

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Direction Nationale des Travaux Publics
Projet Sectoriel des Transports

ETUDE DE CREATION D'UN
FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER

Rapport d'étude
Version définitive

Mahamar Oumar MAIGA
Consultant

Décembre 1998

TABLE DES MATIERES

<u>Résumé</u>	iii - vi
1- Introduction	1
2- Contexte de l'étude	3
2.1- Le financement de l'entretien routier jusqu'en 1990	3
2.2- Le financement actuel de l'entretien routier et ses limites	5
2.3- Objectifs	7
3- Le Fonds d'entretien routier (FER)	9
3.1- Principes du financement de l'entretien routier	9
3.2- Cadre institutionnel	12
3.3- Ressources du Fonds d'entretien routier	13
3.4- Charges du Fonds d'entretien routier	17
4- Gestion du Fonds d'entretien routier	19
4.1- Organes de gestion	19
4.2- Système comptable	23
4.3- Collecte des recettes	23
4.4- Règlement des dépenses	25
4.5- Système de contrôle	26
5- Mise en œuvre et perspectives	28
5.1- Etapes de mise en œuvre	28
5.2- Mesures d'accompagnement	30
5.3- Frais administratifs de mis en oeuvre	31
5.4- Perspectives	31
<u>Annexes</u>	nombre de pages
1- Projet de loi portant création du Fonds d'entretien routier	4
2- Projet de décret fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Fonds d'entretien routier	7
3- Projet de décret relatif aux taux et modalités de recouvrement des ressources du Fonds d'entretien routier	3

Annexes (suite)

nombre de pages

4- Projet de décret relatif au financement et à l'exécution des travaux relatifs à l'entretien du réseau routier éligible au Fonds d'entretien routier	2
5- Processus d'allocation des crédits et de règlement des dépenses	1
6- Financement de l'entretien routier	1
7- Tableau comparatif de quelques redevances sur les carburants	1
8- Taux de la redevance d'usage routier sur les véhicules	1
9- Plan de décaissement	2
10- Plan d'audit	1
11- Frais administratifs du FER	2
12- Parc de véhicules par poids total en charge	1
13- Prévisions de recettes et de dépenses du FER	1
14- Liste des personnes rencontrées.	2

RESUME

Un des objectifs visés à travers la déclaration de politique générale du secteur des transports de 1993 est l'amélioration et la réorganisation complète de l'entretien routier ainsi que la mise en place de mécanismes appropriés pour un financement régulier adéquat. La présente étude est relative à ce dernier aspect des actions en faveur de l'entretien routier. Elle prolonge une étude sur la fiscalité routière conduite en 1996 dans le but d'une meilleure connaissance de la contribution directe de la route aux finances publiques d'une part, des coûts d'usage de la route et du niveau de leur couverture d'autre part.

L'introduction du Fonds routier au Mali date de 1953, c'est-à-dire de l'époque coloniale. Un Fonds routier, alimenté par des prélèvements sur les produits pétroliers routiers (essence tourisme, gasoil), a toujours constitué le cadre du financement des investissements et de l'entretien routiers depuis cette période jusqu'au début des années 1990. Selon les diverses formes qu'a connues le Fonds routier, compte spécial du trésor, compte courant bancaire, budget annexe, l'entretien du réseau routier a été plus ou moins bien exécuté. La situation actuelle, de financement de l'entretien routier, à travers sa dilution dans le budget spécial d'investissement n'a, semble-t-il, pas apporté l'effet escompté, à savoir, une amélioration significative de l'entretien routier, en raison tant de la limitation des ressources affectées que des lourdeurs de mise à disposition de ces ressources et de paiement des dépenses.

L'accumulation du retard dans l'entretien du réseau routier est à la base des nouveaux engagements de la déclaration de politique générale du secteur des transports pour la recherche de mécanismes plus appropriés. L'étude de création d'un Fonds d'Entretien Routier (FER) vise à satisfaire cet objectif.

Au regard des principes fondamentaux de la création, de l'organisation de la gestion et du contrôle des services publics, le FER ne peut être qu'un Etablissement public à caractère administratif. Toutefois, la recherche d'une gestion efficace s'inspirant du type commercial milite en faveur de l'adoption de certaines dérogations concernant notamment :

- la présidence du Conseil d'administration
- la périodicité des réunions ordinaires de ce Conseil
- la nomination de certains agents de direction
- l'introduction du commissariat aux comptes

Les amendements proposés visent à donner plus de souplesse à la gestion tout en renforçant l'efficacité du contrôle.

Le FER apparaîtra davantage plus comme un établissement financier qu'un établissement opérationnel technique. Aussi, une double tutelle, financière avec le Ministre chargé des finances et technique avec le Ministre chargé des travaux publics, a été retenue afin de

renforcer le caractère d'institution de financement tout en maintenant un lien fort avec la finalité technique de son financement.

La route étant à la fois un bien public et un service dont l'utilité est directement ressentie par l'utilisateur, il a paru indiqué de baser les ressources du FER sur le recouvrement total ou partiel du coût d'usage. Cette philosophie sous-tend l'établissement d'un tarif routier fondé sur l'effet du poids des véhicules routiers sur les chaussées et la consommation de produits pétroliers (essence tourisme et gasoil) par ces véhicules.

Le tarif routier constituant l'essentiel des ressources ordinaires du FER comprendra :

- une redevance d'usage routier sur les carburants routiers (essence tourisme, gasoil) ;
- une redevance d'usage routier sur les véhicules admis à la circulation au Mali, basée sur la charge à l'essieu .

D'autres recettes, telles que le produit de placement des fonds disponibles, les subventions et contributions de l'Etat, des collectivités décentralisées ou des partenaires au développement, les emprunts autorisés, ont été également envisagées.

La nature et l'assiette des recettes ordinaires du FER ont conduit à déterminer le champ des interventions du FER. En dehors des dépenses de fonctionnement de la structure du FER, du service de la dette, du remboursement des recettes sur les consommations de gasoil hors route (cas des sociétés d'énergie, de transports ferroviaire et fluvial, etc) les recettes du FER seront affectés au financement de l'entretien du réseau routier éligible.

Le réseau routier éligible au financement du FER se compose des routes d'intérêt national, des routes d'intérêt régional, des routes d'intérêt local et des voies communales. Les modalités d'allocation des recettes ordinaires affectées à l'entretien entre les différentes catégories de routes d'une part, et de participation au financement des travaux d'entretien sont définies par période de trois (3) ans. La proposition ci-dessous constitue une indication actuelle de ces modalités en fonction des critères de niveau de service, de trafic, de densité routière, de densité de la population et d'activité économique :

	Part des recettes ordinaires allouées à l'entretien routier (%)	Part des dépenses financées par le FER (%)
Routes d'intérêt national	55	100
Routes d'intérêt régional	25	50
Routes d'intérêt Local	10	30
Voies communales	10	10

Les travaux et prestations relatifs à l'entretien du réseau routier éligibles sont les suivants :

- travaux d'entretien courant ;
- travaux d'entretien périodique ;
- travaux d'amélioration de la sécurité de la circulation routière et travaux ponctuels de grosses réparations d'urgence pour le rétablissement de la circulation routière suite aux dégâts causés par les intempéries, les accidents ou les catastrophes naturelles ;
- études et prestations liées à l'entretien routier.

Dans le respect des principes de la comptabilité publique, le système comptable sera une comptabilité à partie double s'inspirant du type commercial retraçant à travers un système de comptes les opérations financières de collecte et de décaissement.

Outre les contrôles prévues par la loi relative aux Etablissements publics à caractère administratif, il est envisagé un Commissaire aux comptes pour la certification des états financiers et des audits externes techniques et financiers.

Les organes d'administration ont été limités à un Conseil d'administration et à une direction de structure légère avec un directeur et 5 cadres professionnels pour un effectif d'au plus 15 personnes. Tout le personnel y compris le Directeur est recruté sur la base de contrat de trois (3) ans renouvelables ; le contrat du directeur est renouvelable une fois seulement.

La composition du Conseil d'administration s'appuie sur le principe de la participation de l'utilisateur à la gestion du service qu'il paye. Les douze (12) administrateurs, élus pour trois (3) ans renouvelables une fois, comprenant quatre (4) représentants du gouvernement, un représentant des collectivités décentralisées, trois (3) représentants des usagers, un représentant de la Chambre de commerce et d'Industrie, un (1) représentant des Chambres d'agriculture, un (1) représentant des groupements pétroliers et une personnalité désignée par la tutelle pour ses qualités. Le Conseil élit son président parmi ses membres. Il se réunit une fois par trimestre.

Les niveaux des redevances d'usage routier ont été fixés comme suit :

- redevance d'usage routier sur les carburants : 30 Francs par litre d'essence ou de gasoil. Ce niveau de 30 Francs constitue une moyenne parmi les taux pratiqués actuellement en Afrique et qui vont de 5 francs au Bénin, à l'équivalent de 80 Francs au Mozambique ; il reste inférieur à l'équivalent de 44 Francs constituant le minimum recommandé au plan international ;

- redevance d'usage routier sur les véhicules :
 minimum de perception 10.000Francs par essieu et par an. Ce minimum s'appliquera jusqu'à une charge limite de 6 tonnes par essieu simple.
 Pour les essieux simples ou complexes d'une charge limite supérieure à 6 tonnes, la redevance est déterminée en tenant compte de l'effet d'impact de la charge.

Avec les données disponibles pour les deux premières redevances, la recette attendue, hors remboursement de consommation de gasoil, dépassent :

- en 1999 : 11 milliards de francs, permettant de satisfaire près de 49 % des besoins de financement de l'entretien routier ;
- en 2002 : 14 milliards de francs, couvrant environ 60 % des besoins de financement.

Au regard des 27 % de couverture des besoins de financement actuellement, la création du FER constituera sans aucun doute un pas important vers une **autosuffisance** totale en matière de financement de l'entretien routier.

Par ailleurs les charges d'administration du FER (frais variables plus amortissement des frais d'établissement) restent inférieures à 2 % des recettes ordinaires, ce qui constitue un facteur de l'équilibre financier du FER.

La mise en œuvre du FER doit se faire par étape en raison des délais de préparation et d'approbation des textes réglementaires et de gestion. Il apparaît raisonnable d'envisager le FER opérationnel à partir du 1^{er} juillet 1999.

Certaines mesures d'accompagnement auront un impact certain sur l'efficacité du FER Il s'agit :

- d'abord la mise en application de la redevance d'usage routier sur véhicules et, le cas échéant, le relèvement du prix du gasoil de 15 Francs par litre dès le 1^{er} juillet 1999 ;
- ensuite l'extension de l'obligation de visite technique à tous les véhicules redevables de la redevance d'usage routier sur les véhicules, en raison de son effet sur le recouvrement de cette redevance ;
- enfin, de la suppression de l'aménagement du droit de traversée routière, prélèvement dont la pertinence est sujette à **question** ~~du regard~~ de ses objets.

Ces deux dernières mesures devront intervenir avant le 1^{er} janvier 2000, date à partir de laquelle la redevance d'usage routier sur les véhicules et la redevance d'usage routier pour le transit international devront entrer en vigueur

1 - Introduction

La déclaration de politique générale du secteur des transports formulée en 1993 a, pour objectif, entre autres, « une amélioration et une réorganisation complète de l'entretien routier et la mise en place de mécanismes appropriés pour en garantir le financement ». A cet effet :

- a) L'affectation régulière des ressources correspondantes a été jugée être une des composantes essentielles de la stratégie du sous-secteur routier ;
- b) L'allocation de ressources a hauteur **suffisante** pour assurer l'entretien du réseau a été inscrite comme un objectif du plan d'action pour l'entretien routier traduisant en mesures la politique du gouvernement dans ce domaine ;
- c) L'engagement a été pris de garantir la disponibilité des fonds affectés à l'entretien routier, fonds devant être logés dans un compte spécial ouvert dans une banque commerciale au nom du Ministre chargé des travaux publics, responsable de la gestion autonome de ces crédits ;
- d) Une étude sur la réforme du système de taxation des usagers des **infrastructures**, de la route en particulier, a été programmée dans le cadre du plan d'action pour l'exploitation des transports, son objectif à moyen terme étant de permettre le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des **infrastructures** sur les usagers en fonction des coûts qu'ils engendrent dans l'utilisation des dites infrastructures.

La mise en œuvre de ces plans d'action, notamment celui relative à l'exploitation des transports, a conduit à l'exécution, en 1996, d'une étude en **vue** de la refonte de la fiscalité routière au Mali. Cette étude a permis de dégager, entre autres, les indications essentielles suivantes :

- a) La couverture des coûts d'usage routier n'est pas totalement assurée par les recettes spécifiques prélevées sur les usagers ;
- b) Le déficit est encore plus important pour les véhicules à consommation de gasoil, c'est-à-dire les véhicules lourds, en raison notamment de la distorsion entre les fiscalités de porte concernant l'essence et le gasoil, ce dernier produit ayant un niveau de contribution fiscale plus faible malgré une comparabilité des volumes consommés.
- c) Le taux de couverture est davantage plus faible si l'on rapporte les recettes fixes, c'est-à-dire qui ne sont pas fonction de la circulation routière, aux coûts fixes (terrassements, assainissement et signalisation).

La présente étude vise à poursuivre les conclusions et recommandations de l'étude sur la fiscalité routière en vue de définir le cadre d'un financement approprié de l'entretien routier, de préciser les modalités de gestion d'une structure responsable de ce financement. Le présent rapport examinera successivement :

- a) Le contexte de l'étude à travers un bref rappel du financement de l'entretien routier dans le cadre de l'expérience du Fonds routier dont l'introduction au Mali remonte d'avant l'indépendance, une description sommaire du financement actuel de l'entretien routier en essayant de montrer les limites spécifiques d'un tel mode de financement et, enfin, une définition des objectifs qui doivent sous tendre tout financement approprié de l'entretien routier ;
- b) Le Fonds d'entretien routier (FER) dont la création est proposée a travers l'esquisse d'une politique de financement de l'entretien routier, la définition des ressources et des charges liées au maintien en état des **infrastructures** routières ;
- c) Les modalités de gestion du Fonds d'entretien routier : les organes de gestion, le système comptable, la détermination des recettes, les règlements des dépenses et le système de contrôle ;
- d) La mise en œuvre et les perspectives d'un tel système de financement de l'entretien routier à travers l'examen des mesures d'accompagnement, des séquences de mise en œuvre et des perspectives à moyen et long terme afin d'évaluer **la** viabilité du système.

Enfin, il est annexé au rapport les mesures législatives et réglementaires relatives à la création et à la gestion du Fonds d'entretien routier. Il s'agit, spécifiquement :

- d'un projet de loi portant création du FER
- d'un projet de décret **fixant** l'organisation et les modalités de fonctionnement du FER
- d'un projet de décret relatif aux taux et aux modalités de recouvrement des recettes du FER
- d'un projet de décret relatif au financement et à l'exécution des travaux d'entretien du réseau routier éligible au FER.

2- Le contexte de l'étude

2.1- Le financement de l'entretien routier jusqu'en 1990

Les besoins de financement de l'aménagement des routes, en particulier le revêtement des chaussées, et de l'entretien adéquat des routes ainsi améliorées ont conduit très tôt les autorités coloniales à envisager des ressources appropriées pour l'équipement et l'entretien routiers. L'ouverture d'un compte hors budget « Fonds routier », dès 1953, tant au niveau de la Fédération de l'Afrique occidentale française que de chaque territoire, relève du souci d'asseoir les programmes d'équipement et d'entretien routiers sur des ressources dont la régularité et la disponibilité échappent aux dispositions du budget général.

Les Fonds routiers, ainsi établis, avaient pour ressources des prélèvements sur l'essence tourisme et le gasoil, en particulier : le droit fiscal d'entrée, la taxe forfaitaire et la taxe locale. Des ristournes et remboursements avaient été envisagés pour les consommations de ses produits pour d'autres objectifs que la circulation routière : cas des sociétés d'eau et d'électricité, de transports ferroviaire et fluvial, notamment.

Afin de mettre plus de transparence dans l'affectation des ressources ainsi prélevées sur les contribuables, mais qui n'alimentaient pas le budget général, un comité local de l'équipement et de l'entretien avait été créé dans chaque territoire. Il avait pour mission d'élaborer le projet de plan quadriennal d'équipement et d'entretien routiers. Sa composition étant la suivante :

- 4 représentants de l'administration
- 4 représentants du secteur privé dont 2 désignés par le Gouverneur et 2 par les Assemblées consulaires
- 4 représentants de l'Assemblée territoriale dont 2 grands Conseillers.

A l'avènement de la Loi cadre en 1957, ce comité a été transformé en « commission locale du Fonds routier chargée d'étudier et de proposer, après avis, les programmes annuels et quadriennaux du Fonds routier ».

Cette Commission présidée par le Vice-président du Conseil de gouvernement comprenait, pour Soudan français :

- 4 membres de l'Assemblée territoriale dont 2 Grands Conseillers
- le Ministre des finances
- le Ministre des travaux publics
- le Ministre du commerce, de l'industrie et des transports
- le Ministre de l'économie et du plan
- 4 représentants du Secteur Privé dont 2 désignés par le Syndicat des transporteurs et 2 par les Assemblées consulaires.

L'Assemblée territoriale approuvait chaque fois la tranche annuelle du programme. Le Trésorier payeur assurait la comptabilité du compte hors budget qui devait toujours faire apparaître un solde créditeur, l'ordonnateur secondaire étant le Ministre des travaux publics.

La Loi 62-26/AN-RM du 7 février 1962 a consacré la refonte du Fonds routier hérité de l'administration coloniale. Le compte hors budget est devenu un Compte spécial dans les écritures du Trésorier payeur. Les ressources du Fonds routier étaient exclusivement consacrées à l'amélioration, l'entretien et l'extension du réseau routier. Le Compte spécial avait toujours une exigence de faire apparaître un solde créditeur.

L'extension des ressources a été faite au produit de la taxe spéciale locale perçue par les contributions directes sur l'essence de tourisme et le gasoil, ancêtre de l'actuel impôt spécial sur certains produits (ISCP) recouvert au cordon **douanier**, ainsi qu'aux sommes perçues aux titres des contraventions de grande voirie pour dommages causés au domaine public routier. Une ristourne par litre de gasoil consommé a été maintenue pour l'**Energie du Mali**, la Compagnie malienne de navigation et la Régie du chemin de fer du Mali. Malgré l'existence d'un exercice **budgétaire**, les reports des crédits de paiement de travaux en cours d'exécution pouvaient être **effectués**, sans modification du crédit et sans changement d'affectation, par décret pris en Conseil des Ministres. **Enfin**, l'approbation du budget pour chaque exercice par l'Assemblée nationale ne devait intervenir qu'après l'**avis** du Comité national de planification et de direction économique.

Les **difficultés** de trésorerie du Compte spécial ont eu pour origine la situation générale de la liquidité du Trésor public. Très **rapidement**, le règlement des dépenses du Fonds routier n'a plus eu un caractère prioritaire par rapport à certaines dépenses du budget général. A cela, il faut ajouter la situation particulière de la maintenance et du renouvellement matériel suite aux restrictions imposées par la réduction des réserves extérieures de la Banque de la République du Mali, la banque centrale de l'époque.

La détérioration du réseau routier qui s'en est suivie a conduit les autorités publiques d'alors à revoir l'organisation de la gestion du Fonds routier à travers l'ordonnance n° 5/CMLN du 4 mars 1971. Il faut rappeler que l'engagement de rendre les ressources de Fonds routier plus régulières et plus disponibles avait été pris dans le cadre de l'accord de crédit relatif au premier projet routier conclu avec la Banque Mondiale en 1970.

La nécessité de satisfaire les conditions de ce crédit a conduit à l'ouverture d'un sous compte Fonds routier du compte courant du Trésor à la Banque Centrale du Mali par arrêté n° 359/MFC-CAB du 30 avril 1970 puis à la nomination d'Ordonnateur délégué **et** d'un Ordonnateur délégué suppléant du Fonds routier par arrêté n° 611/MFC-CAB du 11 août 1970. Afin d'éviter certaines **difficultés** prévisibles avec le **sous-compte**, les ressources étant toujours sous le contrôle du **Trésor**, l'ordonnance n° 5/CMLN du 4 mars 1971 est venu consacrer :

- a) L'ouverture d'un compte courant Fonds routier du Mali à la Banque de développement du Mali (BDM) par dérogation à l'ordonnance n°46 bis du 14 novembre 1960 portant règlement financier en République du Mali ;
- b) La gestion conjointe du Fonds routier par le Ministre chargé des finances **et** le Ministre chargé des travaux publics auxquels il a été prescrit de nommer un Ordonnateur délégué ;

- c) Le règlement des dépenses du Fonds routier par ordre de paiement adressé à la BDM et conjointement signé par les Ministres visés ci-avant ou leurs délégués; cet ordre de paiement a été remplacé par un chèque, les banques primaires ne reconnaissant que ce dernier document ou l'ordre de virement ,
- d) L'abandon des sommes perçues au titre des contraventions de grande voirie comme une recette du Fonds routier ;
- e) L'institution d'un compte rendu trimestriel des crédits établi par le Ministre chargé des travaux publics et approuvé par le Ministre chargé des Finances à l'adresse de l'Inspection générale des affaires administratives, économiques et financières.

Aux termes de l'arrêté interministériel n° 259/MFC/MDITP-FR du 25 mars 1971 pris en application de l'ordonnance précitée :

- a) Le recouvrement des droits et taxes affectés au Fonds routier était assuré par l'Ordonnateur délégué sur la base des états nominatifs des droits liquides sur les carburants mis à la consommation et établis par le Service des Douanes, les titres de liquidation individuels étant remis directement aux pétroliers par ce service ;
- b) Les autres recettes du Fonds routier étaient constatées par l'émission d'un titre de perception de l'ordonnateur délégué ;
- c) Un compte courant secondaire était ouvert au niveau de chaque agence régionale de la BDM sauf à Bamako, le pouvoir de retrait du compte étant assuré conjointement par le Sous-Ordonnateur de la Région et le Chef de l'Arrondissement des Ponts et Chaussées.

Ces nouvelles dispositions ont apporté une amélioration réelle à la gestion du Fonds routier et à l'exécution des programmes d'entretien et d'équipement routiers jusqu'au moment où les pétroliers ont commencé à payer les droits dus par des chèques postaux parce qu'eux même recevaient de tels chèques du Trésor pour leurs fournitures aux administrations. La crise du Trésor public, puis celle du service des Comptes Chèques Postaux ont réduit progressivement la liquidité et, par suite, la disponibilité des ressources du Fonds routier.

Aussi, l'avènement des programmes d'ajustement structurel ne pouvait que conduire à la réintégration du Fonds routier au sein du Trésor public. Les disponibilités au niveau des comptes chèques postaux étaient des créances que le Trésor public ne pouvaient pas honorer, la fusion apparaissait comme une solution incontournable.

2.2- Le financement actuel de l'entretien routier et ses limites

Actuellement, l'entretien routier est inclus au Budget spécial d'investissement (BSI) où il apparaît sous le projet n° 1833 pour l'entretien courant et sous d'autres projets pour l'entretien périodique, chaque route étant considérée comme un projet. Les besoins de financement élaborés par les services du Ministère des travaux publics sont examinés à l'intérieur du programme triennal d'investissement et arrêtés définitivement pour chaque tranche annuelle dans le cadre des divers arbitrages auxquels le Budget d'Etat est soumis.

Les crédits sont mis à la disposition de la Direction administrative et financière du Ministère des travaux publics, par tranche suivant des demandes exécutées par la Direction nationale du budget après avis de la Direction nationale du Plan, ordonnateur délégué du BSI. Les dépenses sont payées par le Trésor public à la demande de la Direction administrative et financière.

Ainsi, la situation actuelle se caractérise par :

- a) L'absence de toute notion de ressources affectées à l'entretien routier, ce qui rend **difficile** la planification des opérations d'entretien, notamment en ce qui concerne l'entretien périodique et la réhabilitation ; en effet, les dotations affectées à l'entretien routier apparaissent tributaires des arbitrages auxquels, sont soumises les inscriptions du Budget d'Etat ;
- b) Une certaine préoccupation au sujet, d'une part, de la régularité des ressources, les déblocages étant fonction des crédits ouverts périodiquement par l'ordonnateur principal du Budget d'Etat et d'autre part, de la disponibilité des fonds soumis aux aléas de la liquidité du Trésor et des arbitrages de paiement des mandats émis. Cette situation ne peut, par ailleurs, que rendre difficile, voire plus onéreux, le recours au secteur privé pour l'exécution des travaux d'entretien, les délais de paiement pouvant difficilement être inférieurs à 15 jours comme prévu par le plan d'action de la déclaration de politique générale dans le secteur des transports ;
- c) Un allongement du circuit tant d'allocation des crédits que de règlements des dépenses (voir l'annexe 5), les opérations d'ouverture de crédits et de mise en paiement des prestations de service nécessitant, pour leur traitement, 4 à 5 étapes de plus.
- d) La suppression du report des crédits de paiement pour les travaux en cours d'exécution, étant donné que seuls les mandats émis avant le 31 décembre sont payables **jusqu'au** 31 mars de l'année suivante. Cette situation rend difficile l'exécution des travaux de grosses réparations dont la nécessité apparaît après la saison des pluies, le temps restant étant insuffisant pour la constatation, la sélection des entreprises et le démarrage des travaux avant la fin de l'année ; la fixation de l'exercice budgétaire du Fonds routier du 1^{er} juillet au 30 juin, avant 1971, était liée au souci de disposer d'une longue période dans l'exercice pour l'exécution de ces travaux de grosses réparations ;
- e) Des retards complémentaires dans le règlement des marchés de travaux lorsque le délai d'exécution dépasse l'année ou que le montant doit faire l'objet d'inscription par tranche annuelle ; le règlement des acomptes relatifs aux travaux exécutés au cours du dernier trimestre d'une année doit attendre la mise en place des crédits de l'année suivante ; ces retards peuvent attendre six (6) mois en cas d'adoption tardive de la Loi des finances.

Ainsi le financement actuel de l'entretien routier permet seulement de satisfaire l'objectif de garantir des ressources à hauteur suffisante en assurant les dotations prévues dans le cadre du Programme sectoriel de transport. **Par contre, ses mécanismes de mise en œuvre n'assurent ni la régularité des ressources ni leur disponibilité, en raison de longs circuits de traitement des opérations financières d'entretien routier.** Le fait que pour le présent

exercice 1998, le niveau de réalisation (consommation des crédits) se situe à 34 % des dotations après 8 mois, illustre l'impact de ces circuits. Il est manifeste qu'une telle situation nuit à l'efficacité des activités d'entretien routier.

Par ailleurs, en participant à moins de 10 % du financement de l'entretien périodique et de la réhabilitation, la politique de financement actuel de l'entretien routier ne permet pas une amélioration conséquente du niveau de service du réseau. En effet, les aléas et les conditions de mobilisation des concours extérieurs font que leur intervention pour près de 90 % des ressources nécessaires à l'entretien périodique doit constituer une réelle préoccupation (voir annexe 6). Chaque fois que l'entretien périodique est différé, il faut s'attendre à un accroissement du coût d'entretien courant. Il est connu que les critères d'intervention des aides extérieures ne tiennent pas toujours compte des priorités et des urgences telles qu'elles sont exprimées par les Services en charge de l'entretien du réseau routier. On peut rarement obtenir que ces interventions se fassent toujours au moment opportun, les délais de négociations, d'approbation et de mise en vigueur des accords de crédits constituant très souvent des éléments hors du contrôle des services chargés de la programmation de l'entretien routier.

2.3- Objectifs

La route est, certes, un service public. Cependant, il est évident que ce service est en compétition avec d'autres modes de transport, notamment, dans le cas du Mali, avec les aéroports, le chemin de fer et les voies navigables. En dehors des voies navigables, la route est la seule infrastructure de transport, ne bénéficiant pas d'une autonomie financière malgré l'impact largement reconnu de son existence sur l'ensemble de l'économie.

Cet impact est considérable si l'on considère les effets favorables engendrés par l'existence et l'utilisation du réseau routier (avantages sociaux et économiques, bénéficiaires tiers, etc), il l'est également par les dégâts causés par les accidents routiers et les atteintes à l'environnement. Améliorer les effets favorables et réduire les dégâts constituent l'objectif principal d'une gestion efficace du réseau routier. La réalisation d'un tel objectif, nécessite, entre autres, une politique d'entretien routier efficace qui est quasi impossible sans la suffisance, la régularité et la disponibilité des ressources affectées.

Ces principes généraux et les limites du système de financement actuel conduisent à une reformulation de la politique de financement de l'entretien routier. Cette politique doit assurer :

- a) La couverture des coûts d'usage de la route ; la transparence de la compétition entre modes de transport voudrait que l'utilisateur de la route supporte au moins les coûts d'entretien, cela à travers une affectation de tout ou partie des prélèvements dont il est directement ou indirectement l'objet à l'occasion de l'acquisition d'un véhicule routier ou de l'utilisation de la route. En contre partie, l'utilisateur a le droit d'exiger un niveau de service adéquat ;

- b) **L'autonomie de la gestion des ressources affectées avec une transparence telle que les usagers comprennent la nécessité des prélèvements dont ils sont l'objet, cela à travers une représentation effective de ces usagers à la gestion et à la mise en place d'un système de contrôle efficient.**

Dans cette perspective, la route doit être considérée comme un service public dont le coût d'usage peut être spécifié et donner lieu au paiement d'une redevance dont le taux sera fixé en relation avec le niveau de service exigé par l'utilisateur. Ce dernier doit, en outre, dans la recherche d'une amélioration du service public, participer aux décisions relatives à la génération et à l'utilisation des ressources provenant de l'usage du service.

Toujours dans l'optique de transparence, il apparaît indiqué que la gestion des ressources affectées à l'entretien routier soit séparée de la gestion technique de l'entretien routier (planification, budgétisation, exécution et contrôle).

Le Fonds d'entretien routier dont la création et la gestion font l'objet des chapitres suivants, doit être conçu dans le contexte, ainsi, défini.

3- Le Fonds d'entretien routier

3.1- Principes du financement de l'entretien routier

Le Fonds d'entretien routier (FER) doit être un instrument de la politique de financement de l'entretien du réseau routier.

La route est un service public dont la nature ne diffère de celles des services d'eau , d'électricité et de téléphone que par le caractère indivisible de la consommation de chaque usager. Toutefois, cette consommation, tant l'utilité que l'usure consécutive à l'usage fait, peut être absolument évaluée pour chaque usager : l'utilité à travers le gain de temps et le confort et la sécurité de circulation que ressent l'usager ; l'usure par la mesure de l'impact statique et dynamique du véhicule sur la chaussée.

des subventions plus ou moins implicites dont l'usager de la route semble bénéficier en assumant pas

Aussi, paraît-il indiqué de fonder le financement de l'entretien routier sur la recherche de la couverture de tout ou partie du coût d'usage. Un tel principe a l'avantage de faire supporter à chaque usager, le coût de l'utilité qu'il tire de l'infrastructure ou celui du dommage qu'il cause à la dite **infrastructure**. Par ailleurs, il améliore les conditions de compétition entre les modes de transport grâce à la réduction des subventions plus ou moins implicites dont l'usager de la route semble bénéficier en n'assumant pas directement son coût d'usage.

L'étude sur la fiscalité routière conduite en 1996 a montré l'étendue des prélèvements fiscaux sur les transports routiers. Ces prélèvements sont liés soit à l'acquisition, la possession et à l'utilisation d'un véhicule routier, soit à l'exploitation commerciale d'un véhicule routier.

Tous ces prélèvements alimentent le budget **d'Etat** à l'exception de la contribution des patentes et des taxes communales de sortie du **territoire** communal destinées aux budgets du district de Bamako et des communes et des droits de traversées routières dont le produit approvisionne des Fonds spéciaux hors budget.

Le produit des prélèvements fiscaux alimentant les budgets (Etat et Communes), soit environ 22 % des recettes fiscales totales, ne participent qu'en tant que partie des ressources publiques à la couverture des dépenses d'entretien et de développement des **infrastructures** routières. Toujours, selon l'étude sur la fiscalité routière, il apparaît que le produit des prélèvements fiscaux sur les transports routiers permet une couverture quasi totale des besoins de financement pour le maintien en état des routes, c'est-à-dire de l'entretien routier (entretien courant, entretien périodique et réhabilitation).

Malgré cette situation, on constate que les dépenses d'entretien et de développement des routes ont été supportées sur la période 1990-1996 à près de 70 % par les concours extérieurs, le Budget de l'**Etat** ne **finançant** que les 30 % et le service de la dette relatif aux prêts antérieurs.

Cette situation qui s'est redressée au cours de la période 1995-1998 pour l'entretien routier avec près de 37 % de financement intérieur, va en se dégradant avec seulement 22 % environ de participation nationale en 2001 (voir annexe 6).

Par ailleurs, comme il a été rappelé dans l'introduction, l'étude a fait apparaître de fortes distorsions selon les types de véhicules au niveau de la couverture, par leur contribution fiscale, des coûts d'usage qui leur incombent. Cela illustre les cas de subventions visées plus haut.

Le Fonds d'entretien routier doit viser à assurer, dans une large mesure, la couverture des coûts d'usage routier tout en recherchant à retrouver une meilleure équité entre les usagers en faisant supporter à chacun les coûts qui peuvent lui être imputables.

Aussi, apparaît-il nécessaire que le FER soit alimenté essentiellement par le produit d'une redevance d'usage routier que l'on dénommera le « tarif routier » et qui sera considéré comme la contrepartie légitime d'une prestation de service, à savoir l'usage de la route. Le tarif routier aura deux composantes :

- la première, basée sur la possession d'un véhicule susceptible d'être mis en circulation. Elle sera matérialisée par un prélèvement en relation avec la nature du véhicule, à savoir une redevance liée à la charge, à l'essieu ou au poids limite du véhicule ; elle représente la contre partie du coût d'usage fixe ou l'impact statique du véhicule ;
- la seconde, fondée sur l'utilisation du véhicule routier et représentant la contre partie du coût d'usage variable ou l'impact dynamique du véhicule ; elle sera matérialisée par une charge sur la consommation de carburants (essence tourisme ou gasoil), pouvant être une redevance sur ces carburants .

L'adoption du tarif routier défini ci-dessus doit entraîner :

- d'une part, l'extension de l'intervention du FER à l'entretien des voies communales, des routes actuellement non classées, comme les pistes agricoles, qui ont un trafic supérieur à celui de certains itinéraires classés. **Cela conduit en conséquence à la définition d'un réseau routier éligible au financement du FER**
- d'autre part, la suppression de certains droits et taxes actuellement perçus et dont l'institution semble être en rapport avec le financement de l'entretien routier. Il s'agit notamment du « droit de traversée routière » et des « taxes communales de sortie du territoire communal lorsque les véhicules y sont chargés à l'intérieur ».

En effet, le droit de traversée routière apparaît comme un prélèvement fiscal dont l'objet essentiel, à savoir la fluidité du trafic routier, n'est pas atteint en raison de la multiplicité des postes de contrôle et du temps perdu aux opérations de contrôle au niveau de ces postes. Le rendement de ce prélèvement qui ne concerne que les véhicules de transport sur le réseau interurbain paraît faible pour contribuer à l'entretien du réseau routier en couverture du coût d'usage de la route.

Enfin, le droit de traversée routière est affecté au financement de missions qui ne devraient pas faire l'objet de recettes fiscales spécifiques pour les raisons suivantes :

- a) Le contrôle routier constitue une mission générale de l'Etat ; il ne saurait être une prestation de service à l'usager de la route. Son caractère d'intérêt général doit amener à inclure l'équipement et le fonctionnement des structures afférentes à ce contrôle au budget général de l'Etat au lieu de les faire prendre en charge par un Fonds spécial hors budget. Il en est de même de la promotion du développement des transports ;
- b) La mission des forces de sécurité est d'assurer certains contrôles dont ceux relatifs à la sécurité routière et à la sûreté du transport routier. Ces activités ne doivent pas être financées en dehors du budget d'Etat ; par ailleurs, les usagers de la route ne sont pas les seuls bénéficiaires de leurs impacts ;
- c) La constitution d'un fonds de secours pour l'équipement des transporteurs n'est pas une mission de l'Etat. Dès lors il paraît, pour le moins, inconvenant qu'un Etat établisse une taxe parafiscale sur des opérateurs privés pour la constitution d'un fonds d'équipement au bénéfice des ces mêmes opérateurs ; ne s'agit-il pas d'une immixtion peu appropriée dans le fonctionnement et les politiques d'une activité professionnelle syndicale totalement privée. Le rôle de l'Etat ne doit-il pas, seulement, se limiter à créer les conditions d'un meilleur exercice de la profession afin qu'elle apporte la contribution qui est la sienne au développement économique du pays et au progrès social de la nation ;
- d) La création d'infrastructures de transport routier incombe au Budget d'Etat (budget spécial d'investissement). La fiscalité routière existante alimentant le budget d'Etat constitue déjà une contribution appréciable des usagers de la route. Cette même contribution doit pouvoir prendre en charge les aspects « promotion » et « prévention » de la sécurité routière. Les aspects « entretien et renouvellement » de l'équipement de sécurité routière et éventuellement, l'acquisition d'un premier équipement de sécurité routière, lorsque cela n'a pas été fait lors de l'aménagement de la route, peuvent constituer des activités couvertes par le financement de l'entretien routier.

Les taxes communales de sortie de territoire communal constituent des prélèvements complémentaires de même caractère que le droit de traversée routière et dont l'affectation ne concerne la couverture d'aucun coût d'usage routier. Leurs suppression paraît d'autant plus souhaitable que l'entretien de l'ensemble du réseau routier interurbain et urbain sera pris en charge par le FER.

Pour le maintien en état du réseau routier, les interventions du FER doivent couvrir les dépenses au titre de l'entretien courant, l'entretien périodique, la réhabilitation, de l'amélioration de la sécurité tant à travers les signaux et marques routiers que par la réalisation de travaux d'infrastructure améliorants connexes (imprégnation de chaussées et accotements en terre, élargissement de chaussées et d'accotements dans le cadre de la plateforme aménagée).

L'adoption d'une telle délimitation des interventions du FER constitue une séparation nette entre les opérations du FER et celles de construction ou de reconstruction d'infrastructures routières, constituant de véritables formations brutes de capital fixe devant être prises en charge par le budget de l'Etat ou celui des collectivités. La clarté, ainsi introduite dans la gestion de l'infrastructure routière, aura, par ailleurs, l'avantage de mieux circonscrire les conditions de préparation des opérations d'entretien et d'investissement.

32 - Cadre institutionnel

La satisfaction des dispositions de la déclaration de politique générale dans le secteur des transports, notamment celles du plan d'action pour l'entretien routier, conduit, en tenant compte des principes de financement de l'entretien routier exposés ci-dessus, à constituer le FER sous forme d'un établissement public national à caractère administratif doté d'une plus grande autonomie de gestion.

Le Conseil d'administration comprendra des représentants des pouvoirs publics, des usagers et d'autres organismes dont les activités ont des rapports connexes avec la route ou le transport routier.

Afin d'éviter une emprise de la tutelle sur la gestion, il paraît nécessaire de déroger aux dispositions de la Loi 90-110/AN-RM du 18 octobre 1990 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du fonctionnement des établissements publics à caractère administratif, en ce qui concerne tant la présidence du Conseil d'administration que la tutelle.

La présidence du Conseil par le Ministre chargé de la tutelle enlève à cette instance le caractère et la souplesse professionnels que requiert l'administration d'une structure de gestion à caractère commercial. Par ailleurs, n'y a-t-il pas une certaine contradiction à faire présider le Conseil d'administration par le Ministre chargé de la tutelle d'une part, et à soumettre les délibérations de ce Conseil à l'approbation ultérieure de cette même tutelle d'autre part ?

En effet, le FER doit être exclusivement un organisme dont la vocation est de financer l'entretien routier. Le FER ne doit pas être une agence d'exécution, ni exécuter des travaux lui-même. Ces tâches reviennent à la direction nationale des travaux publics, aux services techniques des communes ou à l'Agence d'exécution dont la création est envisagée dans le cadre du projet sectoriel des transports.

Le FER ne doit pas être une agence de planification, il n'établit pas de priorité pour les travaux d'entretien à entreprendre. Ces priorités sont établies par le Ministère chargé des travaux publics et les collectivités décentralisées.

Le FER ne doit pas être une agence déterminant la politique d'entretien routier, même s'il est attendu qu'il puisse influencer sur cette politique en vue d'un entretien adéquat du réseau routier.

Il doit, essentiellement, s'assurer que l'entretien routier dispose des ressources adéquates, que ces ressources sont effectivement allouées à l'entretien du réseau routier éligible et que les travaux d'entretien sont efficacement et effectivement exécutés à travers des indicateurs de performance préalablement définis.

- les subventions ou contributions éventuelles que pourraient lui verser l'Etat ou les Collectivités ;
- les contributions des bailleurs de fonds bilatéraux ou multilatéraux au titre de travaux d'entretien routier.

Les besoins d'entretien routier exprimés par les services des travaux publics sont d'environ 21 milliards de francs CFA, pour le réseau interurbain jugé prioritaire ; ceux évalués sur la base du Projet sectoriel des transports dans l'étude sur la fiscalité routière sont, après actualisation, d'environ 18 000 millions en 1998 pour le réseau interurbain et d'environ 6200 millions de francs CFA pour les réseaux urbains. La prise en compte des pistes rurales, environ 6000 km, nécessitera, sur les mêmes bases d'estimation, une provision d'un (1) milliard supplémentaire pour maintenir ce réseau en état de carrossabilité passable.

Le financement inténeur et extérieur de l'entretien routier est estimé à 20.897 millions de francs CFA dont 5.703 millions de francs CFA pour le financement intérieur.

Ainsi les besoins non financés sont d'environ 7 400 millions FCFA ou 4.400 millions FCFA selon que l'on retient les indications des services des travaux publics ou les estimations de l'étude sur la fiscalité routière. En tenant compte de ce déficit, le financement intérieur aurait dû être, en 1998, d'environ 13.000 millions FCFA ou 10.000 millions FCFA selon les estimations retenues.

La détermination des taux du tarif routier doit viser à satisfaire ce déficit et, également, couvrir une part plus importante des besoins de financement en prévision d'un retrait progressif des concours extérieurs actuel du Projet sectoriel des transports.

Il convient de noter que le déficit ci-dessus ne tient pas compte des interventions des budgets des collectivités pour l'entretien du réseau urbain.

Redevance sur les carburants

L'examen des réglementations antérieures a montré que certaines taxes ont constitué les bases des ressources affectées au Fonds routier. Il s'agit essentiellement du droit de douanes, du droit fiscal d'entrée et de l'impôt spécial sur certains produits. Sur la base de la structure indicative de prix des carburants pour la période du 1^{er} juillet au 30 septembre 1998, ces taxes représentent environ par litre, selon l'origine (Dakar ou Abidjan) :

Essence super	: 217,09FCFA	et	207,95FCFA
Essence ordinaire	: 207,51FCFA	et	197,29FCFA
Gasoil	: 96,68FCFA	et	89,43FCFA

En tenant compte de ces considérations, le FER apparaît principalement comme un organe de financement de l'entretien routier. A cet égard, sa tutelle légitime paraît être plus le Ministre chargé des finances que le Ministre chargé des travaux publics. **La tutelle conjointe des deux Ministres paraît être un compromis équitable, conforme aux dispositions de l'article 130 du décret n° 97-192/P-RM du 9 juin 1997 portant règlement général de la comptabilité publique.**

Dans cette optique, il convient de :

- **laisser le Conseil d'administration choisir son président parmi ses membres ;**
- **soumettre à l'examen de la tutelle (i) pour un avis de non-objection les délibérations et décisions du Conseil d'administration relatives à la rémunération des administrateurs, à la nomination à certaines fonctions qui seront précisées les textes régissant l'organisation et le fonctionnement du FER, au budget de fonctionnement de l'Etablissement, aux crédits de financement des programmes d'entretien retenus et éventuellement aux conventions d'emprunt.(ii) pour soumission au Gouvernement, les propositions de modification du tarif routier.**

Le système comptable du FER restera soumis aux dispositions de la Loi n° 96-061 du 4 novembre 1996 portant principes fondamentaux de la comptabilité publique. Dans ce cadre, tout en s'inspirant du plan comptable de l'Etat conformément aux dispositions de l'article 35 de la Loi 90-110 du 18 octobre 1990 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du fonctionnement des EPA, le plan comptable du FER devra permettre (i) la gestion des ressources à travers des comptes, la comptabilisation des divers éléments du bilan en accord avec les normes comptables SYSCOA et (ii) l'établissement d'états financiers et de rapports de gestion mettant l'accent sur la responsabilité financière et le système de contrôle.

3.3 – Ressources du Fonds d'Entretien Routier

Les recettes ordinaires du FER proviendront exclusivement du tarif routier considéré comme la juste rémunération de l'usage de la route et des produits financiers du placement de ses disponibilités. Comme il a été précisé plus haut, ce tarif est constitué :

- d'une redevance d'usage routier sur les carburants, essence tourisme et gas oil, utilisés par les véhicules routiers ;
- d'une redevance d'usage routier sur les véhicules routiers.

Les recettes exceptionnelles du FER seront constituées par :

- le produit des emprunts que le FER pourrait être autorisé à contracter ;

Les quantités importées de ces produits connaissent une croissance soutenue ; elles ont été en 1997 d'environ 110 495 m³ pour la catégorie « essence » (super et ordinaire) et 208 525 m³ pour le gasoil contre respectivement 105 419 m³ et 164 787 m³ en 1996. Pour les 7 premiers mois de 1998, ces quantités sont d'environ 62 687 m³ pour l'essence et 138 232 m³ pour le gasoil.

La satisfaction des besoins de financement exprimés plus haut nécessite le prélèvement d'une redevance d'environ 30 francs par litre de carburants routiers. **Ce prélèvement doit être le même pour tous les carburants.** En effet, cette redevance étant la contrepartie de l'impact dynamique du véhicule sur la route, on ne doit pas faire de différence entre les carburants. L'impact étant fonction de la pression des pneus, du poids du véhicule et du nombre de passage, seule la consommation doit constituer un élément de différence acceptable puisque dépendante de l'usage de la route.

Eu égard à la structure actuelle de prix des carburants, **il est recommandé de :**

- prélever les 30F par litre d'essence, quelque soit la catégorie, par une réduction du produit des taxes actuelles sans relèvement du prix à la pompe. Ce prélèvement représente environ 15 % du produit des taxes actuelles ;
- prélever 15F par litre de gasoil du produit des taxes actuelles, soit environ 16 % de ce produit et de compléter le prélèvement sur le gasoil à 30F par un relèvement du prix de 15F par litre, entièrement affecté à la redevance sur le gasoil.

Ce taux de 30F par litre paraît tout à fait raisonnable. L'annexe 7 montre un tableau comparatif de redevances sur carburants pour le financement routier au niveau de certains Etats africains. La proposition faite apparaît comme une moyenne, elle se situe nettement en deçà du minimum recommandé au plan international dans les instances se préoccupant du financement des infrastructures routières.

L'augmentation du prix du litre de gasoil ne représente qu'un accroissement de 5,4 %. Compte tenu de la structure des prix de carburant, et des indications de l'étude sur la fiscalité routière relatives au coût de transport, cet accroissement entraînera une augmentation du coût de transport inférieure à 2 % et un impact de moins de 1 % sur le prix de revient de la marchandise transportée. Il est ainsi manifeste que l'impact de l'augmentation proposée reste insignifiante au regard de l'enchérissement du coût de transport.

En l'absence de cette augmentation, la ponction à faire sur les produits des taxes actuelles concernant le gasoil, sera de l'ordre de 32 % pour permettre la constitution de la redevance d'usage routier sur le gasoil.

Il pourrait paraître étonnant d'envisager une augmentation du prix du litre de gasoil au moment d'une baisse tendancielle du prix du « brut » au niveau international. **La prise en compte de cette tendance ne doit pas affecter la redevance du FER.** Ainsi, l'augmentation de 15 francs doit être considérée comme **indépendante de toute action de révision en baisse du prix du litre de gasoil en application de la réduction du prix du CAF-Mali de ce produit.**

Compte tenu de la nature du tarif routier, contrepartie d'une prestation, à savoir l'usage de la route, aucune exonération ne doit être acceptée pour la redevance sur les carburants (essence et gasoil). Cependant, on pourra admettre que les consommateurs de gasoil pour d'autres usages que routiers pourront se voir rembourser la redevance sur le gasoil sur la base du registre de leurs consommations ; il s'agit notamment des consommateurs comme l'Énergie du Mali, la Régie du Chemin de fer, la Compagnie malienne de navigations, l'ASECNA ou de sociétés industrielles ou agricoles produisant leur propre énergie à partir du gasoil.

Redevance par véhicule routier

La redevance par véhicule routier, basée sur la charge à l'essieu ou le poids total autorisé en charge du véhicule, constitue la deuxième importante source de revenus du FER. Elle est relative au dommage causé par la charge à l'essieu. **Elle est applicable à tous les véhicules routiers circulant au Mali à l'exception des véhicules des forces armées et de sécurité du Mali et des pays amis immatriculés comme tel.**

Actuellement la conception et le dimensionnement des chaussées routières au Mali sont basées sur une charge maximale par essieu de 13 tonnes. La redevance pour les autres essieux se déduit de celle estimée pour l'essieu de 13 tonnes en tenant compte d'un facteur d'équivalence reliant le dommage causé par un essieu en fonction de celui provenant de l'essieu de 13 tonnes. Ce facteur est défini par la formule suivante :

$$(\text{charge de l'essieu considéré} / 13) \text{ exposant } 4$$

L'étude sur la fiscalité routière a montré que les coûts fixes d'entretien routier représentent environ 30 % des coûts d'entretien. Ce rapport est observé en général dans l'ensemble de la littérature relative à la couverture des coûts de l'entretien routier ; il reflète également, environ la part du coût des terrassements et de l'assainissement dans les coûts des travaux routiers. Ainsi, il constitue une base acceptable d'évaluation de la redevance sur véhicule.

La relative connaissance du parc et les besoins de financement ont permis de déterminer une redevance sur véhicule de 125 000 CFA pour l'essieu de 13 tonnes. L'annexe 8 fournit les taux de redevance pour les charges limites par essieu jusqu'à 13 tonnes.

Les matériaux des chaussées routières étant de nature plutôt visco-élastique, l'impact des charges entraîne la détérioration davantage par la répétition des passages de ces charges, c'est-à-dire par la fatigue de la chaussée. Aussi, le facteur d'équivalence, rapport entre les déformations finales, peut ne pas rendre compte de l'intégralité des dommages subis, notamment les dislocations de la structure élastique comme les désorganisations à l'origine des « nids de poule ». Aussi il paraît indiqué d'envisager, pour tenir compte de cette situation,

d'un minimum de perception de 10 000FCFA par essieu, ce qui conduit à un minimum de perception de 20.000FCFA par véhicule. Ainsi, les recettes pour quelques essieux et véhicules types se présentent comme suit :

ESSIEUX		VEHICULES	
Charge limite	Redevance (FCFA)	Poids Limite (Tonnes)	Recette (FCFA)
Jusqu'a 6 Tonnes	10 000	Jusqu'à 9 Tonnes	20 000
Simple de 12 Tonnes	95 000	10 Tonnes	25 000
Simple de 13 Tonnes	125 000	15 Tonnes	55 000
Tandem 21 Tonnes	140 000	18 Tonnes	105 000
Tandem 24 Tonnes	190 000	27 Tonnes	150 000
		30 Tonnes	200 000

Cette redevance sur «véhicules» sera perçue au prorata tempore pour les véhicules immatriculés en cours d'année comme suit :

- 100 % pour les immatriculations avant le 1^{er} avril ;
- 75 % pour les immatriculations avant le 1^{er} juillet ;
- 50 % pour les immatriculations avant le 1^{er} octobre ;
- 25 % pour les immatriculations avant le 1^{er} décembre.

Ces dates doivent être considérées comme celles de remise du récépissé provisoire tenant lieu de carte grise pour les véhicules neufs et de dépôt de dossier pour les véhicules sous immatriculation étrangère.

3.4- Charges du Fonds d'Entretien Routier

Les charges du FER sont constituées :

- des dépenses au titre de l'entretien pour le financement du programme d'entretien présenté par les maître d'ouvrage (Ministère des travaux publics, Collectivités décentralisées, organismes de développement) ou leurs délégués et adopté par le Conseil d'administration du FER ;
- le service de la dette du principal et intérêts des emprunts contractés ;
- les dépenses nécessaires aux fonctionnements de la structure FER, y compris les acquisitions pour équipement et les frais d'audits et de contrôle externes ;
- les remboursements éventuels de recettes sur des consommations de gasoil hors route aux sociétés et entreprises dont la liste aura été arrêtée par le gouvernement.

Le réseau routier éligible au financement du Fonds d'Entretien routier se compose de l'ensemble du réseau routier classé ou non et des voies urbaines. A la faveur de la décentralisation, ce réseau doit être réparti en

- routes d'intérêt national (RN)
- routes d'intérêt régional (RR)
- routes d'intérêt local (RL)
- voies communales, rurales et urbaines (VC)

La participation du FER au financement de l'entretien de ce réseau se fera selon des modalités qui seront définies par décret, **pour une période d'au moins trois ans** et tenant compte de l'état de chaque sous réseau et des ressources disponibles.

Dans l'état actuel du réseau routier, il est proposé que le financement de l'entretien du réseau éligible par le FER se fasse selon les modalités ci-après :

a) participation au financement des dépenses

- 100 % pour les routes nationales
- 50 % pour les routes régionales
- 30 % pour les routes locales
- 10 % pour les voies communales

b) allocation des ressources

- 55 % pour les routes nationales
- 25 % pour les routes régionales
- 10 % pour les routes locales
- 10 % pour les voies communales

Les maîtres d'ouvrage en charge des routes régionales, des routes locales et des voies communales devront, pour mobiliser la participation du FER, assurer celui-ci de la disponibilité de leur propre participation aux travaux à financer.

Les travaux d'entretien et prestations connexes susceptible de faire l'objet d'un financement du FER, pour l'ensemble du réseau routier éligible, comprennent :

- les travaux d'entretien courant ;
- les travaux d'entretien périodique ;
- les travaux d'amélioration de la sécurité routière ;
- les travaux ponctuels de grosses réparations en vue du rétablissement de la circulation suite aux dégâts causés par les intempéries, les accidents ou les catastrophes naturelles ;
- les études et prestations liées à l'entretien routier.

L'exécution des travaux et prestations éligibles a lieu par des entrepreneurs, des bureaux d'études et prestations de service selon des marchés et contrats conclu avec les maîtres d'ouvrage, ou, exceptionnellement, en régie par les services propres de ces maîtres d'ouvrage. **L'exécution en régie sera limitée exclusivement aux travaux d'entretien courant et de réparation d'urgence pour le rétablissement de la circulation.** L'intervention du FER se limite à la prise en charge des montants des marchés et contrats et des débours de matériaux, de consommables, de main d'œuvre temporaire et de location de matériel se rattachant directement à l'exécution des travaux en régie, à l'exclusion de toutes dépenses au titre du personnel ou du matériel permanents des maîtres d'ouvrage. **Le montant des ressources allouées au financement des travaux en régie ne dépassera pas 5 % des ressources du FER affectées aux dépenses au titre de l'entretien.**

4- Gestion du fonds d'entretien

4.1- Organe de Gestion

L'adoption d'une gestion s'inspirant du type commercial et l'effectif nécessairement réduit de la structure du FER conduisent à limiter les organes de gestion à un Conseil d'administration et à une direction .

Le Conseil d'administration doit avoir une autorité réelle et des pouvoirs clairement définis. La représentation des usagers en son sein est indispensable.

En effet, la philosophie ayant soustendant l'établissement du FER est la suivante : **«L'utilisateur de la route paye pour un service. Ce service est rendu par les agents représentant les institutions et non l'utilisateur. Etant bailleur de fonds, l'utilisateur a une position clé, il doit exprimer des besoins, voire participer à toutes questions relatives à ce service».**

Les fonctions et pouvoirs du Conseil d'administration seront détaillés à l'annexe 2. Ils doivent permettre au Conseil d'administration, essentiellement, de :

- s'assurer que les recettes affectées sont collectées et transférées en totalité au compte du FER ;
- s'assurer, à travers la supervision des allocations et des décaissements de ces revenus qu'ils sont dépensés effectivement pour les objets prévus. Ainsi, le Conseil d'administration approuvera le budget annuel et adoptera le programme de crédit au début de chaque année fiscale, suivra les décaissements des fonds à travers des rapports mensuels portant tant sur l'état d'avancement physique du programme que sur les états financiers, commettra des audits techniques et financiers externes tous les 6 mois ;
- s'assurer que l'entretien routier garde toujours la priorité ;
- décider des emprunts éventuels pour couvrir des variations saisonnières de dépenses d'entretien routier et assurer que le FER sera toujours en mesure de **faire** face à de tels emprunts ;

- proposer à la tutelle les ajustements du tarif routier et des autres redevances alimentant le FER ;
- conseiller le gouvernement et les partenaires au financement de l'entretien routier sur les besoins en ressources.

La composition du Conseil d'administration s'inspire de la philosophie du FER et des fonctions décrites ci-dessus. Il est suggéré que le Conseil ait 12 membres et que sa composition soit la suivante :

- quatre (4) représentants du gouvernement, notamment du Ministère chargé des travaux publics (1), du Ministère chargé des transports (1), du Ministère chargé des finances (1) et du Ministère chargé de l'économie (1) ;
- un (1) représentant des collectivités décentralisées désigné par un collège électoral représentant les communes et les régions ;
- trois (3) représentants des usagers de la route dont deux (2) désignés par les instances représentatives de la profession, de préférence un (1) pour les transporteurs de voyageurs et un (1) pour les transporteurs de marchandises, et un (1) au titre d'usagers exerçant une activité de transport pour compte propre *et* d'envergure importante dans un secteur stratégique : La Compagnie malienne de développement des textiles (CMDT) pour le secteur agricole et la Société Ben et Co pour le secteur des hydrocarbures paraissent être des candidats appropriés
- un (1) représentant du secteur industriel et commercial désigné par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali ;
- un (1) représentant du secteur agricole désigné par l'Assemblée permanente des Chambres d'agriculture du Mali ;
- un (1) représentant des importateurs *et* distributeurs de produits pétroliers désigné par les groupements représentatifs du secteur.
- une personnalité qualifiée désignée conjointement par le Ministre chargé des travaux publics et le Ministre chargé des finances. Cette personnalité doit avoir des qualités d'administrateur de haut niveau dans les domaines des finances et des transports, une expérience professionnelle pertinente d'au moins 25 ans dont celle de direction générale d'un grand service ou d'une grande entreprise (plus de 10 ans), ainsi qu'une bonne connaissance des défis du développement économique et social du Mali. Il doit, au sein du Conseil, pouvoir faire entendre les voix des consommateurs « sans nom et sans visage » du transport routier, ceux qui n'ont aucun avantage financier direct et qui assument, cependant, la charge finale du coût d'usage de la route.

Le mandat des administrateurs sera de trois (3) ans renouvelables une fois.

La Direction aura pour fonction (i) le suivi et la mise en œuvre des décisions et instructions du Conseil d'administration, (ii) la garde des comptes et des registres du FER, (iii) la tenue de tous rapports sur les affaires et réunions du Conseil, (iv) le suivi régulier de la collection et du dépôt à temps des recettes échues du FER, (v) la préparation et la présentation au Conseil des états financiers annuels du FER, (vi) la diffusion de rapports périodiques relatifs aux performances du FER en matière de recettes collectées, de décaissements effectués, de dépenses d'entretien par route et par kilomètre et de niveau de service (qualité) du réseau routier, (vii) l'acquisition de biens, la conclusion de contrats, l'engagement d'actions judiciaires (poursuite ou défense) en son nom propre.

La Direction doit être légère ; le Directeur sera assisté d'un Agent comptable, d'un Contrôleur financier, d'un Assistant administratif et d'un Ingénieur routier principal, secondé par un Ingénieur routier supérieur.

Le Directeur doit avoir de solides qualifications professionnelles et de jugements, une expérience de direction générale confirmée (au moins 5 ans dans cette fonction) et une bonne connaissance de l'informatique de gestion et des systèmes de comptabilité commerciale. Il assurera le Secrétariat du Conseil, la gestion courante du FER, adressera un rapport mensuel aux membres du Conseil détaillant les recettes et dépenses courantes, préparera les rapports périodiques pour les réunions du Conseil comprenant tant les progrès réalisés au niveau des performances du FER que les prévisions, préparera le rapport annuel et maintiendra un contact suivi avec la Direction nationale des travaux publics en vue d'une meilleure coordination des deux institutions dans leur approche de la gestion et du développement de la gestion du réseau routier.

L'Agent comptable doit avoir de solides qualifications en comptabilité, une expérience **confirmée** de cadre supérieur (directeur de service ou de division, au moins 5 ans) et une bonne connaissance des systèmes de comptabilité commerciale informatisés. Il est responsable de la comptabilité en recettes et en dépenses du FER et de l'établissement des comptes de gestion. Il effectue toutes les opérations d'encaissement et initie toutes les opérations de décaissement des ressources du FER. Il est garant de la bonne tenue des comptes.

Le Contrôleur financier doit avoir de solides qualifications en audit interne, contrôle financier et contrôle de gestion et une bonne connaissance de l'informatique de gestion et des systèmes de comptabilité commerciale, une expérience confirmée de cadre supérieur (au moins 5 ans de directeur de service ou de division). Il assure le contrôle financier conformément aux dispositions de la réglementation de la comptabilité publique, veille à l'application du manuel de procédures qui sera adopté par le Conseil d'administration, effectue l'étude de toutes réclamations émanant des maîtres d'ouvrage ou d'autres bénéficiaires des paiements du FER et le suivi de la suite donnée par la Direction du FER, prépare un rapport mensuel du contrôle de gestion et un rapport annuel de contrôle interne, supervise les caisses de régie d'avance qui pourraient être établies auprès de certains maîtres d'ouvrage pour les travaux en régie. Il est responsable du système informatisé de gestion du FER.

L'Assistant administratif doit avoir de solides qualifications en matière de gestion administrative et financière, une expérience pertinente dans la gestion du personnel et le fonctionnement d'une structure similaire au FER (au moins 5 ans de directeur de service ou de division), une bonne connaissance de l'informatique de gestion et des aptitudes en communication. Ses fonctions seront relatives principalement à la préparation et à l'exécution du budget de fonctionnement du FER, la gestion courante du personnel, et des moyens logistiques (matériel de transport, mobilier et matériel de bureau, fournitures, entretien de biens meubles et immeubles, etc) et aux relations publiques à travers l'édition et la **diffusion** de certains rapports et documents du FER pour la consommation des usagers de la route et, également, du grand public.

L'Ingénieur routier principal doit avoir des qualifications de niveau avancé en ingénierie routière et une expérience professionnelle pertinente d'au moins quinze (15) ans avec une bonne connaissance des systèmes de gestion de la route informatisés. Il sera assisté d'un Ingénieur routier supérieur avec une expérience professionnelle pertinente d'au moins dix (10) ans avec une bonne connaissance des applications de l'informatique à la gestion routière. Leurs tâches comporteront :

- l'examen des programmes d'entretien routier et la préparation des recommandations soumises à la décision du Conseil pour les crédits d'entretien ;
- le contrôle et l'enregistrement des engagements de dépenses de crédits d'entretien, la vérification des liquidations avant tout décaissement au titre des contrats ou des travaux en régie ;
- la préparation des programmes et des budgets annuels d'entretien qui peuvent être glissants pour une période de trois années, du plan de campagne prévisionnel servant de tableau de bord de contrôle des interventions du FER et comportant des indicateurs de performance ;
- l'audit technique des travaux réalisés, la préparation des rapports de performance technique du FER ;
- la préparation et la mise en œuvre d'un système de suivi pour une évaluation régulière de l'étendu et de la qualité de l'entretien routier courant et périodique ;
- le suivi de l'exécution des contrats d'entretien routier et des travaux en régie financés par le FER
- la préparation des rapports périodiques des activités d'entretien incluant la détermination de la rentabilité ou du coût efficacité des travaux en régie et des travaux à l'entreprise ;
- la participation, le cas échéant, à l'établissement d'un système de gestion de l'entretien routier et à sa mise à jour annuelle à travers l'organisation et la mise en œuvre d'un système de données routières et de comptages du trafic routier pour les principales routes du Mali.

Tout ce personnel professionnel et les agents d'exécution qui doivent l'assister seront recrutés sur une base contractuelle de 3 ans renouvelables, même s'ils sont déjà fonctionnaires. Le recrutement doit se faire à la suite d'une compétition comprenant une sélection sur la base de dossiers, un entretien avec un jury et un test écrit soit de culture générale, soit spécifique pour les qualifications dans les domaines tels que l'informatique, le traitement de textes, etc. A cet effet, le Conseil d'administration nomme le Directeur et propose à la tutelle la nomination de l'Agent comptable et du Contrôleur financier, le Directeur nomme à tous les autres emplois.

4.2- Système comptable

Il est recommandé que le processus d'établissement du FER contienne l'engagement d'un consultant qui sera chargé d'élaborer un plan comptable approprié du FER, d'évaluer les différents logiciels de comptabilité et d'assister dans l'acquisition du matériel informatique avec le logiciel d'exploitation approprié.

Ce plan comptable s'inspirera du plan comptable de l'Etat dans le strict respect des dispositions de la réglementation de la comptabilité publique. Toutefois, il doit permettre de produire une information graduée des usagers, être simple et basé sur :

- un système comptable à double entrée
- des procédures comptables informatisées
- des rapports de gestion systématiques et standardisés.

4.3- Collecte des recettes

Il apparaît **inefficace** et, probablement, trop coûteux que charger la Direction du FER de la collecte de toutes les recettes. Aussi, il sera fait, chaque fois que cela est possible, à des structures existantes ayant démontré une performance dans la collecte de redevances similaires. La Direction du FER établira avec ces structures des conventions déterminant les modalités de recouvrement.

Toute compensation de créances doit être exclue entre les recettes du FER dues et les dettes vis-à-vis de l'Etat ou des Sociétés d'Etat.

Aux fins du recouvrement des recettes dues au FER, la Direction du FER sera habilitée à recourir, le cas échéant, aux dispositions de l'article 28 du décret n° 97-192/P-RM du 9 juin 1997 portant règlement général de la comptabilité publique, les créances du FER ayant les mêmes privilèges que les créances de l'Etat.

Redevances « carburants »

Le taux de la redevance « carburants » a été fixé à 30FCFA par litre d'essence tourisme (super et ordinaire) et de gasoil.

Les états de liquidation de la Douane constitueront les bases de détermination des volumes importés et des importateurs. A cet effet, la Direction Générale des Douanes devra communiquer à la Direction du FER, au plus tard le quinze (15) du mois suivant, un état faisant ressortir par importateur **et** par produit les importations d'un mois donné ainsi que le montant des droits liquidés au titre du FER. Cet état sera adressé par la Douane, aux importateurs à la fin de chaque mois. Il aura la forme ci-après ou toute autre forme compatible avec les pratiques de la Direction Générale des Douanes et d'exploitation pour la Direction du FER.

Fonds d'Entretien routier Redevance « Carburants »				
Importateur:		Mois de		
N ^a	Produit	Quantité	Redevance par litre FCFA	Recette totale FCFA
1	Essence super		30	
2	Essence ordinaire		30	
3	Gasoil		30	
TOTAL				

L'importateur doit adresser un chèque établi au nom du FER, à la Direction du FER, dans les 10 jours ouvrés après la réception de l'état ci-dessus. **Il est souhaitable que ce soit un chèque de banque.**

Au cas où il sera envisagé de ne pas soustraire la redevance « carburant » du produit des droits et taxes perçus par le Budget d'Etat en retenant un reversement de ce budget au FER, le recouvrement s'effectuera sur une base mensuelle. Sur la base de l'état des importations établi par la Direction Générale des Douanes et transmis au plus tard le (15) quinze du mois suivant, la Direction du FER adressera un appel de fonds à la Direction nationale du Budget. Celle-ci établira le mandat correspondant au reversement sur la base de 30 F par litre de carburant **et** instruira le Trésor afin que le FER soit alimenté dans les dix (10) jours suivant la réception de l'appel de fonds.

Redevance « Véhicules »

La source d'informations pour la collecte de la redevance « véhicules » sera principalement le registre d'immatriculation de la Direction nationale des Transports.

Il est proposé que la collecte de la redevance « véhicules » au nom du FER soit effectuée avec l'assistance de la Direction nationale des transports, au moment de l'immatriculation, de la visite technique des véhicules ou de l'établissement des cartes de transport.

Le paiement de la redevance « véhicules » sera matérialisée par une fiche spéciale conservée à bord du véhicule et devant être présentée à tout contrôle. A défaut de présentation d'une telle fiche, le véhicule encourt l'application des dispositions relatives aux infractions de la circulation routière concernant le défaut de vignette automobile, sans préjudice des poursuites de recouvrement à l'encontre du conducteur ou du propriétaire.

L'extension de l'obligation de visite technique paraît être une mesure indispensable pour faciliter le paiement de la redevance « véhicules ». En effet, il suffira seulement de subordonner la délivrance du certificat de visite technique au règlement préalable, le cas échéant, de la redevance « véhicules ». Cette disposition s'appliquera également pour la délivrance du récépissé de carte grise et de la carte de transport.

Les collecteurs doivent déposer les fonds collectés dans le compte du FER au plus tard à la fin du mois suivant celui au cours duquel la collecte a eu lieu, et adresser un bordereau de dépôt de ces fonds au FER avec une lettre d'envoi retraçant la totalité des recettes perçues au titre du mois concerné.

4-4. Règlement des dépenses du Fonds d'Entretien Routier

Il est proposé que les recettes du FER soient déposées dans un compte ouvert dans une banque commerciale (A) et que les crédits de fonctionnement de la Direction du FER soient domiciliés dans une autre compte ouvert dans une banque commerciale (B) différente de la précédente.

Les dépenses de fonctionnement de la Direction du FER, y compris les charges découlant des contrôles externes doivent être considérées comme des dépenses courantes. Leur règlement a lieu par un chèque bancaire signé par le Directeur du FER **et** l'Agent comptable et tiré sur le compte ouvert chez la banque commerciale (B).

Les dépenses relatives au service de la dette **et** les remboursements destinés à certains organisme pour les consommations de gasoil hors route sont payées sur le compte domicilié à la Banque Commerciale (A). Il en sera de même pour les dépenses sur les crédits d'entretien accordés aux maîtres d'ouvrage. Pour ces dépenses, le titre de virement sera un ordre de virement, à l'exclusion de tout chèque, signé par le Président du Conseil d'administration ou en cas d'absence, par son suppléant désigné par le Conseil d'administration, **et** le Directeur du FER.

Pour les crédits d'entretien il y aura deux mécanismes de décaissement : sur contrat ou à travers une caisse de régie d'avance.

Les travaux sur contrat sont attribués par les maîtres d'ouvrage après un appel à la concurrence dans lequel le FER n'aura aucune responsabilité. Les tâches du FER seront :

- la vérification des factures établies par le contractant et certifiées par les maîtres d'ouvrages
- la validation des documents contractuels
- la préparation du paiement.

La procédure de décaissement est schématisée en annexe 9. Le Contractant soumet au maître d'ouvrage sa facture ou le décompte des prestations. Après approbation et endossement pour paiement, le maître d'ouvrage adresse deux (2) copies avec le contrat (pour seulement le premier paiement) au FER. Celui-ci procède, sur la base du contrat, à la vérification des factures et des certificats de travaux avant la mise en paiement.

La faible disponibilité d'entrepreneurs capables d'exécuter l'entretien routier et l'étendue du territoire rendent indispensable, pour une assez longue période, le recours à l'exécution de certains travaux en régie. Dans ce cas, le FER financera les fournitures (matériaux, consommables), les salaires du personnel temporaire d'exécution et, éventuellement, les locations de matériel.

Sur la base d'un rapport d'analyse des débours, le FER avancera périodiquement des fonds au maître d'ouvrage, généralement pour des échéances mensuelles. Le renouvellement, total ou partiel, de la caisse de régie d'avance a lieu après justification des avances antérieures et certification des travaux exécutés. Ces justifications sont les factures des fournisseurs et les états de salaire du personnel temporaire. La procédure de paiement pour les travaux en régie est schématisée à l'annexe 9. Pour certaines fournitures, le paiement direct est également possible ; il se fera dans les mêmes conditions que les prestations sur contrat.

4.5- Système de contrôle

Un manuel d'organisation et de procédures précisant les règlements intérieur et comptable ainsi que les procédures de gestion sera élaboré avant l'entrée en activité du FER. Il servira de base au contrôle interne et externe du FER.

Le contrôle externe sera effectué par les Commissaires aux comptes et la Cour Suprême (section des comptes) conformément aux dispositions légales en vigueur. En outre, des audits techniques et financiers par des auditeurs indépendants seront effectués à la demande du Conseil d'administration.

Les audits techniques auront pour but d'informer sur les conditions de passation des marchés par les maîtres d'ouvrage, le respect des règles de l'art et des prescriptions techniques retenues pour des travaux, ainsi que la qualité du service offert aux usagers.

Les audits financiers auront pour objectif de s'assurer que :

- toutes les ressources revenant au FER ont été collectées et reversées au FER ;
- les fonds décaissés à partir du FER ont été dépensés pour les activités et programmes à l'exécution desquels ils ont été alloués ;
- les avoirs du FER sont en sécurité.

Ces audits financiers devront inclure (i) l'audit des paiements du Fonds afin de déterminer que tous les paiements sont fondés sur la documentation requise, (ii) l'audit des mouvements et soldes des divers comptes bancaires du FER, (iii) l'examen de la comptabilité et des procédures de contrôle interne en vigueur pour déterminer leur adéquation, (iv) l'examen des comptes, des dossiers et des rapports du FER pour déterminer leur exactitude et (v) l'établissement de rapports relatifs aux résultats d'audit pour le Conseil d'administration.

Les audits financiers se feront tous les six (6) mois alors que les audits techniques interviendront une fois par an.

5 - Mise en œuvre et perspectives

5.1- Etapes

La première étape de mise en œuvre consiste en l'adoption des projets de

- loi portant création du Fonds d'entretien routier ;
- décret fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Fonds d'entretien routier ;
- décret relatif aux taux et aux modalités de recouvrement des ressources du Fonds d'entretien routier ;
- décret relatif au financement et à l'exécution des travaux relatifs au réseau routier éligible au Fonds d'entretien routier.

La publication de ces quatre textes au journal officiel constituera la déclaration de création effective du Fonds d'entretien routier.

La deuxième étape de mise en œuvre sera la désignation des membres du Conseil d'administration et l'adoption du projet de décret portant nomination des administrateurs du FER. Ce décret doit être pris sur proposition conjointe du Ministre chargé des travaux publics et du Ministre chargé des finances. Cette étape s'achèvera avec la nomination du président du Conseil d'administration.

Le déroulement de ces deux étapes nécessitera la mise en place d'un Groupe de travail comprenant un représentant du Ministre chargé des routes et un représentant du Ministre chargé des finances. La mission du Groupe de travail sera

- la préparation des différents textes réglementaires
- l'exécution des actions liées à la désignation des membres du Conseil d'administration (liaison avec les organismes chargés de désigner des représentants au Conseil d'administration du FER, préparation de la première réunion de ce Conseil d'administration)
- l'assistance au président du Conseil d'administration du FER **jusqu'à** la prise de fonction du Directeur du FER (préparation du dossier de sélection, avis de recrutement, réception des candidatures, organisation des interviews et tests, préparation des recommandations et organisation des réunions du Conseil d'administration, etc).

La troisième étape commence à la prise service du Directeur du FER. Au cours de cette étape, les actions suivantes devront être entreprises :

- a) Elaboration du manuel d'organisation et des procédures couvrant l'organisation et les procédures administratives, les procédures comptables, les procédures de contrôle interne, les procédures de recouvrement et de décaissement, les procédures d'allocation des ressources (critères de financement des projets et programmes d'entretien routier), les procédures et directives de supervision des opérations et les indicateurs de performance.
- b) Préparation des différents documents nécessaires aux recouvrement des revenus du FER et au décaissement en relation avec les différents organismes concernés.
- c) Elaboration des descriptions de tâches et des modalités de recrutement et des conditions de service du personnel du FER ; lancement du recrutement.
- d) Recherche d'un local pour abriter les bureaux du FER.
- e) Elaboration des besoins d'équipement, notamment du matériel informatique et du matériel de transport ; lancement des commandes.
- f) L'ouverture des comptes bancaires du FER. Pendant cette étape il paraît nécessaire que la Direction du FER dispose de bureaux provisoires et que le **recrutement** de l'Assistant administratif, de l'**Agent** comptable, du Contrôleur financier et de l'Ingénieur routier principal ait lieu ; ces agents doivent participer à l'élaboration du manuel des procédures avant son adoption par le Conseil d'administration.

Par ailleurs, afin de mieux traiter les problèmes d'interface et éviter autant que possible la recherche des solutions de continuité, l'élaboration du manuel d'organisation et de procédures doit être sous la responsabilité d'un seul consultant, qui peut être un groupement de bureaux d'études.

La quatrième étape sera celle du démarrage des opérations du FER, c'est-à-dire celle de l'utilisation des ressources pour le financement de l'entretien routier.

A titre indicatif, le calendrier de mise en œuvre paraît soutenable :

- * 30.06.1999 : fin de la 1^{ère} étape avec la fin de la session parlementaire d'avril 1999
- * 30.09.1999 : fin de la 2^{ème} étape
- * 31.12.1999 : fin de la 3^{ème} étape et début de la 4^{ème} étape

Ainsi, le FER sera totalement opérationnel au début de janvier 2000. Ce calendrier suppose une présentation du projet de loi au cours de la session d'avril 1999 de l'Assemblée nationale.

Malgré le retard que cette situation enregistre par rapport aux indications du programme d'ajustement structurel, il est manifeste qu'elle aura l'avantage de ne pas perturber la loi des finances pour l'année 1999, de permettre une préparation mieux ordonnée de la mise en œuvre du FER au début de l'année 2000. En particulier, pour le financement des frais d'établissement, on pourra recourir aux premières recettes issues de la redevance ((véhicules », et, éventuellement, de l'augmentation de 15FCFA du prix à la pompe du litre de gasoil. **Enfin, le projet de Loi des finances pour l'an 2000 sera préparé dans l'esprit d'une séparation totale de financement de l'entretien routier.**

5.2- Mesures d'accompagnement

En raison de l'élaboration et de l'approbation du projet de budget d'Etat 1999 au niveau du gouvernement, l'affectation du produit de 30 F par litre d'essence tourisme et par litre de gasoil au FER n'interviendra qu'à compter du 1^{er} janvier 2000. Il est ainsi entendu qu'il n'y aura aucune intervention du FER sur l'entretien routier au cours de l'année 1999.

Toutefois, pour le démarrage des opérations du FER sans difficultés majeures au début de l'an 2000, il paraît nécessaire d'adopter .

- a) La mise en application des redevances « véhicules » à partir du 1^{er} juillet 1999
- b) Le cas échéant la modification du prix du gasoil à partir du 1^{er} juillet 1999. L'augmentation du prix, soit les 15FCFA par litre sera affecté, à partir de cette date au compte du FER ouvert à la BCEAO. Cela suppose la tarification de la Loi portant création du FER avant le 1^{er} juin 1999 pour la mise en place des dispositions afférentes à l'augmentation de prix avant le 1^{er} juillet 1999.

Ainsi, le FER disposera d'une trésorerie relativement importante pour commencer ses opérations au début de l'an 2000.

Par ailleurs, les deux mesures suivantes paraissent indiquées pour viabilité durable du FER .

- a) **Il faut étendre l'obligation de visite technique à tous les véhicules, à l'exception de ceux des forces armées et de sécurité immatriculés comme tel, à compter du 1^{er} janvier 2000.** Les postes de visite technique constituent les lieux les plus appropriés pour vérifier le paiement de la redevance « véhicules ». **La décision de cette extension devra être prise avant le 1^{er} octobre 1999.**
- b) **Il faut procéder à l'annulation ou tout au moins à la modification des dispositions réglementaires relatives au droit de traversée routière.** En effet, toute référence à la création d'infrastructures routières ou l'amélioration de la sécurité routière paraît devoir être évitée. Le maintien d'une telle référence paraît manifestement constituer le **maintien** d'un prélèvement discriminatoire imposé aux seuls véhicules de transport routier **fréquentant** le réseau interurbain. Cette discrimination n'a aucun fondement après l'adoption de la philosophie soutenant la création du FER a été adoptée.

5.3- Frais administratifs de mise en œuvre

Il y a les charges fixes de premier établissement **et** les charges variables de fonctionnement. Les coûts ci-dessous sont **donnés** à titre indicatif

. Frais de premier établissement	1 15 000 000FCFA
. Charges de fonctionnement	165 000 000FCFA
. Dotation aux amortissements	38 000 000FCFA

Le détail des frais de premier établissement et des charges de fonctionnement est donné en annexe 11.

5.4- Perspectives

Cette section vise à montrer la soutenabilité du FER, dans le cadre d'un développement normal, face aux besoins de financement de l'entretien routier.

Les bases des projections faites sont celles de l'étude sur la fiscalité routière étant donné qu'il ne rentrait pas dans les termes de référence de la présente, un examen exhaustif **ni** des besoins de financement de l'entretien routier, **ni** de l'assiette du tarif routier.

Les taux d'accroissement retenus pour le parc véhicule et la consommation des carburants routiers sont respectivement de **4 %** et de **5 %**. Sur la base des estimations de l'étude sur la fiscalité routière et des importations fournies par la Douane (source SGS), il apparaît que seulement environ 90 % de la consommation de gasoil a lieu sur route. Les informations reçues de l'**Energie** du Mali et de la Régie du Chemin de fer montrent que la consommation totale de gasoil hors route pour ces deux sociétés restent inférieure à **3 500 000** litres par an, soit moins de 2 % des importations de gasoil. Aussi, retenir seulement 90 % des importations pour le volume de gasoil consommé sur route paraît procéder d'une attitude plus que prudente.

Faute de données, il n'a pas été tenu compte du produit de la redevance d'usage routier sur le transit international.

Ainsi, se basant seulement sur les redevances d'usage sur les carburants et sur les véhicules, il apparaît que les ressources ordinaires du FER dépasseront **13 milliards** en 2000 et **14 milliards** en 2002, soit respectivement plus de **52 % et 57 %** des besoins de financement de l'entretien routier actualisés à **1998** augmentés de ceux nécessaires à l'entretien des pistes rurales (voir l'annexe **13**).

Sachant qu'en **1998** ces besoins ne sont financés par des ressources nationales qu'à hauteur d'environ **27 %**, il est manifeste que le FER, ainsi conçu, apportera une maîtrise plus importante de la gestion de l'entretien routier et, également, toutes choses étant égales par ailleurs, une amélioration considérable de la qualité de service du réseau routier.

Par ailleurs, il apparaît que les charges de fonctionnement, y compris les dotations pour amortissement (environ 38 millions FCFA), restent inférieurs à deux pour cent (2 %) des ressources ordinaires. Le maximum admis au plan international pour un organisme de financement étant de 3 à 4 %, il est manifeste que le FER ainsi conçu maintient un bon équilibre entre le coût de son fonctionnement et ses revenus courants.

Enfin, le fait que la redevance d'usage routier sur les carburants routiers soit d'environ 5 cents des Etats-Unis par litre contre plus de 8 cents recommandés sur le plan international, laisse apparaître clairement que le FER peut permettre de couvrir à long terme, le financement intégral de l'entretien routier, le concours des partenaires au développement ne devant plus être sollicité que pour l'extension, et, éventuellement, la reconstruction du réseau routier.

ANNEXES

Annexe IPROJET DE LOI PORTANT CREATION DC FONDS D'ENTRETIEN ROUTIERCHAPITRE 1 : DE LA CREATION ET DE LA MISSION

Article 1- Il est créé un Etablissement public à caractère administratif, doté de la personnalité morale, de l'autonomie financière et administrative, dénommé Fonds d'Entretien routier, en abrégé F.E.R.

Le Fonds d'entretien routier est placé sous la tutelle technique du **Ministre** chargé des travaux publics et sous la tutelle financière du **Ministre** chargé des finances.

Article 2- Le Fonds d'Entretien Routier, instrument de la politique du **gouvernement** en matière de financement de l'entretien routier, a pour mission de recueillir et d'administrer les fonds destinés à l'entretien du réseau routier éligible.

A ce titre il est chargé :

- a) De collecter les fonds destinés au financement de l'entretien routier ;
- b) D'assurer le financement des travaux ci-après relatifs à l'entretien du réseau routier éligible :
 - les travaux d'entretien courant
 - les travaux d'entretien périodique
 - les travaux d'amélioration de la sécurité de la circulation routière ;
 - les travaux ponctuels de grosses réparations d'urgence en vue du rétablissement de la circulation suite aux dégâts causés par les intempéries, les accidents ou les catastrophes naturelles ;
 - les études et prestations liées aux programmes d'entretien **routier** ;
- c) De contribuer a l'amélioration de la gestion du réseau routier éligible.

Article 3- Le réseau routier éligible se compose

- des routes d'intérêt national (RN)
- des routes d'intérêt régional (RR)
- des routes d'intérêt local (RL)
- des voies communales (VC)

Un décret pris en Conseil des Ministres fixe tous les trois (3) ans les modalités **d'allocation** des recettes ordinaires du FER affectées aux dépenses de l'entretien routier entre les différentes catégories de routes composant le réseau routier éligible d'une part, et de participation au financement des travaux d'entretien relatifs à chaque catégorie de routes d'autre part. Ces modalités seront fondées sur des critères tels que le niveau de service

requis en fonction du trafic, la densité de la population, la densité routière et l'activité économique. Toutefois, la part allouée aux routes relevant de l'Etat ne peut être inférieure à 50 %.

CHAPITRE II- DES RECETTES ET DES DEPENSES DU FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER

Article 4- Les recettes du Fonds d'Entretien Routier sont constituées par

- les recettes ordinaires comprenant :
 - a) La redevance d'usage routier sur les produits pétroliers routiers (essence tourisme et gasoil)
 - b) La redevance d'usage routier sur les véhicules basée sur la charge à l'essieu des véhicules
 - c) Les produits financiers des placements des disponibles du FER
- les recettes exceptionnelles comprenant :
 - d) Les produits des emprunts que le FER est autorisé à contracter
 - e) Les subventions ou contributions éventuelles que pourraient lui verser le budget de l'Etat et des collectivités
 - f) Les contributions des bailleurs de fonds bilatéraux ou multilatéraux aux titres des travaux définis à l'article 2 ci-dessus
 - g) Les recettes diverses préalablement autorisées par décret pris en Conseil des Ministres

Article 5- Les dépenses du Fonds d'Entretien Routier sont constituées par :

- les dépenses au titre du financement des travaux relatifs à l'entretien du réseau routier éligible et présentés par les maîtres d'ouvrage (Ministère chargé des travaux publics, collectivités décentralisées, organismes de développement) ou leurs délégués,
- le service de la dette en principal et intérêts des emprunts contractés par le FER ou par l'Etat pour le financement de l'entretien à travers le FER du réseau routier éligible,
- les dépenses nécessaires au fonctionnement du FER, y. compris les acquisitions pour équipement et les frais d'audits et de contrôles externes,
- les remboursements éventuels de recettes sur des consommations de gasoil hors route aux sociétés et entreprises dont la liste sera arrêtée par décret.

Toute dépense n'entrant pas dans l'une des rubriques ci-dessus devra être préalablement autorisée par décret et couverte par une recette exceptionnelle.

CHAPITRE III – DES ORGANES D'ADMINISTRATION

Article 6- Les organes d'administration du Fonds d'Entretien Routier sont

- a) Le Conseil d'administration
- b) La Direction

Article 7- Par dérogation aux dispositions de la Loi n° 90-110 (AN-Rh4 du 18 octobre 1990 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du fonctionnement des Etablissements publics à caractère administratif, la présidence du Conseil d'administration est assuré par un des administrateurs désigné à cet effet par le Conseil.

CHAPITRE IV – DU REGIME FINANCIER ET COMPTABLE

Article 8- Le plan comptable particulier du FER doit s'inspirer du plan comptable de l'Etat.

Article 9- Le Fonds d'Entretien Routier n'est habilité à contracter des emprunts qu'au titre des dépenses nécessaires à son fonctionnement ou au financement des travaux de réparations d'urgence.

Article 10- Les recettes du Fonds d'Entretien Routier sont déposées dans une banque commerciale agréée par le Ministre chargé des finances.

Article 11- L'Agent comptable et le Contrôleur financier sont nommés par arrêté conjoint du Ministre chargé des finances et du Ministre chargé des travaux publics sur proposition du Conseil d'administration.

CHAPITRE V – DES DISPOSITIONS FINALES

Articles 12 – L'organisation et les modalités de fonctionnement du Fonds d'entretien routier, les taux des redevances, les modalités de recouvrement de leurs produits et les modalités d'exécution des travaux relatifs à l'entretien du réseau routier éligible au financement du Fonds d'entretien routier sont fixés par décret pris en Conseil des Ministres.

Article 13- Toutes dispositions contraires à la présente loi sont et demeurent abrogés.

Article 14- La présente Loi sera exécutée comme Loi de l'Etat et publiée au Journal Officiel de la République.

Projet de décret fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier

Le Président de la République

- Vu la Constitution
Vu la Loi n° 94-009 AN-RM du 22 mars 1994 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation de la gestion et du contrôle des services publics
Vu la Loi n° 96-061 AN-RM du 4 novembre 1996 portant principes fondamentaux de la comptabilité publique
Vu la Loi n° 90-110/AN-RM du 18 octobre 1990 portant principe **fondamentaux** de la création, de l'organisation et du **fonctionnement** des Etablissements publics à caractère administratif
Vu la Loi portant création du Fonds d'entretien routier
Vu le décret.....portant nomination d'un Premier ministre
Vu le décretportant nomination des membres du gouvernement

Statuant en Conseil des Ministres

Décrète

TITRE I – Des Dispositions Générales

Article 1- le présent décret fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement du Fonds d'entretien routier (FER).

Article 2- Le siège du Fonds d'entretien routier est fixé à Bamako. Il peut être transféré en tout autre lieu de la République sur proposition du Conseil d'administration

Article 3- Le Fonds d'entretien routier est placé sous la tutelle technique du Ministre chargé des travaux publics et sous la tutelle financière du Ministre chargé des finances.

TITRE II – De l'administration et de la Tutelle

CHAPITRE I – Du Conseil d'administration

Article 4- Le Conseil d'administration exerce, dans les limites des lois et règlements en vigueur, les attributions spécifiques suivantes :

- assurer que les recettes du **FER** sont collectées et transférées dans les comptes du FER ;
- examiner et arrêter le budget annuel de fonctionnement du FER ;

- adopter les programmes d'entretien routier, allouer les fonds suffisants nécessaires à leur exécution et approuver les conventions de financement à passer avec les maîtres d'ouvrage ou leurs délégués dans le cadre des activités du FER ,
- approuver le manuel d'organisation et de procédures internes du FER et le règlement relatif aux conditions d'emploi et de rémunération du personnel ;
- nommer le Directeur et le Commissaire aux comptes et fixer leur rémunération ;
- proposer a la tutelle la nomination de l'Agent comptable et fixer sa rémunération ;
- recruter tous les auditeurs externes et approuver leurs lettres de mission et les termes de leur rémunération ;

approuver les modèles-types de conventions relatives aux différentes catégories d'interventions du FER ;

formuler toute proposition devant être soumise à la tutelle ou au gouvernement, notamment les ajustements des taux des redevances d'usage routier, les critères d'allocation des ressources ordinaires ainsi que les aspects relatifs aux politiques de gestion et de financement de l'entretien routier ;

- décider des acquisitions et aliénations de biens immobiliers nécessaires au fonctionnement du FER ;
- approuver toute convention d'emprunt ou de placement de fonds préalablement à sa conclusion par le FER ;
- approuver et publier les rapports d'activités du FER ;

examiner le rapport du Commissaire aux comptes, statuer sur les états financiers d'exécution de chaque exercice budgétaire et publier les états approuvés ;

informer les usagers et les partenaires financiers sur les activités du FER et sur l'exécution de ses opérations ;

autoriser les actions en justice et les procédures contentieuses préalablement à leur engagement.

Article 5- Le Conseil d'administration du Fonds d'entretien routier est composé de douze (12) membres. Sa composition est fixée comme suit :

- a) Quatre (4) représentants l'Etat, désignés ès qualité respectivement par le Ministre chargé des travaux publics, le Ministre chargé des transports, le Ministre chargé des finances et le Ministre chargé de l'économie ;
- b) Un (1) représentant des collectivités décentralisées désigné par un collège électoral représentant les communes et les régions. La composition de chaque collège électoral sera fixée par arrêté du Ministre chargé de l'administration territoriale et sera établie de manière à assurer une représentation équitable de toutes les parties du territoire national et un équilibre entre les collectivités de dimension différente. L'organisation matérielle des scrutins sera à la charge du Ministre chargé de l'administration territoriale ;
- c) Trois (3) représentants des usagers de la route dont deux (2) désignés par les instances représentatives des professions de transporteurs routiers et un (1) représentant une société publique ou privée ayant une activité importante de transport routier pour compte propre. Le choix de ce dernier administrateur tiendra compte du secteur d'activité, du parc de transport routier et la zone d'influence ;
- d) Un (1) représentant désigné par la Chambre de commerce et d'industrie du Mali ;
- e) Un (1) représentant du secteur agricole désigné par l'Assemblée permanente des Chambres d'agriculture du Mali ;
- f) Un (1) représentant des importateurs et distributeurs de produits pétroliers désigné par les groupements représentatifs du secteur ;
- g) Une personnalité qualifiée désignée conjointement par le Ministre chargé des travaux publics et le Ministre chargé des finances. Cette personnalité ne devra pas exercer une quelconque fonction liée à la maîtrise d'ouvrages de travaux éligibles.
- h) La durée du mandat des administrateurs est de 3 ans. Ils sont rééligibles une fois.

Article 6- Le Directeur du Fonds d'entretien routier assiste aux réunions du Conseil d'administration avec voix consultative. Il en assume le secrétariat et peut se faire assister de l'Ingénieur routier principal.

Article 7- L'Agent comptable et le Contrôleur financier assistent de plein droit, sans voix délibérative, à toutes les réunions du Conseil d'administration.

Article 8- La fonction de membre du Conseil d'administration est rémunérée par des jetons de présence dont le montant sera fixé par arrêté conjoint du Ministre chargé des travaux publics et du Ministre chargé des finances sur proposition du Conseil d'administration.

Article 9- Le Conseil d'administration peut inviter des personnes extérieures qualifiées à Siéger à ses séances, sans voix délibérative et sans rémunération, à titre exceptionnel ou à titre permanent, dans les conditions fixées au règlement intérieur.

Article 10- La qualité de membre du Conseil d'administration est incompatible avec

- la fonction de Commissaire aux comptes du FER ;
- l'exercice d'une mission d'audit technique ou financier pour le compte du FER ou concernant le FER
- l'exercice d'un emploi salarié au sein du FER
- l'exercice d'un emploi ou la prise d'intérêt dans une entreprise titulaire de marchés de travaux ou de prestations financés par l'intervention du FER.

Article 11- Le Conseil d'administration se réunit en sessions ordinaires au moins une (1) fois par trimestre. La réunion ordinaire du deuxième trimestre est consacrée à l'examen des états financiers de l'exercice précédent et celle du troisième trimestre, à l'examen du budget de fonctionnement, du montant et de l'allocation des crédits d'entretien pour l'exercice suivant.

Des réunions extraordinaires peuvent être convoquées en urgence par le Président, aux seules fins de délibérer sur des propositions d'intervention du FER au titre des travaux de remise en état urgente prévus à l'article 2 de la Loi portant création du FER.

CHAPITRE II - De la direction

Article 12- Le Fonds d'entretien routier est placé sous l'autorité d'un Directeur nommé par le Conseil d'administration pour une période de trois (3) ans renouvelable une fois. Il ne peut être choisi parmi les membres du Conseil d'administration.

Il représente le Fonds d'entretien routier dans tous les actes de la vie civile ainsi qu'auprès de la tutelle, des autres administrations, des maîtres d'ouvrages et de tous tiers. Il assure le secrétariat du Conseil d'administration et assiste de plein droit, sans voix délibérative, à toutes ses réunions dont il certifie les comptes-rendus conjointement avec le Président.

Il élabore les budgets et programmes prévisionnels de financement de l'entretien routier, les budgets annuels et les états financiers d'exécution et instruit tous les dossiers soumis au Conseil d'administration.

Il met en application les décisions du Conseil d'administration et lui rend compte de leur exécution ainsi que de toutes décisions qu'il a prises en vertu des délégations qui lui sont consenties par le Conseil.

Il est l'ordonnateur budget du FER.

Article 13- Le Directeur dirige le fonctionnement du FER et dispose de l'autorité hiérarchique sur tout le personnel du FER dont il décide, dans le cadre des règlements en vigueur et des budgets approuvés par le Conseil d'administration, du recrutement, de la rémunération, de l'avancement et de la cessation de fonctions, à la seule exception de l'Agent comptable dont les conditions de désignation font l'objet de dispositions spécifiques.

Il assume toutes les autres fonctions de gestion et d'administration non expressément réservées au Conseil d'administration. En particulier, il prépare et signe les contrats, conventions et marchés pour le fonctionnement du FER, les conventions pour les programmes relatifs aux travaux relatifs à l'entretien du réseau routier éligible et liant le FER aux maîtres d'ouvrages.

Article 14- L'Agent comptable est nommé par arrêté conjoint du Ministre chargé des travaux publics et du Ministre chargé des finances sur proposition du Conseil d'administration. Sa rémunération est fixée par le Conseil.

Il effectue toutes les opérations d'encaissement et de décaissement des ressources du FER. Il vérifie les certificats présentés au titre des conventions passées entre le FER et les maîtres d'ouvrage et procède aux paiements correspondants.

Article 15- Les décaissements de fonds sont soumis à la signature conjointe :

- de l'Agent comptable et du Directeur du FER, pour les dépenses de fonctionnement du FER ;
- du Directeur du FER et du Président du Conseil d'administration pour les dépenses au titre des travaux éligibles, du service de la dette, des remboursements de la redevance d'usage routier sur le gasoil et des approvisionnements du compte de fonctionnement du FER.

Il veille au respect des dates de versements des redevances d'usage routier par les organismes collecteurs ou les usagers redevables et vérifie les états justificatifs correspondants.

Article 16- Le Contrôleur financier, nommé par arrêté conjoint du Ministre chargé des finances et du Ministre chargé des travaux publics, sur proposition du Conseil d'administration, assure le suivi et le contrôle de l'exécution correcte du budget ainsi que le contrôle interne du FER.

Article 17- Le Commissaire aux comptes est nommé pour six (6) ans par le Conseil d'administration qui lui fixe sa rémunération et établit sa lettre de mission. Il est choisi parmi les membres de l'ordre des experts-comptables et comptables agréés du Mali.

Le Commissaire aux comptes examine les états financiers annuels du FER établis sous l'autorité du Directeur et les confronte aux justificatifs comptables pour en délivrer certification (sans ou avec réserve) préalablement à leur présentation au Conseil d'administration. Il effectue en outre toutes les tâches qui lui sont assignées dans sa lettre de mission et exerce toutes diligences prévues par les lois en vigueur et les usages de sa profession.

Il assiste de plein droit, sans voix délibérative, à la réunion du Conseil d'administration consacrée à l'examen des comptes annuels et à celle relative au budget.

Le rapport du Commissaire aux comptes est incorporé dans le rapport annuel du FER.

CHAPITRE III – De la tutelle

Article 18- Dans le cadre du budget de fonctionnement du FER, les contrats d'un montant supérieur à 50 millions de francs sont soumis à l'autorisation préalable de l'autorité de tutelle qui dispose de quinze (15) jours pour faire connaître sa décision.

Article 19- Les décisions et les délibérations du Conseil d'administration sont transmises à titre de compte rendu au ministre chargé des travaux publics et au ministre chargé des finances. Elles sont exécutoires huit (8) jours après cette transmission.

Toutefois, le budget de fonctionnement et les crédits de financement de l'entretien routier approuvés par le Conseil d'administration, ne sont exécutoires que quinze (15) jours après leur communication à l'autorité de tutelle.

CHAPITRE IV – Du contrôle

Article 20- Indépendamment de la révision des comptes par le Commissaires aux comptes, des contrôles exercés par la Direction du FER, notamment par l'Agent comptable, le Contrôleur financier et les Ingénieurs des audits techniques et financiers des opérations financées par le FER routiers sont prescrits périodiquement à la demande du Conseil d'administration. Chaque audit fait l'objet d'une lettre de mission approuvée par le Conseil d'administration.

Les audits techniques ont lieu une fois par an et portent sur les conditions de passation des marchés de travaux ou des contrats d'études, le respect des règles de l'art et des prescriptions techniques figurant aux conventions, les quantités et la qualité des travaux exécutés, la qualité du suivi et du contrôle technique des chantiers, la qualité et la durabilité des résultats obtenus et la qualité du service offert aux usagers.

Les audits financiers ont lieu tous les six (6) mois. Ils seront conduits en conformité avec les principes et normes internationalement acceptés et portent sur les comptes de la Direction du FER, le suivi financier des marchés par les maîtres d'ouvrages, l'économie générale des opérations ainsi que sur la collecte des ressources du FER (assiettes, émissions et recouvrements des recettes).

TITRE III – Des dispositions particulières et finales

Article 21- Toute intervention financière FER fait l'objet d'une convention entre le FER et le maître d'ouvrage, conforme aux modèles-types approuvés par le Conseil. Cette convention précise :

- la nature, la localisation, le montant et l'échéancier des travaux d'entretien et des prestations annexes ainsi que les prescriptions techniques applicables ;
- l'échéancier prévisionnel des paiements ;
- les obligations du maître d'ouvrage ;
- la nature, l'étendu et la procédure des contrôles auxquels sera soumis le maître d'ouvrage ;
- les sanctions contractuelles applicables aux maîtres d'ouvrages en cas de manquement à ses obligations.

Les sanctions contractuelles peuvent constituer en une mise en garde, un avertissement avec rapport à l'autorité de tutelle et publication au Rapport annuel, la suspension des paiements sur les conventions en cours, un ordre de reversement des sommes réglées a tort par le FER.

Les sanctions sont prononcées par le Conseil d'administration après que le maître d'ouvrage défaillant ait été entendu par le Conseil. La dernière sanction est prononcée sur la base d'un rapport par un audit indépendant et avec l'approbation de l'autorité de tutelle sur proposition du Conseil d'administration. Les sanctions contractuelles sont sans préjudice des actions en justice qui pourraient être engagées à l'initiative du Conseil d'administration ou de toutes autorités compétentes.

Article 22- Le Ministre des travaux publics et des transports, le Ministre des finances, le Ministre de l'Administration territoriale et de la Sécurité et le Ministre de la justice, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au journal officiel.

Annexe 3

**DECRET RELATIF AUX TAUX ET AUX MODALITES DE RECOUVREMENT DES
RECETTES DU FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER****Le Président de la République**

- Vu la Constitution
Vu la Loi n° 94-009 AN-RM du 22 mars 1994 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation de la gestion et du contrôle des services publics
Vu la Loi n° 96-061 AN-RM du 4 novembre 1996 portant principes fondamentaux de la comptabilité publique
Vu la Loi n° 90-110/AN-RM du 18 octobre 1990 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du fonctionnement des Etablissements publics à caractère administratif
Vu la Loi portant création du Fonds d'entretien routier
Vu le décret.....portant nomination d'un Premier ministre
Vu le décretportant nomination des membres du gouvernement

Statuant en Conseil des Ministres

Décète

Article 1- Les modalités de perception des recettes du Fonds d'entretien routier (FER) provenant du tarif routier sont déterminées par le présent décret :

Article 2- Le tarif routier est constitué de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers (essence tourisme et gasoil) et de la redevance d'usage routier sur les véhicules routiers admis en circulation au Mali.

Les redevables ne peuvent pas bénéficier des exonérations et des abattements consentis en matière d'impôts. Toute compensation de créance est exclue entre le tarif routier dû et les dettes vis-à-vis de l'Etat, des Collectivités décentralisées ou des sociétés et entreprises d'Etat.

Redevance d'usage routier sur les produits pétroliers

Article 3- La redevance d'usage routier sur les produits pétroliers est perçue sur l'essence-tourisme et le gasoil mis en consommation en République du Mali. Elle est de 30 francs CFA par litre.

Article 3 bis- La redevance d'usage routier sur les produits pétroliers est constituée par une subvention du Budget d'Etat. Cette subvention représente le produit de 30 Francs par litre appliqués aux importations des produits pétroliers (essence tourisme et gasoil) mises en consommation.

Article 4- Le recouvrement est assuré par l'Agent comptable du Fonds d'entretien routier.

A cet effet, il reçoit de la Direction Générale des Douanes, au plus tard le 15 de chaque mois, les états nominatifs des droits liquidés sur les carburants mis à la consommation pendant le mois précédent. Les titres de liquidation individuels établis par les Douanes sont remis directement aux importateurs de produits pétroliers. Ceux-ci devront en effectuer le paiement par chèques de banque entre les mains de l'Agent Comptable du FER dans un délai maximum de 10 jours ouvrés après la réception des titres.

Article 4 bis- Le recouvrement est assuré par l'Agent comptable du FER. A cet effet, il reçoit de la Direction nationale des Douanes au plus tard le quinze (15) de chaque mois, l'état des importations de produits pétroliers au titre du mois précédent. Il adresse une demande de reversement de la subvention correspondante à la Direction nationale du Budget qui, en relation avec le Trésor public, doit alimenter le compte bancaire du FER dans les 10 jours suivant la réception de la requête de l'Agent comptable.

Redevance d'usage routier sur les véhicules routiers admis à la circulation au Mali

Article 5- La redevance d'usage routier sur les véhicules routiers admis à la circulation au Mali est annuelle et perçue en fonction des charges à l'essieu découlant du poids total autorisé en charge du véhicule. Les taux pour les essieux simples et les essieux composites admis sont fixés suivant le tableau ci-après :

Essieux		Essieux composites	
Charge limite	Taux (francs)	Charge limite	Taux (francs)
Jusqu'à 6 tonnes	10 000	<u>Essieu double ou tandem intermédiaire ou arrière</u>	
6,01 à 7 tonnes	15 000	20 tonnes	90 000
7,01 à 8 tonnes	20 000	21 tonnes	140 000
8,01 à 9 tonnes	30 000	24 tonnes	190 000
9,01 à 10 tonnes	45 000		
10,01 à 11 tonnes	65 000	Essieu triple ou tridem à roues non jumelées,	
11,01 à 12 tonnes	95 000	25 tonnes	90 000
12,01 à 13 tonnes	125 000		

Les taux ci-dessus sont réduits de .

- 25 % pour les véhicules mis en circulation au cours du deuxième trimestre
- 50 % pour les véhicules mis en circulation au cours du troisième trimestre
- 75 % pour les véhicules mis en circulation au cours du quatrième trimestre.
avant le 1^{er} décembre.

Article 6- Le recouvrement est assuré par l'Agent Comptable du FER avec l'assistance de la Direction nationale des transports. Les agents compétents de ce service ont l'obligation d'exiger le paiement de la redevance d'usage routier au moment de la remise des récépissés de mise en circulation et de visite technique et de l'établissement de la carte de transport.

Article 7- Le paiement de la redevance d'usage routier sur les véhicules routiers donne lieu à la remise au redevable d'un récépissé qu'il doit conserver à bord du véhicule et présenter à toute demande des agents habilités à constater les contraventions à la police de la circulation routière.

Le défaut de paiement de la redevance d'usage routier sur les véhicules entraîne pour le véhicule l'application des dispositions prévues au Code de la route en matière d'immobilisation et de mise en fourrière et pour le propriétaire les sanctions prévues au Code des Impôts et relatives à la vignette automobile.

Article 8- Le recouvrement de toutes les autres recettes est assuré par l'Agent comptable du FER selon les dispositions du Manuel d'organisation et procédures.

Article 9- Les redevances d'usage routier sur les véhicules n'est pas applicable aux véhicules des forces armées et de sécurité du Mali et des Etats amis lorsqu'ils sont immatriculés comme tel.

Article 10- Le Ministre des travaux publics et des transports, le Ministre des Finances, le Ministre de la justice et le Ministre de l'Administration sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'application du présent décret qui sera publié au journal officiel.

PROJET DE DECRET**RELATIF AU FINANCEMENT ET A L'EXECUTION DES TRAVAUX RELATIFS A
L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER ELIGIBLE AU
FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER****Le Président de la République**

- Vu la Constitution
 Vu la Loi n° 94-009 AN-RM du 22 mars 1994 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation de la gestion et du contrôle des services publics
 Vu la Loi n° 96-061 AN-RM du 4 novembre 1996 portant principes fondamentaux de la comptabilité publique
 Vu la Loi n° 90-110/AN-RM du 18 octobre 1990 portant principe fondamentaux de la création, de l'organisation et du fonctionnement des Etablissements publics à caractère administratif
 Vu la Loi portant création du Fonds d'Entretien Routier
 Vu le décret.....portant nomination d'un Premier ministre
 Vu le décretportant nomination des membres du gouvernement

Statuant en Conseil des Ministres

Décrète

Article 1- L'allocation des recettes ordinaires du FER affectées au financement des dépenses d'entretien du réseau routier éligible est arrêtée comme suit :

- Routes d'intérêt national	55 %
- Routes d'intérêt régional	25 %
- Routes d'intérêt local	10 %
- Voies communales	10 %

Article 2- Dans la limite des allocations définies à l'article 1 ci-dessus, le Fonds d'entretien routier participe à la couverture des dépenses d'entretien des différentes catégories de routes du réseau routier éligible selon les proportions suivantes :

- Routes d'intérêt national	100 %
- Routes d'intérêt régional	50 %
- Routes d'intérêt local	30 %
- Voies communales	10 %

En cas d'intervention de concours extérieurs au financement des dépenses concernées, les pourcentages ci-dessus s'appliquent à la contribution nationale, pour la couverture des dites dépenses.

Article 3- L'exécution des travaux relatifs à l'entretien du réseau routier éligible, définis à l'article 2 de la Loi.....**portant** création du Fonds d'entretien routier, a lieu à l'entreprise. Toutefois, dans certaines circonstances, absence d'entrepreneurs ou d'offres économiquement acceptables et cas d'urgence imminente, les travaux d'entretien courant **et** les grosses réparations pourront faire l'objet d'une exécution en régie. Le montant des dépenses relatives aux travaux en régie n'excéderont pas cinq (5) pour cent de la part des recettes ordinaires allouée au financement des travaux d'entretien du réseau routier éligible.

Le mode d'exécution de chaque opération est définie dans la convention de financement liant le FER et le maître d'ouvrage.

Article 4- Sauf exception dûment justifiée par l'urgence ou l'éloignement, le mode de règlement des travaux exécutés à l'entreprise est direct. Sur la base des demandes de décaissement **et** des certificats de paiement établis par le maître d'ouvrage, des dispositions de la convention de financement et après les vérifications appropriées, le FER adresse l'ordre de paiement aux entrepreneurs, bureaux d'études ou fournisseurs ayant exécuté les travaux et les prestations ou livré les fournitures.

Article 5- Pour les travaux effectués en régie, le FER ne finance que les débours de matériaux, de consommables, de main-d'œuvre temporaire et de location d'engins dont le rattachement direct à l'exécution des travaux a été justifié par le maître d'ouvrage. L'amortissement et la maintenance des équipements propres, et les frais de personnel **permanent** du maître d'ouvrage ainsi que les frais résultant de l'imputation analytique de ses charges générales incombent en tout état de cause au maître d'ouvrage et ne seront pas supportés par le FER.

Les paiements des travaux en régie ont lieu par remboursement ou directement aux fournisseurs sur la base des justificatifs. Toutefois, ils pourront donner lieu à l'octroi d'avances à justifier. La nature des justificatifs et les modalités relatives au fonctionnement des caisses de régie d'avance seront précisées dans la Convention de financement. Ces paiements seront établis en conformité avec les normes du système comptable du FER

La désignation des gestionnaires des caisses de régie d'avance par les maîtres d'ouvrage se fera en consultation avec le FER. Les comptes des gestionnaires de ces caisses feront l'objet d'audits financiers.

Article 6- Le Fonds d'Entretien Routier ne peut agir lui-même en qualité de maître d'ouvrage ou de **maître** d'ouvrage délégué de travaux d'entretien routier, ni effectuer des travaux ou des prestations. Aussi, il n'est pas habilité à participer, avec voix délibérative, à aucune commission d'appel **d'offres** relatifs à ces travaux et prestations.

Article 7- Le **Ministre** des travaux publics et des transports et le Ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent **décret** qui sera publié au journal officiel.

FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER

Annexe 5

PROCESSUS D'ALLOCATION DES CREDITS ET DE REGLEMENTS DES DEPENSES

Étape de traitement		Compte Spécial "hors Trésor Public"								Système actuel									Établissement Public FER				
		1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5
C R E D I T S	Demande de crédit	DNTP								DNTP									DNTP				
	Traitement demande										DAF								DFA				
	Ordonnancement		FR									DNP											
	Décision ouverture crédit		FR										DNTP							FER			
	Visa contrôle financier			CF										DAF									
	Notification DAF															DNB					FER		
S	Notification DNTP				FR											DAF					DAF		
D E P E N S E S	Engagement dépenses	DNTP							DNTP								DNTP						
	Ordonnancement		FR							DAF													
	Visa contrôle financier			CF							CF												
	Notification engagement				FR							DAF											
	Certificat/liquidation					DNTP							DNTP					DNTP					
	Mandatement						FR								DAF								
	Visa contrôle financier							CF								CF				DAF			
	Demande de paiement																DAF						
	S	Ordre de paiement							FR													FER	

LEXIQUE

- CF : Contrôle Financier
- DAF : Direction Administrative et financière
- DNB : Direction Nationale du Budget
- DNP : Direction Nationale du Plan
- DNTCP : Direction Nationale du Trésor et de la Comptabilité Publique
- DNTP : Direction Nationale des Travaux Publics
- FER : Fonds d'Entretien Routier
- FR : Fonds Routier (Ordonnateur délégué)

FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER
(Réseau interurbain)

En millions de Francs CFA

		1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
ENTRETIEN COURANT	Financement intérieur	4017	93,50	4247	22,73	4307	90,73	4427	90,95	4535	91,16	4600	91,27	5178	100,00
	Financement extérieur	300	6,95	333	7,27	440	9,27	440	9,04	440	8,84	440	8,73		
	TOTAL	4317	100,00	4580	100,00	4747	100,00	4867	100,00	4975	100,00	5040	100,00	5178	100,00
ENTRETIEN PERIODIQUE ET REHABILITATION	Financement intérieur	831	17,08	748	8,83	1206	9,39	1331	10,26	1419	5,23	1837	4,50	1440	3,76
	Financement extérieur	4033	82,92	7725	91,17	11641	90,61	11640	89,74	25721	94,77	39018	95,50	36861	96,24
	TOTAL	4864	100,00	8474	100,00	12847	100,00	12971	100,00	27140	100,00	40855	100,00	38301	100,00
ENTRETIEN ROUTIER	Financement Intérieur	4848	52,80	4995	38,26	5513	31,34	5758	32,28	5954	18,54	6437	14,03	6618	15,22
	Financement Extérieur	4333	47,20	8059	61,74	1281	68,66	12080	67,72	26161	81,46	39458	85,97	36861	84,78
	TOTAL	9181	100,00	13054	100,00	17594	100,00	17838	100,00	32115	100,00	45095	100,00	43470	100,00

Sources : DNP, et calcul du consultant

*Prévisions projet sectoriel des transports

Annexe 7

**Tableau comparatif de quelques redevances sur carburants
(en équivalent de francs par litre)**

Pays	Carburants	
	Essence	Gasoil
Bénin	5	5
Ghana	10*	6*
Togo**	20	20*
Zambie	22*	22*
Ethiopie	29*	22*
Mali***	30	30
Tanzanie	43*	43*
Sierra Léone	43*	43*
RCA	55*	55*
Rwanda	69*	58*
Mozambique	80*	21*
International **	44*	44*

N.B. (*) Les chiffres ont été arrondis au **franc** supérieur après conversion du dollar des EU en **francs** CFA (1 dollar # 548,5 Francs CFA)

(**) Minimum recommandé

(***) Proposition du Consultant

(****) Le Togo a adopté un taux de 30F par litre en 1997 ; toutefois son application a été décidée de manière progressive : 15F la première et 5F d'augmentation par an pour atteindre 30F en l'an 2000.

Annexe 8

Taux Redevances d'usage routier sur les véhicules

Charge à l'essieu		Facteur d'équivalence	Taux de base FCFA	Taux calculé FCFA	Taux retenu FCFA
De (T)	A (T)				
-	1,00	0,00003	125 000	3,75	10 000
1,01	2,00	0,00056	125 000	70,00	10 000
2,01	3,00	0,00284	125 000	355,00	10 000
3,01	4,00	0,00896	125 000	1 120,00	10 000
4,01	5,00	0,02188	125 000	2 735,00	10 000
5,01	6,00	0,04538	125 000	5 672,50	10 000
6,01	7,00	0,08406	125 000	10 507,50	15 000
7,01	8,00	0,14341	125 000	17 926,25	20 000
8,01	9,00	0,22972	125 000	28 715,00	30 000
9,01	10,00	0,35013	125 000	43 766,25	45 000
10,01	11,00	0,51262	125 000	64 077,50	65 000
11,01	12,00	0,72602	125 000	90 752,50	95 000
12,01	13,00	1,00000	125 000	125 000,00	125 000

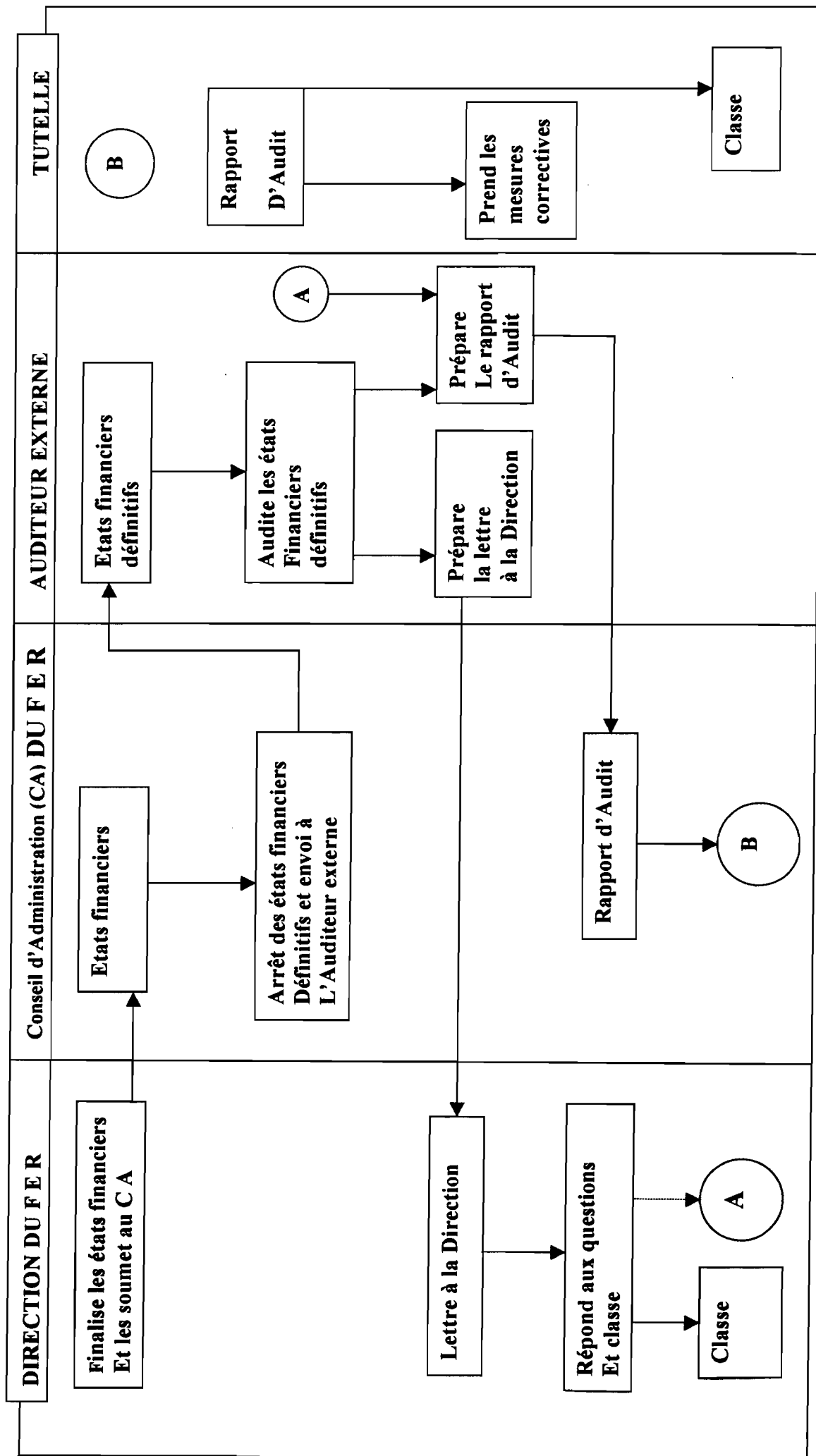
N.B. : Les charges sont en tonnes

Les taux sont en francs

Les taux ont été arrondis à 5 000 près, après le minimum de perception de 10 000 francs

Facteur d'équivalence = (charge essieu / 13) exposant 4

PLAN D'AUDIT



FRAIS ADMINISTRATIFS DU FER

<u>Désianation</u>	<u>Coût</u> (millions FCFA)
A- Frais de premier établissement	
- Elaboration du manuel d'organisation et de procédures	20,0
- Matériel et mobilier de bureau	10,0
- Equipement informatique	25,0
- Matériel de transport	50,0
- Aménagement de bureaux	10,0
	<hr/>
<u>Total A*</u>	115,0
B- Charges de fonctionnement	
- Indemnités des administrateurs **	13,0
- Personnel du FER **	135,0
- Fournitures de bureau et imprimés	2,0
- Location / eau / électricité / téléphone	10,0
- Fonctionnement et entretien matériel de transport	5,0
- Frais d'audit et commissariat aux comptes	25,0
	<hr/>
<u>Total B *</u>	195,0
C- Dotation aux amortissements	
- Amortissement des frais d'établissement sur 3 ans	38,0

N.B. :

* La dotation initiale pour les **frais** administratifs doit couvrir le total A et trois mois de **fonctionnement** (un quart du total B), soit 180 millions FCFA. Un prêt, garanti par le Ministre des finances, permettra au FER de disposer de cette somme pour son **démarrage**. Ce prêt sera remboursé en 6 mois au plus.

** Voir détail en page 2 de la présente annexe.

Détail des dépenses au titre du Conseil d'administration et du Personnel

Les montants sont en francs CFA		
<u>Conseil d'administration</u>		
Président	300 000 x 4	1 200 000
Administrateurs	250 000 x 4 x 11	<u>11 000 000</u>
		12 200 000
Remboursement de frais divers (transport notamment)		
		<u>800 000</u>
		13 000 000
<u>Personnel</u>		
Directeur	1 500 000 x 12	18 000 000
Cadres supérieurs	1 200 000 x 4 x 12	57 600 000
Ingénieur routier supérieur	900 000 x 1 x 12	10 800 000
Assistants administratifs	450 000 x 3 x 12	16 200 000
Agents d'appui	175 000 x 2 x 12	4 200 000
Personnel de conduite	90 000 x 2 x 12	<u>2 160 000</u>
		108 960 000
Arrondi avec les charges sociales (24 %) à		135 000 000

Annexe 12Parc de véhicules par poids total en charge

Poids total en charge	Véhicules privés	Véhicules Etat	Autres Véhicules (*)	TOTAL	Recette Unitaire Moyenne FCFA	Recette Total Millions FCFA
Jusqu'à 9 tonnes	51 578	1 515	4 893	57 986	20 000	1 159,72
de 9 à 11 tonnes	383	6	41	430	25 000	10,75
de 11 à 12 tonnes	165	3	16	184	30 000	5,52
de 12 à 14 tonnes	392	29	47	468	40 000	18,72
de 14 à 15 tonnes	304	22	31	357	55 000	19,63
de 15 à 17 tonnes	1 330	45	102	1 477	75 000	110,77
de 17 à 18 tonnes	169	5	17	191	105 000	20,05
de 18 à 19 tonnes	257	4	24	285	135 000	38,47
de 19 à 27 tonnes	711	34	190	935	140 000	130,90
plus de 27 tonnes (**)	4 744	65	154	4 903	203 000	995,31
TOTAL	60 033	1 669	5 515	67 217	—	2 519,19

Source : Direction nationale des transports

N.B. : (*) Véhicules IT, AT, CD, NV
 (**) y compris les tracteurs.

Prévisions de recettes et de dépenses du **FER** (6)

Année	1997	1998	2000	2001	2002
Carburants (m3) (1)	298 167	313 075	345 165	362 424	380 054
Recettes « carburants » (millions FCFA)	-	-	10 355	10 873	11 402
Recettes « véhicules » (millions FCFA) (2)	-	-	2717	2826	2 939
Recettes totales (millions FCFA)	-	-	13072	13699	14341
Charges d'administration Du FER (3) (millions FCFA)	-	-	237	241	246
% des recettes			1,8	1,7	1,7
Besoins de Financement (4)	-	-	25 200	25 200	25 200
Taux de couverture des besoins de financement (%) (5)	-	-	52	54	57

NB.:

- (1) Sur la **base** des importations au 31/8/1998 et compte tenu de l'évolution récente, **après** déduction de 10 % pour les consommations hors route, un taux d'accroissement de 5 % par an a été appliqué.
- (2) Sur la base du parc de véhicules **donné** en annexe 12, la recette, produit de la redevance d'usage routier sur les véhicules, a été **calculée** pour 1998, puis un **taux** d'accroissement annuel de 4 % a été appliqué.
- (3) Seules les dépenses hors charges du personnel et du Conseil d'administration ont été **supposées croître à un taux de 5 % par an**.
- (4) **Actualisation** en 1998 des **besoins** estimés dans l'étude sur la fiscalité routière et prise en compte de l'**entretien** des pistes **rurales**, puis maintien du **niveau** obtenu en supposant que les effets de l'**inflation** ou d'**extension** du **réseau** donneront lieu à un ajustement des **taux** de **redevance**.
- (5) Ce **taux** a été calculé après déduction des charges de fonctionnement des **recettes**.
- (6) **Les** recettes et les charges de **fonctionnement** ont été estimées sur la base d'une **mise en œuvre** dès le 1^{er} janvier 1999.

Annexes 14
Page 1 de 2

Liste des personnes rencontrées
(au cours de l'étude)

Ministre des Finances

MM	Soumaïla CISSE	Ministre
	Ousmane I. MAIGA	Secrétaire Général
	Aboubacar TOURE	Conseiller technique

Ministre des Travaux publics et des transports

M.	Mory KANTE	Secrétaire Général
----	------------	--------------------

Direction nationale du budget

MM.	Soumaïla SAMAKE	Directeur national adjoint
	Abdoulaye TOURE	Chef de Division
Mme	Awa SIDIBE	Chef de Division

Direction nationale du trésor et de la comptabilité publique

Mme	Oumou Marie DICKO	Directrice nationale adjointe
MM	Amadou TRAYER	Payeur général
	Ngolo COULIBALY	Chef de Division

Direction générale des douanes

MM	Hussein DICKO	Directeur national adjoint
	Seydou DIAWARA	Chef de Division

Direction nationale des transports

MM.	Abdoulaye DIALLO	Directeur national adjoint
	Saihou GUIRO	Chef de Division
	Ousmane A TOURE	Chef de Division
	Seydou SISSOKO	Chef de Division
	Bakary CISSE	Chef de Division

Commissariat à la réforme administrative

M.	Amadou SANTARA	Commissaire
----	----------------	-------------

Annexe 14
Page 2 de 2

Direction nationale du Plan

M. Oumar Ag TELFI Directeur national

Office nationale des produits pétroliers

M. Birama DIALLO Directeur général

Direction nationale des travaux publics

MM. Gabouné	KEITA	Directeur national
Youssouf	SIDIBE	Directeur national adjoint
Mahamadou	DIALLO	Chef de Division
Modibo Kane	DEMBELE	Chef de Division

Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali

MM. Darhamane H. TOURE	Président
Baba TRAORE	Secrétaire Général
Dougoutigui DOUMBIA	Secrétaire Général adjoint
Salifou N'DIAYE	UNCTRM
Fatogoma BERTHE	SYNTRU
Soumaïla THIAM	SYNTRU

Délégation des Communautés Européennes

M. Guindo LIBOTTE Conseiller Génie Civil

Mission Résidente de la banque mondiale

MM. Mohamed A. TOURE	Chargé des Opérations
	Superviseur
Cheick A. TRAORE	Chargé des Opérations

Direction administrative et financière (Ministre des travaux publics et des transports)

MM. Moussa Woundioum Sissoko	Directeur
Hawa BA	Directeur adjoint
Moussa FOFANA	
Négué COULIBALY	