents comptables à l'appui,
 - recouvrement par le comptable du Trésor,
 - perception en trois acomptes provisionnels, calculés sur les impôts dus au titre de l'année précédente, pour les contribuables relevant du régime réel.
- Particularités**
- pour les sociétés, établissement de l'impôt sur les bénéfices au siège social,
 - pour les exploitants individuels, établissement de l'impôt au lieu de résidence du contribuable avec prise en compte de l'ensemble des revenus professionnels déclarés.
- Problèmes de recouvrement**
- manque de moyens de contrôle des déclarations des contribuables,
 - absence ou difficulté d'exploitation des documents comptables accompagnant les déclarations.
- Bénéficiaire**
- Budget Général de l'Etat



Contribution des Patentes

- Référence** articles 241 à 271 du Code Général des Impôts.
Loi N° 96-058/AN-RM du 16 Octobre 1996 déterminant les ressources fiscales du District de Bamako et des Communes qui le composent,
Loi N° 96-058/AN-RM du 16 Octobre 1996 déterminant les ressources fiscales des Communes rurales et urbaines autres que celles du District de Bamako.
- Caractéristiques**
- taxe annuelle sur l'activité de transporteur public routier de personnes ou de marchandises,
 - fiscalité non spécifique aux activités de transports routiers, frappant de manière générale toute personne physique ou morale exerçant au Mali une activité professionnelle,
 - taxe régionale non affectée à la couverture de dépenses particulières, perçue au profit des Budgets des Communes et de celui du District de Bamako.
- Redevable**
- personne physique ou morale fournissant des prestations de services de transport routier à titre onéreux.
- Assiette et taux**
- taxe assise au lieu d'exercice de l'activité et limitée à une taxe variable pour les entrepreneurs de transports routiers comme suit :
 - transport public de personnes : 25 000 FCFA par véhicule,
 - transport public de marchandises :
 - 21 000 FCFA par camion de moins de 3 tonnes,
 - 32 000 FCFA par camion de plus de 3 tonnes et de 10 tonnes au plus,
 - 42 000 FCFA par camion de plus de 10 tonnes et de 25 tonnes au plus,
 - 52 000 FCFA par camion de plus de 25 tonnes,
 - possibilité de réduction de 50% des droits redevables par les transporteurs routiers pour les véhicules ayant plus de trois ans d'âge au 1^{er} janvier de l'année d'imposition,
 - possibilité de réduction des droits redevables par les transporteurs routiers par voie contentieuse, pour les véhicules immobilisés pendant au moins six mois.
- Recouvrement**
- rôle établi par le Service des Impôts sur la base de la déclaration écrite de l'assujetti à la patente,
 - recouvrement par le comptable du Trésor, avec délivrance d'une formule de patente extraite d'un registre à souches en contrepartie du paiement,
 - taxe exigible en un seul terme dès la mise en recouvrement des rôles.
 - duplicata délivré par le service d'assiette ayant remis la formule initiale avec apposition d'un timbre fiscal de 2 500 FCFA.
- Particularités**
- apposition obligatoire de la formule de patente sur la face interne du pare-brise de chaque véhicule pour les entrepreneurs de transport public,
- Sanctions**
- en cas d'infractions, saisie et séquestre portant sur la carte grise, la carte de transport et le permis de conduire du chauffeur si celui-ci est propriétaire du véhicule,
 - levée des sanctions sur production de la formule de patente justifiant du paiement intégral des droits et pénalités dus.
- Bénéficiaire**
- Budget du District de Bamako : 60% de la taxe recouvrée sur son territoire,
Budgets des Communes qui le composent : 40% restants,
Budgets des Communes autres : 100% de la taxe recouvrée sur leur territoire.



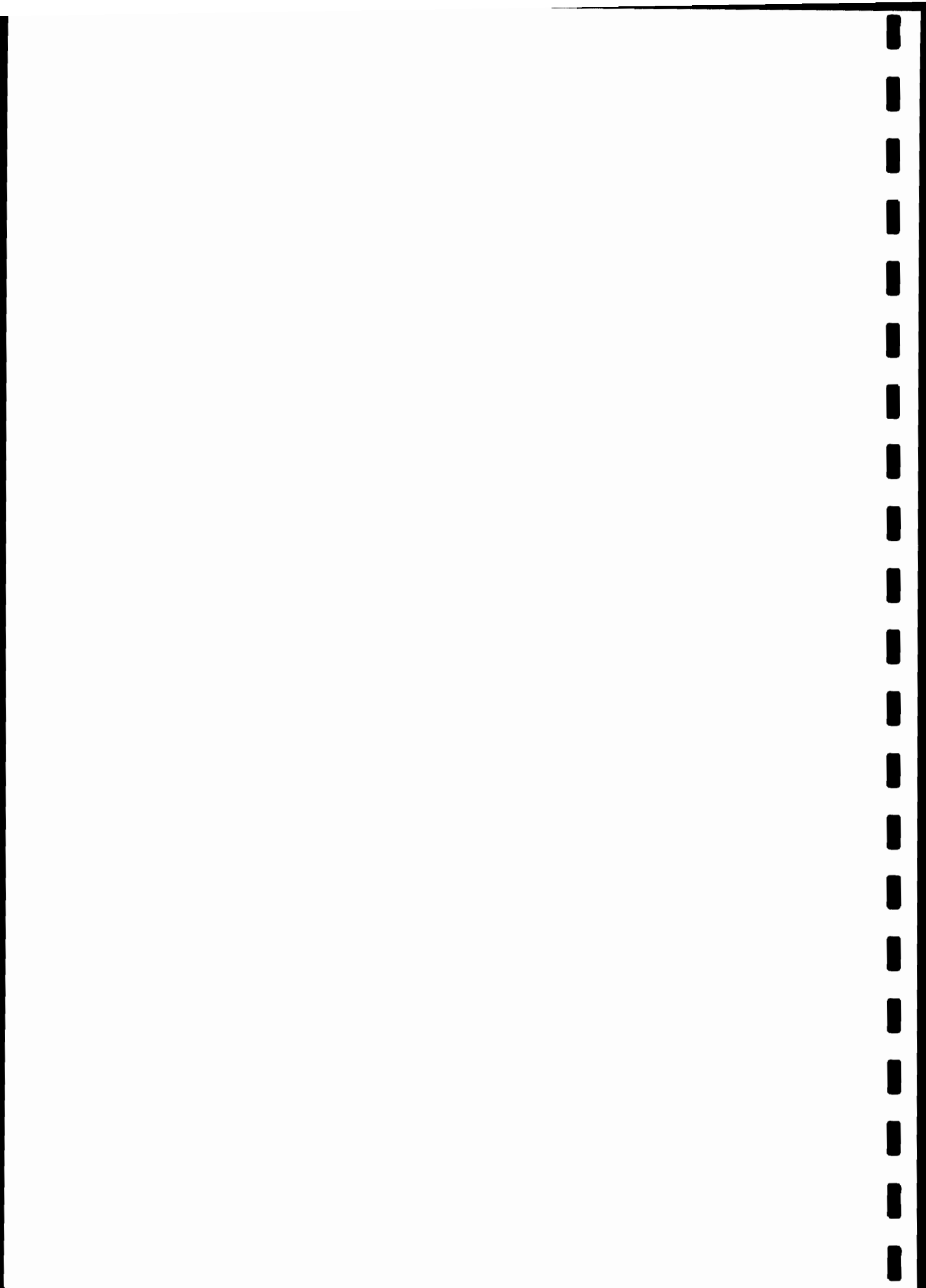
Taxe sur les véhicules automobiles (vignette ordinaire)

- Référence** articles 318 à 335 du Code Général des Impôts.
- Caractéristiques**
- taxe annuelle spécifique frappant toute personne physique / morale possédant des véhicules à moteur, de tourisme ou utilitaires immatriculés au Mali,
 - produit de la taxe non affecté à la couverture de dépenses particulières, alimentant directement le Budget Général de l'Etat.
- Redevable**
- tout propriétaire de véhicules à moteur soumis à l'obligation d'immatriculation.
- Taux**
- Automobiles :

de 2 CV à 6 CV	:	7 000 FCFA
de 7 CV à 9 CV	:	13 000 FCFA
de 10 CV à 14 CV	:	32 000 FCFA
de 15 CV à 19 CV	:	50 000 FCFA
de 20 CV ou plus	:	75 000 FCFA
 - Engins à moteur à deux ou trois roues :

de 50 cm3 de cylindrée et au-dessous	:	2 000 FCFA
de 51 cm3 à 125 cm3 de cylindrée	:	4 000 FCFA
au dessus de 125 cm3 de cylindrée	:	7 000 FCFA
 - Duplicata :

Engins à deux roues	:	500 FCFA
Automobiles	:	1 000 FCFA
 - tarif réduit de moitié pour véhicules neufs achetés après le 1^{er} Octobre de l'année d'imposition ou pour les véhicules usagés immatriculés au Mali après cette date.
- Recouvrement**
- taxe perçue par les Recettes Régionales des Domaines, de l'Enregistrement et du Timbre, pour le compte du Trésor,
 - sur présentation de la carte grise et en contrepartie du paiement, délivrance d'une vignette mobile, extraite d'un registre à souches, avec inscription du numéro minéralogique du véhicule sur la vignette et sur la souche.
- Exemptions**
- tracteurs agricoles,
 - véhicules appartenant à l'Administration civile et militaire,
 - véhicules de tourisme appartenant (i) aux bénéficiaires de pensions militaires d'invalidité et de victimes de guerre, (ii) aux bénéficiaires d'une pension d'invalidité pour accident de travail dont le degré d'invalidité au moins de 50% et (iii) aux aveugles et infirmes civils justifiant d'une invalidité de 90%.
- Particularités**
- délivrance d'une vignette gratuite pour les véhicules exonérés de la taxe,
 - délivrance d'une vignette spéciale pour le duplicata,
 - période d'imposition allant du 1^{er} avril de chaque année au 31 mars de l'année suivante.
- Problèmes de recouvrement**
- pertes apparemment réduites et de faible ampleur au niveau de la perception des recettes en raison des contraintes de présentation de la vignette pour l'accès à la délivrance de documents administratifs et à l'importance des sanctions.
- Sanctions**
- application d'un droit supplémentaire de 100% et mise en fourrière du véhicule non muni de la vignette jusqu'au paiement intégral de la taxe et du droit supplémentaire.
- Bénéficiaire**
- Budget Général de l'Etat



Taxe sur les Transports Routiers

Référence articles 349-A à 349-P du Code Général des Impôts.
Arrêté N° 91-1621/MEF/B-DNI du 23 Mai 1991 portant détermination du montant de chacun des acomptes d'impôts inclus dans la Taxe sur les Transports Routiers et fixant les modalités de leur déduction.

Caractéristiques

- taxe annuelle spécifique, frappant tous les transporteurs publics routiers de personnes et de marchandises, dont les véhicules sont immatriculés au Mali,
- taxe multicritère libérant les redevables au titre de l'activité de transporteur, de toute ou partie de la contribution des patentes, de la cotisation de la Chambre de Commerce et d'Industrie, et de la taxe sur les véhicules automobiles,
- produit de la taxe non affecté à la couverture de dépenses particulières, alimentant directement le Budget Général de l'Etat.

Redevable - personne physique ou morale disposant des véhicules de transport public routier de personnes ou de marchandises.

Assiette et taux - taxe appliquée par véhicule aux tarifs fixés comme suit (en FCFA) :

nature du véhicule	âgé de 10 ans ou -	âgé de plus de 10 ans
- Transport public de personnes		
- véhicules à 16 places ou moins	128 000	88 000
- véhicules entre 17 et 35 places	168 000	116 000
- véhicules entre 36 et 45 places	253 000	174 000
- véhicules à 46 places ou plus	326 600	230 000
- Transport public de marchandises		
- véhicules de 10 t de CU ou moins ou de capacité de 10 000 litres ou moins	188 600	133 400
- véhicules de CU entre 10 t et 15 t ou de capacité entre 10 000 et 15 000 litres	243 800	170 200
- véhicules de CU entre 15 t et 24 t ou de capacité entre 15 000 et 24 000 litres	317 400	220 800
- véhicules de 24 t de CU ou plus ou de capacité de 24 000 litres ou plus	414 000	289 800
- tracteurs pour semi-remorques	414 000	289 800

- âge du véhicule déterminé à partir du 1^{er} janvier de l'année de mise en circulation,
- duplicata délivré par le Receveur de l'Enregistrement qui a vendu la vignette au prix de 5 000 FCFA.

Recouvrement

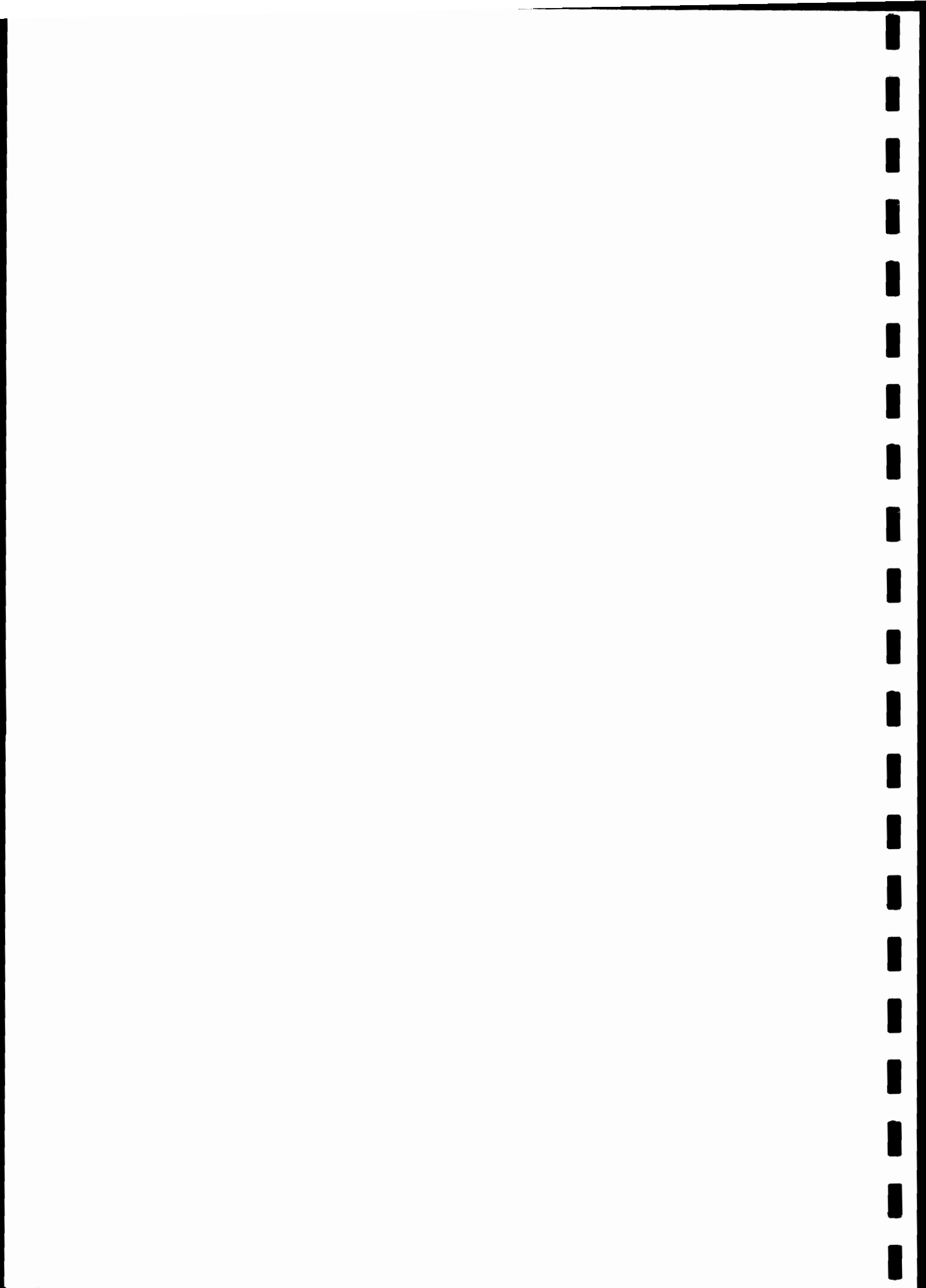
- taxe perçue par les Recettes Régionales des Domaines, de l'Enregistrement et du Timbre, pour le compte du Trésor,
- sur présentation de la carte grise et en contrepartie du paiement, délivrance d'une vignette mobile, constituée d'un reçu et d'un timbre adhésif,

Problèmes de recouvrement

- pertes apparemment réduites et de faible ampleur au niveau de la perception des recettes en raison des contraintes de présentation de la vignette pour l'accès à la délivrance de la carte de transport et à l'importance des sanctions.

Sanctions

- application d'une amende égale à 25% du montant de la taxe et mise en fourrière du véhicule non muni de la vignette jusqu'au paiement intégral de la taxe et de l'amende.



Particularités

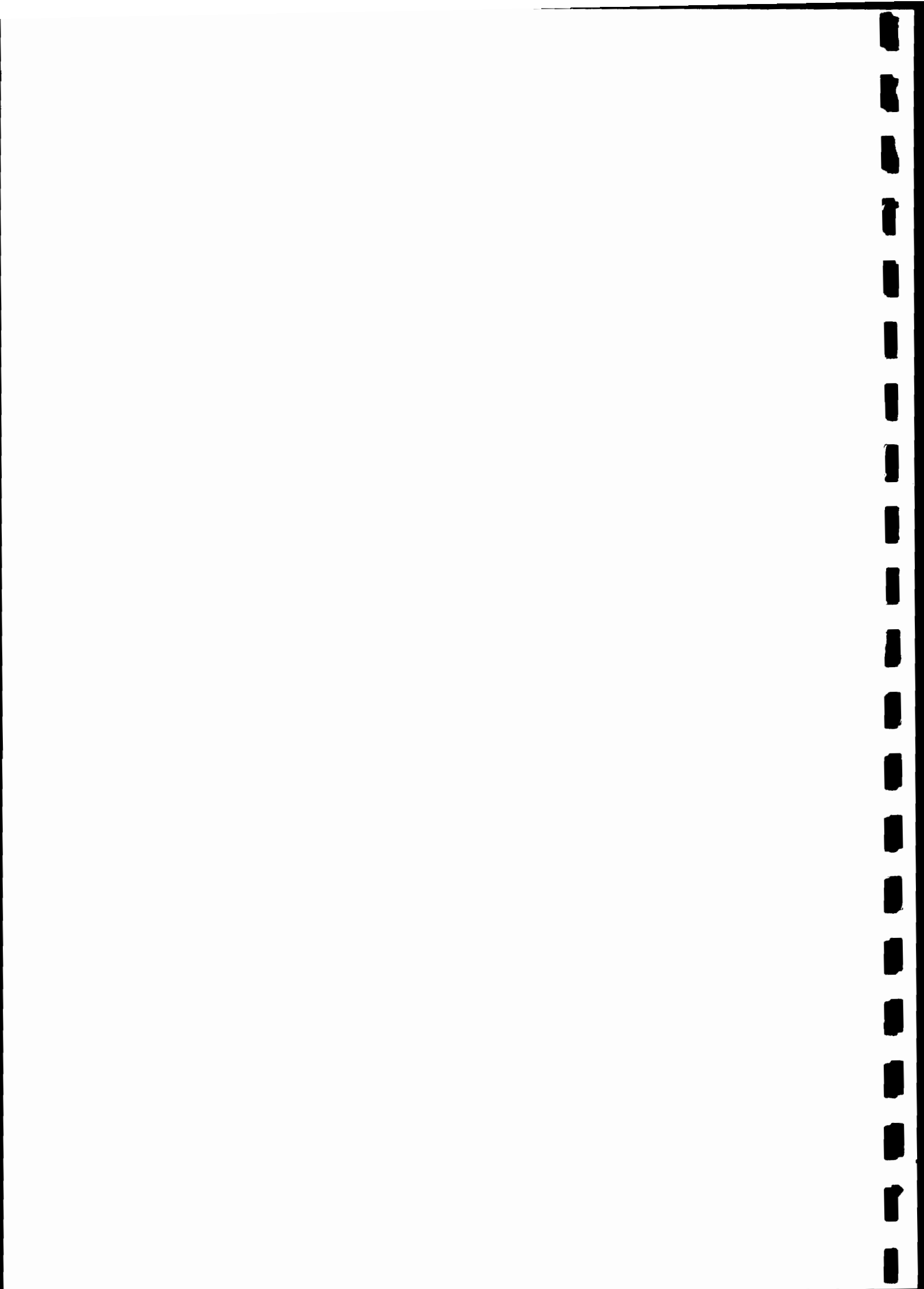
- apposition obligatoire du timbre adhésif dans l'angle droit du pare-brise du véhicule de manière que les mentions inscrites soient lisibles de l'extérieur,
- délivrance d'un reçu et d'un timbre adhésif pour le duplicata,
- pour les assujettis (i) dont le chiffre d'affaires annuel afférent à l'activité de transport ne dépasse pas 5 millions de FCFA ou (ii) disposant pour les besoins de cette même activité, de moins de 4 véhicules, la taxe leur libère des impôts et taxes suivants :
 - Patente, Cotisation de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Taxe sur les véhicules automobiles afférentes aux véhicules exploités,
 - Taxe sur les Prestations de Service,
 - Contribution Forfaitaire à la charge des employeurs,
 - Retenues d'Impôt Général sur le revenu sur les salaires versés,
 - Impôt sur les Bénéfices Industriels et Commerciaux,
 - Impôt Général sur leur Revenu,
- pour les autres assujettis, la taxe des transports routiers représente un acompte déductible du montant des impôts et taxes ci-dessus. Cet acompte est représentatif d'une fraction des impôts annuels dus, déterminée par Arrêté du Ministre chargé des Finances, et correspondant au pourcentage suivant du montant de la taxe :

composition	TTR exploitants individuels	TTR sociétés de capitaux
- Patente	6%	6%
- Cotisation Chambre de Commerce	0,60%	0,60%
- Taxe sur les véhicules automobiles	9%	9%
- Taxe sur les Prestations de Services	28%	28%
- Contribution Forfaitaire à la charge des employeurs	3%	3%
- Retenues d'Impôt Général sur le revenu	1%	1%
- Impôt sur les Bénéfices Industriels et Commerciaux	38,40%	52,40%
- Impôt Général sur le Revenu de l'exploitant	14%	-

- les exonérations dont peuvent bénéficier les transporteurs et portant sur les impôts inclus dans la taxe des transports routiers ne les dispensent pas du paiement de cette taxe.

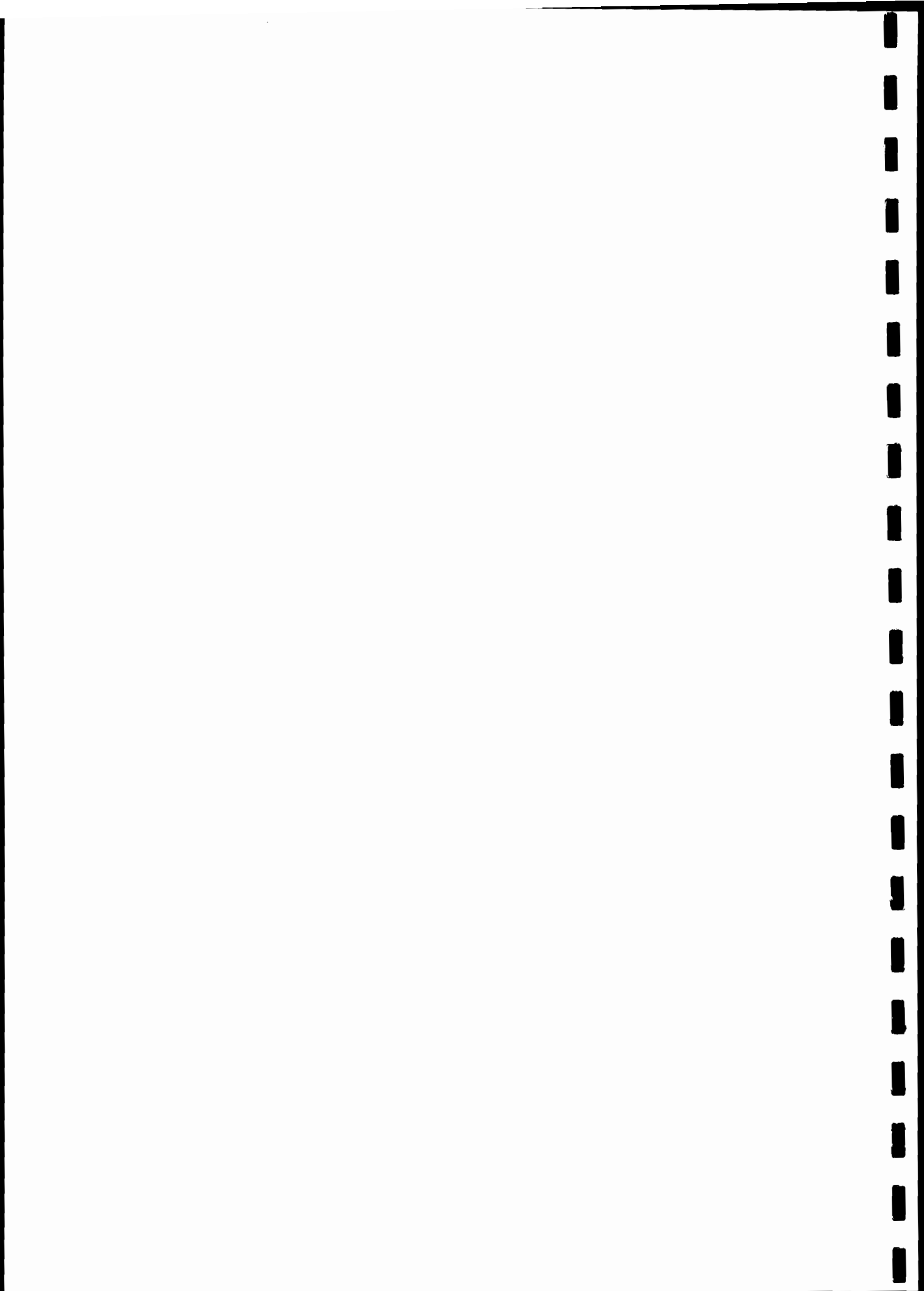
Bénéficiaire

- Budget Général de l'Etat



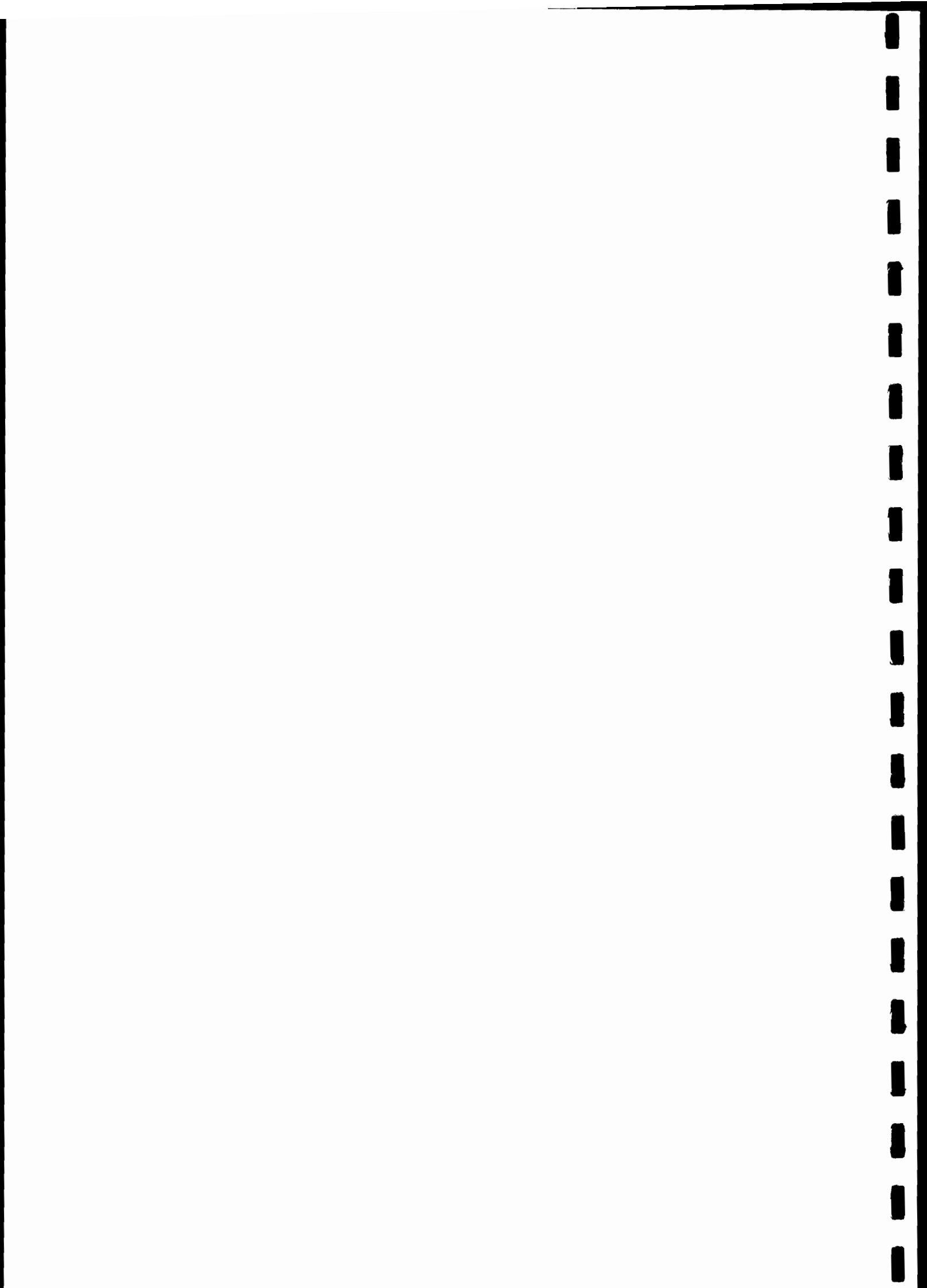
Taxe sur la valeur ajoutée

- Référence** articles 477 à 523 et 540 à 586 du Code Général des Impôts.
- Caractéristiques**
- taxes sur les transactions commerciales non spécifiques aux transports routiers, frappant de manière générale toute opération d'importation, de production ou de commercialisation de biens réalisée au Mali,
 - produit de la taxe non affecté à la couverture de dépenses particulières, alimentant directement le Budget Général de l'Etat.
- Redevable**
- les importateurs de matériels de transports routiers, pneumatiques et pièces de rechange,
- Assiette et taux**
- base de taxation constituée par :
 - la valeur CAF franco-frontière (valeur à l'importation majorée du fret maritime ou aérien et des primes d'assurance + droits et taxes à l'importation hors TVA) pour les produits importés,
 - le prix de revient à la production ou à la vente, frais et taxes compris (hors TVA) pour les autres transactions,
 - taux réduit de 10% pour opérations spécifiques, taux normal de 15% appliqué aux importations de matériels de transport et accessoires.
- Recouvrement**
- liquidation et recouvrement de la taxe due sur les produits importés par les services des douanes en même temps et selon les mêmes modalités que les droits et taxes de douanes,
 - liquidation et recouvrement de la taxe pour les autres opérations par la Direction Nationale des Impôts, avec deux régimes d'imposition :
 - régime du chiffre d'affaires réel,
 - régime du forfait pour les redevables (personnes physiques seulement) ayant un chiffre d'affaires annuel inférieur à 20 millions de FCFA,
- Particularités**
- taxe à la valeur ajoutée exigible pour les produits importés lors de la mise en consommation,
- Exemptions**
- les produits pétroliers en particulier, l'essence auto super, l'essence ordinaire et le gas-oil,
- Bénéficiaire**
- Budget Général de l'Etat



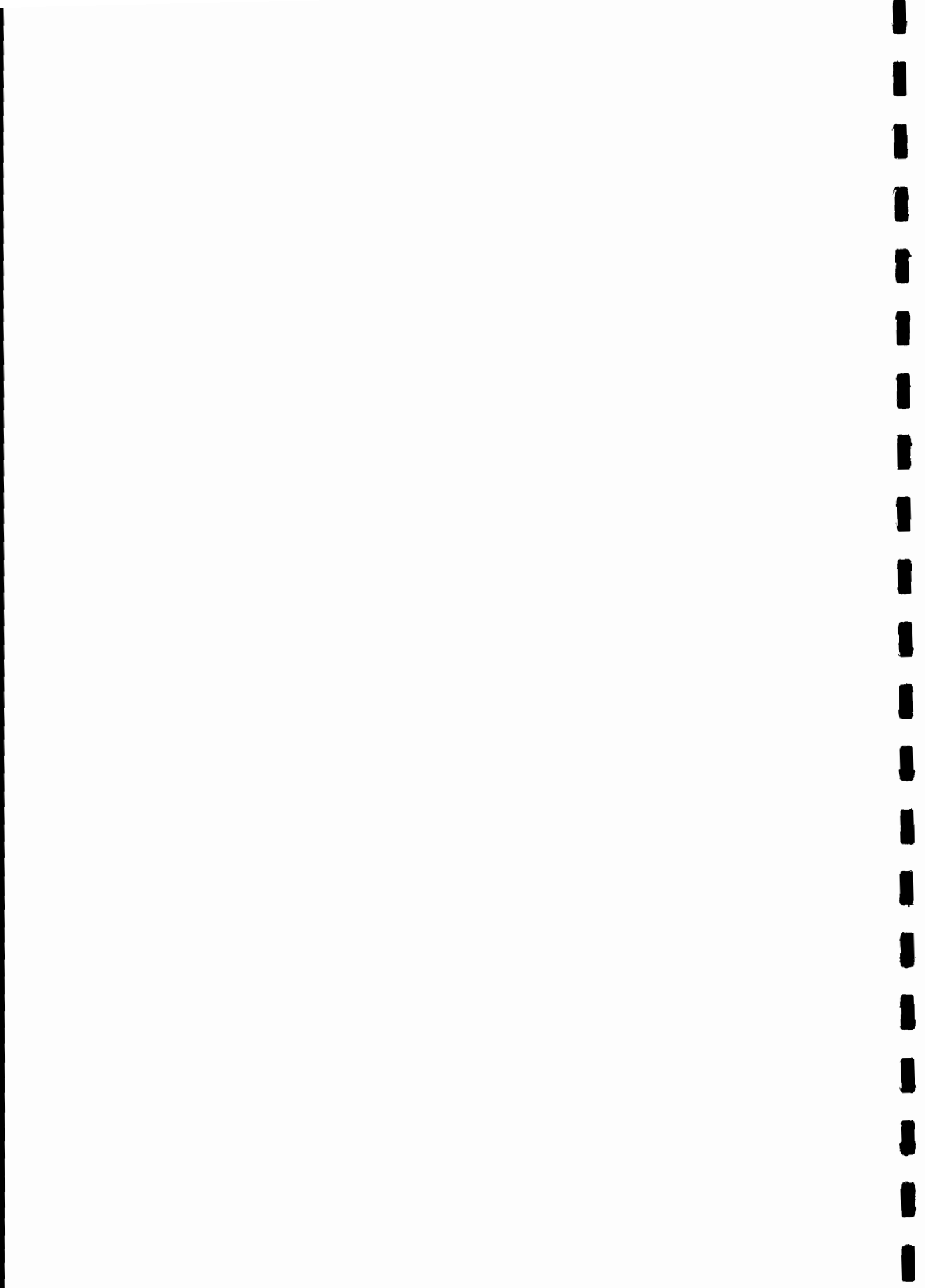
Taxe sur les prestations de services

- Référence** articles 524 à 539 et 540 à 586 du Code Général des Impôts.
- Caractéristiques**
- taxes sur les transactions commerciales non spécifiques aux transports routiers, frappant de manière générale les prestations de services de toute nature réalisées au Mali, sauf celles expressément exonérées,
 - produit de la taxe non affecté à la couverture de dépenses particulières, alimentant directement le Budget Général de l'Etat.
- Redevable**
- les personnes exerçant les activités de transports routiers,
- Assiette et taux**
- base d'imposition constituée par toutes les sommes, valeurs, biens ou services reçus par le prestataire en contrepartie de sa prestation à l'exclusion de la taxe sur les prestations de services,
 - taux réduit de 7% appliqué aux opérations de transports de voyageurs, et de marchandises, de lettres, télégrammes et colis postaux,
 - taux normal de 15% appliqué aux opérations non expressément exonérées ou soumises au taux réduit.
- Recouvrement**
- liquidation et recouvrement de la taxe par la Direction Nationale des Impôts, avec deux régimes d'imposition :
 - régime du chiffre d'affaires réel,
 - régime du forfait pour les redevables (personnes physiques uniquement) ayant un chiffre d'affaires annuel inférieur à 10 millions de FCFA,
- Exemptions**
- les assujettis réalisant un chiffre d'affaires annuel inférieur à 1 million FCFA.
- Bénéficiaire**
- Budget Général de l'Etat



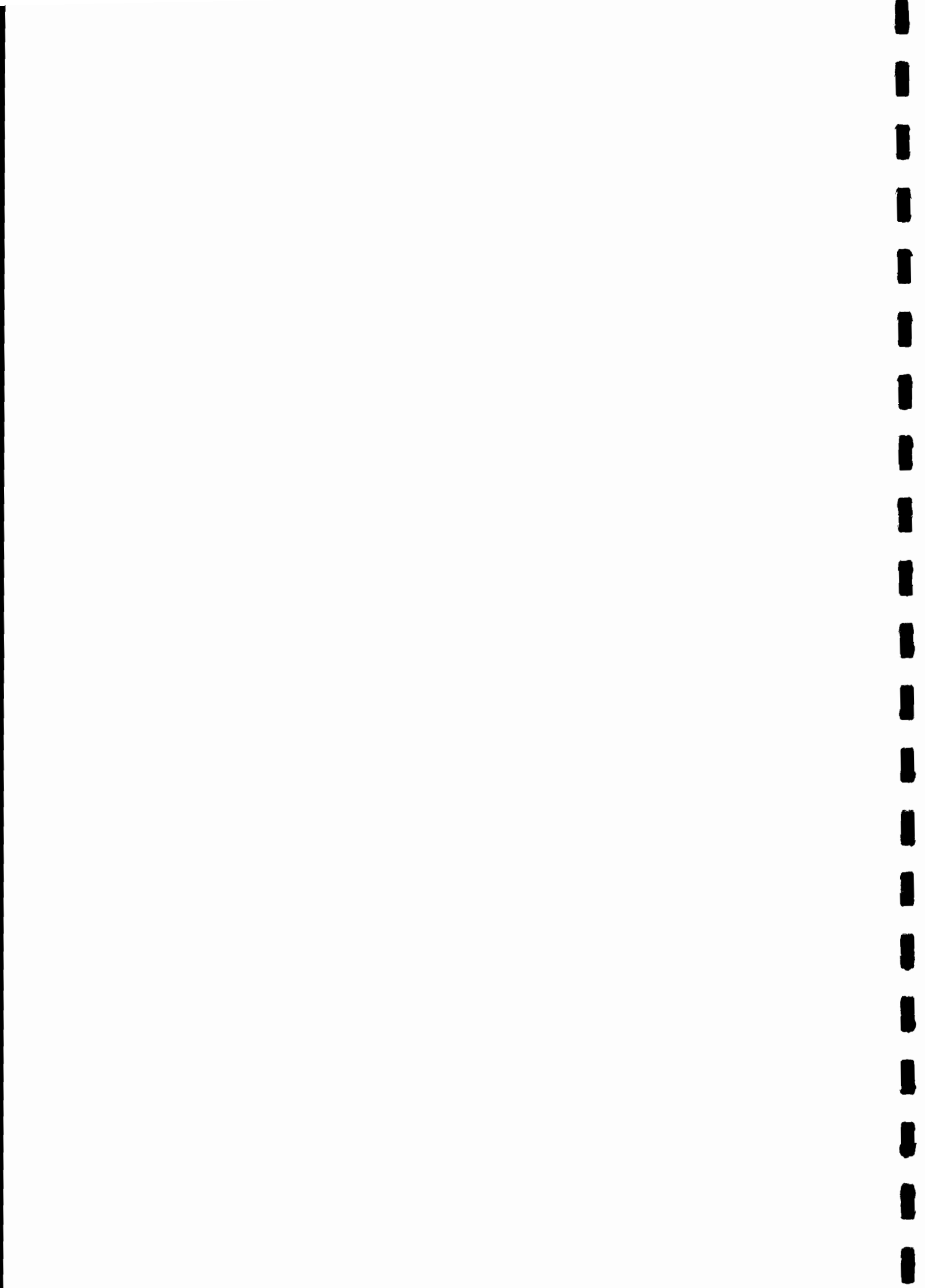
Contribution pour prestations de services rendus

- Référence** Loi N° 91-32/AN-RM du 18 février 1991 portant création d'une Contribution pour Prestations de Services rendus (C.P.S.)
- Caractéristiques**
- contribution non spécifique au secteur des transports routiers, établie de manière générale sur tous les biens importés au Mali,
 - contribution non affectée à la couverture de dépenses particulières, alimentant directement le Budget Général de l'Etat.
- Redevable**
- les importateurs de produits pétroliers, de matériels de transports routiers, pneumatiques et pièces de rechange,
- Assiette et taux**
- taux appliqué à la valeur en douane des produits importés comme suit :
 - 3% pour les produits miniers nationaux et les produits pétroliers importés,
 - 5% pour les autres produits importés.
- Recouvrement**
- liquidation et recouvrement par les Services des Douanes et des Impôts .
- Exemptions**
- véhicules immatriculés à l'étranger appartenant à des non résidents en voyage touristiques au Mali,
 - produit en transit d'un pays étranger à un autre,
 - produits repris au Tableau des exemptions conditionnelles et exceptionnelles du Tarif des Douanes à l'importation.
- Bénéficiaire**
- Budget Général de l'Etat



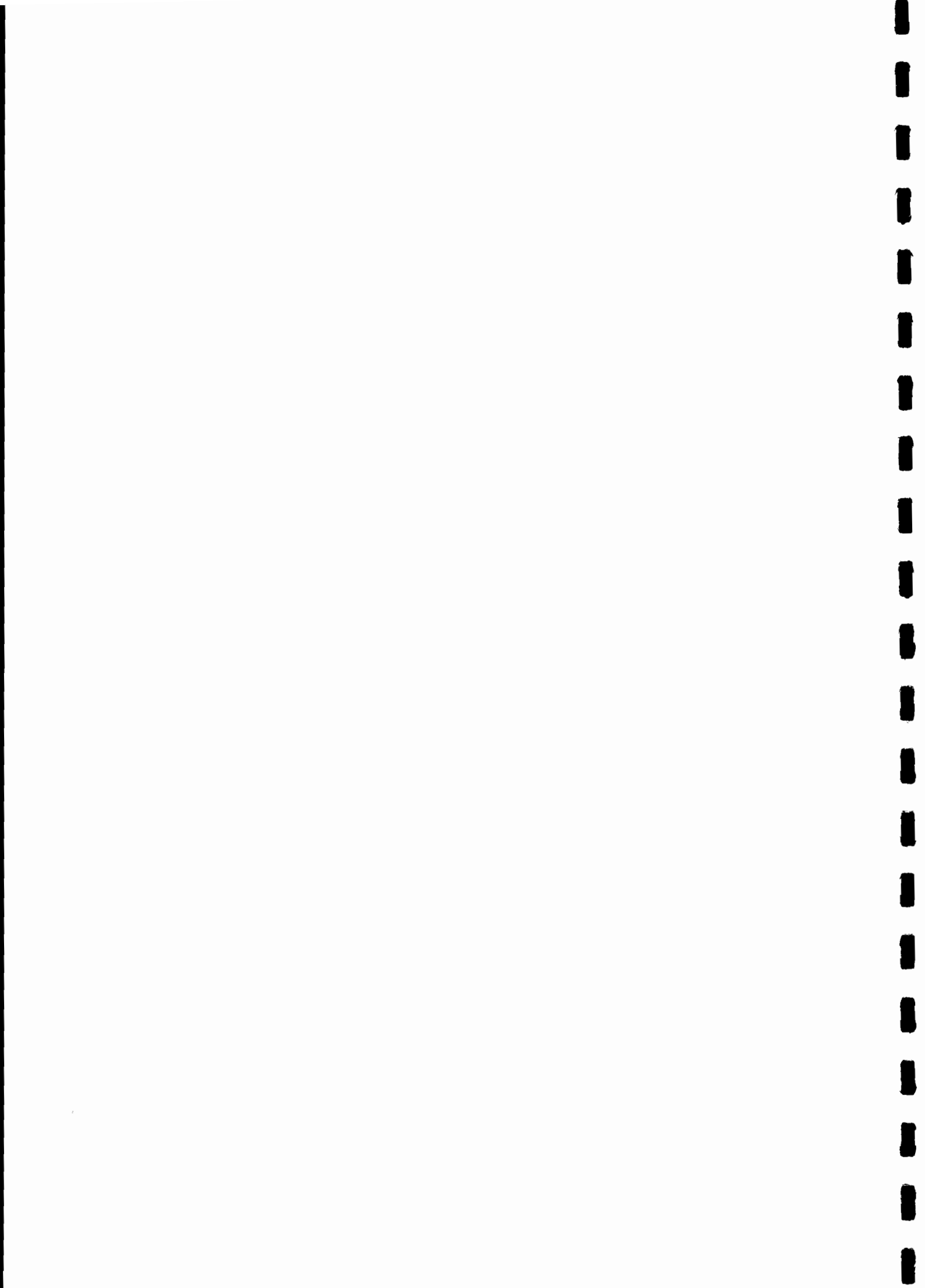
Impôt spécial sur certains produits

- Référence** articles 587 à 593 du Code Général des Impôts.
- Caractéristiques**
- impôt spécial sur des produits spécifiques, dont les produits pétroliers et certaines catégories de véhicules,
 - produit de l'impôt non affecté à la couverture de dépenses particulières, alimentant directement le Budget Général de l'Etat.
- Applicable**
- produits soumis à l'impôt visé, qu'ils soient importés ou fabriqués au Mali.
- Assiette et taux**
- base de taxation constituée par :
 - la valeur CAF franco-frontière (valeur à l'importation majorée du fret maritime ou aérien et des primes d'assurance + droits et taxes à l'importation hors TVA) pour les produits importés,
 - le prix de vente, frais et taxes compris (hors ISCP et TVA) pour les produits fabriqués au Mali,
 - taux variable de 2% à 125% selon le produit, en particulier :
 - taux de 2% pour le gas-oil et de 125% pour l'essence auto super, l'essence auto ordinaire et l'essence auto « five star »,
 - taux de 10% pour les véhicules affectés au transport de personnes autres que pour le transport en commun, y compris les véhicules pour les transports mixtes.
- Recouvrement**
- liquidation et recouvrement de l'impôt dû sur les produits importés par les services des douanes en même temps et selon les mêmes modalités que les droits et taxes de douanes,
 - liquidation et recouvrement d'impôt dû sur les produits fabriqués au Mali par la Direction Nationale des Impôts dans les mêmes conditions et délais et sous les mêmes sanctions que la Taxe sur la valeur ajoutée due par les assujettis soumis au régime du chiffre d'affaires réel.
- Particularités**
- fait générateur de l'Impôt Spécial sur Certains Produits constitué par :
 - la mise en consommation au Mali, au sens de la réglementation douanière, pour les produits importés,
 - la première livraison à la consommation au Mali, que cette livraison s'effectue à titre onéreux ou gratuit.
- Bénéficiaire**
- Budget Général de l'Etat



Taxe sur les contrats d'assurances

- Référence** articles 870 à 875 du Code Général des Impôts.
- Caractéristiques**
- taxe non spécifique aux transports routiers, frappant de manière générale toute convention d'assurance conclue avec un assureur malien ou étranger établi au Mali,
 - produit de la taxe non affecté à la couverture de dépenses particulières, alimentant directement le Budget Général de l'Etat.
- Applicable**
- toute police d'assurance contractée au Mali.
- Assiette et taux**
- taxe perçue sur les montants des sommes stipulées au profit de l'assureur et de tous accessoires dont celui-ci bénéficie directement ou indirectement du fait de l'assuré.
 - tarif de la taxe fixé à :
 - 4% pour les contrats d'assurance contre les risques de toute nature de navigation maritime, fluviale, aérienne ou terrestres,
 - 20% pour les autres contrats d'assurance.
- Recouvrement**
- perception par l'assureur au moment de l'établissement des contrats d'assurance,
 - reversement par l'assureur dans les 15 premiers jours de chaque mois, au titre du mois précédent, du montant de la taxe encaissé au cours du mois écoulé au Bureau de l'Enregistrement de son siège social,
- Particularités**
- du fait du paiement de la taxe, dispense du droit de timbre et enregistrement gratis pour tout écrit constatant la formation, la modification ou la résiliation amiable des conventions d'assurances.
- Exemptions**
- les réassurances
- Bénéficiaire**
- Budget Général de l'Etat

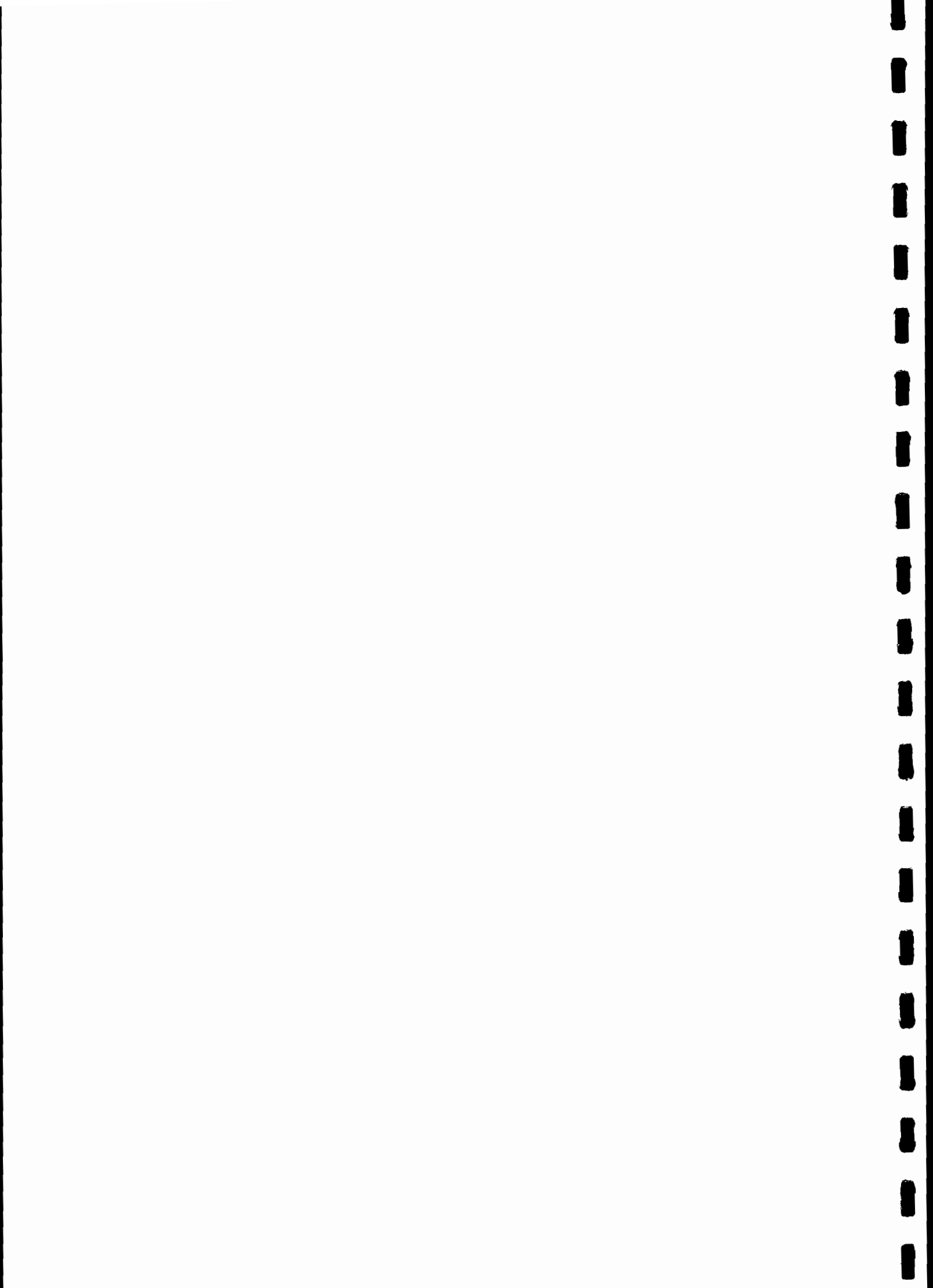


Droits de timbre sur la délivrance d'actes administratifs et de documents de transports

- Référence** articles 958 à 970 et 984 à 988 du Code Général des Impôts.
- Caractéristiques**
- contribution non spécifique aux transports routiers, établie de manière générale sur tous les papiers destinés aux actes civils ou judiciaires et aux écritures pouvant être produites en justice et y faire foi,
 - contribution non affectée à la couverture de dépenses particulières, perçue au profit du Budget Général de l'Etat.
- Applicable**
- droits de délivrance d'actes administratifs tels que la carte grise et le permis de conduire,
 - contrats de transport tels que : lettre de voiture, bulletin de bagages ou toutes autres pièces en tenant lieu, accompagnant le transport public de marchandises par route .
- Tarifs**
- pour la délivrance d'actes administratifs :
 - 1 000 FCFA pour le droit de délivrance ou de prorogation de validité de certificats internationaux pour automobiles et des permis internationaux de conduire,
 - 1 000 FCFA pour le droit d'examen pour l'obtention du permis de conduire les véhicules automobiles, les motocyclettes d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ ou tout autre véhicule à moteur,
 - 3 750 FCFA pour la délivrance des permis de conduire les véhicules ci-dessus énumérés,
 - les récépissés des déclarations de mise en circulation des véhicules (carte grise) donnent lieu au paiement d'une taxe acquittée par apposition d'un timbre mobile, et dont le taux est fixé comme suit :

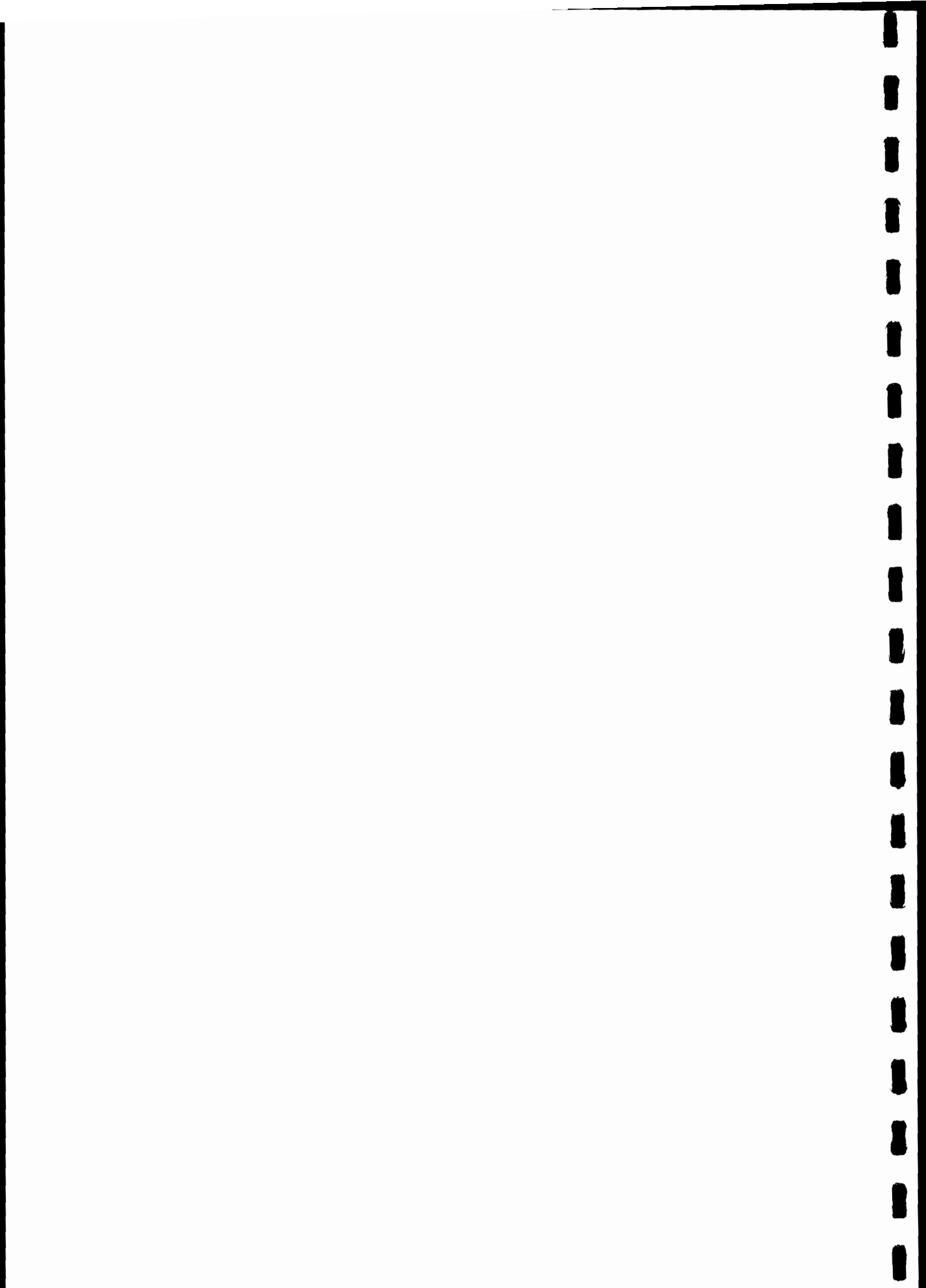
- motocyclettes de 125 cm ³ et plus	750 FCFA par CV fiscal
- véhicules automobiles jusqu'à 2 tonnes	750 FCFA par CV fiscal
- véhicules automobiles au-delà de 2 tonnes	375 FCFA par CV fiscal
- tracteurs agricoles	1 500 FCFA
- remorques de CU inférieure ou égale à 2 tonnes	2 000 FCFA
- remorques de CU supérieure à 2 tonnes	2 500 FCFA
- engins spéciaux des TP et de manutention	4 000 FCFA
- véhicules immatriculés dans les séries WW	3 000 FCFA
 - la délivrance de duplicata ou le remplacement de la carte grise usagée donnent lieu au paiement d'une taxe acquittée par apposition d'un timbre mobile, et dont le taux est fixé comme suit :

- motocyclettes de 125 cm ³ et plus	1 000 FCFA
- autres véhicules	2 000 FCFA
- Recouvrement** - acquittement par apposition de timbre mobile.
- Bénéficiaire** - Budget Général de l'Etat



Droits et taxes au cordon douanier

Référence	Tarif douanier à l'importation
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none">- fiscalité non spécifique aux transports routiers, frappant de manière générale les biens importés,- fiscalité non affectée à la couverture de dépenses particulières, alimentant directement le Budget Général de l'Etat.
Redevable	<ul style="list-style-type: none">- importateurs de produits pétroliers, de matériels de transports routiers, de pièces détachées et accessoires et de pneumatiques.
Assiette et taux	<ul style="list-style-type: none">- Six droits et taxes constituent le tarif douanier à l'importation :<ul style="list-style-type: none">- l'Impôt Spécial sur Certains Produits (ISCP),- le Droit de Douane (DD),- le Droit Fiscal à l'Importation (DFI),- le Prélèvement Communautaire de Solidarité (PCS),- la Contribution pour Prestations de Services (CPS),- la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA),- taux variable selon le type de produit , fixé ad valorem sur la valeur CAF franco-frontière des marchandises pour les droits et taxes autres que la TVA,- taux fixe de 15% (taux normal), 10% (taux réduit) et 0% (produit exonéré) sur la valeur CAF sortie Douanes (valeur CAF majorée de l'ISCP, du DD, du DFI, du PCS et de la CPS) pour la TVA.
Recouvrement	<ul style="list-style-type: none">- liquidation et recouvrement par les Services de Douanes pour le compte du Trésor Public
Exemptions	<ul style="list-style-type: none">- régime privilégié du personnel des représentations diplomatiques,- régime privilégié des marchés et contrats relatifs au Projet Sectoriel des Transports du Mali sur financement de l'IDA,- produits repris au Tableau des exemptions conditionnelles et exceptionnelles du Tarif des Douanes à l'importation.- exonérations accordées au titre des codes des investissements
Particularités	<ul style="list-style-type: none">- système informatique de dédouanement automatisé SYNDONIA .
Problèmes de recouvrement	<ul style="list-style-type: none">- minoration fréquente des valeurs déclarées en douane.
Bénéficiaire	<ul style="list-style-type: none">- Budget Général de l'Etat



**Taxes des prestations de la Direction Nationale des Transports
et de ses Directions Régionales**

Référence décret N° 94-181/PM-RM du 11 mai 1994 instituant les taxes des prestations de la Direction Nationale des Transports et de ses services régionaux et subrégionaux .

Caractéristiques

- taxe spécifique aux transports routiers, perçue en contrepartie des prestations fournies pour l'établissement des actes administratifs et documents de transport routier,
- taxe non affectée à la couverture de dépenses particulières, perçue au profit du Budget Général de l'Etat.

Applicable

- délivrance de permis et d'autorisation de conduire,
- établissement de la carte grise,
- visite technique des véhicules,
- délivrance de la carte de transport,
- émission de lettre de voiture.

Tarifs - pour la délivrance de permis et autorisation de conduire :

- examen pour obtention permis de conduire	4 000 FCFA par examen
- duplicata, remplacement ou renouvellement du permis de conduire	3 000 FCFA par acte
- examen pour obtention de l'autorisation de conduire	2 000 FCFA par examen
- duplicata, remplacement ou renouvellement de l'autorisation de conduire	1 000 FCFA par acte

- pour l'établissement de la carte grise :

- immatriculation et mutation pour une automobile, un tracteur agricole, un engin des TP ou de manutention, une remorque dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 5 tonnes et les vélomoteurs dont la cylindrée est supérieure ou égale à 125 cm ³	10 000 FCFA
- duplicata, remplacement ou renouvellement pour ces véhicules	8 000 FCFA par acte
- immatriculation et mutation pour les vélomoteurs dont la cylindrée est comprise entre 50 cm ³ et 125 cm ³	2 500 FCFA
- duplicata, remplacement ou renouvellement de ces vélomoteurs	1 000 FCFA par acte

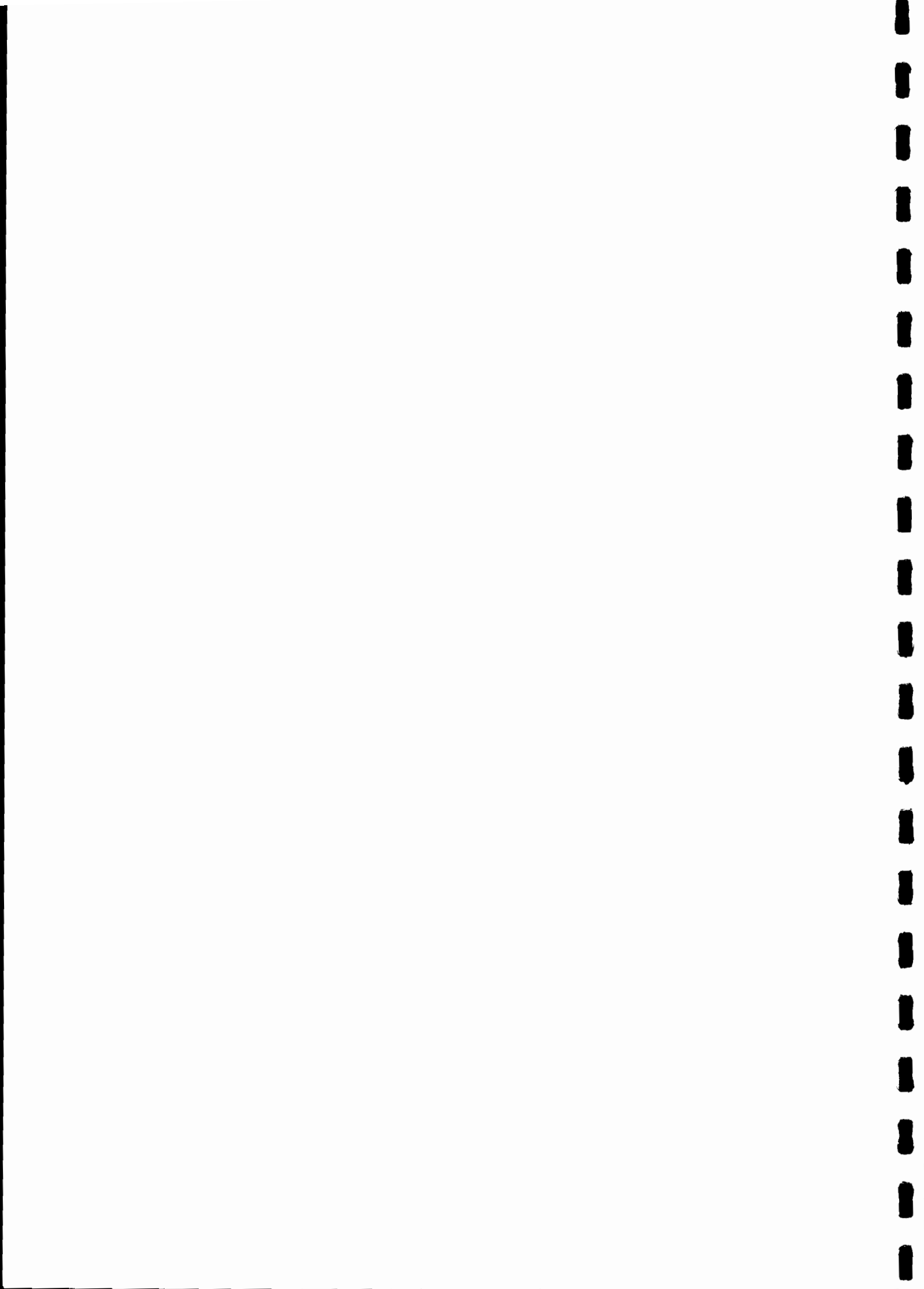
- pour la visite technique des véhicules routiers :

1. Véhicules de transport public ou privé routier de personnes

- véhicule de 5 places	2 500 FCFA par visite
- véhicule de 6 à 16 places	3 000 FCFA par visite
- véhicule de plus de 16 places	3 500 FCFA par visite

2. Véhicules de transport public ou privé routier de marchandises :

- véhicule ayant une Charge Utile (CU) inférieure ou égale à 10 tonnes	4 000 FCFA par visite
- véhicule ayant une Charge Utile (CU) supérieure à 10 tonnes	5 000 FCFA par visite
- citerne ayant une capacité inférieure ou égale à 10 m ³	4 000 FCFA par visite
- citerne ayant une capacité supérieure à 10 m ³	5 000 FCFA par visite
- véhicules remorques ou semi-remorques, tracteurs routiers et engins de TP ou de manutention	5 000 FCFA par visite



3. Reprise d'une visite technique :

- taxe de la visite technique diminuée de 1 000 FCFA quelle que soit la catégorie de véhicule.
- pour l'établissement des procès-verbaux :

- procès-verbaux de constatation pour l'immatriculation, la mutation, le duplicata et le renouvellement pour l'obtention de la carte grise des véhicules et des engins à deux roues	2 500 FCFA par visite
- procès-verbaux de réception des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 750 kilogrammes	5 000 FCFA par visite
- procès-verbal d'expertise mécanique pour la délivrance d'autorisation d'importation des véhicules usagés	5 000 FCFA par visite

- pour la délivrance de la carte de transport :

1. Véhicules de transport public ou privé routier de personnes

- véhicule de location	2 000 FCFA
- véhicule de 5 places	2 000 FCFA
- véhicule de 6 à 10 places	4 000 FCFA
- camionnette bâchée jusqu'à 15 places	4 000 FCFA
- camionnette bâchée de 16 places et plus	5 000 FCFA
- minicar, minibus jusqu'à 24 places	6 000 FCFA
- minicar, minibus de 25 à 30 places	7 000 FCFA
- minicar, minibus de plus de 30 places	8 000 FCFA

2. Véhicules de transport public ou privé routier de marchandises :

- véhicule ayant une Charge Utile (CU) inférieure ou égale à 10 tonnes	6 000 FCFA
- véhicule ayant une Charge Utile (CU) supérieure à 10 tonnes	7 000 FCFA
- camion benne	6 000 FCFA
- remorque ayant une capacité inférieure ou égale à 10 m3	7 000 FCFA
- remorque ayant une capacité supérieure à 10 m3	8 000 FCFA
- semi-remorque de marchandises solides jusqu'à 25 tonnes	8 000 FCFA
- semi-remorque de marchandises solides de plus de 25 tonnes	10 000 FCFA
- semi-remorque benne	8 000 FCFA
- semi-remorque de marchandises liquides jusqu'à 25 m3	14 000 FCFA
- semi-remorque de marchandises liquides de plus de 25 m3	16 000 FCFA
- tracteurs routiers	6 000 FCFA

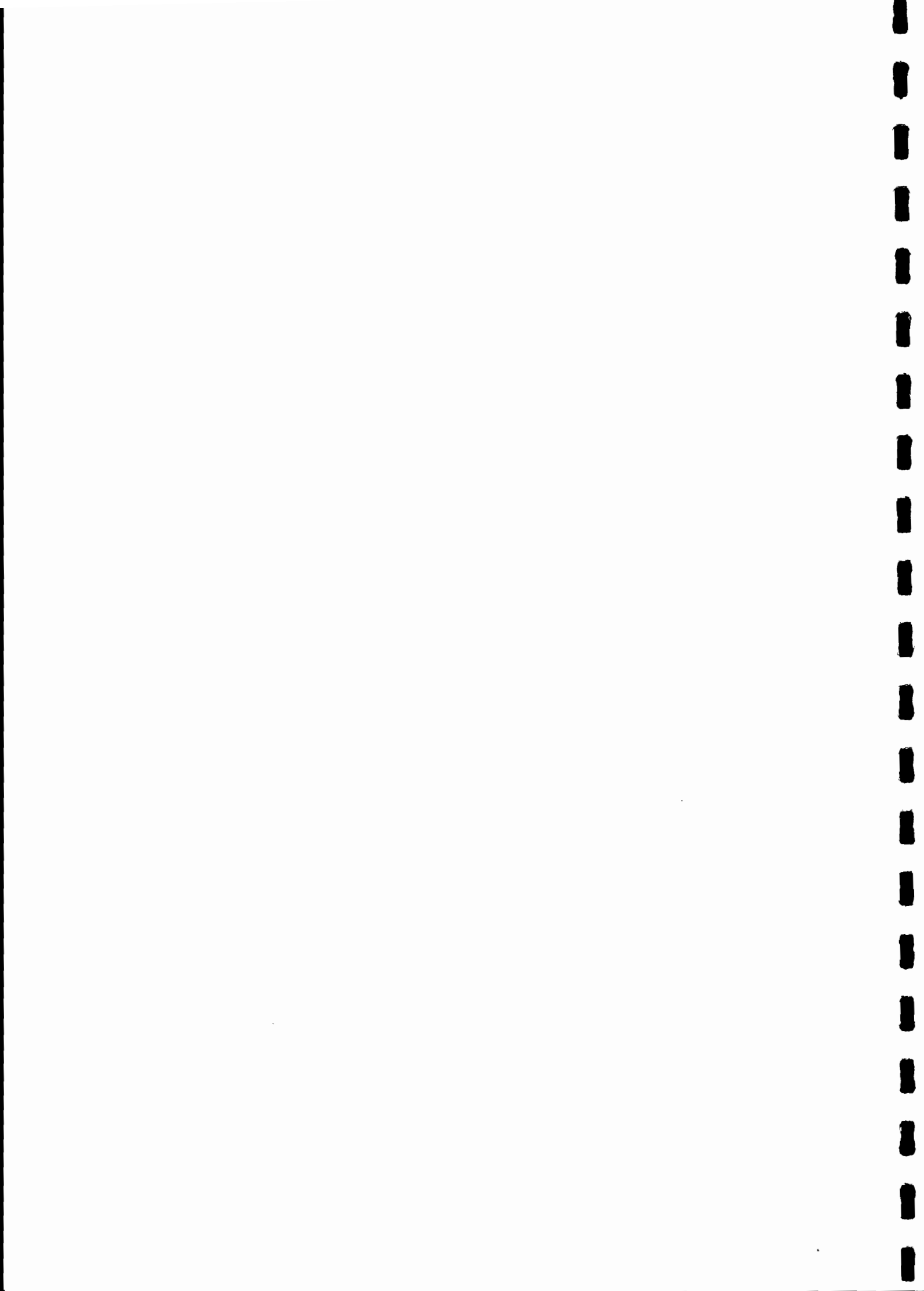
- pour l'établissement du duplicata de la carte de transport : 2 000 FCFA
- pour l'émission de la lettre de voiture sur le transport public de marchandises :

- transport national	1 000 FCFA
- transport international	2 000 FCFA

Recouvrement - taxe perçue par les services régionaux et subrégionaux des transports pour le compte du Trésor Public.

Sanctions - tout retard de visite technique non signalé au service compétent est frappé d'une pénalité égale à 25% du montant de la taxe pour un retard de 1 à 15 jours, égale à 75% pour un retard de 16 à 20 jours calendaires et à 100% pour un retard de 21 à 60 jours calendaires.

Bénéficiaire - Budget Général de l'Etat



Droits de traversée routière

Référence Loi N° 96-018 du 13 février 1996 portant création du droit de traversée routière,
Décret N° 96-088/P-RM du 21 mars 1996 fixant les taux du droit de traversée routière,
Loi N° 96-019 du 13 février 1996 portant création des fonds relatifs au droit de traversée routière,

Caractéristiques

- contribution spécifique aux transports routiers, perçue sur tous les véhicules de transport commercial de personnes et de marchandises, chargés ou à vide et empruntant un axe interurbain ou un axe international,
- contribution affectée à la couverture de dépenses particulières, alimentant le Fonds du droit de traversée routière, le Fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux et le Fonds de Sécurité pour l'équipement et l'octroi d'indemnités aux agents des forces de sécurité chargés du contrôle routier.

Redevable

- tout propriétaire de véhicules de transport commercial de personnes et de marchandises empruntant les axes soumis au paiement de droit de traversée routière.

Taux

- Taux fixé par catégories de route et par type de transport pour 100 km comme suit :

1. Véhicules affecté au transport public de personnes :

catégorie de routes	véhicules de 16 places ou moins	véhicules de 17 à 22 places	véhicules de 23 places ou plus
Route bitumée (A)	565 FCFA	705 FCFA	1 175 FCFA
Route en terre moderne (B)	375 FCFA	470 FCFA	785 FCFA
Piste (c)	190 FCFA	235 FCFA	390 FCFA

2. Véhicules affecté au transport public de marchandises :

catégorie de routes	véhicules de CU de 10 t ou moins	véhicules de CU de 11 à 15 t	véhicules de CU de 16 t ou plus
Route bitumée (A)	565 FCFA	705 FCFA	1 175 FCFA
Route en terre moderne (B)	375 FCFA	470 FCFA	785 FCFA
Piste (c)	190 FCFA	235 FCFA	390 FCFA

- minimum de perception fixé à 250 FCFA

Recouvrement

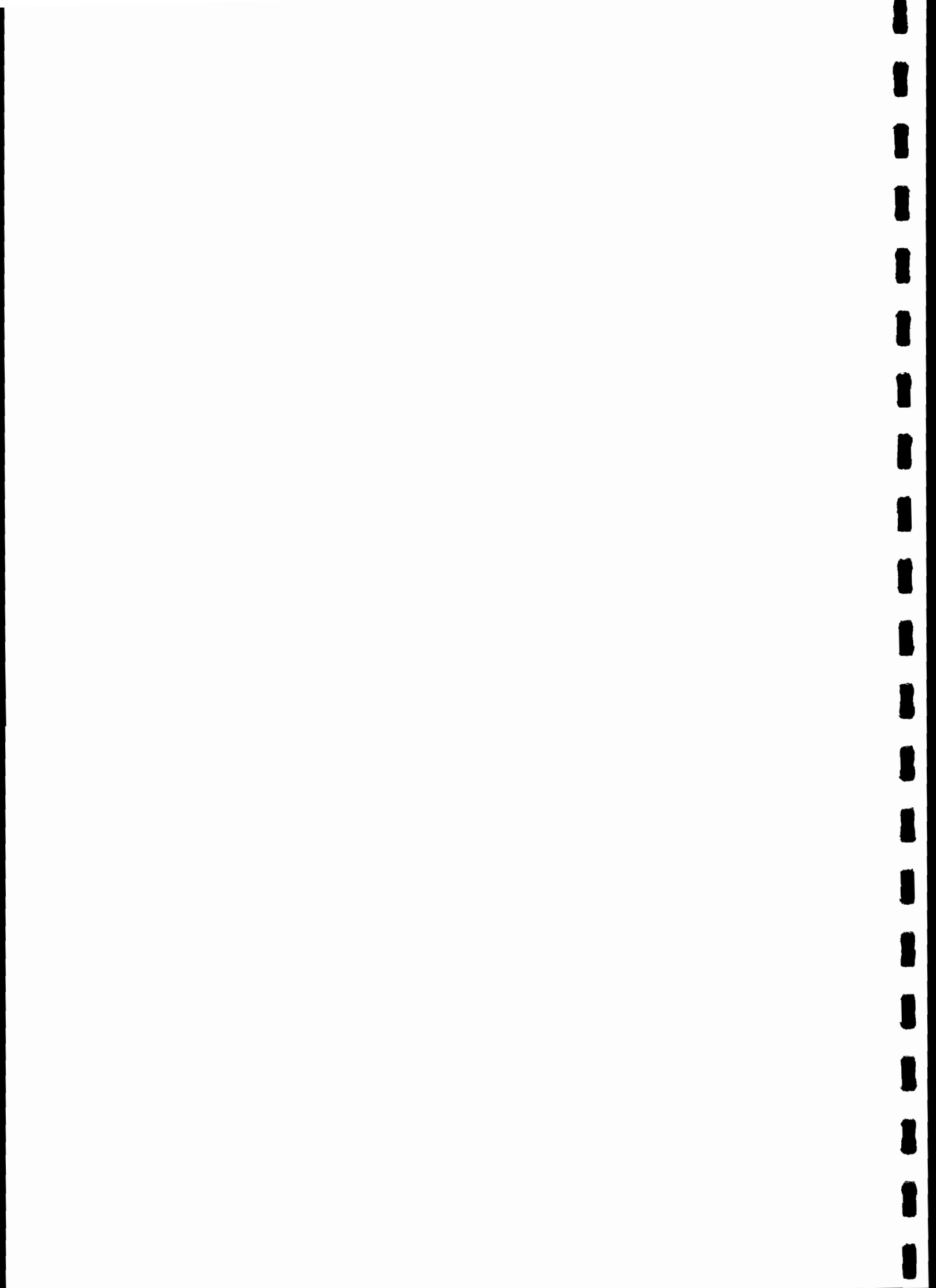
- liquidation et recouvrement simultanés par les agents de la Gendarmerie aux postes de contrôle routier ,
- droit payable en espèces ayant cours légal au Mali et recouvré contre délivrance d'une quittance à souche du Trésor Public.

Problèmes de recouvrement

- manque de moyens de contrôle des déclarations des lieux de provenance et de destination.

Bénéficiaires

- Fonds du droit de traversée : 50%
- Fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux : 25%
- Fonds de sécurité pour l'équipement et l'octroi des indemnités aux agents des forces de sécurité chargés du contrôle routier : 25%



Importations de véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques en 1993

(montant en FCFA)

Code Tarif douanier	Libellé des produits	Valeurs CAF	Droits liquidés	droits et taxes						Pression fiscale	Droits théoriques
				ISCP	DD	DFI	PCS	CPS	TVA		
8701200000	Tracteurs routiers pour semi-remorques	3 000 620 700	30 690	0	0	0	1	5	10	16,60	498 103 036
8702xx	Transp. en commun de 23 places assises ou plus	85 000 000	18 000 850	0	5	0	1	5	10	22,10	18 785 000
87020xx	Transp. en commun de moins de 23 places assises	46 090 500	13 000 640	0	5	0	1	5	15	27,65	12 744 023
8703	Voitures de tourisme	12 226 165 970	271 105 270	0	5	25	1	5	15	56,40	6 895 557 607
8704900010	Camionnettes marchandises	9 000 160 980	1 000 080 320	0	5	0	1	5	15	27,65	2 488 544 511
8704xx	autres véhicules de transport de marchandises	3 002 762 720	1 311 270	0	5	0	1	5	15	27,65	830 263 892
8716310000	Citernes	4 000 710 450	430 930	0	5	10	1	5	15	39,15	1 566 278 141
8716399000	Autres	83 000 800	0	0	5	10	1	5	15	39,15	32 494 813
8716400000	Autres remorques et semi-remorques	990 450	10 000 010	0	5	10	1	5	15	39,15	387 761
8711xx	2 roues à moteur	1 453 430	3 600 670	0	5	25	1	5	15	56,40	819 735
8712009000	2 roues sans moteur	98 000 000	0	0	5	10	1	5	15	39,15	38 367 000
sous-total véhicules routiers		31 544 956 000	1 317 560 650							39,25%	12 382 345 520
7007210000	Verres de sécurité pour véhicules	83 700	0	0	5	25	1	5	15	56,40	47 207
7009	Rétroviseurs pour véhicules	2 115 954	1 216 272	0	5	25	1	5	15	56,40	1 193 398
8301400000	Serrures pour véhicules	960 230	190	0	5	25	1	5	15	56,40	541 570
8407290000	Moteurs à explosion pour véhicules	29 000 200	0	0	0	0	1	5	15	21,90	6 351 044
8408900000	Moteurs diesel pour véhicules	880 510	0	0	5	0	1	5	15	27,65	243 461
8409990000	Parties de moteurs pour véhicules	980 940	16 000 630	0	5	10	1	5	15	39,15	384 038
8421390000	Filtres à air pour véhicules	5 000 800	0	0	5	10	1	5	15	39,15	1 957 813
8482100000	Roulements à billes	74 000 330	0	0	5	10	1	5	15	39,15	28 971 129
8483100000	Arbres de transmission et parties	500 360	0	0	5	10	1	5	15	39,15	195 891
8507	Accumulateurs	2 000 770 370	6 000 660	0	5	25	1	5	15	56,40	1 128 434 489
8507900000	Parties	60 000 860	0	0	5	0	1	5	15	27,65	16 590 238
8511	Dispositifs d'allumage de véhicules	16 001 500	0	0	5	25	1	5	15	56,40	9 024 846
8511900000	Parties	15 000 100	680	0	5	10	1	5	15	39,15	5 872 539
8512200000	Eclairage et signalisation pour véhicules	5 000 000	0	0	5	25	1	5	15	56,40	2 820 000
8544200000	Câbles coaxiaux et autres conducteurs	660 300	42 000 980	0	5	25	1	5	15	56,40	372 409
8706001400	Châssis de véhicules avec moteur	950 000	0	0	5	25	1	5	15	56,40	535 800
8708	Parties et accessoires de véhicules	1 125 593 110	81 000 080	0	5	10	1	5	15	39,15	440 669 703
9401800000	Sièges pour véhicules	110 300	6 000 660	0	5	25	1	5	15	56,40	62 209
sous-total pièces de rechange		3 337 609 564	152 220 152							49,26%	1 644 267 783
4011	Pneumatiques neufs	1 272 842 992	494 870 238	0	5	10	1	5	15	39,15	498 318 031
4012	Pneumatiques rechapés	259 369 618	163 688 671	0	5	25	1	5	15	56,40	146 284 465
4013	Chambres à air	217 635 263	87 951 522	0	5	10	1	5	15	39,15	85 204 205
sous-total pneumatiques		1 749 847 873	746 510 431							41,71%	729 806 701
Total secteur Transport routier		36 632 413 437	2 216 291 233							40,28%	14 756 420 004
Ensemble des importations		211 550 386 386	32 461 133 045							27,54%	58 265 395 572

Source : Direction Générale des Douanes

Légende :

CAF : Coûts / Assurances / Fret

ISCP : Impôt Spécial sur Certains Produits

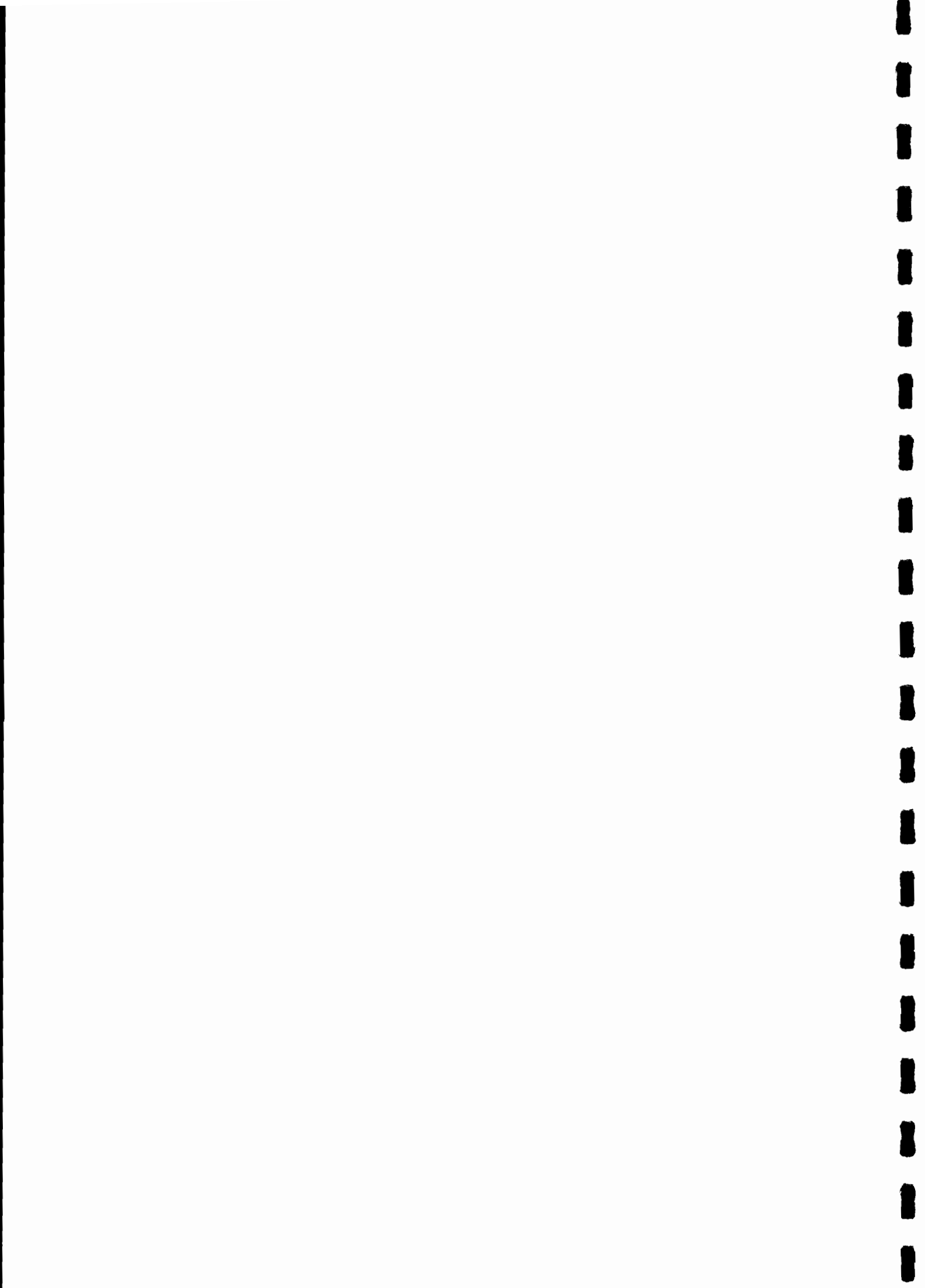
DD : Droit de Douane

DFI : Droit Fiscal à l'Importation

PCS : Prélèvement Communautaire de Solidarité

CPS : Contribution pour Prestations de Services

TVA : Taxe à la Valeur Ajoutée



Imports de véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques en 1994

(montant en FCFA)

Code Tarif douanier	Libellé des produits	Valeurs CAF	Droits liquidés	droits et taxes						Pression fiscale	Droits théoriques
				ISCP	DD	DFI	PCS	CPS	TVA		
8701	Tracteurs routiers	414 419 057	30 797 652	0	0	0	1	5	10	16,60	68 793 563
8702xx	Transp. en commun de 23 places assises ou plus	466 973 764	92 088 774	0	5	0	1	5	10	22,10	103 201 202
8702xxx	Transp. en commun de moins de 23 places assises	495 149 956	62 316 995	0	5	0	1	5	15	27,65	136 908 963
8703	Voitures de tourisme	4 949 950 913	666 290 283	0	5	25	1	5	15	56,40	2 791 772 315
8704900010	Camionnettes marchandises	2 129 890 019	256 297 624	0	5	0	1	5	15	27,65	588 914 590
8704xxx	autres véhicules de transport de marchandises	4 255 524 087	299 758 434	0	5	0	1	5	10	22,10	940 470 823
8716310000	Citernes	74 538 609	16 363 766	0	5	10	1	5	10	33,10	24 672 280
8716391000	Pour le transport des bois de grumes	4 062 338	1 568 063	0	5	10	1	5	10	33,10	1 344 634
8716399000	Autres	20 372 650	5 807 666	0	5	10	1	5	10	33,10	6 743 347
8711xx	2 roues à moteur	1 175 205 888	105 375 679	0	5	25	1	5	15	56,40	662 816 121
8712009000	2 roues sans moteur	268 782 732	56 663 985	0	5	10	1	5	15	39,15	105 228 440
sous-total véhicules routiers		14 254 870 013	1 593 328 921							38,10%	5 430 866 278
7707	Verres de sécurité pour véhicules	5 697 755	3 125 837	0	5	25	1	5	15	56,40	3 213 534
7709	Rétroviseurs pour véhicules	11 663 419	1 812 881	0	5	25	1	5	15	56,40	6 578 168
8301200000	Serrures pour véhicules	3 608 602	46 518	0	5	25	1	5	15	56,40	2 035 252
8302300000	Autres garnitures pour véhicules	107 600	69 908	0	5	25	1	5	15	56,40	60 686
8407340000	Moteurs à explosion pour véhicules	30 758 915	8 411 151	0	5	0	1	5	15	27,65	8 504 840
8408200000	Moteurs diesel pour véhicules	3 608 600	723 123	0	5	0	1	5	15	27,65	997 778
8409910010	Parties de moteurs pour véhicules	64 601 021	13 488 873	0	5	10	1	5	15	39,15	25 291 300
8421230000	Filtres à huile pour véhicules	38 421 502	6 884 263	0	5	10	1	5	15	39,15	15 042 018
8421310000	Filtres à air pour véhicules	44 857 302	3 427 084	0	5	10	1	5	15	39,15	17 561 634
8482100000	Roulements à billes	15 974 180	5 238 351	0	5	10	1	5	15	39,15	6 253 891
8483	Arbres de transmission et parties	321 569 217	45 902 092	0	5	10	1	5	15	39,15	125 894 348
8484	Eclairage et signalisation pour véhicules	74 198 502	15 496 262	0	5	10	1	5	15	39,15	29 048 714
8507	Accumulateurs	238 495 084	127 259 215	0	5	25	1	5	15	56,40	134 511 227
8507900000	Parties	4 363 200	1 207 826	0	5	0	1	5	15	27,65	1 206 425
8511	Dispositifs d'allumage de véhicules	107 928 268	23 234 505	0	5	25	1	5	15	56,40	60 871 543
8511900000	Parties	10 370 720	2 334 409	0	5	10	1	5	15	39,15	4 060 137
8512	Eclairage et signalisation pour véhicules	51 229 043	12 830 307	0	5	25	1	5	15	56,40	28 893 180
8544300000	Jeux de fils pour bougies d'allumage	1 309 655	814 399	0	5	25	1	5	15	56,40	738 645
8706	Châssis de véhicules avec moteur	3 706 400	242 096	0	5	25	1	5	15	56,40	2 090 410
8707	Carrosserie de véhicules	7 714 179	4 576 789	0	5	25	1	5	15	56,40	4 350 797
8708940000	Volants, colonnes et boîtiers	19 686 899	995 388	0	5	25	1	5	15	56,40	11 103 411
8708	Autres parties et accessoires de véhicules	1 143 981 117	258 723 203	0	5	10	1	5	15	39,15	447 868 607
8711xxx	2 roues à moteur présentés en pièces	74 711 167	10 113 006	0	5	0	1	5	15	27,65	20 657 638
8712001000	2 roues sans moteur en pièces	1 352 886	401 807	0	5	0	1	5	15	27,65	374 073
8714xx	Parties 2 roues et accessoires	1 800 310	432 437	0	0	0	1	5	15	21,90	394 268
8714xxx	Parties 2 roues pour industrie montage	4 403 462	656 853	0	0	0	1	5	10	16,60	730 975
8714xxxx	Autres	625 889 923	257 401 171	0	5	10	1	5	15	39,15	245 035 905
8718901000	Parties de remorques et semi-remorques	63 694 800	23 267 198	0	5	10	1	5	15	39,15	24 936 514
9401200000	Sièges pour véhicules	45 800	6 822	0	5	25	1	5	15	56,40	25 831
sous-total pièces de rechange		2 975 749 528	829 123 774							41,28%	1 228 331 749
4011	Pneumatiques neufs	2 348 222 365	707 521 135	0	5	10	1	5	15	39,15	919 329 056
4012	Pneumatiques rechapés	312 590 513	181 850 692	0	5	25	1	5	15	56,40	176 301 049
4013	Chambres à air	172 051 084	60 306 193	0	5	10	1	5	15	39,15	67 357 999
sous-total pneumatiques		2 832 863 962	949 678 020							41,05%	1 162 988 105
Total secteur Transport routier		20 063 483 503	3 372 130 715							38,99%	7 822 186 131
Ensemble des importations		176 379 679 844	43 232 630 625								n.d.

Source : Direction Générale des Douanes

Légende :

CAF : Coûts / Assurances / Fret

ISCP : Impôt Spécial sur Certains Produits

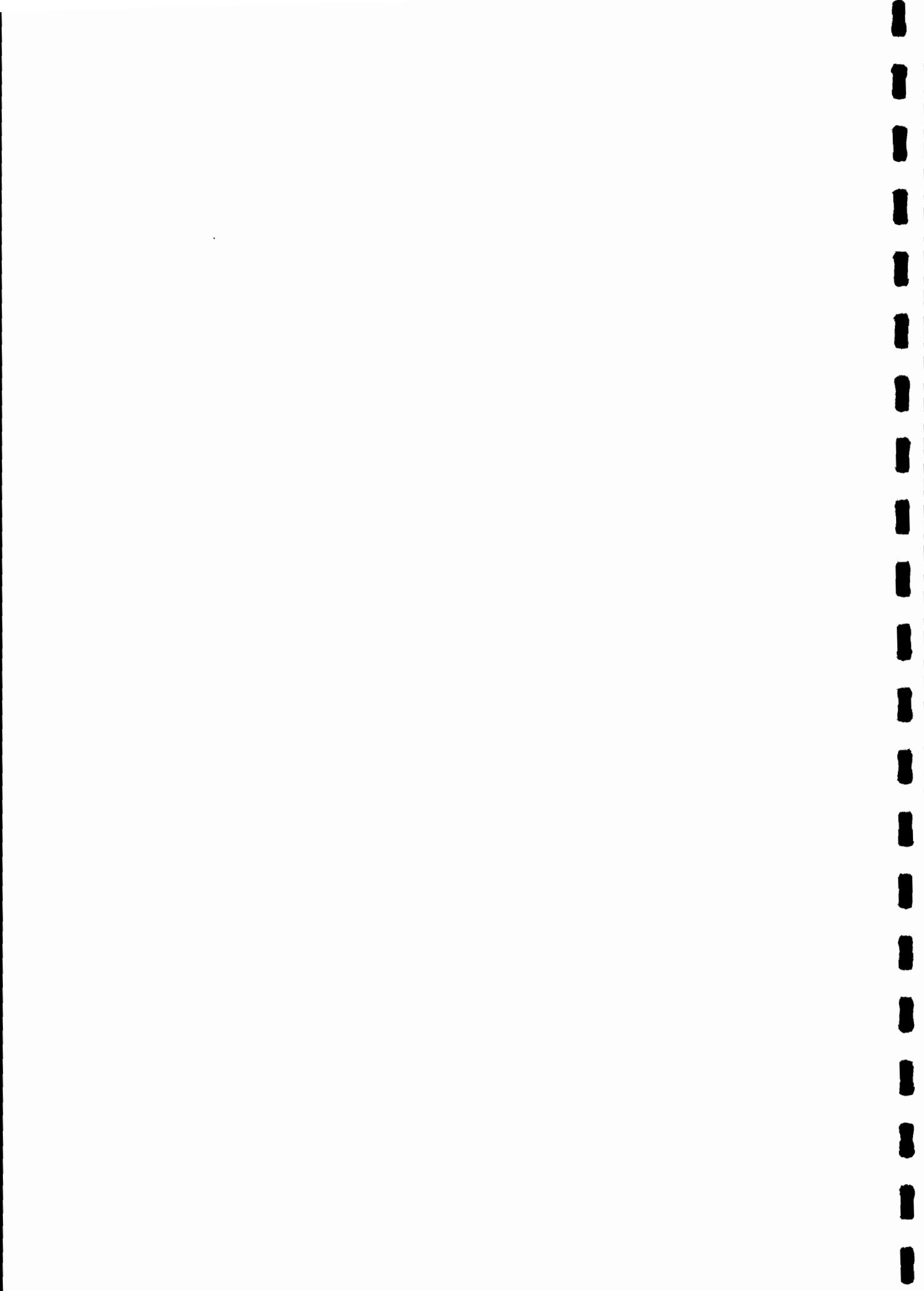
DD : Droit de Douane

DFI : Droit Fiscal à l'Importation

PCS : Prélèvement Communautaire de Solidarité

CPS : Contribution pour Prestations de Services

TVA : Taxe à la Valeur Ajoutée



Importations de véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques en 1995

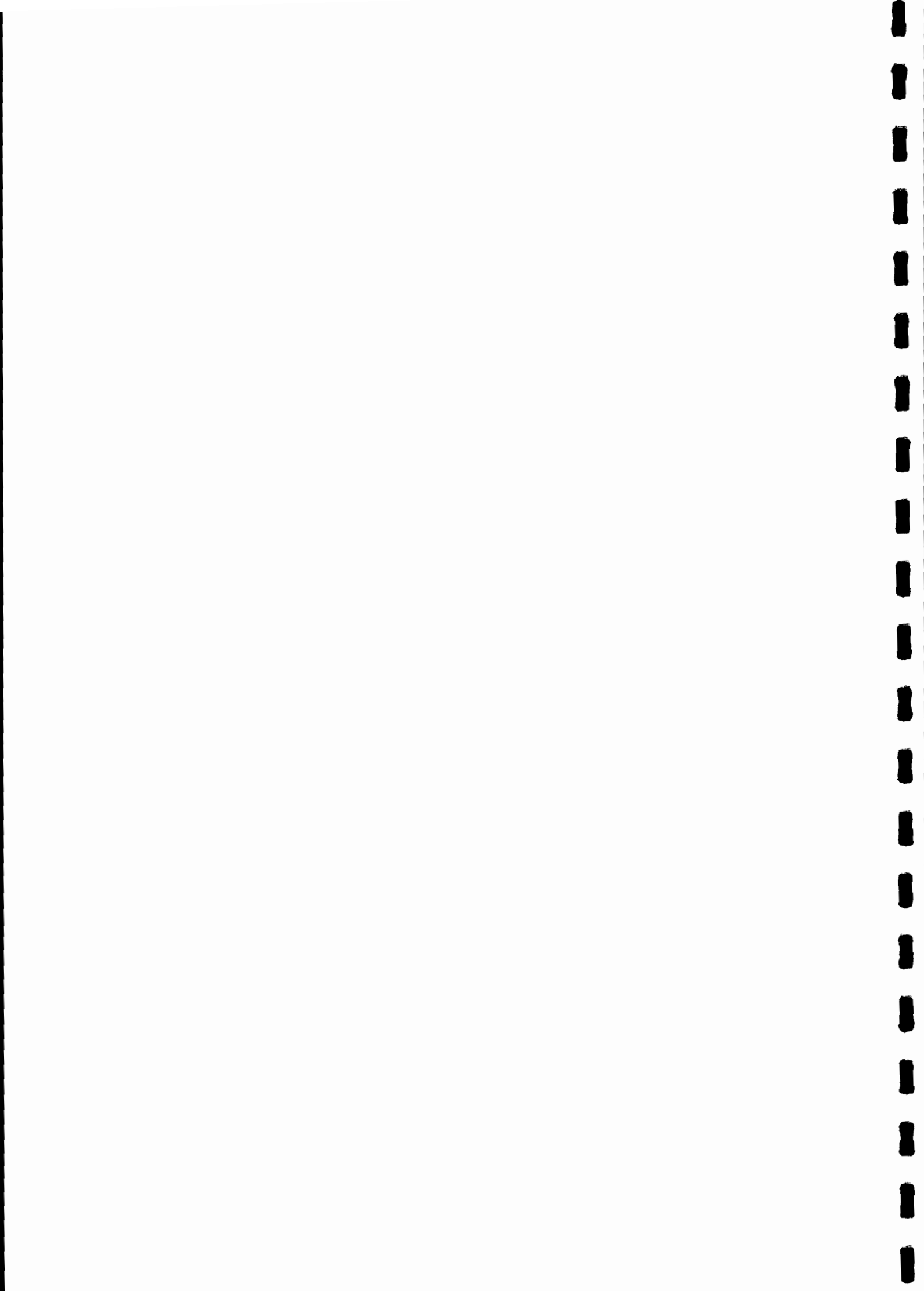
(montant en FCFA)

Code Tarif douanier	Libellé des produits	Valeurs CAF	Droits liquidés	droits et taxes						Pression fiscale	Droits théoriques
				ISCP	DD	DFI	PCS	CPS	TVA		
8701	Tracteurs routiers	76 282 500	13 886 730	0	0	0	1	5	10	16,60	12 662 895
8702xx	Transp. en commun de 23 places assises ou plus	454 468 050	91 652 550	0	5	0	1	5	15	27,65	125 660 416
8702xxx	Transp. en commun de moins de 23 places assises	432 618 400	88 586 274	0	5	0	1	5	15	27,65	119 618 988
8703	Voitures de tourisme	10 748 027 650	1 727 930 387	0	5	25	1	5	15	56,40	6 061 887 595
8704900010	Camionnettes marchandises	2 463 952 492	373 781 295	0	5	0	1	5	15	27,65	681 282 864
8704xxx	autres véhicules de transport de marchandises	7 625 807 599	995 096 298	0	5	0	1	5	15	27,65	2 108 535 801
87162xxx	Remorques et semi-remorques	18 385 484	763 028	0	5	10	1	5	15	39,15	7 197 917
8716310000	Citernes	206 032 604	11 308 328	0	5	10	1	5	15	39,15	80 661 764
8716399000	Autres	13 108 760	759 127	0	5	10	1	5	15	39,15	5 132 080
8716400000	Autres remorques et semi-remorques	1 307 275 762	398 054 484	0	5	10	1	5	15	39,15	511 798 461
8711xx	2 roues à moteur	843 673 428	150 449 347	0	5	25	1	5	15	56,40	475 831 813
8712009000	2 roues sans moteur	193 561 737	73 979 248	0	5	10	1	5	15	39,15	75 779 420
sous-total véhicules routiers		24 383 194 466	3 926 247 096							42,10%	10 266 050 013
7007	Verres de sécurité pour véhicules	32 674 081	10 920 021	0	5	25	1	5	15	56,40	18 428 182
7709	Rétroviseurs pour véhicules	1 644 626	816 858	0	5	25	1	5	15	56,40	927 569
8301200000	Serrures pour véhicules	13 103	0	0	5	25	1	5	15	56,40	7 390
8302300000	Autres garnitures pour véhicules	12 400	6 994	0	5	25	1	5	15	56,40	6 994
8407	Moteurs à explosion pour véhicules	57 263 724	6 819 039	0	5	0	1	5	15	27,65	15 833 420
8408200000	Moteurs diesel pour véhicules	112 529 405	12 361 687	0	5	0	1	5	15	27,65	31 114 380
8409910010	Parties de moteurs pour véhicules	163 931 352	41 601 261	0	5	10	1	5	15	39,15	64 179 124
8421230000	Filtres à huile pour véhicules	141 966 267	20 628 224	0	5	10	1	5	15	39,15	55 579 794
8421310000	Filtres à air pour véhicules	73 627 934	1 511 783	0	5	10	1	5	15	39,15	28 825 336
8482100000	Roulements à billes	43 720 851	15 245 121	0	5	10	1	5	15	39,15	17 116 713
8483	Arbres de transmission et parties	421 358 200	122 699 304	0	5	10	1	5	15	39,15	164 961 735
8484	Joints	133 391 599	34 329 547	0	5	10	1	5	15	39,15	52 222 811
8507	Eclairage et signalisation pour véhicules	475 569 742	182 609 640	0	5	25	1	5	15	56,40	268 221 334
8507900000	Parties	1 501 848	221 200	0	5	0	1	5	15	27,65	415 261
8511	Dispositifs d'allumage de véhicules	118 209 841	33 212 935	0	5	25	1	5	15	56,40	66 670 350
8511900000	Parties	15 353 573	2 749 266	0	5	10	1	5	15	39,15	6 010 924
8512	Eclairage et signalisation pour véhicules	35 767 975	19 588 720	0	5	25	1	5	15	56,40	20 173 138
8544200000	Câbles coaxiaux et autres conducteurs	478 626 812	74 258 723	0	5	25	1	5	15	56,40	269 945 522
8544300000	Jeux de fils pour bougies d'allumage	4 539 707	2 603 964	0	5	25	1	5	15	56,40	2 560 395
870800xxx	Châssis de véhicules avec moteur	11 632 789	4 779 353	0	5	25	1	5	15	56,40	6 560 893
8707109000	Carrosserie de véhicules	3 384 667	1 839 016	0	5	25	1	5	15	56,40	1 908 952
8708940000	Volants, colonnes et boîtiers	1 678 800	47 376	0	5	25	1	5	15	56,40	946 843
8708	Autres parties et accessoires de véhicules	1 879 644 209	497 213 133	0	5	10	1	5	15	39,15	735 880 708
8709	Accessoires électriques pour véh.	138 941 055	5 217 270	0	0	0	1	5	15	21,90	30 428 091
8711xxx	2 roues à moteur présentés en pièces	159 656 003	2 518 764	0	5	0	1	5	15	27,65	44 144 885
8712001000	2 roues sans moteur en pièces	9 973 682	2 710 239	0	5	0	1	5	15	27,65	2 757 723
8714xx	Parties 2 roues et accessoires	3 088 634	324 723	0	0	0	1	5	15	21,90	676 411
8714xxx	Parties 2 Roues pour industrie montage	4 224 800	701 906	0	0	0	1	5	15	21,90	925 231
8714xxxx	Autres	560 091 566	216 954 448	0	5	10	1	5	15	39,15	219 275 848
8718901000	Parties de remorques et semi-remorques	119 253 740	43 652 718	0	5	10	1	5	15	39,15	46 687 839
9401200000	Sièges pour véhicules	1 021 851	569 952	0	5	25	1	5	15	56,40	576 324
sous-total pièces de rechange		5 204 294 836	1 358 713 185							41,77%	2 173 970 121
4011	Pneumatiques neufs	3 289 181 757	861 103 857	0	5	10	1	5	15	39,15	1 287 714 658
4012	Pneumatiques rechapés	476 058 271	263 806 418	0	5	25	1	5	15	56,40	268 496 865
4013	Chambres à air	384 841 842	132 338 949	0	5	10	1	5	15	39,15	150 665 581
sous-total pneumatiques		4 150 081 870	1 257 249 224							41,13%	1 706 877 104
Total secteur Transport routier		33 737 571 172	6 542 209 505							41,93%	14 146 897 238
Ensemble des importations		308 715 414 419	66 819 342 000							34,09%	105 253 444 911

Source : Direction Générale des Douanes

Légende :

CAF : Coûts / Assurances / Fret
 ISCP : Impôt Spécial sur Certains Produits
 DD : Droit de Douane
 DFI : Droit Fiscal à l'importation
 PCS : Prélèvement Communautaire de Solidarité
 CPS : Contribution pour Prestations de Services
 TVA : Taxe à la Valeur Ajoutée



Importations de véhicules routiers, pièces de rechange et pneumatiques en 1996

(montant en FCFA)

Code Tarif douanier	Libellé des produits	Valeurs CAF	Droits liquidés	droits et taxes						Pression fiscale	Droits théoriques
				ISCP	DD	DFI	PCS	CPS	TVA		
8701	Tracteurs routiers	2 506 234 088	423 302 864	0	0	0	1	5	10	16,60	416 034 859
8702xx	Transp. en commun de 23 places assises ou plus	591 080 350	125 072 158	0	5	0	1	5	15	27,65	163 433 717
8702xxx	Transp. en commun de moins de 23 places assises	978 107 447	229 167 884	0	5	0	1	5	15	27,65	270 446 709
8703	Voitures de tourisme	12 173 238 349	2 490 971 504	0	5	25	1	5	15	56,40	6 865 706 429
8704900010	Camionnettes marchandises	2 122 290 828	340 735 087	0	5	0	1	5	15	27,65	586 813 414
8704xxx	autres véhicules de transport de marchandises	12 957 959 205	1 495 559 615	0	5	0	1	5	15	27,65	3 582 875 720
8716200000	Remorques et semi-remorques	29 203 095	9 877 798	0	5	10	1	5	15	39,15	11 433 012
8716310000	Citernes	769 636 389	265 739 763	0	5	10	1	5	15	39,15	301 312 646
8716391000	Pour le transport des bois de grumes	10 806 700	2 209 885	0	5	10	1	5	15	39,15	4 230 823
8716392100	De plus de 6 m3 de capacité	4 868 900	0	0	5	10	1	5	15	39,15	1 906 174
8716399000	Autres	1 297 016 800	493 329 486	0	5	10	1	5	15	39,15	507 782 077
8716400000	Autres remorques et semi-remorques	11 410 753 348	232 753 856	0	5	10	1	5	15	39,15	4 467 309 936
8711xx	2 roues à moteur	3 070 086 242	816 770 186	0	5	25	1	5	15	56,40	1 731 528 640
8712009000	2 roues sans moteur	221 679 489	81 483 642	0	5	10	1	5	15	39,15	86 787 520
sous-total véhicules routiers		48 142 961 230	7 006 973 728							39,46%	18 997 601 676
7007	Verres de sécurité pour véhicules	22 292 131	11 700 268	0	5	25	1	5	15	56,40	12 572 762
7709	Rétroviseurs pour véhicules	4 414 764	1 997 953	0	5	25	1	5	15	56,40	2 489 927
8301200000	Serrures pour véhicules	640 121	359 965	0	5	25	1	5	15	56,40	361 028
8302300000	Autres garnitures pour véhicules	92 100	51 415	0	5	25	1	5	15	56,40	51 944
8407	Moteurs à explosion pour véhicules	9 971 480	2 732 328	0	5	25	1	5	15	56,40	5 623 915
8408200000	Moteurs diesel pour véhicules	45 635 421	9 469 020	0	5	0	1	5	15	27,65	12 618 194
8409910010	Parties de moteurs pour véhicules	133 740 210	31 715 730	0	5	10	1	5	15	39,15	52 359 292
8421310000	Filtres à air pour véhicules	15 140 110	1 979 554	0	5	10	1	5	15	39,15	5 927 353
8482100000	Roulements à billes	45 990 510	15 618 971	0	5	10	1	5	15	39,15	18 005 285
8483	Arbres de transmission et parties	610 058 709	202 093 763	0	5	10	1	5	15	39,15	238 837 985
8484	Eclairage et signalisation pour véhicules	255 163 877	71 732 822	0	5	10	1	5	15	39,15	99 896 658
8505201000	Pour véhicules automobiles	91 000	0	0	5	10	1	5	15	39,15	35 627
8507	Accumulateurs	387 726 314	166 504 195		5	25	1	5	15	56,40	218 677 641
8507900000	Parties	18 886 390	4 275 712	0	5	0	1	5	15	27,65	5 222 087
8511	Dispositifs d'allumage de véhicules	71 468 818	27 296 152	0	5	25	1	5	15	56,40	40 308 413
8511900000	Parties	13 118 810	500 676	0	5	10	1	5	15	39,15	5 136 014
8512	Eclairage et signalisation pour véhicules	41 552 291	20 591 502	0	5	25	1	5	15	56,40	23 435 492
8544300000	Jeux de fils pour bougies d'allumage	17 756 059	1 638 269	0	5	25	1	5	15	56,40	10 014 417
8708009000	Châssis de véhicules avec moteur	6 308 500	905 220	0	5	25	1	5	15	56,40	3 557 994
8707	Carrosserie de véhicules	21 538 500	1 375 564	0	5	25	1	5	15	56,40	12 147 714
8708940000	Volants, colonnes et boîtiers	1 242 600	178 619	0	5	25	1	5	15	56,40	700 826
8708	Autres parties et accessoires de véhicules	1 722 860 860	432 915 113	0	5	10	1	5	15	39,15	674 500 027
8709	Accessoires électriques pour véh.	55 675 525	6 230 540	0	0	0	1	5	15	21,90	12 192 940
8711xxx	2 roues à moteur présentés en pièces	310 860 672	81 584 430	0	5	0	1	5	15	27,65	85 952 976
8712001000	2 roues sans moteur en pièces	61 272 832	16 667 489	0	5	0	1	5	15	27,65	16 941 938
8713900000	Autres	12 157 400	32 208	0	0	0	1	5	0	6,00	729 444
8714111000	Selles de motocycles et cyclomoteurs	2 175 900	476 522	0	0	0	1	5	15	21,90	476 522
8714xx	Autres parties 2 roues et accessoires	20 362 500	4 379 481	0	0	0	1	5	15	21,90	4 459 388
8714xxx	Parties 2 roues pour industrie montage	10 853 977	2 339 960	0	0	0	1	5	15	21,90	2 377 021
8714xxxx	Autres	910 885 330	351 410 003	0	5	10	1	5	15	39,15	356 611 607
8716901000	Parties de remorques et semi-remorques	145 996 769	43 516 504	0	5	10	1	5	15	39,15	57 157 735
9401200000	Sièges pour véhicules	75 000	42 300	0	5	25	1	5	15	56,40	42 300
sous-total pièces de rechange		4 976 005 480	1 512 312 248							39,78%	1 979 422 465
4011	Pneumatiques neufs	2 647 663 850	797 234 269	0	5	10	1	5	15	39,15	1 036 560 397
4012	Pneumatiques rechapés	645 070 899	286 412 835	0	5	25	1	5	15	56,40	363 819 987
4013	Chambres à air	305 534 451	97 939 477	0	5	10	1	5	15	39,15	119 616 738
sous-total pneumatiques		3 598 269 200	1 181 586 581							42,24%	1 519 997 122
Total secteur Transport routier		56 717 235 910	9 700 872 557							39,67%	22 497 021 263
Ensemble des importations		422 602 175 604	88 149 107 817							32,28%	136 404 364 843

Source : Direction Générale des Douanes

Légende :

CAF : Coûts / Assurances / Fret
ISCP : Impôt Spécial sur Certains Produits
DD : Droit de Douane
DFI : Droit Fiscal à l'importation

PCS : Prélèvement Communautaire de Solidarité
CPS : Contribution pour Prestations de Services
TVA : Taxe à la Valeur Ajoutée



Structure indicative du prix des carburants

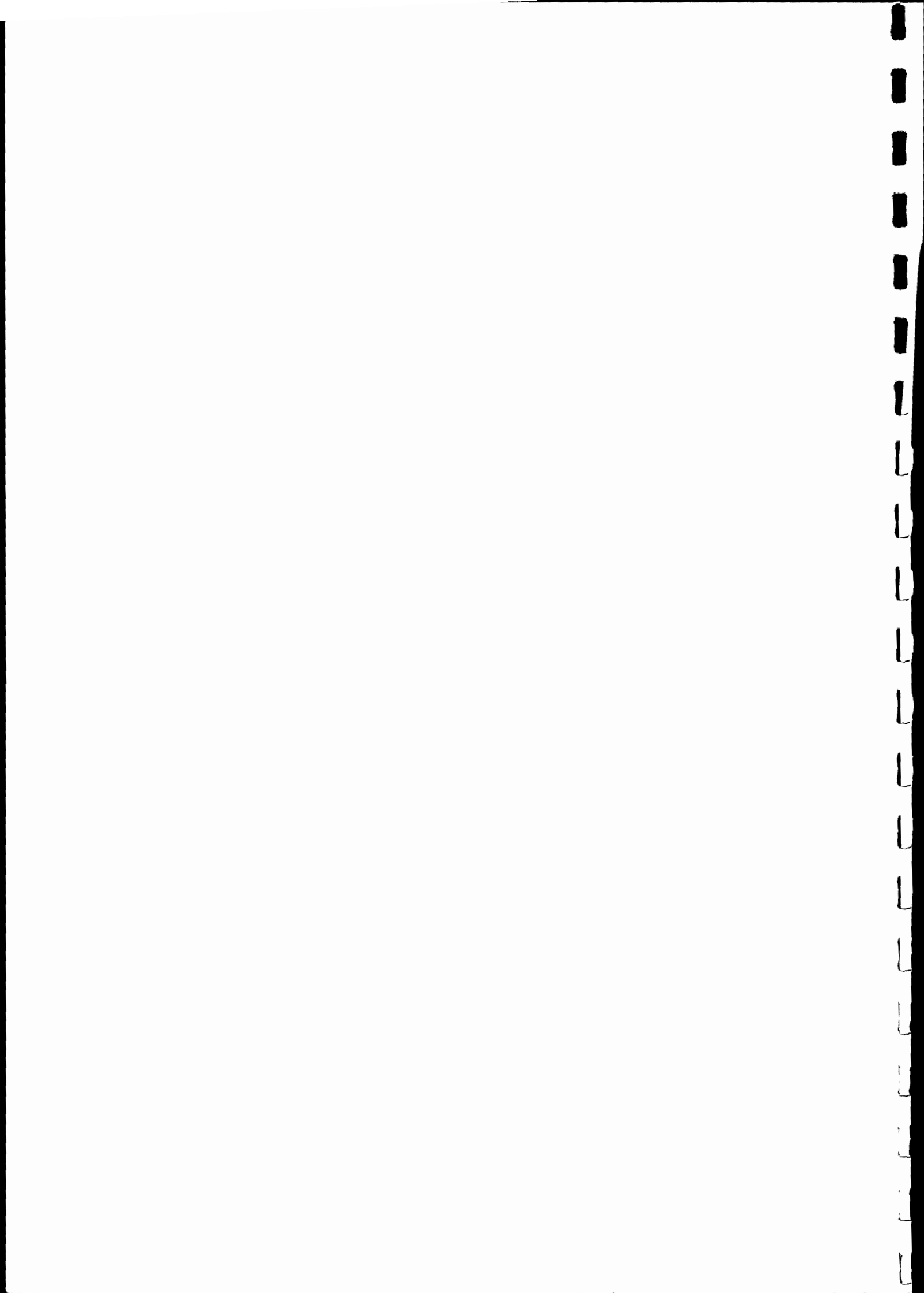
Ex-Dakar

Situation : Décembre 1995

Code	Désignation	super	essence	gas-oil	pétrole	ddo	fuel
	Unité de mesure	hl	hl	hl	hl	tm	tm
	Unité monétaire	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA
	Prix Ex SAR Dakar	7 338,69	6 787,91	7 331,97	7 520,48	86 528,00	62 361,00
01	CAF théorique	7 338,69	6 787,91	7 331,97	7 520,48	86 528,00	62 361,00
02	Taxe de port	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
03	Frais de passage Dakar	357,00	357,00	357,00	357,00	4 200,00	3 880,43
04	TPS sur frais de passage	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05	Taxe EMASE	47,97	47,97	54,80	51,74	650,00	650,00
06	CAF Dakar	7 743,66	7 192,88	7 743,77	7 929,22	91 378,00	66 891,43
07	Transport Dakar-Kidira	1 829,05	1 829,05	1 829,05	1 829,05	21 518,24	19 880,98
08	Prix CAF Frontière	9 572,71	9 021,93	9 572,82	9 758,27	112 896,24	86 772,41
09	Frais de licence	58,94	55,63	58,94	60,25	692,38	535,83
10	Fonds de Garantie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11	Assurances (0,268%x[08])	25,65	24,18	25,66	26,15	302,56	232,55
12	Transport Kidira-Bamako	1 639,05	1 639,05	1 639,05	1 639,05	19 282,94	17 815,76
13	TPS sur Transport (7%x[12])	114,73	114,73	114,73	114,73	1 349,81	1 247,10
14	Frais passage dépôt Bamako	463,40	463,40	463,40	463,40	5 451,76	0,00
15	TPS sur frais passage (15%x[14])	69,51	69,51	69,51	69,51	817,76	0,00
16	Transit et HAD (2%x[06])	154,87	143,86	154,88	158,58	1 827,56	1 337,83
17	Frais financiers (2%x[06])	154,87	143,86	154,88	158,58	1 827,56	1 337,83
18	Prix Bamako sous douane	12 253,74	11 676,15	12 253,86	12 448,53	144 448,57	109 279,31
19	Droits de douane	775,34	776,06	380,15	0,00	0,00	0,00
20	D.F.I. 10%	1 550,68	1 552,12	760,30	929,43	0,00	0,00
21	I.S.C.P.	19 383,46	19 401,47	6 842,63	278,83	0,00	0,00
22	CPS (3%x[08])	287,18	270,66	287,18	292,75	3 386,89	2 603,17
23	Cumul taxes	21 996,66	22 000,31	8 270,26	1 501,01	3 386,89	2 603,17
24	Prix de revient rendu Bamako	34 250,41	33 676,46	20 524,12	13 949,54	147 835,46	111 882,48
25	Prix de vente théorique ex Dakar	34 250,41	33 676,46	20 524,12	13 949,54	147 835,46	111 882,48
26	Transport ville (96 FCFA/hl + TPS 7%)	102,72	102,72	102,72	102,72	1 208,47	1 116,52
27	Prix de vente théorique Bamako	34 353,13	33 779,18	20 626,84	14 052,26	149 043,93	112 999,00
28	arrondi à FCFA / litre	343,53	337,79	206,27	140,52	126,69	103,96
29	Prix indicatif à la pompe (FCFA / litre)	423,00	390,00	275,00	200,00	199,00	123,00
30	Marge brute (FCFA / litre)	79,47	52,21	68,73	59,48	72,31	19,04
31	Marge brute/ Prix de revient rendu Bamako	23,2%	15,5%	33,5%	42,6%	57,1%	18,3%

Source : Office National des Produits Pétroliers (ONAP)

[] : fait référence à un numéro de code



Structure indicative du prix des carburants

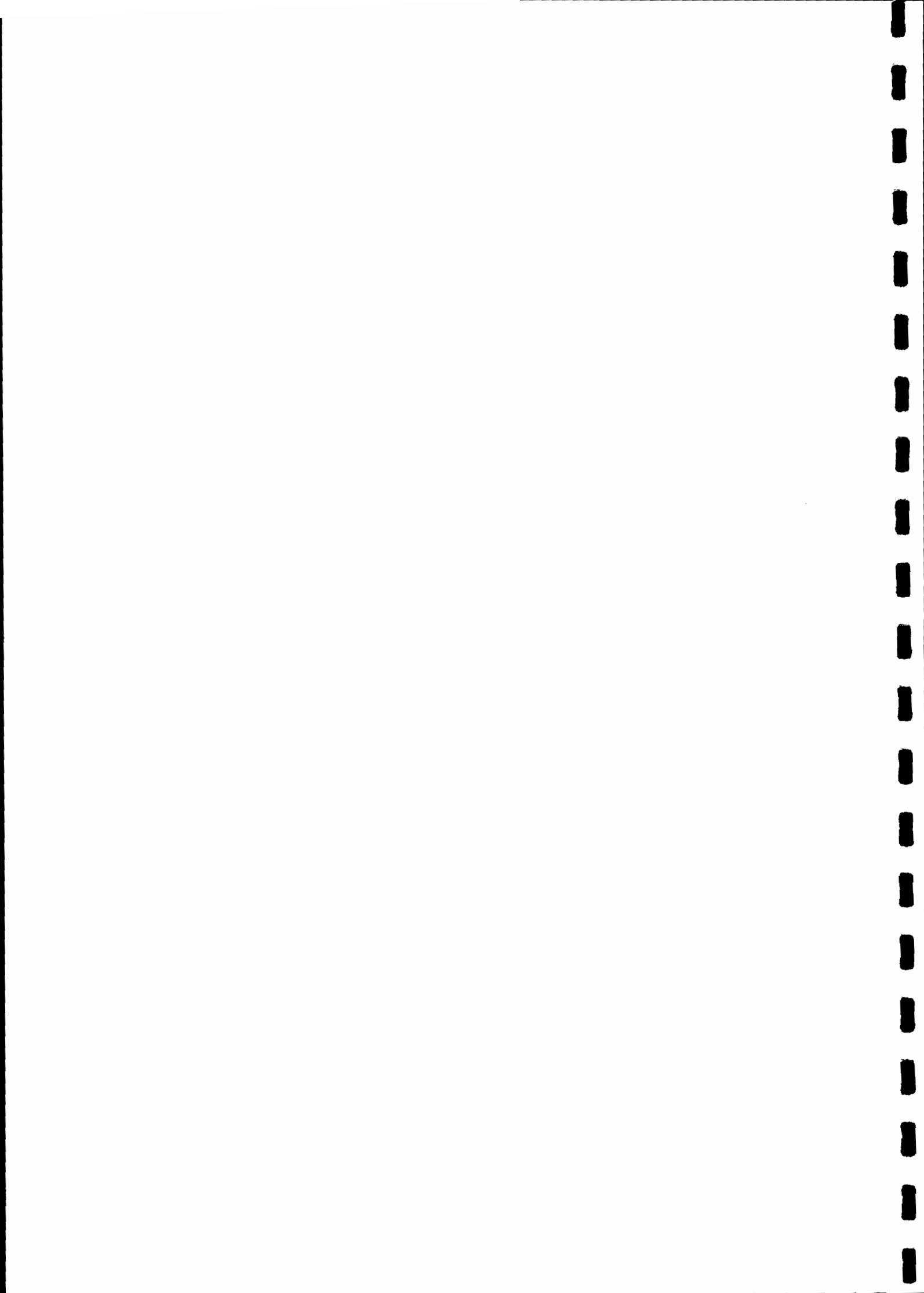
Ex-Abidjan

Situation : Décembre 1995

Code	Désignation	super	essence	gas-oil	pétrole	ddo	fuel
	Unité de mesure	hl	hl	hl	hl	tm	tm
	Unité monétaire	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA
	Prix Ex SIR Abidjan	8 405,80	7 850,60	8 176,90	8 325,20	79 220,00	66 482,00
01	CAF théorique	8 405,80	7 850,60	8 176,90	8 325,20	79 220,00	66 482,00
02	Taxe de port	65,42	65,42	77,07	72,89	890,00	890,00
03	Frais de passage Vridi	110,00	110,00	72,00	110,00	847,06	847,06
04	TPS sur frais de passage	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05	Taxe EMACI	37,70	38,10	43,80	41,50	500,00	500,00
06	CAF Dakar	8 618,92	8 064,12	8 369,77	8 549,59	81 457,06	68 719,06
07	Transport Abidjan-Zegoua	2 403,67	2 403,67	2 403,67	2 403,67	28 278,47	26 126,85
08	Prix CAF Frontière	11 022,59	10 467,79	10 773,44	10 953,26	109 735,53	94 845,91
09	Frais de licence	67,64	64,31	66,14	67,22	873,41	584,08
10	Fonds de Garantie (0,5%x[08])	55,11	52,34	53,87	54,77	548,68	474,23
11	Assurances (0,268%x[08])	29,54	28,05	28,87	29,35	294,09	254,19
12	Transport Zegoua-Bamako	1 497,57	1 497,57	1 497,57	1 497,57	17 618,47	16 277,93
13	TPS sur Transport (7%x[12])	104,83	104,83	104,83	104,83	1 233,29	1 139,46
14	Frais passage dépôt Bamako	463,40	463,40	463,40	463,40	5 451,76	0,00
15	TPS sur frais passage (15%x[14])	69,51	69,51	69,51	69,51	817,76	0,00
16	Transit et HAD (2%x[06])	172,38	161,28	167,40	170,99	1 629,14	1 374,38
17	Frais financiers (2%x[06])	172,38	161,28	167,40	170,99	1 629,14	1 374,38
18	Prix Bamako sous douane	13 654,95	13 070,37	13 392,42	13 581,89	139 831,28	116 324,55
19	Droits de douane	739,11	739,67	380,15	0,00	0,00	0,00
20	D.F.I. 10%	1 478,22	1 479,34	760,30	929,43	0,00	0,00
21	I.S.C.P.	18 477,71	18 491,84	6 842,63	278,83	0,00	0,00
22	CPS (3%x[08])	330,68	314,03	323,20	328,60	3 292,07	2 845,38
23	Cumul taxes	21 025,72	21 024,88	8 306,28	1 536,86	3 292,07	2 845,38
24	Prix de revient rendu Bamako	34 680,67	34 095,25	21 698,70	15 118,75	143 123,34	119 169,93
25	Prix de vente théorique (ex Abidjan)	34 680,67	34 095,25	21 698,70	15 118,75	143 123,34	119 169,93
26	Transport ville (96 FCFA/hl + TPS 7%)	102,72	102,72	102,72	102,72	1 208,47	1 116,52
27	Prix de vente théorique Bamako	34 783,39	34 197,97	21 801,42	15 221,47	144 331,81	120 286,45
28	arrondi à FCFA / litre	347,83	341,98	218,01	152,21	122,51	110,66
29	Prix indicatif à la pompe (FCFA / litre)	400,00	390,00	275,00	200,00	199,00	123,00
30	Marge brute (FCFA / litre)	52,17	48,02	56,99	47,79	76,49	12,34
31	Marge brute/ Prix de revient rendu Bamako	15,0%	14,1%	26,3%	31,6%	62,4%	11,2%

Source : Office National des Produits Pétroliers (ONAP)

[] : fait référence à un numéro de code



Structure indicative du prix des carburants

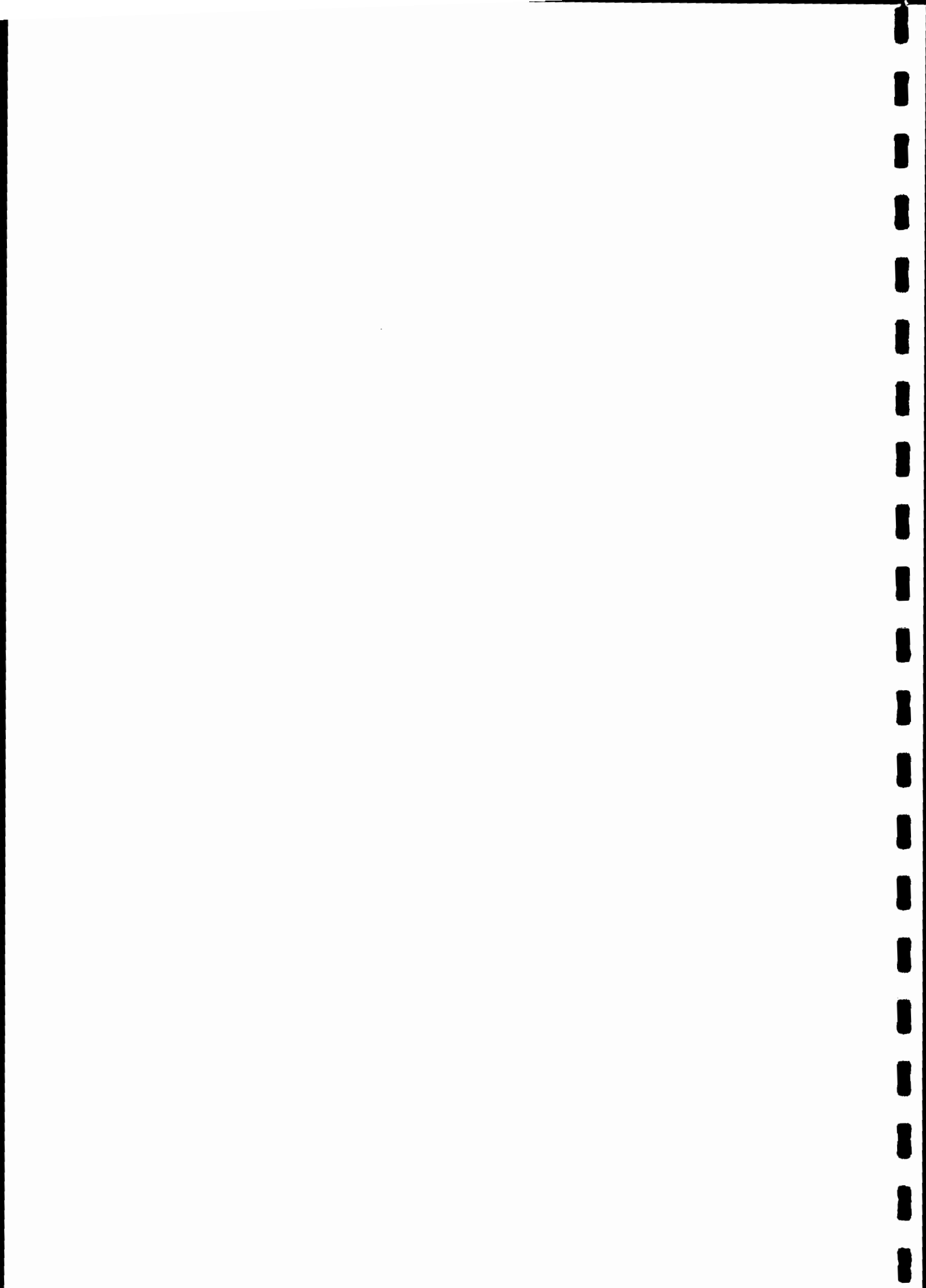
Ex-Dakar

Situation : Décembre 1996

Code	Désignation	super	essence	gas-oil	pétrole	ddo	fuel
	Unité de mesure	hl	hl	hl	hl	tm	tm
	Unité monétaire	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA
	Prix Ex SAR Dakar	9 497,69	8 996,10	10 879,03	11 093,78	121 443,00	81 013,00
01	CAF théorique	9 497,69	8 996,10	10 879,03	11 093,78	121 443,00	81 013,00
02	Taxe de port	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
03	Frais de passage Dakar	284,00	284,00	284,00	284,00	3 341,18	3 086,96
04	TPS sur frais de passage	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05	Taxe EMASE	37,70	38,10	43,70	41,50	500,00	500,00
06	CAF Dakar	9 819,39	9 318,20	11 206,73	11 419,28	125 284,18	84 599,96
07	Transport Dakar-Kidira	2 095,00	2 095,00	2 095,00	2 095,00	24 647,06	22 771,74
08	Prix CAF Frontière	11 914,39	11 413,20	13 301,73	13 514,28	149 931,24	107 371,70
09	Frais de licence	72,99	69,98	81,31	82,59	914,59	659,23
10	Fonds de Garantie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11	Assurances (0,177% ^{08})	21,09	20,20	23,54	23,92	265,38	190,05
12	Transport Kidira-Bamako	1 892,50	1 892,50	1 892,50	1 892,50	22 264,71	20 570,65
14	Frais passage dépôt Bamako	403,00	403,00	403,00	403,00	4 741,18	0,00
15	TPS sur frais passage (15% ^{14})	60,45	60,45	60,45	60,45	711,18	0,00
16	Transit et HAD (1FCFA/litre)	117,00	117,00	117,00	117,00	1 376,47	1 271,74
17	Frais financiers (2% ^{06})	196,39	186,36	224,13	228,39	2 505,68	1 692,00
18	Prix Bamako sous douane	14 677,80	14 162,69	16 103,67	16 322,13	182 710,43	131 755,37
19	Droits de douane	775,34	776,06	380,15	0,00	0,00	
20	D.F.I. 10%	1 550,68	1 552,12	760,30	929,43	0,00	0,00
21	I.S.C.P.	19 383,46	19 401,47	6 842,63	278,83	0,00	0,00
22	CPS (3% ^{08})	357,43	342,40	399,05	405,43	4 497,94	3 221,15
23	Cumul taxes	22 066,91	22 072,05	8 382,13	1 613,69	4 497,94	3 221,15
24	Prix de revient rendu Bamako	36 744,71	36 234,74	24 485,80	17 935,81	187 208,37	134 976,52
25	Prix de vente théorique ex Dakar	36 744,71	36 234,74	24 485,80	17 935,81	187 208,37	134 976,52
26	Transport ville (y compris TPS)	133,16	133,16	133,16	133,16	1 566,59	1 447,39
27	Prix de vente théorique Bamako	36 877,87	36 367,90	24 618,96	18 068,97	188 774,96	136 423,91
28	arrondi à FCFA / litre	368,78	363,68	246,19	180,69	160,46	125,51
29	Prix indicatif à la pompe (FCFA / litre)	400,00	390,00	275,00	200,00	199,00	123,00
30	Marge brute (FCFA / litre)	31,22	26,32	28,81	19,31	38,54	-2,51
31	Marge brute/ Prix de revient rendu Bamako	8,5%	7,3%	11,8%	10,8%	24,0%	-2,0%

Source : Office National des Produits Pétroliers (ONAP)

[] : fait référence à un numéro de code



Structure indicative du prix des carburants

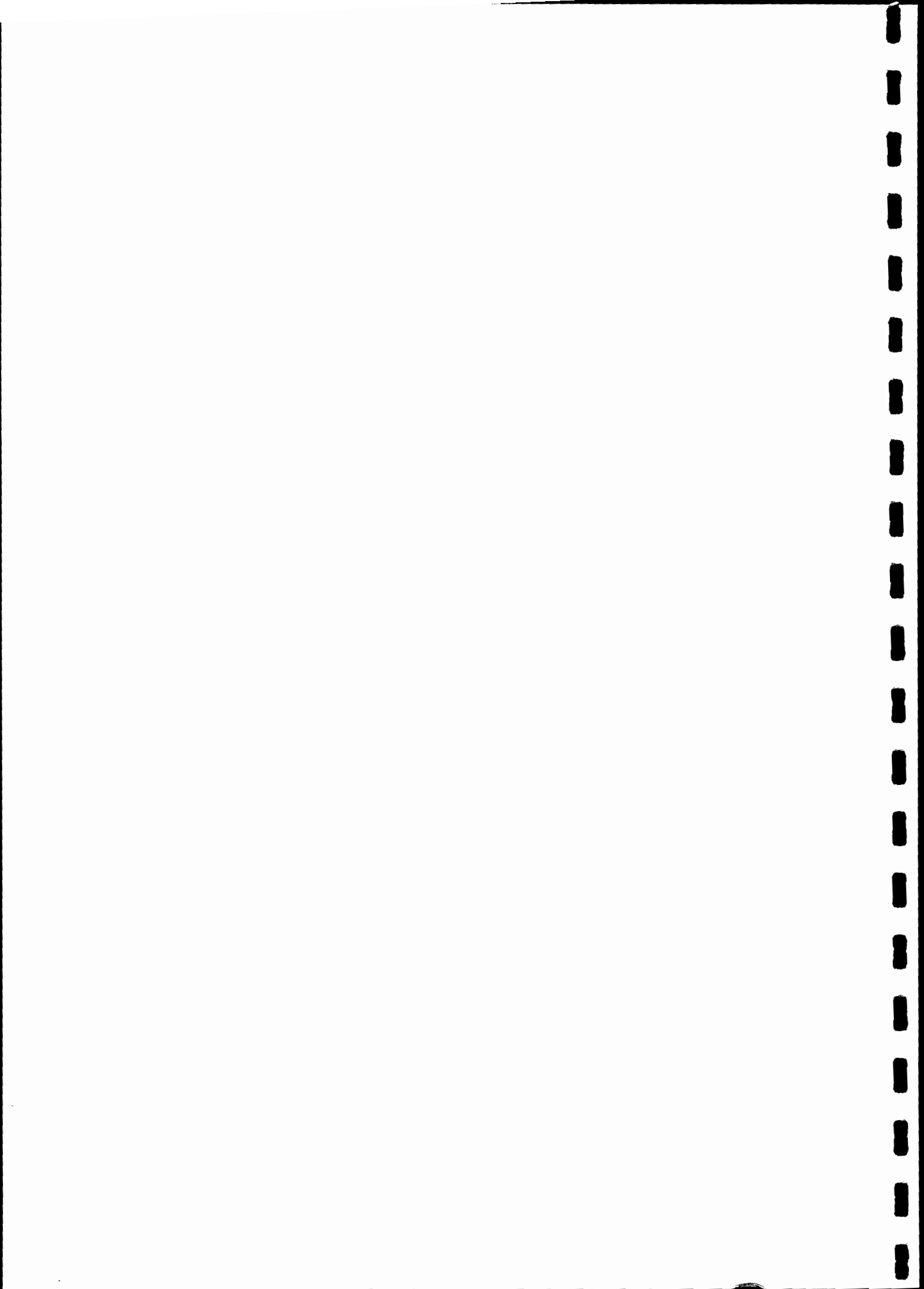
Ex-Abidjan

Situation : Décembre 1996

Code	Désignation	super	essence	gas-oil	pétrole	ddo	fuel
	Unité de mesure	hl	hl	hl	hl	tm	tm
	Unité monétaire	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA
	Prix Ex SIR Abidjan	10 458,90	9 752,90	11 311,40	11 491,10	120 761,00	85 988,00
01	CAF théorique	10 458,90	9 752,90	11 311,40	11 491,10	120 761,00	85 988,00
02	Taxe de port	87,46	88,39	101,38	96,28	1 160,00	1 160,00
03	Frais de passage Vridi	183,54	180,10	152,80	154,23	847,00	847,00
04	TPS sur frais de passage	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05	Taxe EMACI	37,70	38,10	43,80	41,50	500,00	500,00
06	CAF Abidjan	10 767,60	10 059,49	11 609,38	11 783,11	123 268,00	88 495,00
07	Transport Abidjan-Zegoua	2 403,67	2 403,67	2 403,67	2 403,67	28 278,47	26 126,85
08	Prix CAF Frontière	13 171,27	12 463,16	14 013,05	14 186,78	151 546,47	114 621,85
09	Frais de licence	80,53	76,28	85,58	86,62	924,28	702,73
10	Fonds de Garantie (0,5%x[08])	65,86	62,32	70,07	70,93	757,73	573,11
11	Assurances (0,177%x[08])	23,31	22,06	24,80	25,11	268,24	202,88
12	Transport Zegoua-Bamako	1 333,50	1 333,50	1 333,50	1 333,50	15 688,24	14 494,57
13	TPS sur Transport (7%x[12])	93,35	93,35	93,35	93,35	1 098,18	1 014,62
14	Frais passage dépôt Bamako	403,00	403,00	403,00	403,00	4 741,18	0,00
15	TPS sur frais passage (15%x[14])	60,45	60,45	60,45	60,45	711,18	0,00
16	Transit et HAD (1 FCFA/litre)	117,00	117,00	117,00	117,00	1 376,47	1 271,74
17	Frais financiers (2%x[06])	215,35	201,19	232,19	235,66	2 465,36	1 769,90
18	Prix Bamako sous douane	15 563,62	14 832,30	16 432,98	16 612,40	179 577,32	134 651,40
19	Droits de douane	739,11	739,67	380,15	0,00	0,00	0,00
20	D.F.I. 10%	1 478,22	1 479,34	760,30	929,43	0,00	0,00
21	I.S.C.P.	18 477,71	18 491,84	6 842,63	278,83	0,00	0,00
22	CPS (3%x[08])	395,14	373,89	420,39	425,60	4 546,39	3 438,66
23	Cumul taxes	21 090,18	21 084,74	8 403,47	1 633,86	4 546,39	3 438,66
24	Prix de revient rendu Bamako	36 653,79	35 917,05	24 836,45	18 246,27	184 123,72	138 090,06
25	Transport ville (y compris TPS)	133,16	133,16	133,16	133,16	1 486,16	0,00
26	Prix de vente théorique Bamako	36 786,95	36 050,21	24 969,61	18 379,43	185 609,88	138 090,06
27	arrondi à FCFA / litre	367,87	360,50	249,70	183,79	157,84	128,37
28	Prix indicatif à la pompe (FCFA / litre)	400,00	390,00	275,00	200,00	199,00	123,00
30	Marge brute (FCFA / litre)	32,13	29,50	25,30	16,21	41,16	-5,37
31	Marge brute/ Prix de revient rendu Bamako	8,8%	8,2%	10,2%	8,9%	26,1%	-4,2%

Source : Office National des Produits Pétroliers (ONAP)

[] : fait référence à un numéro de code



Structure indicative du prix des carburants

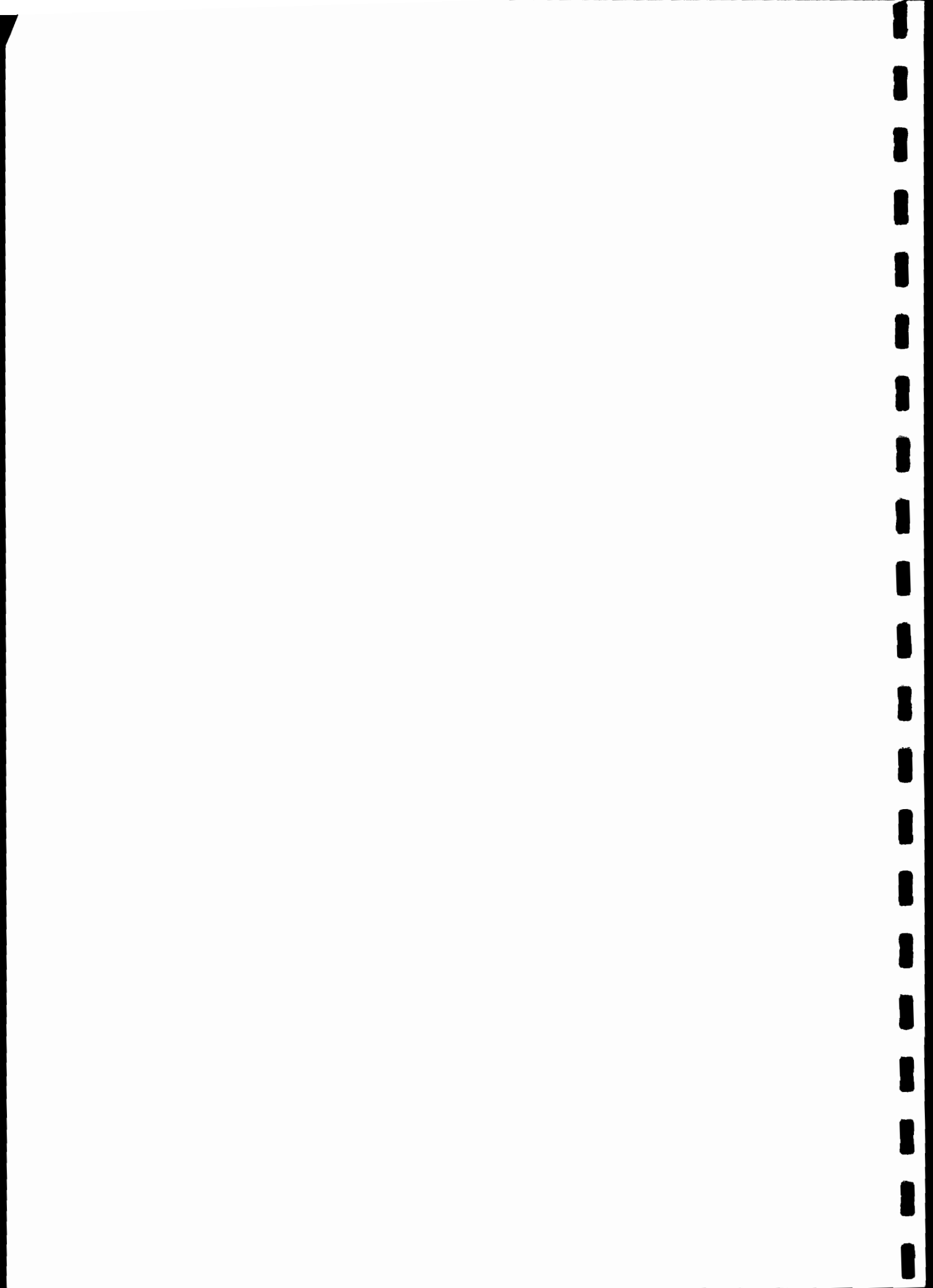
Ex-Dakar

Situation : Février 1997

Code	Désignation	super	essence	gas-oil	pétrole	ddo	fuel
	Unité de mesure	hl	hl	hl	hl	tm	tm
	Unité monétaire	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA
	Prix Ex SAR Dakar	9 792,88	9 234,76	11 296,01	11 601,36	125 594,00	76 948,00
01	CAF théorique	9 792,88	9 234,76	11 296,01	11 601,36	125 594,00	76 948,00
02	Taxe de port	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
03	Frais de passage Dakar	284,00	284,00	284,00	284,00	2 840,00	2 840,00
04	TPS sur frais de passage	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05	Taxe EMASE (500 FCFA/TM)	37,70	38,00	43,70	41,00	500,00	500,00
06	CAF Dakar	10 114,58	9 556,76	11 623,71	11 926,36	128 934,00	80 288,00
07	Transport Dakar-Kidira	1 484,00	1 484,00	1 484,00	1 484,00	16 562,50	16 130,43
08	Location wagons citernes	611,00	611,00	611,00	611,00	6 819,20	6 641,30
09	Prix CAF Frontière	12 209,58	11 651,76	13 718,71	14 021,36	152 315,70	103 059,73
10	Frais de licence	75,70	72,24	85,06	86,93	944,36	638,97
11	Fonds de Garantie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
12	Assurances (0,177%x[09])	21,61	20,62	24,28	24,82	269,60	182,42
13	Transport Kidira-Bamako	1 333,50	1 333,50	1 333,50	1 333,50	14 882,81	14 494,57
14	Location wagons citernes	558,73	558,73	558,73	558,73	6 235,83	6 073,15
15	Frais passage dépôt Bamako	403,00	403,00	403,00	403,00	4 497,77	0,00
16	TPS sur frais passage (15%x[15])	60,45	60,45	60,45	60,45	674,67	0,00
17	Transit et HAD (1 FCFA/litre)	117,00	117,00	117,00	117,00	1 305,80	1 271,74
18	Frais financiers (2%x[06])	202,29	191,14	232,47	238,53	2 578,68	1 605,76
19	Coulage dépôt Bamako	74,91	72,04	82,67	84,22	918,53	0,00
20	Prix Bamako sous douane	15 056,77	14 480,48	16 615,88	16 928,54	184 623,74	127 326,34
21	Droits de douane	775,34	730,44	356,33	0,00	0,00	0,00
22	D.F.I. 10%	1 550,68	1 460,88	712,66	453,62	0,00	0,00
23	I.S.C.P.	19 383,46	18 260,90	6 413,94	136,09	0,00	0,00
24	CPS (3%x[09])	366,29	349,55	411,56	420,64	4 569,47	3 091,79
25	Cumul taxes	22 075,77	20 801,77	7 894,49	1 010,35	4 569,47	3 091,79
26	Prix rendu Dépôt Mobil	37 132,54	35 282,25	24 510,37	17 938,89	189 193,22	130 418,13
28	Transport ville (y compris TPS)	133,16	133,16	133,16	133,16	1 486,16	0,00
28	Prix de revient Bamako	37 265,70	35 415,41	24 643,53	18 072,05	190 679,38	130 418,13
29	arrondi à FCFA / litre	372,66	354,15	246,44	180,72	170,85	119,98
30	Prix indicatif à la pompe (FCFA / litre)	415,00	390,00	275,00	200,00	199,00	123,00
31	Marge brute (FCFA / litre)	42,34	35,85	28,56	19,28	28,15	3,02
31	Marge brute/ Prix de revient Bamako	11,4%	10,1%	11,6%	10,7%	16,5%	2,5%

Source : Office National des Produits Pétroliers (ONAP)

[] : fait référence à un numéro de code



Structure indicative du prix des carburants

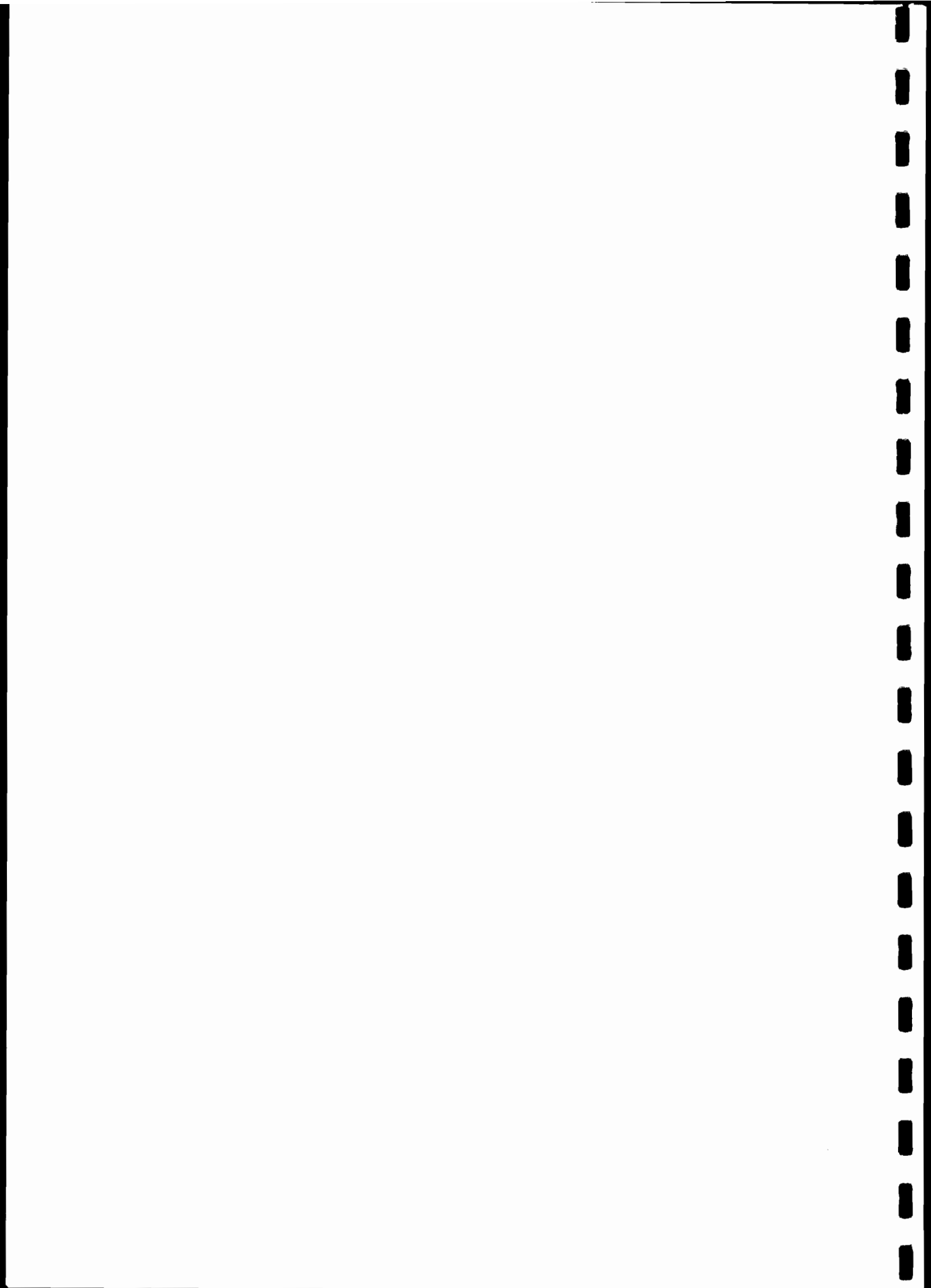
Ex-Abidjan

Situation : Février 1997

Code	Désignation	super	essence	gas-oil	pétrole	ddo	fuel
	Unité de mesure	hl	hl	hl	hl	tm	tm
	Unité monétaire	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA	FCFA
	Prix Ex SIR Abidjan	10 197,00	9 792,20	11 395,60	11 839,50	124 063,00	84 175,00
01	CAF théorique	10 197,00	9 792,20	11 395,60	11 839,50	124 063,00	84 175,00
02	Taxe de port	87,46	88,16	101,38	95,12	1 160,00	1 160,00
03	Frais de passage Vridi	133,00	133,00	95,00	95,00	1 060,27	1 195,65
03	Coulage dépôt Vridi	52,09	50,07	57,96	60,15	631,42	432,65
04	TPS sur frais de passage	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05	Taxe EMACI (500 FCFA/TM)	37,70	38,00	43,70	41,00	500,00	500,00
06	CAF Abidjan	10 507,25	10 101,43	11 693,64	12 130,77	127 414,69	87 463,30
07	Transport Abidjan-Zegoua	2 403,67	2 403,67	2 403,67	2 403,67	26 826,71	26 126,89
08	Prix CAF Frontière	12 910,92	12 505,10	14 097,31	14 534,44	154 241,40	113 590,19
09	Frais de licence	80,05	77,53	87,40	90,11	956,30	704,26
10	Fonds de Garantie (0,5%x[08])	64,55	62,53	70,49	72,67	771,21	567,95
11	Assurances (0,177%x[08])	22,85	22,13	24,95	25,73	273,01	201,05
12	Transport Zegoua-Bamako	1 496,33	1 496,33	1 496,33	1 496,33	16 700,07	16 264,42
13	TPS sur Transport (7%x[12])	104,74	104,74	104,74	104,74	1 169,00	1 138,51
14	Frais passage dépôt Bamako	403,00	403,00	403,00	403,00	4 497,77	0,00
15	TPS sur frais passage (15%x[14])	60,45	60,45	60,45	60,45	674,67	0,00
16	Transit et HAD (1 FCFA/litre)	117,00	117,00	117,00	117,00	1 305,80	1 271,74
17	Frais financiers (2%x[06])	210,15	202,03	233,87	242,62	2 548,29	1 749,27
18	Coulage dépôt Bamako	77,35	75,25	83,48	85,74	915,69	0,00
19	Prix Bamako sous douane	15 547,40	15 126,09	16 779,02	17 232,83	184 053,21	135 487,39
20	Droits de douane	739,11	687,91	319,97	0,00	0,00	0,00
21	D.F.I. 10%	1 478,22	1 375,82	639,94	453,62	0,00	0,00
22	I.S.C.P.	18 477,71	17 197,85	5 759,49	136,09	0,00	0,00
23	CPS (3%x[08])	387,33	375,15	422,92	436,03	4 627,24	3 407,71
24	Cumul taxes	21 082,37	19 636,73	7 142,32	1 025,74	4 627,24	3 407,71
25	Prix rendu dépôt Mobil	36 629,76	34 762,82	23 921,34	18 258,57	188 680,45	138 895,10
26	Transport ville (y compris TPS)	133,16	133,16	133,16	133,16	1 486,16	0,00
27	Prix de revient Bamako	36 762,92	34 895,98	24 054,50	18 391,73	190 166,61	138 895,10
28	arrondi à FCFA / litre	367,63	348,96	240,55	183,92	170,39	127,78
29	Prix indicatif à la pompe (FCFA / litre)	415,00	390,00	275,00	200,00	199,00	123,00
30	Marge brute (FCFA / litre)	47,37	41,04	34,45	16,08	28,61	-4,78
31	Marge brute/ Prix de revient Bamako	12,9%	11,8%	14,3%	8,7%	16,8%	-3,7%

Source : Office National des Produits Pétroliers (ONAP)

[] : fait référence à un numéro de code

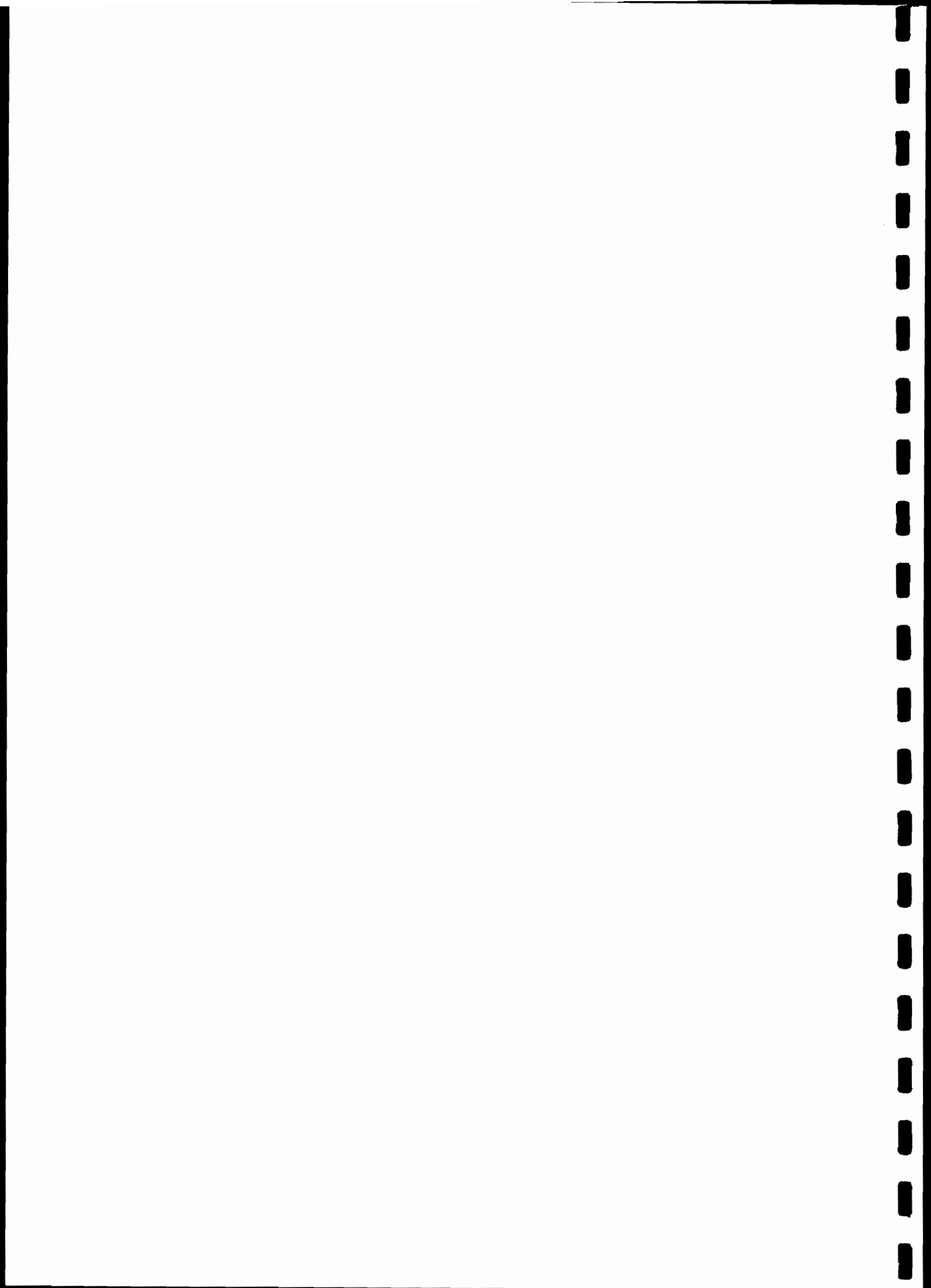


Parcours des véhicules sur le réseau routier interurbain en 1995

(par catégorie de véhicules et par type de route)

Code Route	Origine	Destination	Longueur (km)	Parcours kilométriques (en milliers)		
				VLxKm	PLxKm	(VL+PL)xKm
1. Routes revêtues						
RN2	Bafoulabé	Mahina	6	20	2	22
RN3	Bamako - Rond Point Bamemba	Lido	8	1 588	128	1 717
RN5	Bamako Liberté	Woyowayanko	9	1 682	135	1 817
RN6	Faladié	Mopti (Digue)	630	78 223	31 861	110 084
RN6	Faladié	Yirimadio	4	342	209	550
RN6	Ségou	Bla (entrée)	80	5 694	4 643	10 337
RN7	Kokélé	Zégoua	313	10 221	8 876	19 098
RN11	Zangasso	Koutiala	32	1 115	1 355	2 470
RN12	Bla (sortie) - M'Pessoba	Ouolobougou - Koury	151	6 915	5 851	12 766
RN13	Koutiala	Siensou (San)	131	2 594	2 146	4 740
RN14	Kiffosso	Koury	82	569	269	838
RN16	Thy - Douentza	Gossi (Frontière Niger)	399	3 744	3 089	6 834
RN17	Ansongo (Entrée)	Ansongo (Sortie)	7	210	174	383
RR4	Kayes - Médine	Diamou	45	99	49	148
RR14	Bamako	Droua	5	767	641	1 407
RR23	Ségou	Niono (Entrée)	105	8 313	1 632	9 945
RR24	Markala Point A	Sibila	32	666	164	829
Sous-total routes revêtues			2 039	122 760	61 224	183 983
2. Routes non revêtues						
RN1	Nahé	Frontière Mauritanie	409	1 716	804	2 520
RN2	Mahina	Frontière Guinée	178	388	306	694
RN3	Nossombougou	Nioro	363	4 594	2 160	6 754
RN4	Taotomo	Frontière Mauritanie	234	1 593	1 060	2 653
RN5	Bamako (Faladié)	Kourémalié - Frontière du Mali	117	2 112	399	2 511
RN8	Badogo	Frontière Guinée	4	1	3	4
RN9	Bougouni (Carrefour)	Manakoro	123	350	241	591
RN10	Sikasso	Hérémakono Frontière Burkina	44	321	80	402
RN15	Waïlirdé (Sévaré) - Goundaka	Bandiagara - Koro	142	2 309	434	2 743
RN17	Gao (Sortie)	Ansongo (Entrée)	100	511	365	876
RN17	Ansongo (Sortie)	Labbézang (Frontière Niger)	115	2 980	3 526	6 506
RN18	Gao (Sortie) - Bourem	Anéfis	280	619	172	790
RN20	Ansongo (Sortie) - Ménaka	Andéram Boukané	310	4 205	3 712	7 917
RR1	Kayes (Sortie)	Djibroua	210	361	548	909
RR2	Kayes - Aourou	Nagara (Frontière Mauritanie)	120	153	164	318
RR3	Kayes	Séro	38	55	69	125
RR3	Diankoulané	Yélimane	38	111	28	139
RR5	Dialaka - Diadji - Yélimane	Kirané - Fossékaarta	185	205	231	436
RR6	Nioro (Aviation)	Trougoumbé	40	44	29	73
RR6	Dambasssala	Goumbou	140	920	409	1 329
RR8	Déméké	Sandaré	46	67	50	118
RR9	Kénébia - Komboréa	Kokofata - Mansala	180	460	350	810
RR10	Kita	Sirakoro (Frontière Guinée)	53	97	122	218
RR11	Kita - Toukoto	Kéniédjifé - Séfeto	195	356	71	427
RR12	Kita - Djidjan - Kourounikoto	Diankounté	243	253	570	824
RR13	Farada - Kita	Sébékoro	145	356	134	489
RR14	Koulikoro - Mafaya - Banamba	Boron - Bamandiougou	167	1 502	864	2 366
RR15	Bamako - Carrefour RN5 - Sébéninkoro	Kangaba - Banankoro (Frontière Guinée)	135	4 251	752	5 003
RR16	Nara - Tindié	Sokolo - Niono	158	685	177	861
RR18	Fana - Dioila	Massigui - Koualé	194	2 965	922	3 887
RR19	Fana - Baraoueli	Tamani - Konodimini	192	602	104	705
RR20	Dioila	Béléco	80	613	380	993
RR20	Kignan - Diélidougouni	Sikasso	58	241	148	389
RR21	Zantiébougou - Zantiéla	Kolondiéba	86	353	170	523
RR21	Kadiana	Frontière Côte d'Ivoire	24	9	9	18
RR22	Badogo	Kalana (Entrée)	33	12	36	48
RR23	Niono (Sortie)	Nampala	158	3 864	1 499	5 363
RR24	Sibila	Ké-Macina	138	1 467	346	1 813
RR25	Thion - Bénéna	Frontière Burkina Faso	45	453	126	579
RR30	Douentza (Entrée)	Tanal - Bamabra Maoudé	160	310	107	417
RR32	Gourma - Rharous	Bourem	195	142	71	214
Routes Locales (RL) faisant l'objet de comptage			221	1 598	283	1 881
Sous-total routes non revêtues			6 096	44 203	22 030	66 233
Total Réseau routier faisant l'objet de comptage			8 135	166 962	83 254	250 216

Source : Résultats Comptages routiers en 1995 - Direction Nationale des Travaux Publics



Annexe 7

Termes de Référence

Assistance à la Direction Nationale des Transports pour l'Etude en vue de la Refonte de la fiscalité routière au Mali

1. Cadre et objectif de l'étude

Le Gouvernement a décidé, à l'occasion de la déclaration de politique générale dans le secteur des transports du 2 Novembre 1993, de mener une étude sur la réforme du système de taxation des usagers des infrastructures routières.

Il s'agit 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.

2. Consistance de l'étude

Le Consultant devra évaluer le coût d'usage des réseaux routiers, estimer les recettes fiscales spécifiques et proposer des mesures pour que les secondes couvrent les premiers; il y va de l'avenir du patrimoine routier qui commence à se dégrader faute de travaux.

Le Consultant devra faire ressortir la justification et les conséquences des choix proposés et recommander concrètement des mesures à inscrire au Budget en précisant l'assiette des droits, les taux retenus et les services destinataires.

Plus précisément, l'Administration attend du Consultant :

(a) une évaluation du coût d'usage des réseaux routiers

Le Consultant considérera :

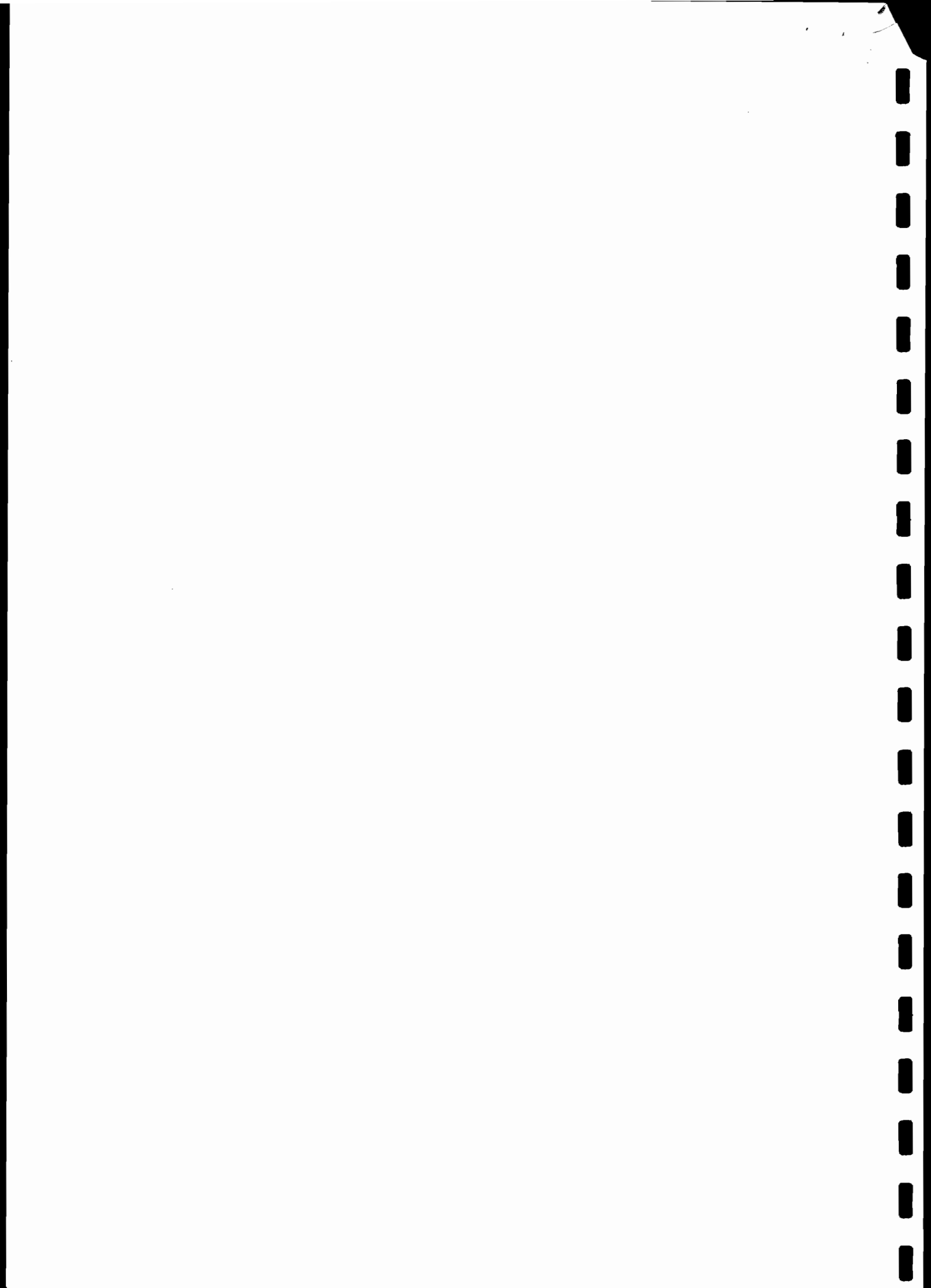
- premièrement, le réseau interurbain (dont 8 400 km de routes prioritaires), les réseaux urbains et les pistes rurales ;
- deuxièmement, les coûts d'entretien courant, d'entretien périodique, de réfection, de réhabilitation et de reconstruction ;
- troisièmement, les coûts fixes et les coûts variables en fonction du trafic.

Le patrimoine routier étant sous-entretenu, le Consultant ne pourra pas retenir, comme coûts d'entretien, les sommes effectivement dépensées durant ces dernières années, ces dernières étant insuffisantes faute de moyens financiers.

(b) une estimation des recettes routières spécifiques

Le Consultant considérera principalement deux grandes catégories de taxes :

- ♦ premièrement, la fiscalité douanière qui est *a priori* la plus importante et qui est perçue à l'entrée du territoire tant sur les carburants utilisés dans le secteur des transports que sur les véhicules, les pièces détachées et les pneumatiques ;
- ♦ deuxièmement, la fiscalité « autre » (vignettes, permis de conduire, cartes grises, visites de contrôle technique, lettres de voiture, taxe de passage, taxe sur les contrats d'assurance, ...)



Le Consultant ne prendra en compte :

- ◇ d'une part, que la fiscalité spécifique au secteur des transports, c'est-à-dire la partie de la fiscalité qui dépasse le droit commun ; et
- ◇ d'autre part, que les recettes effectivement encaissées par le Trésor (et non pas les rentrées qui devraient théoriquement résulter de l'application des barèmes, le taux de recouvrement pouvant être sensiblement inférieur à l'unité).

L'Administration attire l'attention du Consultant sur les faits suivants :

- ⇒ l'absence de données fiables sur le parc (les résultats de l'opération de réimmatriculation des véhicules ne seront pas disponibles au moment de l'étude à la fin de 1995) ;
- ⇒ l'existence d'une certaine quantité de carburant entrant au Mali sans payer de droits de douanes (si cette quantité se révélait être significative, cela ferait perdre tout intérêt à des mesures telles que la hausse de la fiscalité sur le carburant et inversement rendrait intéressante des mesures telles que la généralisation des péages de circulation) ;
- ⇒ le caractère changeant de la réglementation dans le cadre de la libéralisation de l'économie et de la réforme du sous-secteur des hydrocarbures.

(c) un calcul des taux de couverture des coûts par les recettes

Le Consultant confrontera les données obtenues précédemment (c'est-à-dire d'une part, les sommes qu'il faudrait dépenser annuellement pour maintenir en bon état le patrimoine routier, et d'autre part, les recettes spécifiques effectivement encaissées par l'Etat en provenance du secteur des transports routiers) et mettra en évidence le taux de couverture des coûts par les recettes.

Le Consultant devra calculer le taux de couverture non seulement au niveau global mais aussi par catégorie de matériel roulant, en distinguant entre les véhicules légers et les poids lourds dont la charge par essieu est différente (voire même si possible en considérant séparément les voitures particulières, les bâchés, les taxi-bus, les autocars, les camions, les ensembles articulés,...).

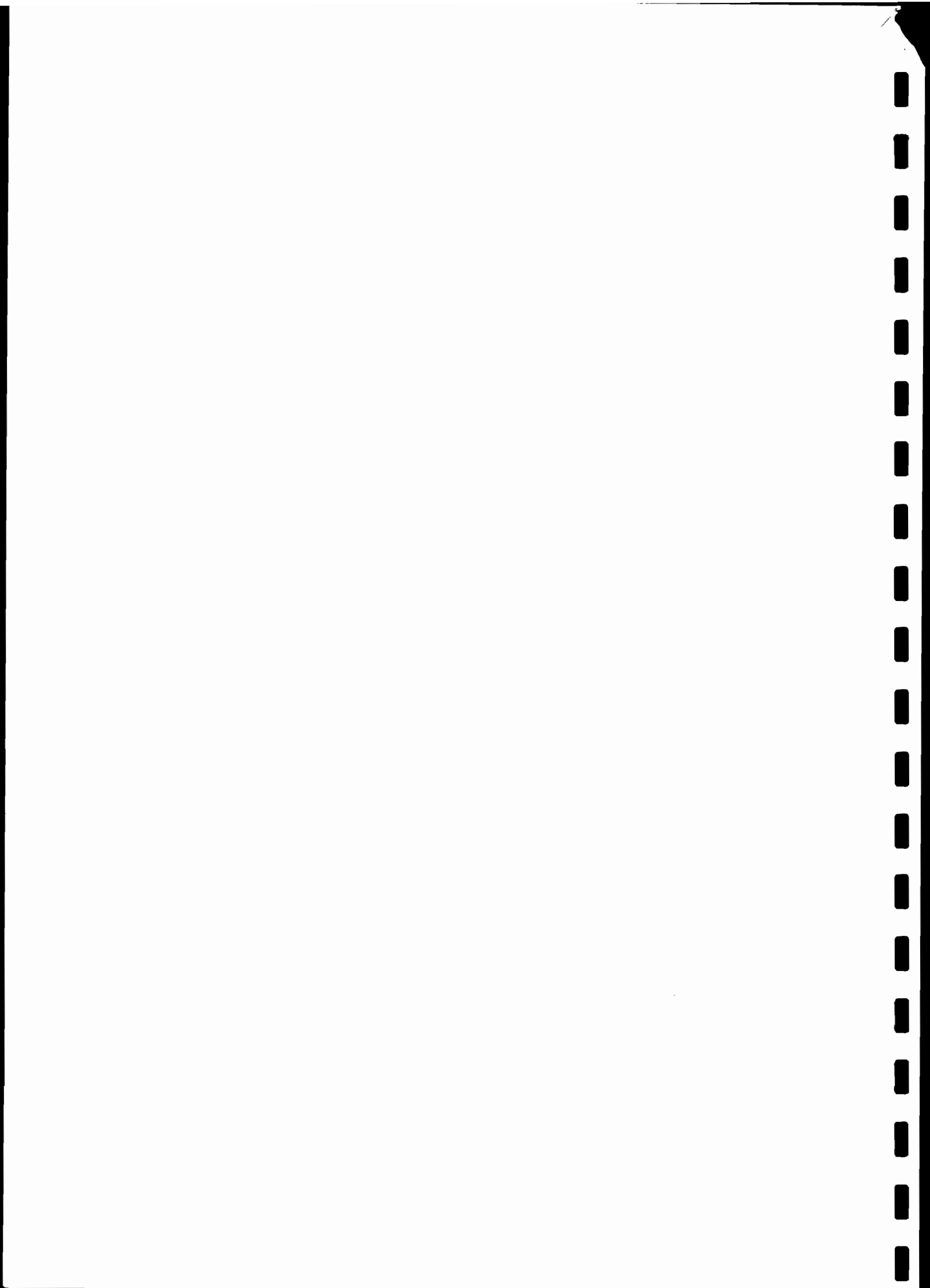
Ceci supposera d'avoir ventilé les recettes par matériels (à faire au moment de la collecte des données) et d'avoir imputé les coûts finement par matériels.

A cet effet, le Consultant devra d'une part, estimer le nombre de véhicules de chaque matériel ainsi que le nombre de kilomètres parcourus et d'autre part, indiquer les clefs d'imputation qu'il utilise.

(d) des propositions de refonte de la fiscalité routière

En fonction des résultats trouvés au point précédent, le Consultant devra faire des propositions pour assurer la couverture des charges par les usagers sans péréquation entre usagers.

Si certains usagers ne contribuaient pas à hauteur des coûts qu'ils engendrent, des mesures visant le meilleur recouvrement des taxes existantes et/ou l'augmentation des taxes existantes et/ou la création de nouvelles taxes devront être proposées.



Le Consultant devra justifier ses choix sur le plan théorique, c'est-à-dire montrer que le nouveau système fiscal est celui qui permet la meilleure adéquation entre les charges et les coûts tant dans l'espace que dans le temps, mais il devra aussi les justifier sur le plan pratique.

En effet, l'efficacité du système passe par un certain réalisme, notamment :

- au niveau des modalités de mise en place (coût de perception) ;
- au niveau de l'acceptabilité pour les transporteurs routiers qui pratiquent des tarifs qui aujourd'hui déjà couvrent mal leurs propres coûts (d'où le risque de surcharger les véhicules pour assurer un minimum de rentabilité à leur activité) ; et enfin,
- au niveau de la prise en compte des conséquences pour le reste de l'économie nationale (notamment de l'impact sur le niveau général des prix).

Enfin, le Consultant devra étudier la possibilité qu'une partie des recettes routières soit directement affectée non seulement à la Direction des Travaux Publics mais aussi à la Direction des Transports, en contrepartie des services rendus (mise à disposition des pése-essieux, mise à disposition d'une information sur le marché des transports,...). Il y va de la pérennité de l'Observatoire des Transports, action en cours de mise en place dans le cadre du 5^{ème} Projet Sectoriel des Transports.

3. Calendrier et remise des rapports

La date de référence est la date de « début de l'étude » qui doit se situer au plus tard trois (3) semaines après la réception de la notification du marché. Le Consultant devra arriver au Mali au plus tard une (1) semaine après le début de l'étude.

Le **rapport provisoire** devra être remis à l'Administration en dix (10) exemplaires et à la Banque Mondiale en deux (2) exemplaires, au plus tard **quatre (4) mois** après le début de l'étude.

A partir de la réception de ce rapport provisoire, l'Administration disposera d'un (1) mois pour faire connaître ses observations au Consultant.

Le **rapport final** devra être remis à l'Administration en vingt (20) exemplaires et à la Banque Mondiale en cinq (5) exemplaires, au plus tard un (1) mois après réception des observations de l'Administration.

