

REPUBLIQUE DU MALI

**MINISTERE DES TRANSPORTS
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS

**PLAN DE TRANSPORT
DU MALI**

1980-1994



2-ECONOMIE GENERALE

novembre 1979


sedes



Cette étude a été réalisée par :

- Yves BELLEC et Laurent DALIMIER, économistes S.E.D.E.S.

avec la collaboration de :

- Nana Kadidia NIARE, économiste (Office National des Transports,
Bamako)

Par la Convention n° 20 du 29 Avril 1978. le Ministère des Transports et des Travaux Publics de la République du Mali a confié l'élaboration du Plan de Transport du Mali au groupement SEDES - DIWI composé par :

- Société d'Etudes pour le Développement Economique et Social
67 rue de Lilla 75507 PARIS - FRANCE, Chef de file
- Sr. Ing. Walter Kg
10 Wittenbergstrasse 43 ESSEN 1 - République Fédérale d'Allemagne

Le présent rapport fait partie d'un ensemble de 17 volumes dont l'articulation est la suivante :

- 1 - Situation actuelle des transports
- 2 - Economie générale

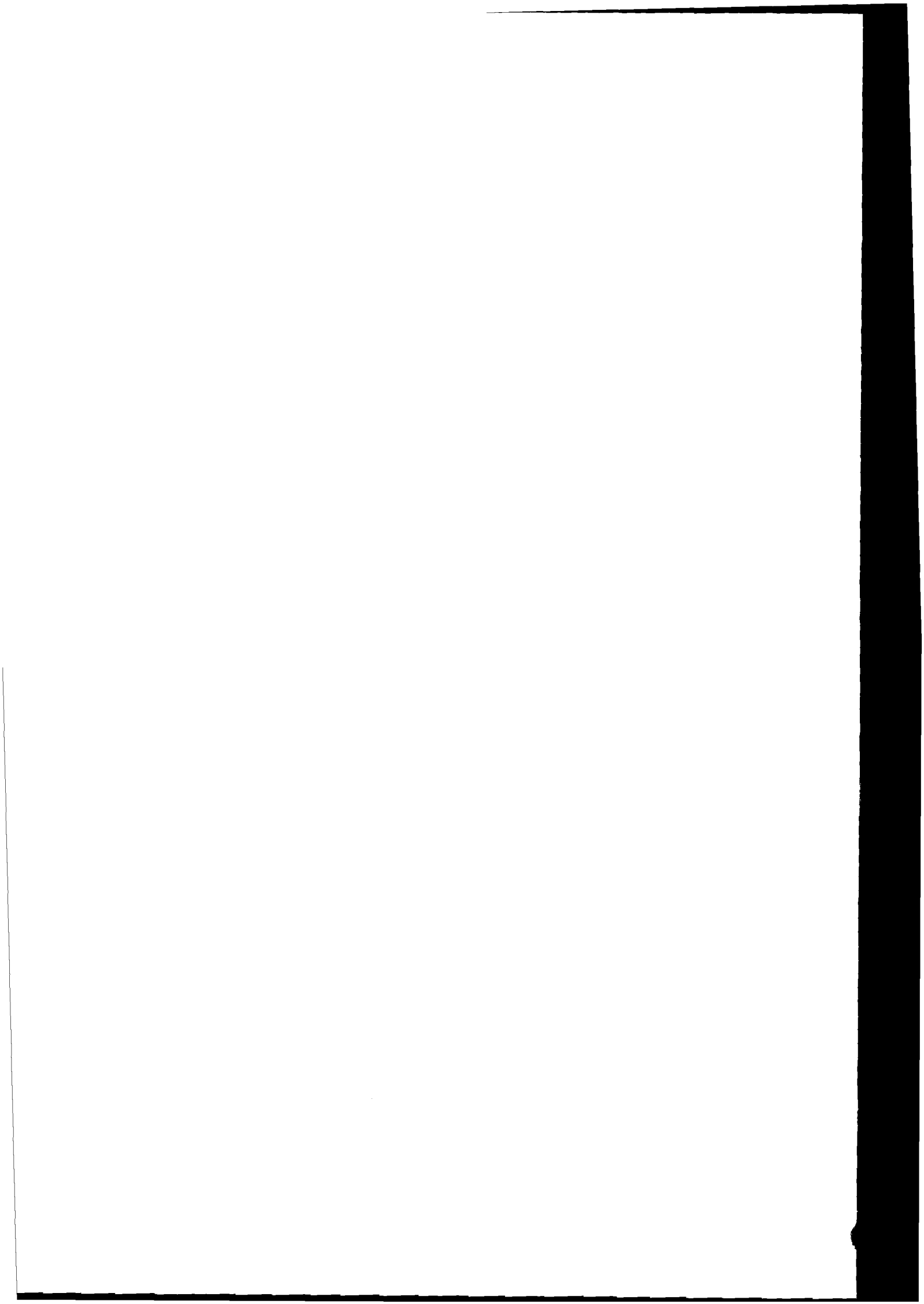
<u>Etude de la demande</u>	<u>Etude de l'offre</u>
3 - Situation actuelle et perspectives de l'agriculture	7 - Les routes
4 - Situation actuelle et perspectives de l'élevage	8 - Les transports routiers
5 - Situation actuelle et perspectives des mines et de l'industrie	9 - Les transports ferroviaires
6 - La demande de transport	10 - Les transports fluviaux
	11 - Les transports aériens
	12 - Les transports maritimes
	13 - Sélection et programmation des investissements
	14 - Tarification
	15 - Organisation

Annexe 1 - L'enquête routière 1978

Annexe 2 - Matricules routières

Les études préliminaires ont eu lieu entre Mai 1978 et Février 1979 au Mali. La rédaction s'est effectuée entre Décembre 1978 et Mai 1979. La version finale résulte des discussions et amendements proposés par l'Administration Malienne entre Juillet et Octobre 1979.

Le lecteur pressé pourra limiter sa lecture aux rapports 1, 5 et 13 qui revêtent un caractère synthétique.



SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
1 - <u>LA POPULATION MALIENNE</u>	1
1.1. La situation présente et les tendances récentes	1
1.1.1. La situation présente	1
1.1.2. Les tendances récentes	4
1.1.3. Principaux faits saillants	6
1.2. Les projections pour 1984 et 1994	10
1.2.1. Les projections de population urbaine	10
1.2.2. Les projections de population rurale	13
1.2.3. La population totale	15
1.3. Conclusions sur l'aménagement du territoire	17
2 - <u>LA PRODUCTION ET LES EQUILIBRES MACRO-ECONOMIQUES</u>	19
2.1. La production	19
2.1.1. La situation présente	19
2.1.2. L'évolution récente	23
2.2. Les équilibres macro-économiques	25
2.2.1. Une dépendance structurelle envers l'extérieur	25
2.2.2. Les importations	28
2.2.3. Les exportations	29
2.2.4. La balance des paiements	30
2.2.5. L'emploi	34
2.2.6. La rémunération des producteurs primaires	35
2.3. Projection du PIB et du revenu par tête en 1984 et 1994	38
2.3.1. Projection du PIB	38
2.3.2. Projection du revenu par tête	39
2.3.3. Projection de l'investissement	42
2.4. Conclusion sur les perspectives économiques	43

	<u>Pages</u>
3 - <u>L'ACTIVITE DU TRANSPORT.</u>	
3.1. Evaluation de la production du secteur transport	45
3.1.1. Le transport ferroviaire	45
3.1.2. Le transport fluvial	45
3.1.3. Le transport aérien	46
3.1.4. Le transport routier inter-urbain	46
3.1.5. Activités annexes au transport	47
3.1.6. Récapitulation de la production malienne des transports	48
3.2. Contrôle de l'Etat sur les transports intérieurs	48
3.3. Evaluation de la valeur ajoutée des transports inter-urbains	49
4 - <u>LES FINANCES PUBLIQUES ET LES TRANSPORTS.</u>	51
4.1. Analyse globale des finances publiques	51
4.1.1. Les dépenses	53
4.1.2. Les recettes	53
4.2. Les transports dans les recettes de l'Etat	56
4.2.1. Les droits et taxes sur les carburants	56
4.2.2. Les recettes du cordon douanier	59
4.2.3. Les taxes spécifiques sur les transports	61
4.2.4. Les autres recettes	61
4.3. Place des transports dans les dépenses de l'Etat	62
4.3.1. Le fonctionnement du Ministère	62
4.3.2. Le Fonds Routier	64
4.3.3. Les investissements	66
4.4. Le rôle des financements extérieurs	69
4.4.1. Routes	69
4.4.2. Evolution possible par source de financement	71

	<u>Pages</u>
4.5. La capacité de financement	72
4.5.1. Remarque préalable sur l'évolution possible	72
4.5.2. L'effort national	73
4.5.3. Les financements extérieurs	76
4.5.4. La capacité de financement totale	77
 ANNEXES	 79
Annexe I	81
Annexe II	87
Annexe III	95



1 - LA POPULATION MALIENNE.

La démographie du Mali est assez mal connue. Si l'on peut sans risque d'erreur majeure caractériser quelques traits globaux de la répartition de la population sur le territoire, et de son évolution, il est difficile de garantir la véracité des analyses et projections détaillées que l'on peut établir sur la base des données existantes.

L'esquisse démographique qui suit s'appuie donc sur une analyse des tendances passées et de la situation observée en 1976 d'une part, et sur les hypothèses d'évolution les plus vraisemblables par grandes zones démographiques homogènes aux horizons 1984 et 1994 d'autre part. Les zones démographiques homogènes sont des régions ayant eu des comportements voisins, pouvant s'expliquer par des causes **communes** dans le passé et pour lesquelles des évolutions semblables ont paru pouvoir être envisagées dans l'avenir.

1.1. La situation présente et les tendances récentes.

1.1.1. La situation présente.

La situation présente est appréhendée de manière précise grâce au recensement de la population effectué en Décembre 1976. Deux concepts ont été utilisés par le Bureau Central de Recensement (B.C.R.) pour la diffusion des résultats des premiers comptages : la population de droit (résidents présents + résidents absents) et la population de fait (résidents présents + visiteurs). La notion de résident absent paraissant trop ambiguë on a préféré retenir la population de fait, qui comprend les personnes effectivement recensées sur le territoire malien, suivant ainsi les recommandations du **Programme** Africain de Recensement de la C.E.A.

Les comptages diffusés par le B.C.R. fournissent les populations de droit et de fait de chacun des cercles. Des estimations ont été nécessaires pour disposer des populations de fait urbaine et rurale. Le B.C.R. donnait la population de fait des 13 communes (les 3/4 des urbains), mais seulement la population de droit des autres villes (plus de 5.000 habitants ou chefs lieux de cercles). On a calculé la population de fait de ces autres villes à partir de leur population de droit en leur appliquant un ratio :

$$\frac{\text{population de fait}}{\text{population de droit}}$$

identique à celui observé sur les communes de leur région d'appartenance (1).

(1) Sauf pour *Lu* autres villes de la région de Mopti, cas particulier où l'on a supposé ce ratio égal à 1, les données de la commune de Mopti ne paraissant pas pouvoir être étendues au reste de la région.

On a convenu que la population urbaine était la population des seuls centres de plus de 5.000 habitants.

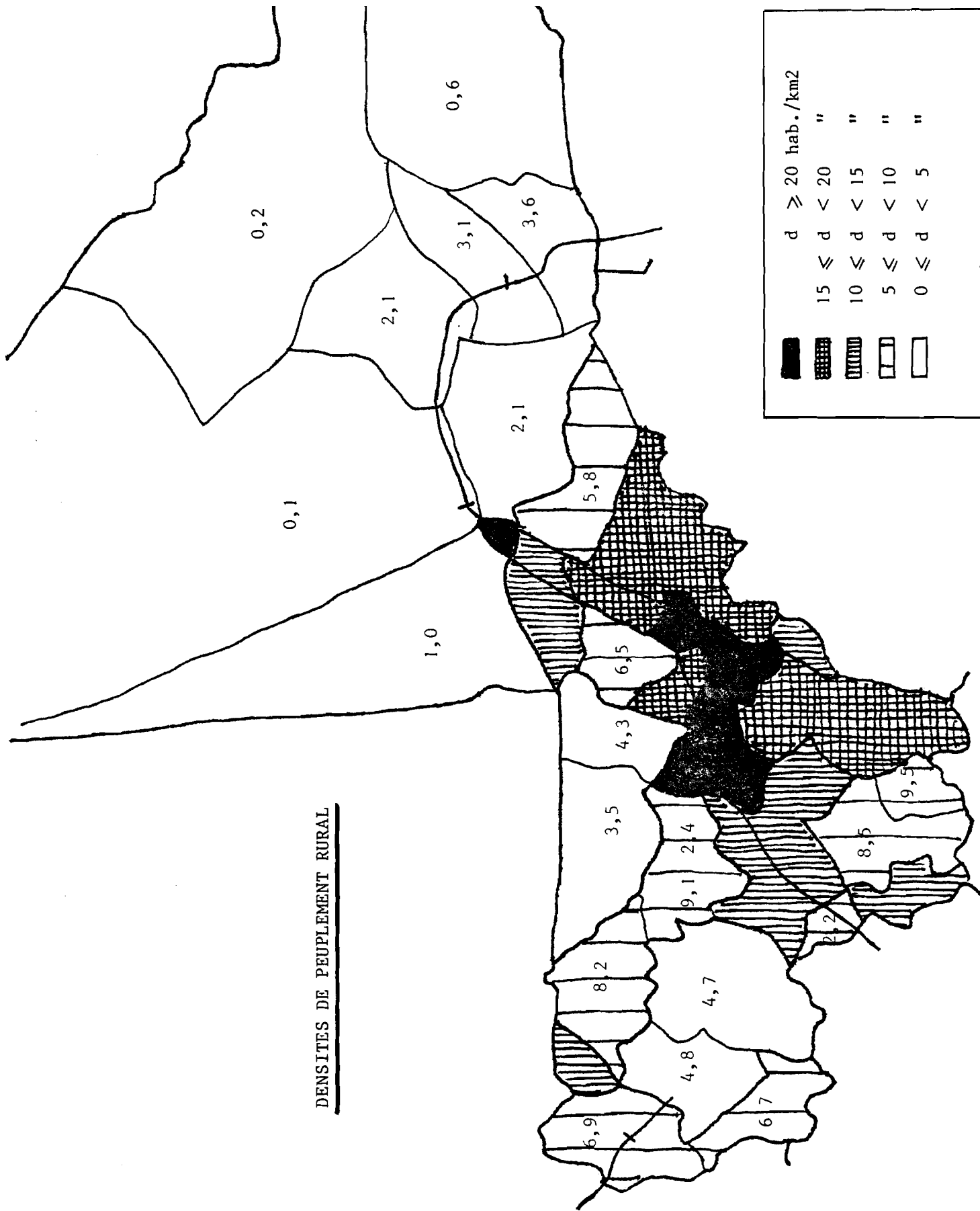
Les résultats obtenus sont les suivants :

EFFECTIFS URBAINS ET RURAUX PAR CERCLE EN 1976

	Superficie en km ²	Population totale de fait	Population urbaine	Population rurale	Densité de peuplement en zone rurale (habitants/km ²)	
KAYES	22.188	202.480	49.639	152.841	6,9	
	<i>Kayes</i>	28.108	193.908	98.981	6,78	
	<i>Bafoulabé</i>	35.250	182.630	17.175	165.455	4,7
	<i>Niono/S</i>	22.500	196.101	11.388	184.713	8,2
	<i>Yelimane</i>	5.750	73.338	-	73.338	12,7
<i>S/Total</i>	119.813	850.078	83.439	766.639	6,4	
BAMAKO	16.300	641.753	411.329	230.424	14,1	
	<i>Banamba</i>	7.700	84.275	11.599	72.676	9,4
	<i>Dioïla</i>	13.000	166.658	7.542	159.116	12,2
	<i>Kangaba</i>	4.700	43.230	-	43.230	9,2
	<i>Kolokani</i>	11.700	115.506	8.557	106.949	9,1
	<i>Koulikoro</i>	6.000	99.307	15.777	83.530	13,9
	<i>Nara</i>	30.700	112.578	5.841	106.737	3,5
<i>S/Total</i>	90.100	1.263.307	460.645	802.662	8,9	
SIKASSO	15.735	284.107	15.785	238.322	15,5	
	<i>Bougouni</i>	19.100	179.921	16.815	163.106	8,5
	<i>Kadiolo</i>	5.375	81.240	-	81.240	15,1
	<i>Kolondilba</i>	9.200	92.785	5.735	87.050	9,5
	<i>Koutiala</i>	13.430	275.893	32.526	243.367	18,1
	<i>Yanfollila</i>	8.800	87.816	-	87.816	10,0
	<i>Yorosso</i>	5.200	75.056	-	75.056	14,4
<i>S/Total</i>	76.680	1.076.818	100.861	975.957	12,8	
SEGOU	12.750	429.277	101.908	327.369	25,7	
	<i>Macina</i>	6.563	111.544	5.388	106.156	16,2
	<i>Niono</i>	23.063	112.332	12.203	100.129	4,3
	<i>San</i>	7.188	192.491	22.980	169.511	23,6
	<i>Tominian</i>	6.563	111.831	-	111.831	17,0
	<i>S/Total</i>	56.127	957.475	142.479	814.996	14,5
MOPTI	9.340	205.783	61.295	144.488	15,5	
	<i>Bandiagara</i>	7.250	150.290	8.920	141.370	19,5
	<i>Bankass</i>	6.875	129.515	-	129.515	18,8
	<i>Djenne</i>	4.563	110.047	10.251	99.796	21,9
	<i>Douentza</i>	23.312	141.437	6.746	134.691	5,8
	<i>Koro</i>	10.937	180.067	6.550	173.517	15,9
	<i>Niafonke</i>	15.375	183.481	6.399	177.082	11,5
	<i>Tenenkou</i>	11.100	88.917	16.575	72.342	6,5
<i>S/Total</i>	88.752	1.189.537	116.736	1.072.801	12,1	
GAO et TOMBOUCTOU	26.875	113.462	30.311	83.151	3,1	
	<i>Ansongo</i>	22.813	81.238	-	81.238	3,6
	<i>Bourem</i>	41.063	88.356	-	88.356	2,1
	<i>Dire</i>	1.750	78.271	8.825	69.446	39,7
	<i>Goundam</i>	92.688	104.957	10.129	94.828	1,0
	<i>Gourma</i>	45.000	93.438	-	93.438	2,1
	<i>Kidal</i>	151.430	23.617	-	23.617	0,2
	<i>Menaka</i>	79.813	49.658	-	49.658	0,6
	<i>Tombouctou</i>	347.488	65.061	20.220	44.841	0,1
<i>S/Total</i>	808.870	698.058	69.485	628.573	0,8	
ENSEMBLE DU MALI	1.240.142	6.035.273	973.645	5.061.628	4,1	

Sources : - Annuaire statistique 1973 (surfaces des cercles)
 - Bureau Central de Recensement (populations totales de fait par cercle)
 - Estimations Plan de Transport Mali (répartition urbains, ruraux).

DENSITES DE PEUPEMENT RURAL



1.1.2. Les tendances récentes.

Les informations relatives aux tendances sont assez réduites : enquêtes dans le delta central du Niger en 1957-1958, enquêtes par sondage en 1960-1961, perspectives démographiques 1963-1973, bilan céréalier de Juin 1972, recensements administratifs à Bamako.

Après examen ce sont les estimations issues du bilan céréalier de 1972 qui ont paru les plus compatibles avec les résultats du recensement de 1976. Elles fournissent une base détaillée pour l'année 1967, permettant de mesurer des évolutions cohérentes avec les divers évènements observés par ailleurs. On a donc retenu cette base.

Certes, il aurait fallu expliquer l'évolution 1967-1976 par la combinaison d'un certain nombre de mouvements :

- Croissance naturelle
- Exode rural
- Migrations entre zones rurales
- Migrations entre villes
- Migrations extérieures.

La connaissance de chacun de ces flux aurait permis ultérieurement d'établir des projections raisonnées infiniment meilleures. Force est de se borner avec les données existantes à quelques indications sur le sens et l'ampleur de certains flux, perceptibles à travers les sex-ratios (la migration de travail étant surtout masculine) ou l'écart entre la croissance observée et la croissance naturelle vraisemblable.

Pour Bamako, des informations plus nombreuses et de meilleure qualité ont permis de retracer la chronique des 20 dernières années.

Evolution de la population de Bamako de 1958 à 1976

	<u>Population de Bamako</u>	<u>Taux annuel de croissance</u>
1958	76.200	-
1960	128.400	29,8
1965	161.000	4,6
1967	175.000	4,3
1974	317.000	8,9
1976 3/4	368.500	7,5

Source : Service de la Statistique Générale et de la Comptabilité Nationale.

EVOLUTION DE 1967 A 1976 DES POPULATIONS URBAINES ET RURALES PAR CERCLE

- TAUX ANNUELS MOYENS D'EVOLUTION -

	Population urbaine		Taux annuel moyen	Population rurale		Taux annuel moyen	
	1967	1976		1967	1976		
KAYES	Kayes	28.000	49.639	6,05	118.200	152.841	2,67
	Bafoulabe	-	5.237	N.S.	90.700	96.391	0,63
	Kéniéba	-	-	-	80.600	93.901	1,58
	Kita	9.600	17.175	6,15	128.000	165.455	2,67
	Nioro/S	11.000	11.388	0,36	185.700	184.713	0,05
	Velimane	-	-	-	65.000	73.338	1,25
S/Total	48.600	83.439	5,70	668.200	766.639	1,4	
BAMAKO	Bamako	186.500	411.329	8,45	177.200	230.424	7,73
	Banamba	-	11.599	N.S.	71.500	72.676	0,17
	Diola	-	7.542	N.S.	115.300	159.116	3,36
	Kangaba	6.200	-	N.S.	35.900	43.230	1,92
	Kolokani	7.300	8.557	1,64	96.200	106.969	1,09
	Koulikoro	12.000	15.777	2,85	63.800	83.530	1,48
	Nara	-	5.841	N.S.	109.400	106.737	0,25
S/Total	212.000	460.645	8,28	671.300	802.662	1,85	
SIKASSO	Sikasso	22.000	45.785	7,81	199.900	238.322	1,82
	Bougouni	6.500	16.815	10,24	147.400	163.106	1,04
	Kadiolo	-	-	-	71.500	81.240	1,32
	Kolondiéba	-	5.735	N.S.	82.300	87.050	0,58
	Koutiala	12.500	32.526	10,31	193.000	243.367	2,41
	Yanfolila	-	-	-	77.200	87.816	1,33
Yorosso	6.800	-	N.S.	52.300	75.056	3,77	
S/Total	47.800	100.861	7,96	823.700	975.957	1,75	
SEGOU	Ségou	30.000	101.908	13,36	262.400	327.369	2,29
	Macina	-	5.388	N.S.	99.000	106.156	0,72
	Niono	5.500	12.203	8,52	65.700	100.129	4,42
	Taminian	15.000	22.980	4,47	156.600	169.511	0,82
S/Total	50.500	142.479	11,22	678.700	814.996	1,89	
MOPTI	Mopti	36.800	61.295	5,37	109.600	144.488	2,88
	Bandiagara	7.700	8.920	1,5	115.100	141.370	2,13
	Bankass	-	-	N.S.	111.100	129.515	1,59
	Vjenne	9.200	10.251	1,12	82.000	99.796	2,03
	Doventza	7.500	6.746	1,08	112.000	136.691	1,91
	Koro	-	6.550	N.S.	120.200	173.517	3,81
	Niafounke	5.500	6.399	1,56	160.000	177.082	1,05
Tenenkou	15.000	16.575	1,03	66.900	72.342	0,81	
S/Total	81.700	116.736	3,73	876.900	1.072.801	2,09	
GAO	Gao	11.500	30.311	10,45	78.500	83.151	0,59
	Ansongo	-	-	-	62.300	81.238	2,76
	Bourem	-	-	-	96.600	88.356	0,91
	Diré	-	8.825	N.S.	63.900	69.466	0,86
	Goundam	10.000	10.129	0,13	88.300	94.828	0,73
	Gourma	-	-	-	67.400	93.438	3,41
	Kidal	-	-	-	22.550	23.617	0,5
	Menaka	-	-	-	36.800	49.658	3,7
Tombouctou	9.000	20.220	8,56	41.000	44.841	0,92	
S/Total	30.500	69.845	8,81	555.300	628.573	1,28	
ENSEMBLE DU MALI	471.100	973.645	7,7	4.274.100	5.061.628	1,75	

Sources : - Estimation du consultant (effectifs urbains et ruraux 1976)
 - Bilan céréalier du Mali. I.E.R. Juin 1972 (populations 1967).

Le gonflement brutal de la population entre 1958 et 1960 est le résultat de l'éclatement de la Fédération du Mali. La conjoncture médiocre des années 1960 s'est traduite par une croissance trks réduite (4,5 % l'an) de la capitale. Les afflux provoqués par la sécheresse de 1972-1973 expliquent l'accélération enregistrée avant 1974. Depuis cette date la population de Bamako s'accroît de 7,5 % l'an, taux encore modeste pour une capitale de sa taille.

L'ensemble des résultats retenus et les évolutions qu'ils impliquent sont figurés dans le tableau page 5 et illustrés dans les cartes pages 8 et 9.

1.1.3. Principaux faits saillants.

Certains traits de la situation démographique présente et de son évolution méritent d'être notés en raison de leur importance pour l'établissement des projections.

1.1.3.1. Le peuplement rural.

Le peuplement rural est fortement concentré. Une région limitée par la vallée du Niger à l'amont de Tombouctou et les frontières ivoirienne et voltaïque regroupe l'essentiel du peuplement (les densités dépassent 20 habitants au km² dans le Delta central). Ailleurs on trouve quelques zones moyennement peuplées autour du fleuve Sénégal et vers les frontières mauritanienne et sénégalaise à l'ouest, un peuplement plus raréfié dans la vallée du Niger à l'aval de Tombouctou et dans les parties Nord des 2ème et 3ème Régions, et enfin le désert au Nord de la 6ème Région (densités inférieures à 0,2 habitant au km²).

La concentration s'est accrue depuis 1967 à la fois sous l'effet des opérations de développement et par suite de la grave sécheresse des années 1972-1973. Un certain nombre de zones présentent un solde migratoire positif : ce sont les régions bénéficiaires d'opérations de développement régional telles que l'O.A.C.V. pour les cercles de Kita à Ségou, la C.M.D.T. pour Dioro, Koutiala ..., les opérations riz Ségou, riz et mil Mopti pour le Delta central ; ce sont également des régions ayant dû accueillir des migrants fuyant la sécheresse, tels les cercles situés le long du Niger en 6ème Région ou sur le Sénégal à Kayes. D'autres zones se sont vidées d'une partie de leur croît démographique ou se sont dépeuplées : régions touchées par la sécheresse au Nord de la 6ème Région et zones sèches des lère, 2ème et 5ème Régions, partie Sud de la région de Sikasso dont les habitants subissent l'attrait de la Côte d'Ivoire (1).

(1) Il s'agit aussi, dans ce dernier cas, de zones touchées par l'onchocercose.

1.1.3.2. Le peuplement urbain.

L'urbanisation est encore **relativement faible** (seulement 16 % d'urbains contre 32 % par exemple en Côte d'Ivoire).

Les villes sont concentrées le long des grands axes internationaux de communication et des fleuves.

L'évolution depuis 1967 fait apparaître trois catégories de villes :

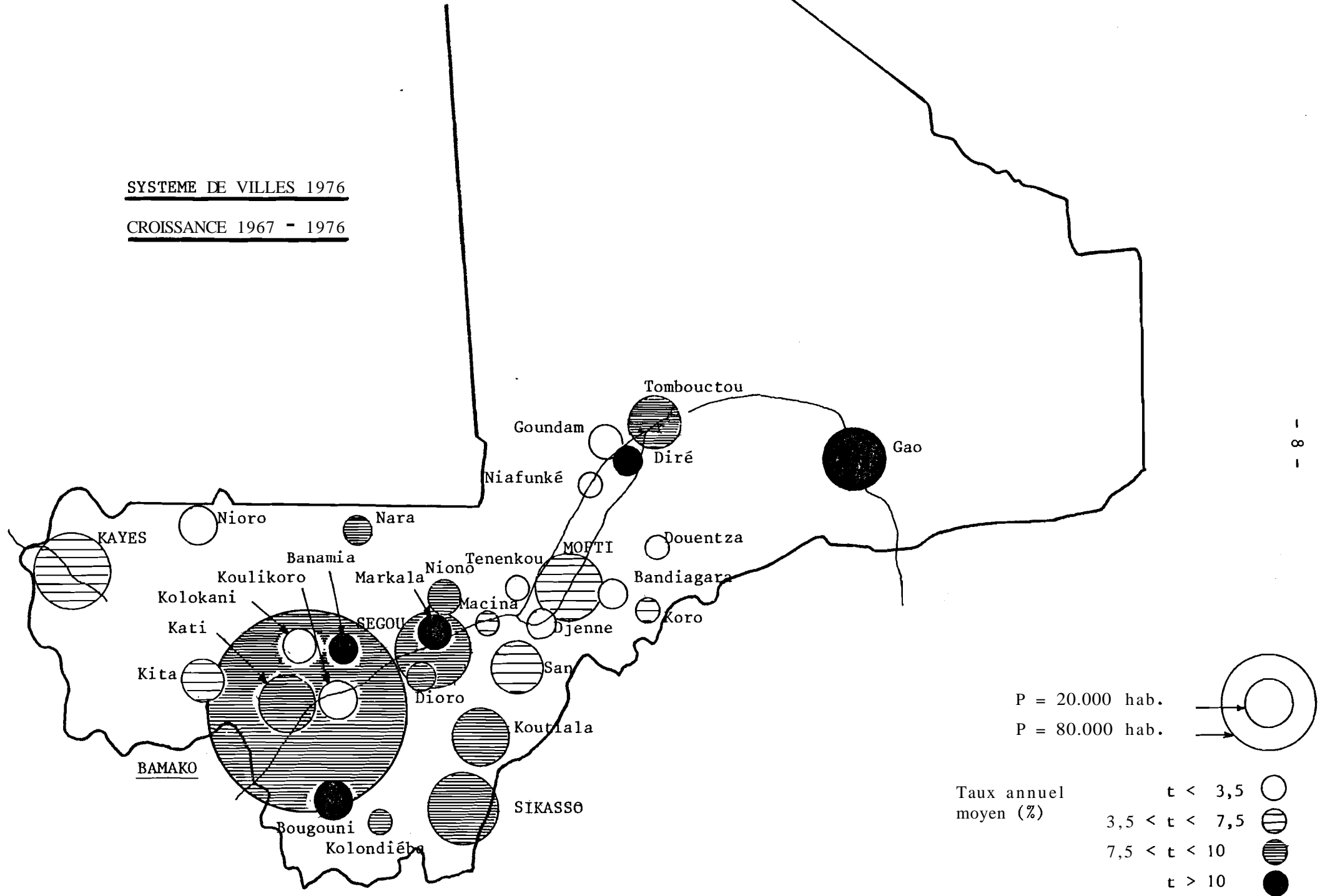
- Dans le triangle Bamako - Ségou - Sikasso, le système urbain a connu une croissance vigoureuse (taux supérieurs à 7,5 % l'an).

Ces villes sont situées au coeur des activités économiques du Mali et commandent les échanges du pays avec la Côte d'Ivoire et la Haute-Volta.

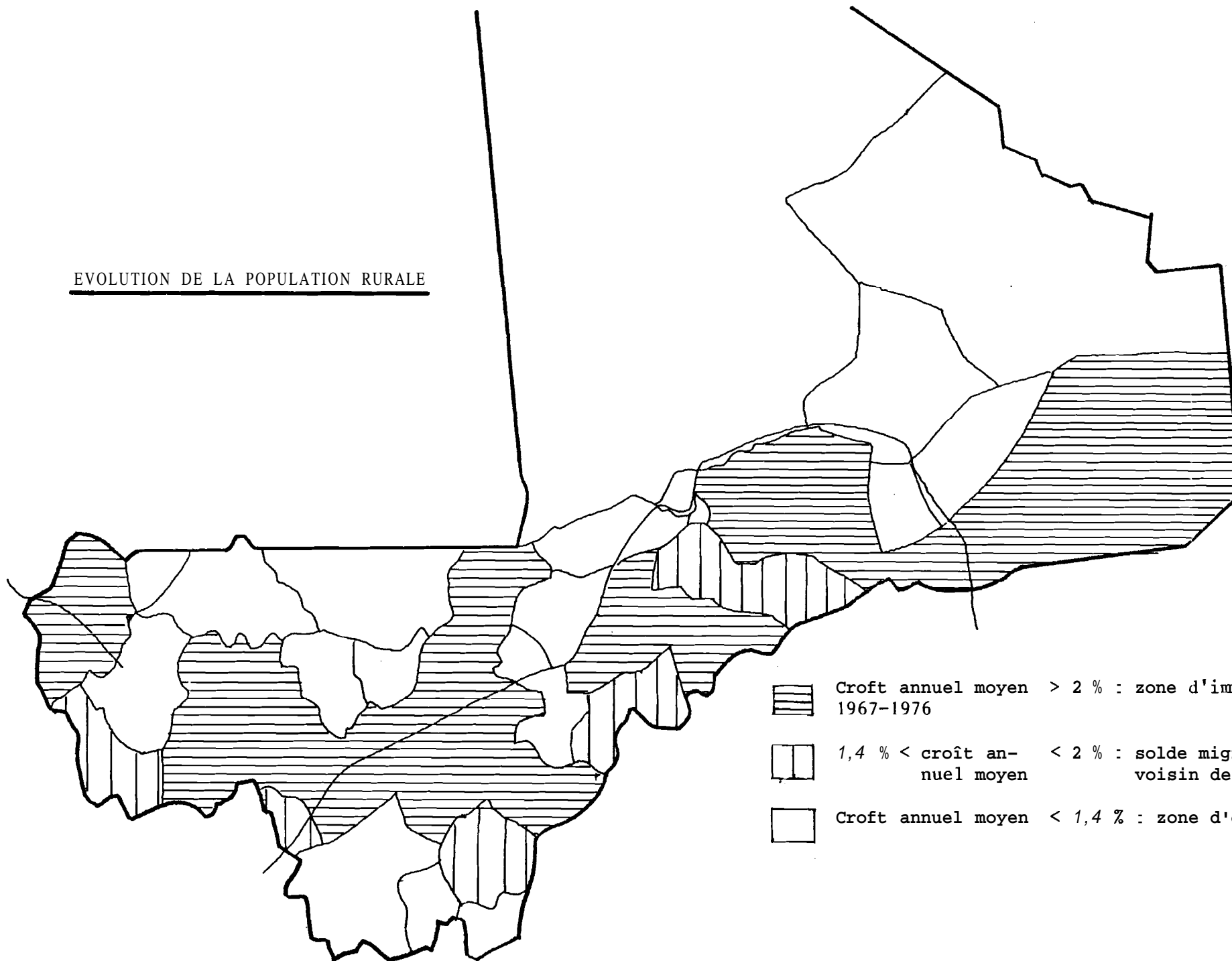
- Un second groupe est constitué du réseau articulé autour de Mopti et des villes de la Ière Région. Un peu à l'écart du centre actif du Mali, commandant des échanges avec des régions peu dynamiques ou situées sur une voie de **communication** en déclin (rail Sénégal - Mali) ces villes ont connu une croissance assez médiocre (autour de 5 % l'an).
- Les deux villes de Tombouctou et de Gao ont vu leur population fortement augmenter indépendamment de tout développement de leurs activités, par suite de l'**accident climatique** de 1972-1973 qui a contraint les populations de la 6ème Région à se regrouper dans les principaux centres.




SYSTEME DE VILLES 1976

CROISSANCE 1967 - 1976



EVOLUTION DE LA POPULATION RURALE



-  Croît annuel moyen > 2 % : zone d'immigration 1967-1976
-  1,4 % < croît annuel moyen < 2 % : solde migratoire voisin de l'équilibre
-  Croît annuel moyen < 1,4 % : zone d'émigration

1.2. Les projections pour 1984 et 1994.

Les projections démographiques qui suivent prennent place d'abord dans un scénario "tendanciel" qui suppose maintenue à l'horizon 1994 la logique présidant actuellement au développement du Mali. Plutôt que de la pure prolongation des tendances, les projections se déduisent des grandes orientations maliennes de développement telles qu'elles peuvent être appréhendées à travers les textes (Plan 1974-1978) ou les réalisations en cours, prévues ou vraisemblables.

On a projeté séparément les populations urbaines et rurales en s'assurant toutefois que la croissance globale qui en résultait était plausible.

Une variante dite "volontariste" a été ensuite choisie, se distinguant du scénario "tendanciel" par une évolution plus uniforme des différentes villes. L'imprécision statistique sur la population rurale et le faible effet prévisible des actions volontaires sur les paramètres démographiques a conduit à l'abandon d'hypothèses alternatives sur l'évolution de cette population. Les deux variantes retenues ne se distinguent finalement que par la répartition de la croissance urbaine. Les bases de calcul sont éclairées ci-après.

1.2.1. Les projections de population urbaine (tableau ci-après).

La croissance de 7,7 % l'an observée entre 1967 et 1976 est comme on l'a noté dans le cas de Bamako supérieure à la tendance actuelle car elle incorpore les arrivées nombreuses en ville provoquées par la récente sécheresse. En supposant un écart du même ordre que pour Bamako, la tendance se situerait à présent autour de 6,5 % l'an.

A l'avenir on doit prévoir le maintien d'une croissance urbaine relativement élevée :

- L'urbanisation ne fait en effet que **commencer** : les urbains représentaient 11 % de la population en 1967 et seulement 16 % en 1976.
- La scolarisation encore très faible (25 %) est appelée à se répandre : elle contribuera puissamment à accélérer l'exode rural.
- La croissance économique prévisible s'accompagnera d'une augmentation de la part des activités secondaires et tertiaires à implantation urbaine.
- L'amélioration des conditions sanitaires et **nutritionnelles** liée à l'élévation du niveau des revenus entraînera une progression du taux de la croissance naturelle.
- Enfin d'autres périodes de sécheresse ne sont pas à exclure qui amèneraient en ville de nouveaux réfugiés.

EVOLUTION DE LA POPULATION URBAINE DU MALI

Régions	Cercles	Evolution passée		Scénario tendanciel		Variante volontariste	
		1967	1976 3/4	1984	1994	1984	1994
KAYES	Kayes	28.000	49.639	70.700	115.170	75.730	135.630
	Bafoulabé	-	5.237	7.460	12.150	7.990	14.310
	Kénédougou	-	-	-	-	-	-
	Kita	9.600	17.175	24.460	39.850	26.200	46.930
	Nioro	11.000	11.388	11.400	11.400	14.610	20.610
	Yélimané	-	-	-	-	-	-
TOTAL 1ère REGION		48.600	83.439	114.020	178.570	124.530	217.480
BAMAKO	Bamako	186.500	411.329	671.770	1.321.480	658.240	1.259.000
	Baramba	-	11.599	18.310	34.370	17.100	29.210
	Dioïla	-	7.542	11.910	22.350	11.120	18.990
	Kangaba	6.200	-	-	-	-	-
	Kolohani	7.300	8.557	9.200	10.160	11.370	16.830
	Koulikoro	12.000	15.777	18.210	22.200	21.710	33.710
	Nara	-	5.841	9.220	17.310	8.610	14.710
TOTAL 2ème REGION		212.000	460.645	738.620	1.428.870	728.150	1.372.450
SIKASSO	Sikasso	22.000	45.785	66.120	109.770	67.500	115.300
	Bougouni	6.500	16.815	27.090	52.300	24.790	42.340
	Kadiolo	-	-	-	-	-	-
	Kolondiéba	-	5.735	7.620	11.280	8.450	14.440
	Koutiala	12.500	32.526	52.400	101.180	47.950	81.910
	Yanfolila	-	-	-	-	-	-
Yorosso	6.800	-	-	-	-	-	
TOTAL 3ème REGION		47.800	100.861	153.230	274.530	148.690	253.990
SEGOU	Ségou	30.000	101.908	166.430	327.400	150.240	256.630
	Macina	-	5.388	6.680	8.970	7.670	12.500
	Niono	5.500	12.203	18.490	38.680	17.990	30.730
	San	15.000	22.980	31.180	47.500	33.880	57.870
	Tominian	-	-	-	-	-	-
TOTAL 4ème REGION		50.500	142.479	222.780	422.550	209.780	357.730
MOPTI	Mopti	36.800	61.295	87.310	142.210	87.310	142.210
	Bandiagara	7.700	8.920	9.800	11.150	12.270	19.060
	Bankass	-	-	-	-	-	-
	Djenné	9.200	10.251	10.940	11.960	13.620	20.160
	Djoutza	7.500	6.746	6.750	6.750	8.960	13.270
	Koro	-	6.550	8.400	11.860	9.660	16.490
	Niafunké	5.500	6.399	7.080	8.130	8.800	32.600
	Tenenbou	15.000	16.575	17.560	19.020	22.030	-
TOTAL 5ème REGION		81.700	116.736	147.840	211.080	162.650	257.460
GAO	Gao	11.500	30.311	38.630	53.960	44.690	76.330
	Ansongo	-	-	-	-	-	-
	Bourem	-	-	-	-	-	-
	Dénié	-	8.825	11.250	15.710	13.010	22.220
	Goundam	10.000	10.129	10.130	10.130	13.000	18.330
	Gourma	-	-	-	-	-	-
	Kidal	-	-	-	-	-	-
	Ménaka	-	-	-	-	-	-
Tombouctou	9.000	20.220	25.770	36.000	29.810	50.920	
TOTAL 6ème et 7ème REGIONS		30.500	99.485	85.780	115.800	100.510	167.800
ENSEMBLE DU MALI		471.100	973.645	1.462.270	2.630.400	1.474.310	2.626.910

La croissance urbaine restera probablement différenciée. Dans le scénario tendanciel, nous avons extrapolé les rythmes de croissance passée de chaque ville, en modulant chacun suivant l'évolution globale prévue : chaque ville est supposée conserver son dynamisme propre (dans la mesure où il est fidèlement traduit par les statistiques). Dans le schéma volontariste, on a supposé que des actions économiques régionales rééquilibreraient le développement urbain, chaque ville se développant à un rythme plus proche de l'ensemble homogène régional auquel elle se rattache.

Bamako, de par sa fonction de capitale administrative et économique, connaîtra la croissance la plus forte. Celle-ci devrait demeurer proche de la tendance actuelle, même modeste au regard de celle enregistrée dans d'autres capitales :

- Scénario tendanciel 7,0 % l'an
- Scénario volontariste 6,7 % l'an

Le développement des activités agricoles et agro-industrielles dans leur arrière pays et la croissance des échanges qu'elles assurent avec l'extérieur, permettront aux villes du triangle Bamako - Ségou - Sikasso de conserver une position privilégiée. Comme dans le passé, leur dynamisme sera supposé voisin de celui de la capitale, leur population augmentant de quelque 6,6 % l'an, dans le scénario tendanciel ; dans la variante volontariste, le rééquilibrage s'effectuerait au détriment relatif de ces villes (5,4 % l'an).

Une croissance plus modeste est la tendance pour les réseaux urbains innervant des régions plus périphériques ou assurant des échanges avec des zones en moindre essor. Ainsi les villes de la région de Kayes progresseraient-elles de 4,5 % l'an et celles de la région de Mopti de seulement 3,5 %, dans le 1er scénario ; dans le 2ème scénario, ces taux seraient rééquilibrés à 5,7 % et 4,7 %

Enfin, le développement passé de Gao et Tombouctou, expliqué par la sécheresse de 1972, ne paraît pas pouvoir se poursuivre faute de fondement économique. On y supposera une croissance de 3 % par an dans le scénario tendanciel. Des actions volontaristes devraient pouvoir porter ce chiffre à 5,2 %.

En résumé, il apparaît que compte tenu de l'imprécision des données de départ, il n'y a pas de raison majeure de construire des scénarios très différenciés.

Les diverses hypothèses de croissance sont donc les suivantes (voir tableau page suivante) :

	Taux observés 1967-1976	Taux projetés 1976-1994	
		Tendanciel	Volontariste
BAMAKO	8,5	7,0	6,7
Villes du triangle central (2ème, 3ème et 4ème Régions)	9,1	6,6	5,4
Villes lère Région	5,7	4,5	5,7
Villes 5ème Région	3,7	3,5	4,7
Villes 6ème et 7ème Régions	8,8	3,0	5,2
Ensemble villes du Mali	7,7	5,9	5,9

Le détail par cercle est donné en annexe 1.1.

1.2.2. Les projections de population rurale.

La croissance de 1,75 % l'an enregistrée entre 1967 et 1976 tendra à se ralentir :

- Certes les progrès réalisés dans le domaine de la santé et de la nutrition abaisseront la mortalité et amélioreront la croissance naturelle.
- En revanche l'exode rural va s'accélérer (cf. 1.2.1 .) et le vieillissement de la population qui en résultera fera fléchir la fécondité.

Le peuplement continuera de se concentrer du fait du développement d'opérations agricoles privilégiant les zones déjà peuplées, aux meilleures potentialités soit **hydro-agricoles**, soit en culture sèche grâce à des pluies plus abondantes.

Des évolutions assez contrastées sont à prévoir :

- La poursuite des principales opérations de développement régional (O.A.C.V., C.M.D.T., riz Ségou, riz et mil Mopti, etc) devrait permettre aux zones bénéficiaires d'équilibrer leur solde migratoire. L'augmentation de population voisine du **croît** naturel, se situerait vers 1,8 % par an.

- Le cas de la région de Sikasso est un peu particulier, sa partie Sud subissant l'attraction accrue de la Côte d'Ivoire dont la zone de savane, objet de nombreux et importants programmes de mise en valeur, est appelée à une croissance accélérée dans les années qui viennent. Les migrations extérieures empêcheront la population rurale de la région de progresser de plus de 1,65 % l'an.
- En zone sèche ou désertique, les opérations de développement seront de trop faible ampleur pour enrayer la poursuite de l'exode. Ces régions verront leur peuplement rural augmenter d'à peine 0,5 % par an.

Considérant que la variance des taux de croissance enregistrés entre 1967 et 1976 due à l'imperfection de l'appareil statistique occultait largement la différenciation réelle des différents cercles, nous avons adopté, pour les deux scénarios, les mêmes perspectives non différenciées au sein de ces trois zones.

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

	Taux observés 1967-1976	Taux projetés 1976-1994
Régions de Kayes (sauf Nioro)	1,9	1,8
Bamako (sauf Nara)		
Ségou		
Mopti		
Cercles de Gao Gourma , Bourem, Ansongo , Diré		
Région de Sikasso	1,8	1,65
Cercles de Nioro et Nara	0,5	0,5
Reste de la 6ème Région		

(voir le détail en annexe 11).

Il en résulte pour l'ensemble de la population rurale une croissance projetée de 1,65 % l'an, en léger recul par rapport aux 1,75 % observés entre 1967 et 1976.

Répetons ici que l'influence des projets productifs connus, identifiés*déjà ou seulement envisagés, ne peut être que négligeable en termes de répartition de la population rurale.

Evolution de la population rurale du Mali

(effectifs en milliers)

Régions	Evolution passée		Projections	
	1967	1976	1984	1994
Kayes	668	767	854	993
Bamako	671	803	903	1.063
Sikasso	824	976	1.099	1.294
Ségou	679	815	927	1.109
Mopti	877	1.073	1.221	1.459
Gao - Tombouctou	555	628	694	798
Ensemble du Mali	4.274	5.062	5.698	6.716

Le détail par cercles est donné en annexe 1.2.

1.2.3. La population totale.

Les hypothèses proposées d'évolution des populations rurales et urbaines font progresser le peuplement total de 6.036.400 habitants en 1976 à 9.404.100 en 1994, à un rythme de 2,6 % l'an.

La croissance globale est ainsi relevée de 0,1 point, ce qui paraît tout à fait compatible avec l'évolution prévisible de la croissance naturelle (qui devrait s'améliorer légèrement) et des migrations extérieures (qui selon toute probabilité se poursuivront).

EVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE (effectifs en milliers)

	Evolution assée			Scénario financier			Variance volontariste		
	196Z	Ø76	Tax	198C	Ø9	Ta	1984	Ø94	Taux
Populati urbaine	671	97C	1,7	1 46Z	2 630	5,8	1 17C	Z 62Z	5 8
Population rurale	4 27C	5 062	1,78	5 698	6 716	1,15	5 198	6 716	1 15
Population totale	5 245	6 036	2,5	Z 160	9 346	Z,87	Z 17Z	9 843	2,87

Nombre de villes de plus de 20.000 hab.	5	10		13	18		15	21	
---	---	----	--	----	----	--	----	----	--

Le détail par régions est donné en annexe 1.3.

La structure de cette population est fortement modifiée : alors que son effectif total augmente de moitié, le nombre des urbains est presque triplé. Les problèmes d'approvisionnement des villes (production de surplus vivriers ou importation, commercialisation et transport) prennent une autre dimension.

1.3. Conclusions sur l'aménagement du territoire.

Les hypothèses que nous avons prises supposent qu'aucun fait majeur ne vient bouleverser la répartition de la population sur le territoire : ni nouvelle catastrophe naturelle prolongée, ni modification fondamentale de l'exploitation des ressources naturelles du Mali, ni bouleversement dans les relations avec les pays industrialisés ou les pays africains voisins.

Il semble en effet difficile de quantifier des scénarios très différenciés introduisant des alternatives réelles quant à l'ensemble du réseau de transport.

Les autres scénarios possibles, sinon probables, vont d'ailleurs pratiquement tous dans le même sens, celui d'une accélération de la croissance urbaine et/ou d'un dépeuplement plus rapide des zones rurales. Notamment :

- Scénario d'une nouvelle sécheresse prolongée : les zones sahé-liennes se vident encore au profit soit des pays voisins (Côte d'Ivoire surtout) soit des villes du "triangle dynamique" Bamako - Ségou - Sikasso.
- Scénario d'une intégration économique Ouest africaine : accroissement des migrations de main d'oeuvre vers l'extérieur si elle profite aux pays voisins, ou urbanisation plus rapide si elle aboutit à une création plus importante d'emplois, vraisemblablement secondaires dans les villes maliennes.
- Scénario de la découverte d'une richesse minière importante (pétrole, uranium) : l'expérience de pays très divers montre que presque toujours, la rente nationale créée est redistribuée essentiellement en ville et en tout premier lieu dans la capitale, et que l'accroissement du revenu moyen par tête s'accompagne d'une accentuation des écarts entre ruraux et urbains et d'une accélération de l'exode rural.

Dans presque tous les cas on aboutirait :

- A des problèmes d'approvisionnement des villes plus aigus, imposant des trafics plus élevés sur les liaisons principales surtout : voies d'accès internationales, réseau national.
- A une moindre demande sur les voies secondaires.

En résumé, nous retiendrons que les facteurs démographiques ne devraient être discriminants que dans le cas de programmes économiques très localisés et n'influent, en tout état de cause, que sur la rentabilité de tronçons réduits ou même de routes secondaires. Ceci n'exclut pas bien au contraire, que des investissements de transport puissent être des instruments efficaces d'équilibrage démographique, et plus généralement, d'aménagement du territoire.

2. LA PRODUCTION ET LES EQUILIBRES MACRO-ECONOMIQUES

2.1 - La production

2.1.1 - La situation présente

.Atteignant 250 milliards de F.M. en 1976, le niveau de la Production Intérieure Brute est encore très bas. Rapporté au nombre d'habitants, il est de quelque 42.000 F par tête, moins de 100 U.S. \$ soit parmi les plus faibles du monde.

.La structure de cette P.I.B. témoigne d'une économie insuffisamment développée où le poids du secteur primaire est considérable et /où le rôle du secteur traditionnel demeure important.

Structure de la P.I.B. en 1976

(Source : estimation Banque Mondiale)

	Valeur en milliards de F.M. de 1976	%	% de la V.A. de la branche réalisée par le secteur traditionnel
<u>I. Secteur primaire</u>	110,3	44,2	81 %
dont : Agriculture	53,9		
Elevage	43,8		
Pêche	7,1		
Forêt	5,5		
<u>II. Secteur secondaire</u>	47,7	19,1	44 % (en 1973)
dont : Energie	3,4		
Textiles	16,0		
Ind. alimentaires	9,8		
Autres industries	5,7		
B.T.P.	12,8		
<u>III. Secteur tertiaire :</u>	91,9	36,7	
dont : Transports	11,8		
Commerce	70,7		31 %
Services	9,4		
<u>Total Production Intérieure Brute</u>	249,9		

Le secteur primaire contribue encore pour 44 % à la PIB. Il se partage pour moitié entre une agriculture restée très traditionnelle (les 4/5ème de sa production étant destinés au vivrier) et un élevage aussi peu moderne. S'y ajoutent l'activité des pêcheurs du Niger (6 % de la V.A. du primaire), l'exploitation des forêts (cf. rapports 3 et 4).

Le secteur secondaire représente à peine le 1/5ème de la PIB. L'industrie peu diversifiée et encore inarticulée se borne à la fourniture d'énergie, à la substitution aux importations principalement alimentaires et à la valorisation de quelques produits agricoles locaux (textile basé sur le coton, trituration de graines de coton et d'arachide). L'artisanat traditionnel continue de jouer un rôle essentiel : en 1973 encore, il était à l'origine de 44 % de la production de la branche textile. Le BIP participe pour 1/4 à la valeur ajoutée secondaire (cf. rapport 5).

Le secteur tertiaire pèse d'un poids très lourd, tout particulièrement le commerce qui s'attribue plus de 1/4 de la PIB du Mali.

La dernière composante du Produit Intérieur Brut est constituée par 36 Milliards de F.M. représentant la valeur ajoutée des Administrations. Ce dernier montant paraît également très important au regard de la Production Intérieure dont il égale le 1/7ème.

A titre de comparaison, nous avons fait figurer dans les deux tableaux ci-après :

- La structure du PIB pour quelques pays voisins du Mali ou industrialisés.
- Le PIB par tête des mêmes pays, ainsi que des pays réputés les plus pauvres et les plus riches.

Il apparaît :

- que le Mali est incontestablement parmi les pays les plus pauvres du Monde,
- que la structure de son activité est notoirement rurale, peu industrialisée et que le poids du commerce est énorme.

STRUCTURE DU PRODUIT INTERIEUR BRUT POUR QUELQUES PAYS

		Agriculture Elevage Forêt Pêche	Mines Energie Eau	Industrie manufacturière	Bâtiments travaux publics	Commerce	Transport	Services finances Administration
Mali	1976	39	1	11	4	25	4	16
Côte d'Ivoire	1975	29	2	13	7	18	9	20
Mauritanie	1973	23	33	5	5	8	6	15
Haute-Volta	1974	42	2	10	5	15	8	12
Tchad	1970	50	1	7	1	16	4	13
Egypte	1975	30	5	17	4	14	5	23
France	1976	5	3	27	8	12	5	31
Allemagne	1976	3	4	37	7	10	6	31
Japon	1974	5	2	35	7	18	7	31
URSS	1976	15		47	10	12	5	12

Source : O.N.U.

Unité : %

COMPARAISON DE QUELQUES PIB/TETE

	PIB 1976	PIB 1977	Taux de croissance (%)	
			1960-76	1970-76
Mali	100	110	0,9	0,5
Sénégal	410	420	- 0,4	0,5
Côte d'Ivoire	650	710	3,3	3,9
Mauritanie	250	270	3,7	2,9
Haute-Volta	100	110	0,6	0,4
Niger	150	160	- 1,6	- 2,4
Tchad	120	130	- 1,1	- 1,4
Egypte	280	310	1,9	3,1
France	6.730	7.290	4,3	3,3
Allemagne	7.510	8.160	3,3	2,0
Japon	5.090	5.600	8,0	3,9
URSS	2,800	3.010	3,8	3,1

Source : O.N.U.

Unité : \$ U.S. par habitant et par an.

Les pays les plus riches en 1977 (PIB/tête en \$ US par hab.)

Emirats Arabes Unis	14.420
Koweït	12.700
Qatar	11.670
USA	8.640

Les pays les plus pauvres en 1977 (PIB/tête en \$ US par hab.)

Boutan	80
Bangladesh	90
Haute-Volta, Mali, Somalie, Népal	110

2.12 - ~~L'évolution récente~~

a) L'observation du P.I.B. à prix courants ne doit pas faire illusion : l'appréciable croissance apparente est la résultante d'une augmentation en volume dont on verra que le rythme a subi de sensibles fluctuations d'une part, de considérables mouvements de prix, d'autre part.

▪ En volume, la croissance du P.I.B. a été très variable selon les époques :

- les années précédant 1969 se sont caractérisées par une quasi-stagnation du niveau de l'activité,
- de 1969 à 1972 on a enregistré une nette reprise, la croissance moyenne étant de l'ordre de 5,2 % l'an,
- la terrible sécheresse qui s'est abattue sur le Sahel s'est traduite par une régression de l'activité entre 1972 et 1974 (baisse de 1,2 % l'an en moyenne),
- un rattrapage s'est opéré depuis, le P.I.B. s'élevant de 8,7 % par an entre 1974 et 1976. En 1978 toutefois si l'on en croit les indications de la conjoncture (1), une sensible récession serait apparue.

▪ En valeur, l'augmentation plus rapide du P.I.B. s'explique par une inflation permanente dont le taux a été en moyenne de 6,8 % l'an entre 1969 et 1976 avec une pointe de 17,6 % entre 1974 et 1975.

Les deux tableaux qui suivent permettent de situer avec davantage de précision ces évolutions ; le tableau relatant l'évolution détaillée depuis 1969 des différents secteurs et sous-secteurs a été reporté en annexe 2.1.

Evolution du P.I.B. aux prix courants de 1969 à 1976

Source : Direction Nationale de la Statistique, Estimations BIRD 1974

Unité : milliard de F.M. de 1969

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	Taux annuel moyen 1969/1976
Secteur primaire	58,7	63,3	64,7	65,7	54,0	50,3	61,7	66,4	1,8
Secteur secondaire	18,9	20,9	21,4	24,3	27,9	29,2	32,1	33,2	8,4
Secteur tertiaire (y.c. administrations et salaires domestiques)	57,9	59,9	63,8	67,8	71,1	74,6	79,9	82,5	5,2
P.I.B.	135,5	144,1	149,9	157,8	153,0	154,1	173,7	182,1	4,3

(1) Cf. Eléments de conjoncture, 4^{ème} trimestre 1978, Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique 9.2.1979.

Evolution des indices de volume, de prix et de valeur du P.I.B.
de 1969 à 1976

Source : Direction Nationale de la Statistique, Estimations BIRD 1974

Indice base 100 en 1969

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	Taux annuel moyen 1969-1976
Indice de volume	100	106,3	110,6	116,5	112,9	113,7	128,2	134,4	4,3
Indice de prix	100	105,9	111,4	119,1	126,0	126,8	149,1	158,1	6,8
Indice de valeur	100	112,6	123,2	138,8	142,2	144,2	191,1	212,5	11,4

b) L'augmentation du P.I.B. s'est accompagnée d'une modification de sa structure. Le secteur primaire a vu sa part se réduire peu à peu, au profit des secteurs secondaire et tertiaire :

Structure du P.I.B. en 1969-1972 et 1976

	1969	1972	1976
Secteur primaire	<u>43,3</u>	<u>42,6</u>	<u>38,3</u>
Secteur secondaire	<u>14,0</u>	<u>15,1</u>	<u>16,6</u>
dont : Industrie	(9,4)	(12,0)	(12,2)
B.T.P.	(4,6)	(3,1)	(4,4)
Secteur tertiaire	<u>42,7</u>	<u>42,3</u>	<u>45,1</u>
dont : Administr. et domest.	(12,3)	(12,1)	(13,2)
	100,0	100,0	100,0

- La chute relative des secteurs primaires est une conséquence de la sécheresse. Jusqu'en 1972 on notait une croissance en volume satisfaisante (+ 3,8% l'an), mais sur deux ans la valeur ajoutée baissait de 23 % (l'élevage était le plus touché). Malgré un vigoureux rattrapage le niveau de 1976 est (à prix constants) à peine supérieur à celui de 1972. L'augmentation moyenne sur les 7 années (1,8 % l'an) étant inférieure au croît démographique (2,7 % l'an), cela signifie que l'équilibre alimentaire s'est vraisemblablement dégradé. En revanche, la valorisation de la production primaire s'est légèrement améliorée, l'indice du prix de la V.A. des revenus étant un peu plus élevé en 1976 que celui du prix de la P.I.B. (166,1 contre 158,1).

- La progression du secteur secondaire est le fait de l'industrie qui s'est renforcée en direction notamment des productions alimentaires. La part de la construction et des travaux publics est restée pratiquement inchangée. A noter que la hausse des prix de la V.A. du secteur est notablement inférieur à la moyenne (143,7 contre 158,1).
- Le tertiaire déjà pesant a encore accru son poids, Ceci est le fait des Administrations, du secteur commercial moderne et des services. La hausse des prix dans le secteur a été identique à la moyenne.
- La place des transports dans la PIB n'a pas sensiblement varié (de 4,5 % à 4,7 %) selon les comptes nationaux. Elle est donc restée très modeste surtout compte tenu de la superficie et de la situation enclavée du Mali. On verra par contre que les transports effectués pour le compte du Mali par des non nationaux représentent une part importante du déficit de la balance des paiements.

2.2 - Les équilibres macro-économiques

2.21 - Une dépendance structurelle envers l'extérieur

L'équilibre macro-économique Malien est caractérisé par le fait que la Dépense Intérieure (somme de la consommation et de l'investissement des agents intérieurs) est toujours supérieure au Produit Intérieur. Il en résulte une balance des biens et services continûment déficitaire, le déficit pouvant atteindre 32 % du P.I.B. (année de grande sécheresse). Il se situait en 1976 aux environs de 10 % du P.I.B.

C'est donc le crédit extérieur qui, de manière permanente, permet aux équilibres économiques de se réaliser.

Pour autant cette dépendance envers l'extérieur n'empêche pas l'investissement de représenter une part importante du Produit Intérieur Brut puisqu'il s'élève à une proportion variant entre 14 et 18 % de celui-ci.

De même, les exportations fluctuent aux environs de 18 % du P.I.B. de manière assez régulière, les modifications, parfois substantielles, des prix internationaux des produits exportés (essentiellement le coton), n'étant pas suffisantes pour compenser les variations de la production.

Les importations, quant à elles, sont susceptibles de varier dans des proportions beaucoup plus considérables suivant l'importance des besoins céréaliers nécessaires à l'alimentation intérieure ; supérieures à 22 % du P.I.B. de 69 à 72, les importations ont atteint 52,7 % du P.I.B. en 1974 pour redescendre à 31 % en 1976.

Le tableau suivant présente les évolutions de ces divers agrégats en % du P.I.B. :

Ressources et Emplois en % du P.I.B.

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
1 Produit Intérieur Brut	100	100	100	100	100	100	100	100
2 Dépense Intérieure	106,2	103	102,3	108	117,2	131,9	119,6	110,8
dont :								
.Consommation ménages	(71,9)	72,5	71,2	77,5	86,0	102,6	88,4	74,5
.Consommation Adminis- tration	(16,5)	15,6	15,9	14,8	15,2	15,6	14,9	17,8
.Investissement	(17,8)	14,9	15,2	15,7	16,0	13,7	16,3	18,5
3 Exportation	16,2	18,1	19,3	17,9	17,2	20,8	16,6	20,2
4 Importation	22,4	21,1	21,6	25,9	34,4	52,7	36,2	31,0
5 Déficit Extérieur	6,2	3,0	2,3	8,0	17,2	31,9	19,6	10,8
Total Emploi - Ressources 1 + 4 = 2 + 3	122,4	121,1	121,6	125,9	134,4	152,7	136,2	131,0

Source : Direction Nationale du Plan et de la Statistique.

Prévision de la Banque Mondiale pour 1973 et les années suivantes.

Ressources et Emplois (en milliards de FM courants)

	1969	1970	1971	1	1973	1974	1975	1976
Produit Intérieur Brut	135,5	152,6	166,9	176,8	182,7	195,4	259,0	288,0
Importations (1)	30,4	32,2	36,0	45,9	62,8	103,1	93,9	89,3
TOTAL Ressources	165,9	184,8	202,9	222,7	245,5	298,5	352,9	377,3
Consommation	119,8	134,4	145,3	163,2	184,8	231,0	267,8	265,8
. des ménages	(97,5)	(110,6)	(118,8)	(137,0)	(157,1)	(200,5)	(229,1)	(214,4)
. des Administrations	(22,3)	(23,8)	(26,5)	(26,2)	(27,7)	(30,5)	(38,7)	(51,4)
Investissements	24,1	22,8	25,4	27,8	29,2	26,8	42,2	53,4
. F.B.C.F.	(18,1)	(19,0)	(22,3)	(24,3)	(27,4)	(23,0)	()	()
. Variations de stocks	(6,0)	(3,8)	(3,1)	(3,5)	(1,8)	(3,8)	()	()
Exportations(1) (2)	22,0	27,7	32,2	31,7	31,5	40,7	42,9	58,1
TOTAL Emplois	165,9	184,8	202,9	222,7	245,5	298,5	352,9	377,3

Source : Direction du Plan et de la Statistique et estimations de la B.M.
à partir de 1973

- (1) Y compris le commerce extérieur non contrôlé (estimations)
- (2) Exportation de marchandises seulement, le montant des services net est inclus dans les importations.

2.22 - Les importations

Le tableau suivant présente la structure en valeur des importations pour les années 1971, 1974 et 1977.

Importations de Biens (CAF en milliards de FM)

	1972	%	1974	%	1977	%
Produits alimentaires	14,3	36	48,9	56,8	10,3	13,2
Sucre	4,9		3,9		1,1	
Cola	1,4		0,9		1	
Céréales,	3,8	(9,6)	35,0	(40,6)	-	(0,0)
Boissons	.4		.4		.5	
Farine	.7		3,7		2,4	
Lait	.5		2,7		1,1	
Thé-Café	1,0		.7		1,6	
Autres	1,6		1,6		2,6	
Textiles, cuirs et peaux	2,2	5,5	2,0	2,3	3,6	4,6
Machines, matériel de transport	10,1	25,4	13,8	16,0	23,4	30,4
Matériaux de cons- truction	2,1	5,3	3,4	3,9	8,4	10,8
Produits chimiques, pharmaceutiques	3,5	8,8	4,8	5,6	10,8	13,8
Produits pétroliers	4,1	10,3	7,6	8,8	14,0	17,9
Divers	3,4	8,6	5,6	6,5	7,5	9,6
TOTAL	39,7	100	86,1	100	78,0	100

Source : Bulletin Trimestriel de la B.C.M.

Les années 1972 et 1977 sont des années "normales", l'année 1974 est une année de grande sécheresse. On constate :

- que les produits industriels constituent une part régulièrement croissante, alors que les importations alimentaires sont irrégulières,

- que les produits alimentaires, qui représentaient 36 % des importations en valeur en 1972 ne représentent plus que 13,2 % du total en 1977, et ce, non du fait d'une baisse sensible de la valeur des importations (sauf pour le sucre, qui, en 1972, dépassait les céréales), mais du fait de la croissance des autres postes, en particulier les matériaux de construction, les produits pétroliers, les produits chimiques et les machines et matériel de transport.

- que la structure particulière de l'année 1974 est exclusivement due aux importations massives de céréales nécessaires à cette époque pour couvrir les besoins alimentaires du pays.

2.23 - Les exportations

Le tableau suivant présente pour les mêmes années que les importations, l'évolution des exportations contrôlées,

Exportations de biens (FOB en milliards de FM courants)

	1972	%	1974	%	1977	%
Secteur Moderne	12,5	55,1	15,9	51,6	48,8	79,7
Coton	8,3	36,6	11,6	37,7	36,9	60,3
Arachides	4,0	17,6	3,9	12,7	8,7	14,2
dt Huile	(0,7)	3,1	(0,6)	1,9	(3,2)	5,2
Peaux et cuirs	0,2	-	0,4	1,3	0,4	0,7
Céréales	-	-	-	-	2,8	4,6
Secteur traditionnel	6,8	30,0	11,7	38,0	11,0	18,0
Animaux vivants	4,7	20,7	5,6	18,2	7,5	12,3
Poissons	0,9	4,0	0,4	1,3	0,9	1,5
Gomme	0,6	2,6	4,6	14,9	0,3	-
Vannerie	0,6	2,6	1,0	3,2	0,1	-
Graines de karité	-	-	0,1	-	2,2	3,6
Divers	3,4	1,5	3,2	10,4	1,4	2,3
TOTAL	22,7	100	30,8	100	61,2	100

Source : BCM

On constate qu'en ce qui concerne le secteur moderne, ses exportations sont pour l'essentiel des produits bruts, l'huile d'arachide, en progression, ne représentant que 5,2 % des exportations en 1977.

Le fort accroissement de la part du secteur moderne en 1977 est lié d'une part à la baisse relative des exportations du secteur traditionnel, baisse due essentiellement à la sécheresse de 1974 qui a entraîné la destruction d'une partie du cheptel, et, d'autre part, à l'importance de la production de coton de la campagne 1976/1977 associée à la fermeté de son cours sur le marché mondial. Le coton renforce ainsi la première place dans les ventes officielles du Mali et représente en 1977 60,3 % de l'ensemble des exportations, ce qui peut expliquer les tarifs particuliers de son transport.

Quant à l'arachide, le doublement en valeur des exportations de ce produit depuis 1972 n'a pas empêché une baisse relative de leur part dans l'ensemble des exportations.

2.24 - La Balance des Paiements.

L'analyse de la balance des paiements est un élément fondamental à la compréhension d'une économie au déficit extérieur chronique.

Le tableau suivant présente l'évolution de ses différents soldes de 1974 à 1977.

Balance des paiements du Mali (en milliards de FM)

	1974	1975	1976	1977
Biens et Services	- 73,4	- 68,4	- 46,1	- 42,6
Balance commerciale (FOB-FOB)	(- 31,3)	(- 23,7)	(- 8,1)	(+ 1,3)
Balance des Services	(- 42,1)	(- 44,7)	(- 38,0)	(- 43,9)
Transferts unilatéraux	+ 52,9	+ 43,2	+ 24,6	+ 44,4
Opérations en capital	+ 5,7	+ 3,0	+ 5,6	+ 8,3
D.T.S.	-	-	-	-
Erreurs ou omissions	+ 0,1	- 2,8	-	-
Balance générale	- 14,9	- 25,0	- 15,9	+ 10,1

On remarquera le solde constamment et fortement négatif de la balance des services (essentiellement assurances et **frêt** sur importations) ; l'année 1977 est la première depuis 1970 où le solde était encore négatif, mais faiblement, - 0,3 milliards de FM - à présenter un solde positif. Ce résultat encourageant provient bien sûr du solde positif de la balance commerciale, qu'un effort continu a permis de redresser, mais aussi de l'importance des transferts.

Détaillons les différents postes de cette balance et leur évolution 1970/1976/1977.

2.241 - ~~Biens et services~~

En 1970 et 1976 à 1977 la balance des Biens et services est la suivante :

	1970	1976	1977
Exportations FOB	+ 18,2	45,1	59,0
Importations FOB	- 20,8	- 53,2	- 57,7
<u>Balance Commerciale</u>	- 2,6	- 8,1	+ 1,3
Fret et Assurance	- 5,0	- 19,2	- 20,5
Autres transports	- 0,6	- 2,2	- 2,4
Voyages	- 2,4	- 7,9	- 9,3
Revenus du capital	- 2,9	- 7,9	- 9,8
Transaction Gouvernementale	- 0,7	+ 1,0	+ 1,4
Autres services	+ 2,2	+ 1,8	- 3,3
<u>Balance des services</u>	- 9,4	- 38,0	- 43,9
<u>Balance des Biens et Services</u>	- 12	- 46,1	- 42,6

Les importations FOB ont peu bougé de 1976 à 1977, par contre les exportations ont fortement augmenté: il en résulte qu'en 1977 le solde de la balance commerciale est positif ce qui est tout à fait conjoncturel et n'avait jamais eu lieu sur la période 1970-1976.

Mais un solde positif de la balance commerciale est de peu de poids sur l'ensemble de la balance des biens et services maliens : le déficit sur les services reste en effet beaucoup plus important. On remarquera l'importance du poste Fret et Assurance représentant près de 36 % des importations FOB en 1977. C'est là le prix de l'enclavement, et le fait d'une évolution néfaste depuis 1970, puisque la valeur des importations FOB ayant presque triplé de 1970 à 1977, la valeur des assurances et du fret a été multipliée par quatre. Un contrôle national sur ce secteur devient primordial.

On remarquera également le poids des dépenses de voyages (dépenses de représentation à l'étranger) qui ont presque quadruplé sur la période, ainsi que les revenus du capital (bénéfices rapatriés, intérêts et dividendes versés à l'étranger, dont charges d'intérêts sur le compte d'opération du Trésor Français) qui ont plus que triplé. La somme revenus du capital et voyages n'est pas loin d'égaliser le total des dépenses de frêt et assurance.

2.242 - Transferts unilatéraux

Les transferts unilatéraux sont constitués des transferts privés sans contrepartie et des transferts du Gouvernement.

	1977		Solde
	<u>Recettes</u>	<u>Dépenses</u>	
Transferts privés	13,0	3,0	10
Transferts du Gouvernement	35,4	1,0	34,4
TOTAL	48,4	4,0	44,4

En ce qui concerne les transferts privés l'essentiel des recettes est constitué par les revenus des travailleurs maliens à l'étranger (8,9 milliards de FM) et par les pensions versées par la France (2,9 milliards). Les dépenses correspondent au rapatriement des économies sur salaires des assistants techniques.

Les transferts du Gouvernement sont constitués par :

- l'aide financière reçue, soit 14,8 milliards, provenant de la France (5,3 milliards), de l'Arabie Saoudite (3,8 milliards) et du FED (2,9 milliards),
- l'aide en nature, soit 12,4 milliards, constituée d'équipements (PNUD 7,5 milliards, Sélingué 3,5 milliards),
- l'assistance technique, soit 8,3 milliards, fournie par la France (4,9 milliards), le PNUD (1,9 milliards), le Canada (0,9 milliard).

2.243 - Opérations en capital

Ces opérations dégagent un excédent de 8,3 milliards pour l'année 1977 résultant de mouvements importants en débit et en crédit.

	1977	
	<u>Crédit</u>	<u>Débit</u>
Investissements directs	1,5	3,9
Emprunts privés à l'extérieur (L.T.)	3,5	6,5
Crédits commerciaux (C.T.)	8,1	12,5
Avances de l'Etat aux entreprises	1,5	5,0
Emprunts de l'Etat	22,6	1,0
TOTAL	37,2	28,9

On notera l'importance des crédits commerciaux. En recettes ils représentent des crédits consentis au Mali et viennent donc en diminution des importations ; symétriquement en débit on porte les crédits consentis par le Mali à l'extérieur (représentant la part non encore payée des exportations).

Enfin c'est dans les opérations en capital qu'apparaissent les emprunts (et les remboursements) de l'Etat. Ils s'élèvent en 1977 à 22,6 milliards. Les principaux créanciers sont cette année : la BIRD (4,4 milliards), l'Union Soviétique (3,9 milliards), la RFA (2,5 milliards) et divers pays arabes.

En matière d'emprunts de l'Etat leur croissance sur la période est impressionnante :

Emprunts et Remboursements de l'Etat à l'Extérieur

	<u>Emprunts</u>	<u>Remboursements</u>
1970	1,6	0,8
1971	3,4	0,6
1972	3,0	0,6
1973	5,6	0,7
1974	8,1	0,2
1975	10,0	0,4
1976	18,2	0,8
1977	22,6	1,0

Il est clair qu'une série croissante d'emprunts de cette sorte ne sera pas à terme sans effets sur le service de la dette, et sur la capacité d'emprunt.

2.244 - Conclusions sur la Balance des Paiements

En conclusion il apparaît que la balance des paiements du Mali est caractérisée par une balance des biens et services structurellement déficitaire du fait d'une balance des services fortement négative et d'une balance commerciale généralement déficitaire, et exceptionnellement équilibrée les années où les termes de l'échange sont particulièrement favorables.

Cette balance des biens et services déficitaires n'est pas en général équilibrée par les transferts unilatéraux et les opérations en capital.

A terme, seule la poursuite d'une aide internationale importante, ainsi que des emprunts à l'extérieur permettront de limiter l'importance du déficit extérieur, et ce, au prix d'un accroissement de la dette et de son service. Des prévisions de la Banque Mondiale chiffrent pour 1985 le déficit de la balance des paiements à 110 milliards de Francs Maliens,

et les intérêts payables sur le solde des engagements extérieurs à 51 Milliards soit près de la moitié du déficit : cette augmentation progressive du montant des intérêts à verser au **titre de réserves négatives fait** ressortir la nécessité d'une action économique préventive.

Ces prévisions pessimistes ne pourraient être fondamentalement remises en cause que par la découverte de ressources naturelles nouvelles très rémunératrices, découverte totalement hypothétique aujourd'hui, ou par une modification fondamentale de l'attitude des pays développés.

Il n'entre bien **évidemment** pas dans le mandat du consultant d'analyser en détail ce problème et d'établir par exemple des hypothèses quant aux chances du Mali d'obtenir un moratoire pour telle ou telle partie de sa dette ; mais il n'en reste pas moins que les objectifs d'investissements publics en matière de transport devront raisonnablement tenir compte d'une situation financière difficile.

2.25 - L'emploi

Le déséquilibre global du marché du travail est important. Sur 6 millions d'habitants, 2 millions au moins peuvent être considérés comme actifs, alors que le nombre d'emplois salariés ne dépassait pas 113.900 en 1977, soit 5,7 % de la population active. Bien qu'une large redistribution s'opère par le truchement de la solidarité familiale ou ethnique, ces chiffres donnent une idée de l'étroitesse du marché malien.

La plupart des actifs non salariés, dans l'agriculture, l'élevage, le commerce traditionnel, ne disposent pas de revenus réguliers.

Les salariés ressortent pour 45 % de l'administration publique et pour 41 % des entreprises d'état et des quelques entreprises privées existantes.

La comparaison avec la Côte d'Ivoire est assez significative ; alors que le nombre de fonctionnaires est voisin dans les deux pays, il représente près d'un emploi salarié sur deux au Mali, contre 1 pour 5 en Côte d'Ivoire.

Emplois salariés au Mali et en Côte d'Ivoire

	MALI			COTE D'IVOIRE	
	1976	1977	%	1975	%
Administration	49.300	51.400	45,1	69.000	18,4
Entreprises privées. et publiques	44.700	46.700	41,0	240.000	64,0
Autres (y.c. domes- tiques)	15.100	15.800	13,9	66.000	17,6
TOTAL	109.100	113.900	100	375.000	100

Source : Mali BCM

L'importance de cette fonctionnarisation a pour conséquence **immédiate**, dans le secteur des transports, que la part des transports administratifs, effectuée dans des **véhicules** appartenant à l'Etat, est **importante**. Ces **trois** dernières années, entre un quart et un tiers des immatriculations ont été le fait de l'Administration proprement dite, et des opérations de développement. Comme traditionnellement, à partir d'un certain niveau hiérarchique, l'usage des véhicules administratifs est assimilable de fait à un accessoire du salaire, il s'ensuit qu'une bonne partie de la demande de transport, notamment de voyageurs, est satisfaite dans des conditions monétaires qui ne répondent en rien aux critères de la théorie économique classique.

L'emploi salarié est en grande majorité urbain ; ce qui implique l'importance du transport urbain par rapport aux transports interurbains et internationaux (voir § 3).

2.26 - La rémunération des producteurs primaires

Depuis la dévaluation du franc malien les prix intérieurs n'ont pas globalement rattrapé le niveau moyen des prix dans les pays avoisinants de la zone franc.

Si certains services et la majorité des produits importés sont au même niveau qu'en Côte d'Ivoire ou au Sénégal, compte tenu de la parité FM/FCFA, la plupart des produits primaires restent à un niveau très inférieur.

2.261 - Produits d'exportation

On a rapproché les prix au producteur pour les deux grands produits d'exportation, l'arachide et le coton.

	Prix au Producteur				
	<u>73/74</u>	<u>74/75</u>	<u>75/76</u>	<u>76/77</u>	<u>77/78</u>
<u>Arachide en coque</u>					
Sénégal	51	83	83	83	83
Mali	30	40	40	45	50

en F M par kg

	Prix Officiel d'achat au Producteur				
	<u>73/74</u>	<u>74/75</u>	<u>75/76</u>	<u>76/77</u>	<u>77/78</u>
<u>Coton graine</u>					
Côte d'Ivoire	90	140	140	160	160
Bénin	72,3	80	90	100	100
Haute-Volta	70	80	80	80	110
Niger	74	94	94	94	110
Sénégal	60	94	94	98	98
Togo	74	92	96	100	120
Mali	48,7	73,7	74	74	86

en FM/kg Source BCEAO-BCM

Ces tableaux mettent en lumière le fait qu'en 1977-1978 l'arachide **était achetée au producteur Sénégalais 66 % plus cher** qu'à son homologue Malien et que cette situation durait depuis 1973.

Pour ce qui est du coton l'écart est grand entre le producteur Ivoirien et le producteur Malien (86 % en faveur du premier), plus limité avec le **Voltaïque (+ 28 %)** ou le **Sénégalais (+ 14 %)**. Mais surtout cette situation d'infériorité relative du producteur Malien dure depuis de longues années.

De tels écarts sur les prix sont susceptibles d'entraîner :

- d'une part une fuite non contrôlée de production sur les pays limitrophes plus rémunérateurs, et des **flux de transport clandestins importants,**

- d'autre part l'existence de marchés parallèles de commercialisation de ces produits. L'écart entre les prix pouvant varier considérablement d'un marché à l'autre (200 %) comme le montre le tableau suivant :

Prix marchés parallèles

	Prix Officiel	Village	Bamako
Arachide coque	50	83	140
Graine d'arachide	80	151,5	250

Source : Bulletin n° 1 de la BCM

2.262 - ~~Produits vivriers~~

La situation est encore plus **aigüe** en ce qui concerne les céréales et il est bien connu que les années de bonne récolte (c'est-à-dire celles où un surplus peut être dégagé de l'auto consommation) de grandes quantités de graines sont détournées du marché intérieur et exportées clandestinement pour bénéficier de prix plus rémunérateurs.

L'écart est en effet important entre le prix au producteur et celui que l'on peut trouver sur les marchés du nord de la Côte d'Ivoire par exemple :

Mil - Maïs - Sorgho :

Prix au producteur F/kg en 1977/78	36 F M/kg
Prix au producteur en Côte d'Ivoire 1977 :	50 à 70 F M/kg
Prix consommateur à Korhogo en 1977	174 F M/kg

Ces distorsions contribuent largement à l'incohérence apparente des flux de céréales, et à la très mauvaise qualité des statistiques les concernant. Il existe en effet un grand écart entre les flux théoriques que l'on peut reconstituer à partir de l'analyse de la production (cf. rapport 3) et d'une approche normative de la consommation (cf. rapport 6), d'une part, et les flux contrôlés d'autre part.

Cette politique de bas prix au producteur, justifiée par l'objectif du maintien du niveau de vie réel **des** urbains, est constante depuis de nombreuses années. Il faut cependant signaler que sa modification supposerait :

- vraisemblablement une augmentation du volume et sûrement une modification de structures de la production,
- un accroissement des taux de commercialisation,
- une modification de la destination des flux (moins d'exportations, plus de flux intérieurs),
- un meilleur contrôle des échanges.

Cette composante de la demande de transport est très sensible .

2.3 - Projection du PIB et du revenu par tête en 1984 et 1994

Il a été procédé à l'établissement de projections globales du PIB et du revenu par tête à partir des hypothèses retenues dans les études sectorielles (rapports 3 à 5). Ces projections étaient indispensables pour aboutir à une image cohérente de la demande transport aux horizons 1984 et 1994. Elles ne se substituent pas à une esquisse de l'économie malienne, dont l'élaboration relèverait des attributions du Plan, mais sont un intermédiaire nécessaire dans la conception du Plan de Transport.

Il n'a pas été fait d'hypothèse concernant le niveau absolu ou relatif des prix : les projections sont à francs constants.

Le caractère volontariste des projections sectorielles a conduit à des chiffres relativement élevés de croissance globale ; cependant l'exode rural s'il permet une hausse des revenus ruraux (en supposant un maintien des prix relatifs des produits primaires) aboutit à une légère baisse des revenus moyens urbains.

On s'est gardé d'exclure l'hypothèse de la découverte d'une ressource naturelle importante supplémentaire modifiant le trend établi par une projection tendancielle : une variante fondée sur l'exploitation d'un hypothétique gisement d'uranium a été donnée à titre d'exemple.

2.31 - Projection du PIB

On s'est appuyé essentiellement :

- Pour l'agriculture et l'élevage sur les rapports 3 et 4 les concernant, correspondant à un taux de croissance de la production agricole (tant vivrière que d'exportation) de 5 % par an en volume sur la période au prix de 1976, et à un taux de croissance de l'élevage de 2,5 % par an de 1975 à 1984 suivi d'un taux de 7,8 % pour la période 1984-1994.

- Pour l'industrie moderne sur le recensement des projets effectués dans le rapport sectoriel : on a appliqué à la valeur ajoutée des **sous-**branches en 1976 le taux de croissance en volume résultant des productions nouvelles pour obtenir la valeur ajoutée 84 et 94 aux prix 1976.

En ce qui concerne les autres secteurs : pour le tertiaire on a supposé que sa valeur ajoutée évoluerait au même taux que le P.I.B., pour les administrations on a retenu le taux de croissance utilisé par la Banque Mondiale dans ses projections à moyen terme, soit 4 % par an ; enfin pour le secteur secondaire traditionnel on a retenu un taux de 4,3 % en volume par an.

Enfin on a étudié une variante où des gisements d'uranium seraient découverts d'ici peu et où une mine de même dimension que celle fonctionnant au Niger serait en exploitation au Mali vers 1990.

A partir de ces diverses hypothèses on arrive aux résultats suivants :

Taux de croissance en volume aux prix de 1976

	<u>1976/1984</u>	<u>1984/1994</u>
P.I.B.	4,5	6,4
V.A. du secteur primaire	3,7	6,0
V.A. du secteur secondaire	6,1	7,2
dont secondaire moderne	7,9	9,1
V.A. du secteur tertiaire	4,5	6,4
P.I.B. (variante haute)	4,5	7,1
V.A. du secteur primaire (variante haute)	3,7	7,8

Ainsi, il résulte des hypothèses de développement agricole et surtout d'élevage, ainsi que de l'échéancier des investissements industriels que la croissance de l'économie malienne sera modérée sur la période 1976/1984, pour s'accélérer ensuite et atteindre un rythme de croissance de 6,4 %. Dans le cas où une mine d'uranium serait en exploitation ce taux s'élèverait même jusqu'à 7,1 %.

Il faut remarquer qu'une telle croissance repose sur une hypothèse assez forte en ce qui concerne le secteur industriel moderne, puisque celui-ci est supposé croître de 7,9 à 9,1 % par an.

2.32 - Projection du revenu par tête

A partir de ces projections du Produit Intérieur Brut on peut obtenir une estimation de la croissance du revenu des ménages ainsi que du revenu par tête compte tenu des perspectives démographiques.

La structure du revenu des ménages est en effet connue pour l'année 1972. Supposant qu'elle est restée identique en 1976 on peut appliquer à chacune de ses composantes les taux sectoriels de croissance obtenus dans les projections du P.I.B. On en déduit la croissance du revenu des ménages, tant urbains que ruraux (le primaire et le reste).

	1976	%=1976	taux 76/84	84	taux 84/94	94	%
Revenus issus du Primaire	77	49	3,7	65,5	6	117,3	46
Revenus des E. I. du Secondaire	15	9	4,3	12,6	4,3	19,2	8
Revenus des E. I. du Commerce	31	20	4,5	28,4	6,4	52,8	21
Revenus issus des ENF (1)	13	8	7,9	14,7	9,1	35,1	14
Revenus issus de l'Administration	22	14	4	19,2	4	28,4	11
TOTAL	158	100	4,3	140,4	6,1	252,8	100

Du point de vue structurel le revenu des ménages évolue peu, seule la part des salaires issus des ENF augmente notablement passant de 8 % à 14 % de l'ensemble, tandis que les revenus issus de l'agriculture diminuent légèrement (de 49 à 46 %), ainsi que le poids des fonctionnaires (de 14 à 11 %).

Au niveau des revenus par tête la situation est plus contrastée : divisant respectivement par le taux de croissance de la population totale, rurale et urbaine on obtient les résultats suivants :

Taux annuels moyens (%)	<u>78/84</u>	<u>84/94</u>
▪ Croissance du revenu par tête	1,7	3,4
▪ Croissance du revenu rural par tête	1,1	3,3
▪ Croissance du revenu urbain par tête	- 0,9	0,2

la croissance du revenu total n'empêche pas pour la période 76/84 une détérioration de la situation dans les villes où le revenu par tête diminue ; c'est la force du phénomène d'urbanisation qui explique ce résultat. A l'inverse, l'exode rural permet une relative croissance du revenu rural par tête, au moins en fin de période (forte croissance de l'élevage).

Le tableau de la page suivante donne la croissance des différentes composantes du P.I.B. en volume de 1976 à 1994. Le détail du secteur secondaire moderne a été reporté en annexe 2.2.

(1) Entreprises non financières.

CROISSANCE DU P.I.B. EN VOLUME

AUX PRIX DE 1 9 7 6

	<u>Valeur 1976</u>	<u>Taux</u>	<u>Valeur 1984</u>	<u>Taux</u>	<u>Valeur 1994</u>
(1) Primaire	110,3	3,7	147,4	6,0	262,8
Agriculture	53,9	5,0	79,6	4,9	128,4
Elevage	43,8	2,5	53,4	7,8	113,2
Forêts - Pêches	12,6	4,1	17,4	2,0	21,2
Mines	-	-	-	-	(50,0)
(2) Secondaire	47,7	6,1	76,6	7,2	153,5
(3) Tertiaire	130,0	4,5	184,9	6,4	343,8
Transports	11,8				
Commerce	70,7				
Administration	36,2	4,0		4,0	
Autres services	11,3				
(1) + (2)	158	4,5	224	6,4	416,3
(1) + (2) + (3)	288	4,5	408,9	6,4	760,1
(1) + (2) + (3) y.c.mines	288		408,9	7,1	810,1

2.33 - Projection de l'investissement

L'investissement au Mali est en premier lieu un investissement public.

L'appréhension de l'investissement total annuel de l'administration est **particulièrement** délicate au Mali, et ce pour une raison simple : l'essentiel de celui-ci ne figure pas dans le budget des administrations, en particulier l'essentiel de l'aide internationale n'est pas intégrée au budget de l'Etat.

La Comptabilité Nationale est donc obligée de reconstituer l'investissement public, tant à partir des informations en quantité physique dont elle dispose, qu'en ventilant l'aide internationale en dépenses de fonctionnement et dépenses d'investissement.

Les comptes s'arrêtant à 1973 on voit qu'il faudra pour les années suivantes largement improviser.

Rappelons qu'en 1972 :

- sur une FBCF totale de 28,3 Milliards, la part de l'administration (égale à celle des ménages), s'élevait à 20 %, celle des entreprises s'élevant à 60 %, et que sur ces 20 % la ventilation entre budget local et aide extérieure était la suivante :

Total investissement des administrations	5.767	10 ⁶ FM
▪ sur budget local (23 %)	1.300	"
▪ sur aide extérieure (77 %)	4.467	"

L'aide internationale finançait donc les 3/4 de l'investissement public malien.

Il ressort clairement de cette remarque que l'étude de l'investissement des administrations doit pour l'essentiel porter sur l'étude des financements extérieurs (voir § 4).

Nous ne donnerons ici qu'un ordre de grandeur de l'investissement résultant d'une projection tendancielle.

Le taux d'investissement (rapport de la FBCF au PIB) peut être considéré comme limité par la capacité du système administratif à contrôler et piloter les investissements publics. C'est-à-dire qu'au-delà d'une certaine limite, l'insuffisance des contrôles, le suivi incomplet des dossiers qui résultent nécessairement d'une surcharge de l'ensemble des fonctionnaires concernés, aboutit à augmenter le ratio :

$$\frac{\text{fonds d'investissements}}{\text{investissements réels}}$$

c'est-à-dire que le coût relatif des investissements augmente.

Comme nous raisonnons en prix constants, ceci correspond à une limitation de fait du taux d'investissement à un niveau que l'on peut situer (d'expérience dans de nombreux pays) aux environs de 30 % (1). Nous supposons que l'effort reste cependant au minimum ce qu'il a été au cours des dernières années, c'est-à-dire que le taux d'investissement ne descend pas au-dessous de 18 %. En supposant que la part des transports représente le quart des investissements totaux, on obtient les fourchettes suivantes (en Milliards de FM) :

	PIB	FBCF		Investissements "transports" (25 %)
		18 %	30 %	
(1976)	288	52	à 86	13 à 21,5
1984	409	74	à 123	18,5 à 31 par an
1994	760	137	à 228	34 à 57 par an

Les chiffres supérieurs peuvent être considérés comme un objectif très difficile à atteindre. Ils correspondraient à un programme d'investissements "transports" de 140 Milliards de FM environ pour la période 1980-1984.

2.4 - Conclusion sur les perspectives économiques

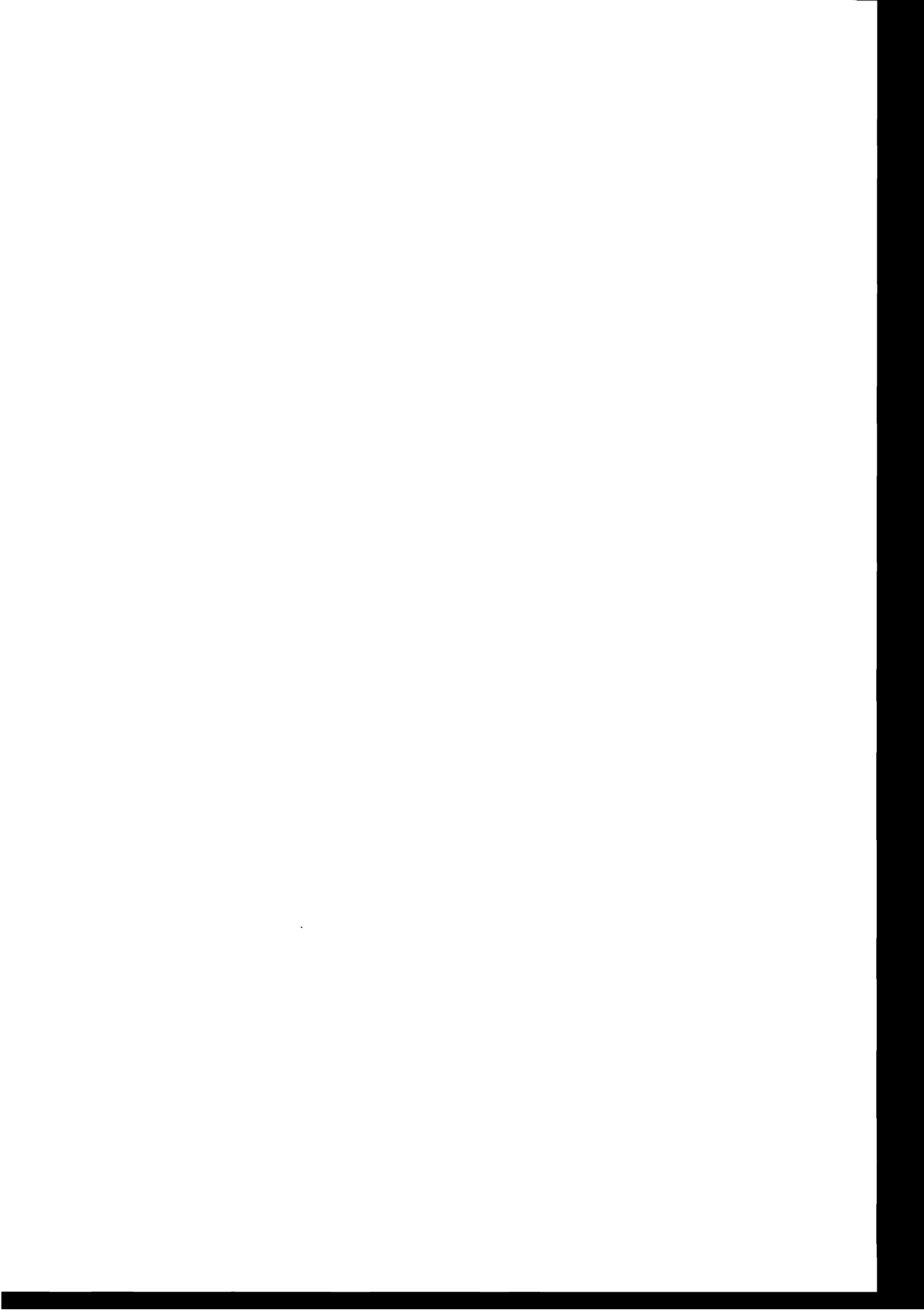
L'économie malienne est, et restera dans les quinze ans à venir, très vulnérable :

- aux aléas naturels, puisque la production rurale traditionnelle reste primordiale,
- aux aléas économiques, puisque la balance commerciale dépend largement des termes de l'échange.

Les déséquilibres structurels la rendent très dépendante de l'extérieur.

Malgré une politique active de sécurisation de la production rurale et de recherche intensive d'investissements industriels, ces traits fondamentaux ne seront pas bouleversés d'ici une quinzaine d'années. Ils conditionnent la dépendance extrême de l'investissement vis-à-vis de l'extérieur et inciteront à la prudence lors de l'établissement des objectifs en matière d'infrastructures de transport.

(1) Très rares sont les pays ayant dépassé cette valeur plus de quelques années de suite.



3 - L'ACTIVITE DU TRANSPORT.

3.1. Evaluation de la production du secteur transport (1).

On distinguera la production du secteur des transports par mode et par type d'entreprises (publiques ou privées).

3.1.1. Le transport ferroviaire.

Il est assuré entièrement par la RCFM, entreprise publique. La production de la RCFM est la suivante (en Milliards de FM) :

<u>Années</u>	<u>Voyageurs</u>	<u>Marchandises et divers</u>	<u>TOTAL</u>
1975	0,9	2,3	3,2
1976	1,1	2,6	3,7
1977	1,2	3,0	4,2

3.1.2. Le transport fluvial.

Il est assuré par la CMN, entreprise d'Etat, et les piroguiers privés.

La production de transport de la CMN s'élève à 0,6 Milliard de FM en 1977.

L'estimation du chiffre d'affaires des piroguiers est faite d'après les coûts et trafics reconstitués.

La répartition entre voyageurs et marchandises n'est qu'une estimation indicative.

La production totale est la suivante en 1977 (en Milliards de FM) :

	<u>Voyageurs</u>	<u>Marchandises</u>	<u>TOTAL</u>
CMN	0,25	0,35	0,6
Piroguiers	0,08	0,17	0,25
TOTAL	0,33	0,52	0,85

(1) On se reportera au volume T pour les évaluations physiques (en termes de t x km ou V x km.

3.1.3. Le transport aérien.

On connaît une estimation de la production totale d'Air-Mali pour 1977 (1) ; mais les comptes mis à la disposition du consultant n'ont pas permis une distinction entre trafic domestique et international. La décomposition donnée ci-après est donc très approximative.

	Voyageurs		Marchandises	Production totale Milliards FM
	10 ⁶ Vkm	Production Milliards FM	Production Milliards FM	
<u>Année 1977</u>				
▪ Domestique	10	0,4	ε	0,4
▪ International	87,7	4,3	0,3	4,6
TOTAL	97,7	4,7	0,3	5,0 (1)

3.1.4. Le transport routier inter-urbain.

L'état de la comptabilité nationale et des comptabilités de beaucoup d'entreprises de transport routier ne permet pas d'appréhender directement les valeurs de production.

On est donc obligé de recourir à une évaluation indirecte à partir des trafics (cf. annexe 3). Cette évaluation ne peut être que globale et ne distingue pas les entreprises d'Etat (SAT, CMTR) et les entreprises privées de transport public. La distinction entre transport public et transport privé (pour compte propre) n'est donnée qu'à titre indicatif ; elle n'a d'ailleurs pas beaucoup de signification dans le contexte actuel du transport routier au Mali (cf. rapport 8 "les transports routiers").

La production malienne des entreprises de transports routiers (2) s'élève en 1977 à 26 Milliards de FM dont environ 5 réalisés à l'exportation (cf. annexe 3, § 4.4.).

(1) Extrapolée à partir des recettes de transport 1975 (4,4 Milliards FM) et 1976 (4,6 Milliards FM).

(2) Regroupant transports pour compte d'autrui et pour compte propre.

La part de cette production contrôlée par l'Etat concerne les transports des entreprises d'Etat de transport (SAT, CMTR) et des autres sociétés ou opérations publiques (SOMIEX, CMDT, OACV, OPAM, ...). Elle représente environ 40 % du total. L'Etat peut aussi contrôler facilement l'activité des coopératives (UNCTR) qui représentent 45 % des transports.

Ainsi l'Etat Malien contrôle directement ou indirectement 85 % de la production des transports routiers, soit environ 22 Milliards de FM de production en valeur 1977.

D'autre part, on sait que la distinction entre transports pour compte d'autrui et pour compte propre n'a pas beaucoup de signification ; on peut néanmoins avancer l'ordre de grandeur de 10 à 11 Milliards de FM pour la production de transport pour compte d'autrui (transport public participant au secteur transport au sens de la comptabilité nationale).

3.1.5. Activités annexes au transport.

Pour compléter ces évaluations, il est bon de rappeler ici l'importance des activités annexes aux transports maliens, tels que le transit, les manutentions et magasinages et les prestations de transport achetées à l'Etranger.

Pour fixer les ordres de grandeur, on rappelle ici que le déficit de la balance des biens et services en 1977 se montait à :

- 20,5 Milliards de FM pour frets et assurances
- 2,4 Milliards de FM pour autres transports.

Une évaluation de la production des activités annexes du transport peut être donnée à partir des tonnages transportés et des coûts unitaires. Les frais de transit, manutentions, stockages et de dossiers engagés sur territoire malien sont approximativement les suivants(1) :

- Liés au transport routier		
1,03 Mt x 1.500 FM/t =		1,5 Milliards FM
- Liés au transport ferroviaire		
0,306 Mt x 2.500 FM/t =		0,8 Milliard FM
- Liés au transport fluvial		
0,05 Mt x 3.000 FM/t =		0,2 Milliard FM
		<hr/>
		2,5 Milliards FM

(1) Voir tonnages rapport 6, § 1.13.

3.1.6. Récapitulation de la production malienne des transports.

- Transport ferroviaire	4,2	Milliards FM
- Transport fluvial	0,9	"
- Transport aérien	5,0	"
- Transport routier	26,0	"
	<hr/>	
	36,1	Milliards FM
- Activités annexes intérieures	2,5	"
	<hr/>	
TOTAL	38,6	Milliards FM

3.2. Contrôle de l'Etat sur les transports intérieurs.

L'Etat Malien contrôle la plus grande partie de la production malienne de transport.

Production Milliards FM 1977	Part direc- tement con- trôlée par l'Etat	Part coopérative	Part privée	TOTAL
Transport ferroviaire	4,2	-	-	4,2
Transport fluvial	0,6	0,2	0,1 (1)	0,9
Transport aérien domestique	0,4	-	p.m.	0,4
Transport routier intérieur	8,4	9,5	3,1	21,0 (2)
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL	13,6	9,7	3,2	26,5
	51 %	37 %	12 %	100 %

Avec l'aide des coopératives, on peut estimer qu'il contrôle 88 % des transports intérieurs.

(1) Estimation.

(2) Transport à l'Etranger exclu (cf. annexe 2, § 2.2.5. C).

3.3. Evaluation de la valeur ajoutée des transports inter-urbains.

On évaluera pour chaque mode la valeur ajoutée reconstituée d'après la production et les consommations intermédiaires en 1977.

<u>Mode</u>	<u>Production</u>	<u>Consommations intermédiaires</u>	<u>Valeur ajoutée</u>
Transport ferroviaire (1)	4,2	2,0	2,2
Transports fluviaux (2)	0,9	0,6	0,3
Transports aériens	5,0	4,2 (3)	0,8
Transports routiers	26	15,4 (4)	10,6
TOTAL	36,1	22,2	<u>13,9</u>
Activités annexes (p.m.)	2,5	1,5 (5)	1,0

Cette estimation de 13,9 Milliards FM pour la PIB des transports inter-urbains en 1977 est à rapprocher du chiffre avancé pour l'ensemble des transports en 1976 par la Banque Mondiale, 11,8 Milliards FM (cf. § 2.1.1.). Le fort accroissement ressort sans doute plus d'une différence des modes d'évaluation que d'une augmentation de la production.

(1) D'après le compte d'exploitation RCFM de 1977.

(2) D'après le compte d'exploitation provisoire CMN et coûts théoriques des pirogues

(3) D'après ratios extrapolés du compte d'exploitation 1975-1976 d'Air Mali

(4) Cf. annexe 3 - Evalué d'après la structure des coûts d'exploitation en excluant les achats de véhicules des consommations intermédiaires.

(5) Estimation du consultant.



4 - LES FINANCES PUBLIQUES ET LES TRANSPORTS

Dans un premier temps, nous analyserons rapidement l'évolution récente et les perspectives des finances publiques, qui fournissent le contexte général des interventions de l'Etat.

Nous examinerons les recettes provenant du secteur des transports, dans l'optique de la recherche d'un accroissement du financement national des dépenses liées au transport. Il est évident, en effet qu'à court terme l'entretien des infrastructures sur fonds propre est une composante essentielle de l'indépendance nationale. Le financement national des investissements nouveaux, en est une autre à plus long terme.

La place des transports dans les dépenses permettra de situer à grands traits, la capacité du système administratif à gérer et étendre les infrastructures existantes, ainsi que l'importance que les autorités lui accordent dans l'ensemble de l'économie malienne.

L'analyse des financements internationaux dégagera les tendances récentes et le rôle des interventions extérieures, ce qui permettra de conclure sur la capacité globale du Mali, dans le contexte international, à gérer et construire son réseau de transport : ainsi sera déterminé approximativement un cadre global pour les budgets et les plans d'investissements à moyen terme.

4.1. Analyse globale des finances publiques

Le tableau suivant présente les prévisions budgétaires des recettes et dépenses publiques des années 1975, 1976 et 1977 :

	1975	1976	1977	taux annuel moyen
<u>Recettes</u>				
<u>Budget général</u>	<u>25,32</u>	<u>36,23</u>	<u>43,46</u>	31
Impôts directs	5,27	8,30	10,60	41,8
Impôts indirects et taxes (dont Recettes Douanières)	14,57 (11,70)	19,41 (12,88)	25,82 (18,48)	33,1 25,7
Autres recettes fiscales	0,98	1,91	0,52	-
Autres ressources	4,50	6,61	6,53	20,4
Budgets régionaux	<u>3,54</u>	<u>3,89</u>	<u>4,53</u>	13,1
Total recettes ordinaires	28,86	40,12	47,99	28,9
Recettes extraordinaires	11,56	10,08	6,64	- 24,21
<u>Total Budgétaire</u>	<u>40,42</u>	<u>50,20</u>	<u>54,64</u>	16,3
<u>DEPENSES</u>				
<u>Budget Général</u>	<u>32,26</u>	<u>43,50</u>	<u>48,38</u>	22,5
Fonctionnement	30,65	40,38	45,24	21,5
Equipement	1,61	3,12	3,14	39,7
<u>Budgets Régionaux</u>	5,25	6,70	6,26	9,2
<u>Total Budgétaire</u>	<u>37,51</u>	<u>50,20</u>	<u>54,64</u>	20,7
Excédent de Trésorerie	2,91	-	-	
<u>Comptes hors budget</u>	3,05	3,63	5,85	38,5
Fonds Routier	<u>1,90</u>	<u>1,90</u>	<u>3,12</u>	28,1
Caisse Autonome	1,15	1,10	2,73	54,1
Loterie Nationale	-	0,63	-	

En Milliards de F.M.

Source : B.C.M.

4.1.1. Les dépenses

Au niveau du budget national, il est important de constater que les dépenses de fonctionnement représentent 93,5 % de l'ensemble des dépenses, alors que les dépenses d'équipement ne s'élèvent qu'à 6,5 %.

Parmi les 45,2 milliards dépensés en fonctionnement, les seuls frais de personnel s'élèvent à 34,7 milliards, soit 71 % du budget général. Ils croissent plus vite que l'ensemble des recettes.

Il faut souligner que les dépenses d'équipement inscrites au budget ne représentent qu'une faible partie des actions engagées. Les comptes hors budget y participent bien sûr (mais non en totalité), mais rappelons-le une fois de plus, l'essentiel des investissements est effectué sur financement extérieur et ne figure pas au budget. Il est difficile d'estimer le montant de ceux-ci. Nous savons cependant qu'en 1972 les investissements sur financement budgétaire représentaient 23 % de l'ensemble des investissements des administrations. Conservant cette proportion on arriverait en 1977 à un investissement de l'ordre de 14 milliards, dont 11 milliards sur **financements** externes. Ce chiffre, certainement inexact donne une idée de l'importance du financement externe en matière d'investissement.

En terme de comparaison internationale il est intéressant de constater que le poids des dépenses de fonctionnement (regroupant les dépenses de fonctionnement du budget général et l'ensemble des budgets régionaux), n'est pas supérieur au Mali à ce qu'il est en moyenne dans l'ensemble de l'UMOA, comme le montre le tableau suivant :

Dépenses de fonctionnement rapportées au PIB (%)

	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>
UMOA	15,3	16,1	10,1	14,7
MALI	13,9	16,3	-	-

En **terme** de croissance annuelle les dépenses totales de l'administration ont **crû** de 20,7 % de 1975 à 1977 ; cette évolution recouvrant une croissance de 22,5 % en ce qui concerne le budget général, et une croissance beaucoup plus faible de 9,2 % des budgets régionaux.

4.1.2. Les-recettes

Les recettes des douanes constituent la part la plus importante des recettes générales puisqu'elles s'élèvent à 42 % de celles-ci. Il est intéressant de constater que leur croissance de 1976 à 1977 est bien supérieure à celle des importations elles-mêmes, et que de 1975 à 1976, les recettes des douanes ont augmenté alors que la valeur des importations diminuait.

	1975	Taux	1976	Taux	1977
Importations CAF (milliards FM)	75,4	- 2,3	73,7	8,5	80
Recettes douanes (milliards FM)	11,7	9,4	12,8	44,5	18,5
% Douanes/imports	15,5 %		17,3 %		23,1 %

Un tel résultat est la conséquence des efforts déployés par les services fiscaux et de recouvrement auprès des assujettis. Néanmoins cette progression n'est pas suffisante pour amener le Mali à un niveau de protection effective comparable à celui des autres états de l'UMOA, comme le montre le tableau suivant présentant les taux de protection de l'ensemble de l'UMOA en 1974 et 1975 ainsi que ceux du Sénégal et de la Côte d'Ivoire.

Taux de protection douanière dans l'UMOA

	UMOA		Sénégal	Côte d'Ivoire	
	1974	1975	1975	1975	1976
Importations	474	500	125	241	312
Droits liquidés par la direction des douanes	107	131	29,2	71	104
Taux de protection	22,5%	26,2 %	23,3%	29,5%	33,3%

BCEAO - en milliards de CFA

Il faut remarquer néanmoins que si le Mali, par une fiscalité douanière mieux recouvrée se mettait au niveau moyen des membres de l'UMOA (26,2 % de droits de douanes en 1975), le gain pour l'Etat ne serait pas très important ; il se chiffrerait néanmoins à 2,5 milliards en 1977.

L'effort de recouvrement a porté aussi sur les impôts directs tels que l'I.A.S. Il semble qu'il n'y ait pas grand progrès à attendre au-delà de la pression actuelle. Le cas particulier des taxes sur les carburants (affectées au Fonds Routier, hors budget) et sur les véhicules automobiles, sera examiné au § 4.2. ci-dessous.

En ce qui concerne la fiscalité directe, il faut également remarquer que le Mali effectue par rapport au PNB une ponction légèrement supérieure à celle qu'effectue la Côte d'Ivoire, mais égale à celle qu'effectue le Sénégal.

	Mali 1976	C.I. 1976	Sénégal 1975
Impôts directs	8,3	30,4	12,4
P.N.B.	238	1447	352
%	3,5 %	2,7 %	3,5 %

en milliards F.M.

En milliards CFA

En terme de croissance **annuelle**, les recettes du budget général ont crû de 31 % de 75 à 77 ; cette croissance provenant d'une accentuation de la pression fiscale directe (la part des impôts directs passe du cinquième au quart des recettes du budget général) ; enfin les recettes extraordinaires (qui recouvrent tant les subventions extérieures que des paiements différés) ont diminué de moitié de 75 à 77. Il en résulte une croissance générale plus modérée du total budgétaire s'élevant à **16,3 %** par an, soit un taux qui ne doit pas être très éloigné du taux annuel d'inflation.

En résumé, il ne faut pas attendre de bouleversement général dans les recettes du budget, sauf dans l'hypothèse très aléatoire de nouvelles ressources minières. Les efforts des services des finances en matière de recouvrement peuvent être prolongés sans que l'on puisse espérer dégager des masses importantes par ce moyen. Les taux d'imposition peuvent cependant être augmentés de manière non négligeable sur certains postes.

L'importance du personnel dans les dépenses de fonctionnement rend très problématique un ralentissement de leur croissance, qui se situe nettement au-dessus de la croissance démographique. Globalement par **conséquent**, le budget général, sauf bouleversement de l'économie, ne devrait pas permettre de dégager des ressources nouvelles notables pour financer d'éventuelles infrastructures de grande ampleur. Il faut examiner maintenant plus en détail les recettes et les dépenses relatives au transport, dont une part importante est affectée en dehors du budget général.

4.2. Les transports dans les recettes de l'Etat

Les **recettes** de l'Etat en provenance du secteur transport sont réparties ainsi :

- incluses dans le budget général :
 - les BIC
 - les impôts sur salaires
 - l'IAS
 - la patente
 - les droits de douane sur le matériel de transport et les pièces de rechange
 - les droits et taxes sur les carburants (pour petite partie)
 - les taxes spécifiques sur les transports.

} provenant des entreprises
} de transport

- hors budget :

- les droits et taxes sur les carburants (pour l'essentiel).

4.2.1. Les droits et taxes sur les carburants

Sous cette rubrique sont classés : les droits de douane, la taxe d'importation, la taxe locale, la taxe statistique et la taxe de stabilisation des prix, ainsi que les taxes indirectes sur les services de transport (IAS) et de distribution. La taxe de stabilisation des prix, destinée à péréquer les frais d'approche entre les différentes voies, est versée à l'O.S.R.P. (1) qui, en principe, opère les compensations nécessaires. Sont versées au Fonds Routier, et donc affectées, les recettes des droits de douane, de la taxe d'importation et de la taxe locale. Les autres recettes concourent au budget général (pour un demi milliard de FM environ actuellement), et ne sont pas examinées ici en détail.

4.2.1.1. Recettes actuelles du Fonds Routier

Tous carburants confondus, les recettes ont été les suivantes :

(milliards de FM)

	1974	1975	1976	1977	1978
Inscrites au budget du Fonds Routier	2,106	2,106	1,853	3,570	3,510
Perçues par le Fonds Routier	1,794	2,071	2,703	2,852	3,202

(1) Office de Stabilisation et de Régulation des Prix

Les recettes totales ont été, en francs courants, à peu près **proportionnelles** au volume de consommation : la **taxe locale**, la **taxe d'importation** ne sont pas indexées sur la valeur CAL, mais ont pour assiette le volume importé. Les recettes ne suivent donc pas l'inflation générale.

Ceci s'est traduit par une baisse progressive du prix relatif des produits **pétroliers**, que l'on peut interpréter économiquement comme une subvention **croissante** aux usagers des transports.

4.2.1.2. Comparaison avec les pays voisins

Il en résulte bien sûr un **décalage** important avec les pays voisins, qui tirent presque tous des recettes beaucoup plus conséquentes de la **fiscalité pétrolière**.

Le **tableau** suivant permet de comparer la **fiscalité** grevant les carburants au Mali et en Côte d'Ivoire :

Année 1978

<u>Essence</u> (en FM/1)	<u>Mali</u>	<u>Côte d'Ivoire</u>	<u>Ecart</u>
(1) Prix H.T.	140,6	158,2	17,6
(2) Prix TTC	180,0	260,0	80,0
(3) dont Taxes	39,4	101,8	62,4
(4) % (3)/(2)	21,9	50,9	29,0
Gas-Oil (FM/1)			
(1) Prix H.T.	104,8	128,9	24,1
(2) Prix TTC	130,0	156,0	26,0
(3) dont Taxes	25,2	54,2	29,0
(4) % (3)/(2)	19,4	34,8	15,4

Pour la C.I. : Ministère du Commerce-1.7.1978

Source : Pour le Mali : G.P.P. Bamako

On trouvera en annexe 4.1. un **exemple** de structure de prix des carburants.

La **fiscalité malienne** apparaît comme bien moins importante que celle subie par le consommateur ivoirien : par des prix hors taxes assez proches en matière d'essence, et ne différant que de 12,5 % on arrive à des prix TTC qui diffèrent de plus de 44 %, tant et si bien que les recettes de l'Etat sont 2,6 fois plus élevées par litre en Côte d'Ivoire qu'au Mali.

En ce qui concerne le gas-oil, la situation est moins contrastée les recettes étant cependant proches du double en Côte d'Ivoire. On remarquera cependant que la **fiscalité** frappant le gas-oil est plus légère que celle frappant l'essence mais que l'écart est moins accentué au Mali (2,5 % de 19,4 % à 21,9 %) qu'en Côte d'Ivoire (16,10 % de 34,8 à 50,9 %).

4.2.1.3. Perspectives pour les droits et taxes sur les carburants

Les taxes maliennes sur les carburants peuvent être largement augmentées sans dommage pour l'économie. Leur incidence sur les coûts de transport est faible :

	(Pourcentages)	
	Essence (VL)	Gas-oil (PL)
Part des taxes dans les carburants	21,9	19,4
Part du carburant dans les coûts de transport à l'utilisateur, TTC	20 - 25	15 - 18
Part des taxes de carburants dans les coûts	4,4 à 5,5	2,9 à 3,5

Et l'indice sur les prix des produits, pour le consommateur ou à l'exportation, encore plus faible :

Part des transports dans le prix	Part des taxes sur le carburant dans le prix
Du mil au consommateur 26 %	1 %
Du riz au consommateur 10 %	0,5 %
Be l'arachide FOB Dakar 22 %	1 %
Du coton FOB Abidjan 15 %	0,5 %

Même en tenant compte des répercussions sur les prix des consommations intermédiaires de fuel pour l'usinage de certains produits, et des effets en chaîne d'une augmentation des taxes sur les carburants, on peut affirmer qu'il serait possible de doubler approximativement les recettes du Fonds Routier par ce biais, sans augmenter les prix des produits de base de plus de 2 %. La marge de manoeuvre est donc très large.

De plus, l'augmentation probable et prochaine des prix du pétrole au producteur risque d'avoir une répercussion beaucoup plus importante encore sur les prix de tous les produits pétroliers, auprès de laquelle l'impact d'une augmentation substantielle des taxes maliennes pourrait passer presque inaperçu.

Compte tenu de l'augmentation des trafics attendue, on peut chiffrer l'évolution des recettes à attendre dans différentes hypothèses :

Recettes F.R. des droits et taxes sur les carburants (milliards de FM constants)	1977	1984
- Maintien des taux actuels	2,85	4,6
-Hausse de 50 % des taxes sur l'essence et le gasoil (par création d'une taxe spéciale)		6,3
- hausse de 100 % des taxes sur l'essence et le gas oil (par création d'une taxe spéciale)		8,05

4.2.2. Les recettes du cordon douanier

Si l'on met à part des produits pétroliers, le cordon douanier prélève des recettes importantes sur le matériel de transport importé, qui sont actuellement incluses dans le budget général.

Valeur des droits de douane liquidés (milliards de FM)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Véhicules	0,45	0,62	1,16	1,97	1,2	
Pièces détachées auto	0,23	0,20	0,30	0,38	0,45	
Cycles, vélomoteurs	0,04	0,04	0,02	0,06	0,10	
Pièces détachées, cycles, vélomoteurs	0,04	0,05	0,02	0,01	0,12	
Pneus et chambres	0,22	0,20	0,36	0,71	0,63	
Matériel naval	ε	ε	ε	ε	ε	
Matériel ferroviaire	-	0,02	0,07	0,05	0,60	
Matériel aérien	ε	ε	0,01	ε	ε	
Total	0,99	1,15	1,94	3,18	3,11	3,5

La pression fiscale réelle dépend bien entendu de la proportion de véhicules importés hors taxes, actuellement de plus du quart vraisemblablement. Mais les taux d'imposition sont inférieurs à ceux de la plupart des pays voisins, par exemple :

Droits de douane, Taxe d'importation et TVA (taux global)	(Pourcentages)		
	Mali	Sénégal	Côte d'Ivoire
Autobus (plus de 22 places)	27,8	} 65	} 79,5
Autobus (moins de 22 places)	38,9		
Voiture particulière <moins de 1.300 cm ³)	50	} 72	} 78,5
Voiture particulière (plus de 1.300 cm ³)	56,3		
Camions	43,8	51	61

L'incidence des taxes d'entrée sur les coûts de transport est de l'ordre du quart environ (par le biais de l'amortissement). C'est-à-dire qu'une augmentation du tiers des droits d'entrée, se répercutant de 14 % environ sur le prix des voitures, et de 10 % sur le prix des camions, aurait un impact de 3,5 % sur le coût du VKm et de 2,5 % sur le coût de la t x km.

En tablant sur un taux de croissance de 7 % des importations de véhicules et de pièces détachées, on peut dégager une masse non négligeable.

Recettes douanières sur le matériel de transport (milliards de FM constants)	1977	1984
Maintien des taux actuels	3,5	5,6
Augmentation du tiers des taux actuels (ou création d'une taxe spécifique nouvelle)		7,45

Ces recettes pourraient en théorie être affectées au secteur: En pratique, il est douteux que le MTTP puisse obtenir des finances mieux que l'affectation des recettes nouvelles.

4.2.3. Les taxes spécifiques sur les transports

Les taxes spécifiques sur les transports sont **actuellement** d'un apport minime pour le budget national. L'ONT perçoit moins de 300 millions par an, qui sont partiellement affectés à son budget propre, partiellement reversés au budget général.

	1977
Permis d'autorisation de conduire (ONT)	0,012
Visites techniques (ONT)	0,007
Cartes grises (ONT)	0,021
Taxes d'affrètement (ONT)	0,204
Cartes de transport (ONT)	0,013
	0,257
Taxes sur les vélocipèdes (budgets régionaux)	0,04
Taxes sur les pirogues " "	0,01
Taxes sur les charettes " "	0,10
Taxes de stationnement	p.m.

Il n'y a pas de raison d'augmenter la pression parafiscale sur ces postes qui ne sont dans aucun pays d'un rapport important.

Un projet de taxe à l'essieu est à l'étude depuis plusieurs années. Une telle taxe doit avoir comme objectif de dissuader l'importation de camions à fort tonnage à l'essieu, donc très destructeurs des couches de roulement, et non de fournir à l'Etat des rentrées importantes.

Bien que les modalités n'en soient pas encore fixées, il est facile d'estimer que son rapport ne dépasserait pas cent à deux cents millions de FM par an. Il s'agit donc aussi d'une masse négligeable.

4.2.4. Les autres recettes

Le produit des impôts ordinaires, tels que les BIC, la CF, l'IAS, la patente (cf. annexe n° A au rapport n°14), qui est englobé dans le budget général, peut être estimé très grossièrement à partir de la part des transports dans la production globale (environ 5 %) à défaut d'une évaluation directe : en supposant la pression fiscale identique sur les transports à celle sur les autres branches, on peut situer un peu en dessous du milliard les impôts directs et indirects perçus dans cette catégorie.

Une évaluation précise serait illusoire dans la mesure où la branche transport est parfois difficilement séparable du commerce, par exemple.

Nous supposons que ces recettes croissent comme l'activité globale de la branche.

Compte tenu de leur nature, elles sont difficilement affectables.

4.3. Place des transports dans les dépenses de l'Etat

4.3.1. Le fonctionnement du Ministère

La part des travaux publics et transports dans le budget général de fonctionnement est restée remarquablement stable depuis 10 ans : entre 2 % et 2,5 % environ. Cependant, **jusqu'en 1975**, les dépenses réelles du Ministère n'atteignaient que 20 % des montants budgétisés. Cette proportion est passée, en 1976 et 1977, aux trois quarts environ, ce qui semble être un indice d'un dynamisme nouveau.

Dans le détail, la répartition du budget était la suivante :

(millions de FM)

	1976	1977
<u>ENSEMBLE</u>	907,5	1.059,4
<u>Personnel</u>		
- Ministère		
. Cabinet	27,3	29,1
. Cellule administrative et financière	11,0	21,7
. Service du logement	11,0	12,5
- Office National des Transports		
. Direction	11,8	12,6
. Contrôle auto et circulation routière	8,1	8,2
. Direction de l'Aviation Civile	23,2	31,1
. Garage administratif	45,6	49,5
- Direction Nationale des Travaux Publics		
. Direction	88,1	127,0
. Service des Ponts et Chaussées	206,8	204,4
. Arrondissement du matériel	52,7	60,2
. LNTP	21,6	22,7
. Habitat	123,6	131,7
. I.N. de Topographie	109,3	109,9
	740,2	820,4
<u>Matériel</u>		
- Ministère	8,3	12,5
- Office National des Transports		
. Direction	1,2	2,5
. Aviation Civile	3,4	5,1
. Aérodomes	8,6	14,4
. Météorologie	1,2	2,1
. Garage administratif	113,9	163,5
- Direction Nationale des Travaux Publics		
. Direction	7,3	8,9
. Habitat	8,0	10,0
. IN Top	15,3	20,0
TOTAL MATERIEL	167,3	939,0

Il y a peu de commentaires à faire sur cette structure :

- le rapport matériel/personnel, quoiqu'ayant tendance à s'améliorer, est nettement insuffisant comme l'indiquent, en pratique, les problèmes de fournitures auxquels ont à faire face les différents services.
- le budget de l'ONT est visiblement inadapté à un déploiement territorial efficace.

4.3.2. Le-Fonds-Routier

Une mention spéciale doit être faite pour le Fonds Routier débudgétisé depuis 1973, dont les ressources sont constituées aux neuf-dixièmes par des taxes sur l'essence, et qui assume l'essentiel de l'entretien routier.

Dépenses exécutées par le Fonds Routier (Millions de FM)

	1976	1977	1978
Renouvellement du matériel	-	155	24
Entretien routier	731	961	1.519
Equipement routier, pistes agricoles	690	1.248	952
LNTP	44	42	-
Etudes routièrès	155	108	143
Aménagements urbains	35	28	47
Caisse autonome d'amortissement	473	-	-
TOTAL DEPENSES	2.128	2.541	2.685

La remarquable croissance, très récente, des dépenses d'entretien routier appelle plusieurs remarques :

- les besoins en la matière sont loin d'être couverts, puisque nous estimons par ailleurs (rapport n°7) les besoins minimum à 4,5 milliards par an.
- par rapport aux autres pays, ces dépenses ne sont pas excessives, puisqu'elles se situent à un peu plus de 4 % du budget et un peu moins de 1 % du revenu national, soit à l'intérieur des fourchettes communément admises (2 à 6 % du budget, 0,5 à 1,2 % du revenu national). A cet égard, compte tenu de la superficie du territoire, elles pourraient être encore largement augmentées.

- des dépenses importantes ne signifient pas forcément des travaux d'entretien importants : les contraintes organisationnelles peuvent traduire une augmentation rapide des crédits en un **gaspillage**, au moins temporairement. Certains coûts au km apparents (voir le rapport n° 7 "Les routes") appuieraient cette hypothèse.
- il existe des écarts très importants entre les inscriptions budgétaires et l'exécution des dépenses, notamment en ce qui concerne le renouvellement du matériel.

Renouvellement du matériel

(en millions de FM)

1976	Inscriptions	400
	Exécutions	0
1977	Inscriptions	1.040
	Exécutions	155
1978	Inscriptions	905
	Exécutions	24

- l'indépendance budgétaire du Fonds Routier s'accroît, puisqu'il est exonéré des impôts, taxes et droits de douane, que les dotations à la Caisse Autonome d'Amortissement ont été supprimées depuis 1977.
- jusque très récemment, l'entretien routier est apparu au budget du Fonds Routier comme l'utilisation du solde des recettes après dépenses obligatoires ; cette conception est abandonnée en accord avec la Banque Mondiale qui a posé comme préalable à l'évaluation du 4e Projet Routier, l'engagement sur un Programme d'Entretien minimal.
- l'efficacité du Fonds est liée à sa liquidité, qui est aujourd'hui largement handicapée par le déséquilibre des encaisses en faveur du CCP :

(Millions de FM)

	Recettes en CCP	Recettes en banaue	Total recouvrements
1974	979	1.330	2.309
1975	1.026	1.040	2.066
1976	1.110	1.315	3.025
1977	1.507	1.406	2.913
1978	2.730	566	3.296

Ce problème de liquidité du Trésor dépasse le cadre de la présente étude.

Notons enfin que l'entretien des autres infrastructures est assuré par :

- la RCFM, en ce qui concerne la voie ferrée (sur autofinancement),
- la Direction de l'Hydraulique et de l'Energie, en ce qui concerne les fleuves (sur budget national),
- la Direction des Aérodomes, en ce qui concerne les infrastructures aériennes (sur budget national).

4.3.3. ~~Les investissements~~

4.3.3.1. Difficultés d'estimation

Le financement malien d'investissements de transports s'effectue actuellement :

- par le canal du Fonds Routier, sous les rubriques "équipements routiers et pistes agricoles" et "études routières",
- par le budget national, sous les rubriques "Ponts et Chaussées", "aviation civile", "RTM" et "Autres", du financement intérieur,
- par autofinancement des entreprises d'Etat (RCFM, uniquement).

L'appréhension des investissements de transport est particulièrement difficile en raison de l'importance des aides extérieures, comptabilisées hors budget (cf. 2.3.3.). La part des transports dans l'investissement total est cependant beaucoup plus importante que dans les dépenses courantes.

On estime que les seuls investissements routiers représentent annuellement entre 4,5 et 5,5 milliards de francs maliens, soit bien plus que les dépenses d'équipement figurant au budget (3,14 milliards en 1977) . on sait également que le secteur des transports représente 18 % des investissements du Plan Quinquennal (57,5 milliards sur un total de 322), mais on ne connaît pas la part des investissements publics dans l'ensemble de ces investissements.

Au niveau des investissements comptabilisés (Budget et hors budget) par contre on connaît :

- les investissements budgétés (1977) :	3,14 milliards FM
- les investissements hors budget	: 0,5 milliard FM
<u>Total</u>	: 3,64 milliards FM

Il se trouve que les investissements hors budget sont précisément ceux du Fonds Routier, d'où la part des investissements de transports dans l'ensemble des investissements comptabilisés de l'Etat : 0,5/3,64, soit 13,7 % de l'ensemble.

Ce ratio doit être considéré avec beaucoup de prudence car les investissements publics de transport sont très souvent la contrepartie de programmes d'aides extérieures, et ne sont donc pas significatifs.

4.3.3.2. Part des transports et des différents modes dans l'investissement

Dans le Cinquième Plan, la volonté de désenclavement du pays a amené les planificateurs à prévoir une part importante pour les investissements de transport puisque ceux-ci s'élèvent à 72.8 milliards de FM 1972, soit 20 % du total, ce qui marquait une modification notable de volonté par rapport au programme triennal 1970-1972 dont les investissements en matière de transports représentaient 3,9 % des inscriptions de programmes et 5,4 % des financements réalisés.

Il y avait là dans le plan 1974 - 1978 un changement d'optique caractérisé par rapport à la période précédente.

En ce qui concerne les modes de transport, un choix très net a été fait privilégiant la route par rapport aux autres modes comme le montre le tableau suivant :

Investissements de transports prévus au Plan
(En 10⁹ FM 1974)

		%
Plan Transport National	0,2	E.
Routes	58,6	74
Fer	8,6	11
Fleuve	3,2	4
Air	8,3	11
Total	78,9	100 (20)
Total des investissements tous secteurs	395,2	(100)

La situation en 1978

La Direction Nationale de la Planification a fait le point en Avril 1978 sur l'ensemble des financements du Plan Quinquennal, la comparaison avec les intentions en est intéressante : l'ensemble des financements acquis de 1973 à 1977 représente 322,1 milliards de francs maliens, et ceux concernant le secteur des transports 57,5 milliards de francs maliens, soit 18 %. En gros donc l'effort concernant les transports a bien été suivi; par **contre, la** répartition entre modes est très différente de ce qui avait été prévu.: les investissements routiers ne représentent que 50 % du total (et non 74 %) tandis que les investissements ferroviaires ont été beaucoup plus **importants que** prévu (34 % du total contre 11 % prévus). Les investissements fluviaux et aériens, quant à eux, sont conformes aux prévisions.

Ainsi peut-on dire que si au niveau des réalisations on est resté pour ce qui concerne les transports en général dans la ligne directrice du Plan, c'est-à-dire d'un effort beaucoup plus soutenu, c'est principalement le secteur ferroviaire qui en a bénéficié au détriment du secteur routier, celui-ci représentant néanmoins le poste le plus important de l'ensemble des investissements de transport.

Financement acquis au 31 Décembre 1977
(En 10⁹ FM)

		%
Routiers	28,8	50
Ferroviaires	19,4	34
Fluviaux	2,4	5
Aériens	6,4	11
Total transports	57,5	100 (18)
Total Plan	321,1	(100)

4.4. Le rôle des financements extérieurs

Faute de données précises sur les investissements réalisés, on étudie les financements.

4.4.1. Tendances récentes : la période du Plan 1974-1978

4.4.1.1. Routes

Le tableau suivant présente le flux annuel de financement dans les infrastructures et moyens routiers : fort variables d'une année sur l'autre (suivant que la BIRD ou les Nations Unies sont présentes ou non) les financements représentent en tout 28,9 milliards :

- sur 5 ans 1973/1977 : 5,551 milliards par an
- sur 4 ans 1974/1977 : 4,584 milliards par an.

Flux annuel de financement
(milliards de FM)

1973	1974	1975	1976	1977	Total
9.417	857	7.000	2.551	7.932	28.900

Le financement extérieur s'élève à 95,2 % de l'ensemble. La part des études dans l'ensemble des financements représente 4 %. Les prêts s'élèvent à 17 milliards, soit 63 % du financement, les dons en constituant donc 32,2 %.

En matière de sources de financement, on retiendra :

- BIRD 13.900 millions, soit 50 % de l'ensemble
- UN 7.453 millions, soit 27 % "
- USA 2.674 " " 10 % "
- RFA 1.549 " " 6 % "
- CCCE 475 " " 2 % "
- FED 140 -
- Fonds
Routier
Malien 1.832 " " 5 %

4.4.1.2. Fer

Les flux annuels sont les suivants :

	1973	1974	1975	1976	1977	Total
Financements annuels	3.350	1.814	1.526	2.087	7.207	15.984
Financements non datés		3.450				19.434

En matière de sources de financement, la répartition est la suivante :

- BIRD	8.620,	soit 44 %	du total
- ACDT	4.006,	soit 21 %	"
- CCCE	2.800,	soit 14 %	"
- RFA	1.185,	soit 6 %	"
- FAC	770,	soit 4 %	"
- Autofinancement malien	1.323,	soit 7 %	"

4.4.1.3. Fleuve

La répartition par année et par source est la suivante :

	1974	1975	1976	1977	Total
U.S. AID	329	0	0	0	329
ACDI	0	0	1.197	0	1.197
RFA	0	0	0	1.350	1.350
Total	329	0	1.197	1.350	2.876

4.4.1.4. Aéronautique et météorologie

	Non datés	1973	1974	1975	1976	1977	Total
URSS	2.530						2.530
Libye	2.000						2.000
ACDI		900					900
CEE	500						500
PNUD				199		200	399
CCCE					100		100
							6.429

4.4.2. Evolution possible par source de financement

Prévoir l'évolution des financements par source serait un exercice périlleux de prospective politique. On se contentera ici de donner quelques indications sur quelques tendances connues des principales sources.

La Banque Mondiale

Son intervention est rapidement croissante. Pour l'ensemble des secteurs, les prêts représentaient environ 10 millions de dollars en moyenne par an entre 1970 et 1974, 20 millions entre 1975 et 1978. L'abondance des projets incite à prolonger cette croissance pour le moyen terme : entre 90 et 150 millions de dollars pourraient être accordés entre 1979 et 1982. **Sur** ce total, les transports, secteur traditionnel d'intervention, pourraient représenter entre un tiers et la moitié, en raison de la diversification progressive des prêts.

La Banque Mondiale en est à son quatrième projet routier, et étudie son quatrième projet ferroviaire, mais les dons pourraient s'étendre à d'autres modes, notamment aérien.

Le FED

La croissance est moins rapide (6 à 7 % par an) ; le quatrième FED couvrant **approximativement** la période 1981-1985, pourrait se situer aux alentours de 60 milliards de FM. La part des transports devrait être limitée en raison de la part croissante de l'agriculture, de l'énergie solaire. On peut cependant la situer à 20 % environ, ce qui amènerait les dons à environ 12 milliards pour la période.

Les Nations Unies

Les divers fonds des Nations Unies sont intervenus pûũ des dons assez irrégulièrement répartis. Dans les transports, ils se sont focalisés sur les routes sahéliennes en terre.

La BADEA et la BAD ne sont pas intervenues, sauf pour des études, dans le secteur. Il n'est pas du tout exclu qu'elles interviennent à l'avenir.

La France

L'intervention du FAC est marginale dans les transports : assistance technique et construction de pistes agricoles essentiellement. Les dons envisageables sont surtout à inclure dans des projets intégrés de développement rural, ou dans des dons de matériel (ferroviaire entre autres). La CCCE prête des fonds surtout pour l'achat de matériel, mais se tourne plus fréquemment vers les projets ruraux.

L'Allemagne Fédérale

Le KfW apporte une aide appréciable, plus tournée vers les secteurs directement productifs, et **notamment** le secteur secondaire, que vers les transports. Si ce secteur continue de représenter 20 % des aides, on peut tabler sur 1 à 2 milliards de FM à moyen terme.

Les pays arabes

L'Arabie Séoudite, l'Algérie, le Koweït, la Libye, etc. apportent aujourd'hui une aide du même ordre de grandeur, qui est affectée pour l'instant assez peu sur les projets de transport, mais qui pourrait financer des grands axes routiers régionaux.

Le Canada

L'aide canadienne (ACDI et CRDI) se tourne actuellement vers les projets routiers, chemin de fer et fleuve : elle pourrait représenter entre 1 et 2 milliards par an pour le secteur.

L'URSS

Ce pays apporte surtout sa contribution aux infrastructures aéronautiques.

4.5. La capacité de financement

4.5.1. Remarque préalable sur l'évolution possible

L'incertitude régnant actuellement sur le marché de l'énergie rend très hasardeuse toute perspective en matière de capacité de financement. Dans le cas du Mali, celle-ci est doublement résiduelle :

- sur le plan intérieur, la rigidité des recettes de l'Etat et la relative incompressibilité des dépenses rendent très difficile et très instable toute épargne d'Etat.
- sur le plan extérieur, le Mali ne présente pas pour nombre de bailleurs de fonds, d'attrait stratégique majeur.

Le surplus national ou les transferts internationaux pouvant financer les infrastructures de transport peuvent d'autant plus fluctuer que le Mali a une économie vulnérable et une position internationale fragile.

Les ordres de grandeur qui suivent supposent donc :

- un volontarisme intérieur dans la recherche de financements internes et externes, et extérieur dans leur octroi.
- l'absence de bouleversement majeur concernant les ressources naturelles connues, la politique internationale, les marchés mondiaux de l'énergie.

4.5.2. ~~L'effort national~~

4.5.2.1. L'augmentation possible des recettes actuelles

L'activité de transport devant croître au fur et à mesure de la croissance des activités de production et de **consommation**, les recettes de l'Etat croîtront au même rythme si elles sont calculées proportionnellement.

a - Pour **éviter** une dépréciation relative des recettes, il est **recommandé** en premier lieu la transformation de la taxation des carburants au litre, en une taxation proportionnelle. Soit par exemple :

	Essence	Gas oil
Taxe en FM/l	33,63	19,52
Taux équivalent <u>sur</u> <u>valeur CAF frontière</u> <u>ivoirienne (%)</u>	37,57	23,11

b - En second lieu, certains postes peuvent être considérablement accrus, sans gros impacts sur l'économie, comme il a été montré au § 4.2. Récapitulons les possibilités d'augmentation à moyen terme :

(En milliards de FM)

	1977	1984	
		Normales	Possibles
<u>Recettes affectées :</u>			
- Droits et taxes sur carburants (Fonds Routier)	2,85	4,6	8,05
- Taxes spécifiques actuelles	0,3	0,5	0,5
<u>Recettes affectables :</u>			
- Nouveaux droits d'entrée sur le matériel de transport	-	-	1,85
- Taxe à l'essieu	-	-	0,3 *
Total affectées + affectables	3,15	5,1	10,7
<u>Recettes non affectables :</u>			
- BIC, patente, etc. sur les transporteurs	1	1,6	1,6
- Droits actuels d'entrée sur le matériel de transport	3,5	5,6	5,6
Total	4,5	7,2	7,2

4.5.2.2. Les sources nouvelles et l'ensemble

Une somme importante peut être aussi utilisée : il s'agit des économies réalisées sur les transports internationaux de marchandises par **l'Organisme** Malien chargé de l'engineering des transports de bout en bout incluant un fret maritime, dont nous recommandons par ailleurs la création (1).

L'objectif de cet organisme est d'économiser, en se référant au trafic actuel, environ **3,5 milliards de FM/an**. Par prudence, on peut supposer :

- que la mise en place de l'OM va **demander 4 ans** à partir de 1980,
- que les objectifs ne seront atteints qu'à 60 %,

(1) Voir Rapport n° 12, sur les transports maritimes.

- que le bénéfice sera répercuté pour moitié sur les utilisateurs
- que le coût de fonctionnement de l'OM est de 150 millions la première année, et qu'il croît ensuite au rythme du trafic.

On aboutit au schéma suivant :

(En milliards de FM constants)

	(1977)	1980	1981	1982	1983	1984
Objectif théorique	(3,5)	4,3	4,6	4,9	5,25	5,6
Economies réalisées		0,4	0,8	1,9	3,0	3,4
Bénéfice brut		0,20	0,40	0,95	1,5	1,7
Fonctionnement OM		0,15	0,16	0,17	0,18	0,20
Reversement possible (affectable)		0,05	0,24	0,78	1,32	1,50

Les ressources affectables, compte tenu des délais de mise en place des taxes nouvelles sur les carburants et le matériel importé, pourraient avoir l'évolution progressive suivante au total :

(En milliards de FM)

	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Ressources totales affectables	3,50	5,2	6,65	2,25	1,1	13,2
Total 1980-1984			45,30			

4.5.2.3. L'affectation des recettes

La croissance envisagée ci-dessus n'est utilisable que si effectivement les ressources dégagées sont affectées au transport. Le principe de cette affectation, contraire aux canons traditionnels de l'orthodoxie budgétaire, s'appuie sur les considérations budgétaires.

- L'expérience montre que la non affectation aboutit à la croissance des dépenses courantes et au laminage de l'épargne : en clair, le **budget général d'équipement est toujours, dans le cas d'un pays comme le Mali, un solde instable.**
- A terme, une politique d'indépendance nationale suppose que le Mali finance lui-même l'essentiel de ses infrastructures. Dans l'**immédiat**, qu'il finance ses dépenses courantes, et notamment l'entretien des réseaux, et une partie, considérée **comme** stratégique, des investissements nouveaux. Le moyen le plus sûr de trouver les fonds nationaux nécessaires est de les prélever sur le secteur directement bénéficiaire des infrastructures, sur les usagers.
- Ce prélèvement sur les usagers se scinde théoriquement en deux composantes :
 - l'une, proportionnelle au trafic, trouve sa contrepartie dans l'usure du réseau, qui doit donc être entretenu. La logique est donc de lier l'entretien aux dépenses opérationnelles directes, essentiellement la **consommation** de carburant.
 - l'autre, **proportionnelle** au parc, correspond à l'étendue du réseau, ce qui conduit à relier les dépenses d'extension et de renouvellement de celui-ci à l'achat de matériel.

Pour une bonne utilisation des ressources nationales affectables, il est donc recommandé d'affecter effectivement ces ressources à un ou des fonds autonomes chargés :

- de l'entretien courant,
- de la remise en état du réseau, lorsqu'il est dégradé,
- des améliorations et des extensions.

4.5.3. Les financements extérieurs

Le tour d'horizon au § 4.4.2. aboutit à situer, très approximativement, un ordre de grandeur "tendanciel" du financement international. Le Mali peut s'attendre, d'ici 1984, à des financements, tous modes confondus, de 15 à 20 milliards de FM par an en moyenne, se répartissant ainsi :

- BIRD	6 à 10 milliards par an	
- FED	2 à 3	"
- PNUD	1,5 à 2,5	"
- ACDI + BRDI	1,5 à 2,5	"

- FAC + CCE 1 à 2 milliards par an
- KFW 1 à 2 "
- Pays arabes 1 à 2 "
- Divers 1 à 4 "

Il revient au Mali de décider de l'affectation de ces fonds dans toute la mesure du possible.

Il n'entre pas dans le cadre de la présente étude d'analyser la capacité d'endettement du Mali. On supposera donc que les montants approximatifs ci-dessus, ainsi que la répartition des transferts entre dons et prêts, sont compatibles avec une bonne gestion de la dette publique malienne.

Pour fixer les idées, on supposera que l'évolution des transferts connaît une croissance régulière :

(En milliards de FM constants)

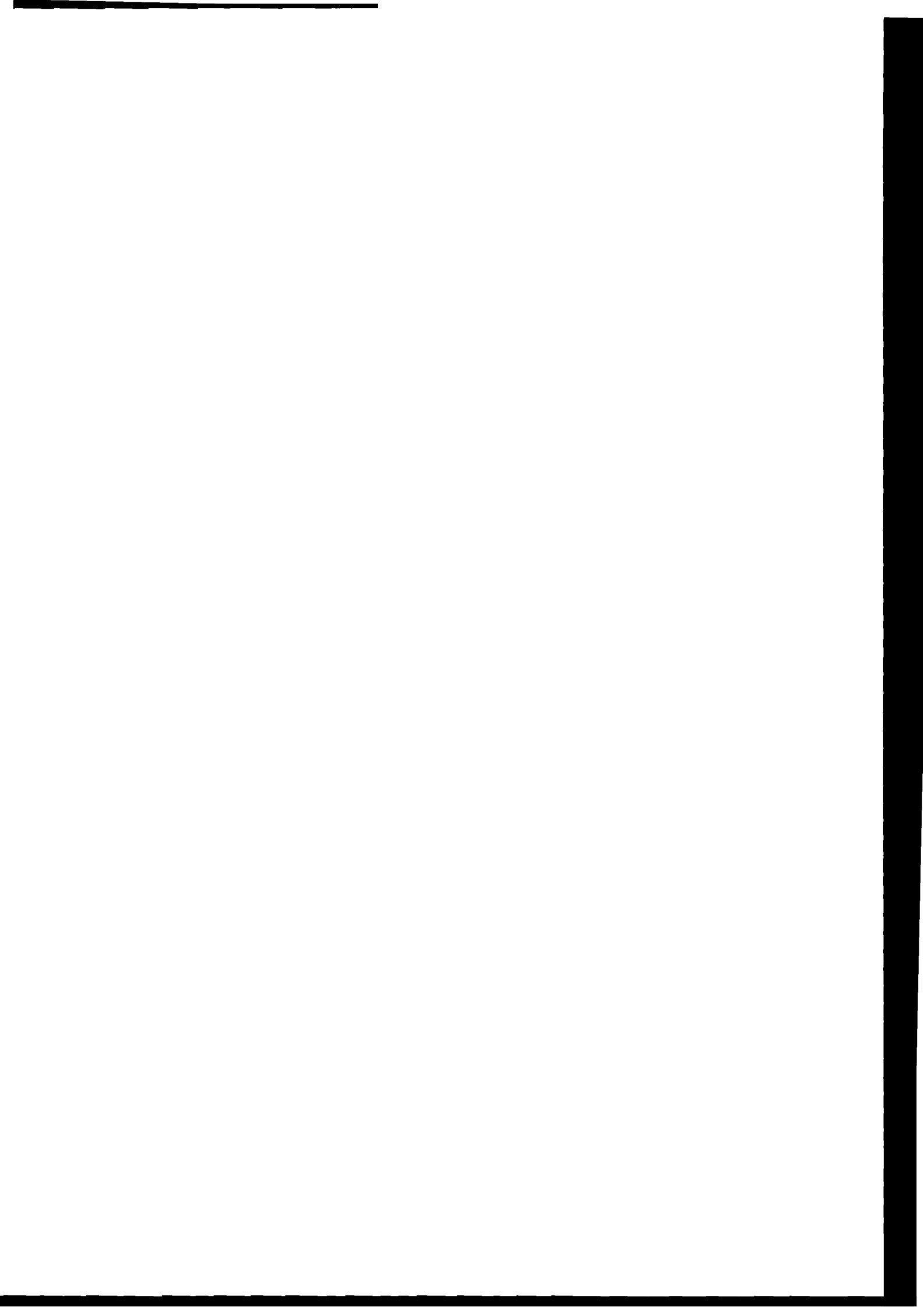
	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Hypothèse de croissance des financements extérieurs	14	15,1	16,2	17,4	18,7	20,1
Total 1980-1984	87,5					

4.5.4. La capacité de financement totale

Par cumul de nos hypothèses, on obtient les ordres de grandeur suivants pour le financement des investissements publics et de l'entretien des réseaux de transport :

(En milliards de FM constants)

	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Capacité totale	17,5	20,3	22,9	26,6	29,7	33,3
Total 1980-1984	132,8 milliards FM					
Dont financement national	34 %					



ANNEXES



ANNEXE I



Annexe 1.1. Taux d'évolution annuels de la population du Mali - 1967 - 1994.

Régions	Cercles	Evolution passée			Evolution projetée					
		P.U.	P.R.	Total	Scénario tendanciel			Variante volontariste		
					P.U.	P.R.	Total	P.U.	P.B.	Total
KAYES	Kayès	6.05	2,67		5,0	1,8		6,0	1,3	
	Bafoulabé	-	0,63		-	1,3		6,0	1,8	-
	Kéniéba	-	1,58		-	1,3		-	1,8	
	Kita	6.15	2.67		5,0	1,8		6,0	1,8	
	Niono	0.36	- 0,5		0	3,5		3,5	0,5	
	Yélimané	-	1,25		-	1,8		-	1,8	
Total 1e région		5.70	1.40	1.76	4,5	1,5	1,88	5.7	1,5	2.07
BAMAKO	Bamako	8,45	2.73		7,0	1,8		6.7	1,8	
	Banamba	-	0,17		6,5	1,8		5.5	1,8	
	Dioula	-	3,36		6,5	1,8		5,5	1,8	
	Kangaba	-	1,92		-	1,8		-	1,8	
	Kolokani	1,64	1,09		1,0	1,8		4.0	1,8	
	Koulikoro	2,85	2.48		2,0	1,8		4,5	1,8	
	Nara	-	0.25		6,5	0,5		5,5	0,5	
Total 2e région		8.28	1,85	3,74	6,8	1,6	4,01	6,5	1.6	3,88
SIKASSO	Sikasso	7,81	1,32		5,2	1.65		5.5	1.65	
	Bougouni	10.24	1,04		6,8	1,65		5.5	1.65	
	Kadiolo	-	1,32		-	1,65		-	1.65	
	Kaloudiéba	-	0,58		4,0	1.65		5.5	1.65	
	Koutiola	10.31	2,41		6,8	1,65		5.5	1.65	
	Yanfoliba	-	1.33		-	1.65		-	1.65	
	Yorosso	-	3.77		-	1,65		-	1.65	
Total 3e région		7,96	1,75	2.19	6,0	1,65	2,21	5,5	1.65	2.13
SEGOU	Ségou	13,36	2.29		7,0	1,8		5,5	1,8	
	Macina	-	0,72		3,0	1,8		5.0	1.8	
	Niono	8.52	4,42		5,9	1,8		5,5	1,8	
	San	4,47	0.82		4,3	1,8		5.5	1,8	
	Tominian	-	1.69		-	1,8		-	1,8	
Total 4e région		11,22	1,89	2,83	6.5	1,8	2,76	5.5	1.8	2.50
MOPTI	Mopti	5.37	2.88		5,0	1,8		5,0	1,8	
	Bandiagara	1,5	2.13		1,3	1,8		4,5	1,8	
	Bankasa	-	1.59		-	1,8		-	1,8	
	Djenné	1,12	2,03		0,9	1,8		4,0	1,8	
	Douentza	1.08	1,91		0	1,8		4,0	1.8	
	Koro	-	3,31		3,5	1,8		5.5	1.8	
	Niafunké	1.56	1,05		1,4	1,8		4.5	1.8	
Tévenkou	1,03	0.81		0,8	1,8		4,0	1.8		
Total 5e région		3,73	2.09	2,24	3,5	1,8	1.99	4,7	1,8	2,15
GAO	Gao	10,45	0.59		3,4	1,8		5,5	1,8	
	Ansongo	-	2.76		-	1,8		-	1,8	
	Bourem	-	0,91		-	1,8		-	1,8	
	Diré	-	0.26		3,4	1,8		5,5	1.8	
	Goundam	0,13	0,73		0	0,5		3,5	0,5	
	Gourma	-	3,41		-	1,8		-	1,8	
	Kidal	-	0,5		-	0,5		-	0,5	
	Ménaka	-	3,7		-	0,5		-	0,5	
Tombouctou	8.66	0,92		3,4	0,5		5.5	0.5		
Total 6e et 7e régions		8.81	1.88	1,81	3.0	1,4	1.57	5.2	1.4	1.90
ENSEMBLE MALI		7,7	1.75	2.50	5,9	1.65	2.57	5,9	1.65	2,57

Annexe 1.2. Evolution de la population rurale du Mali (effectifs).

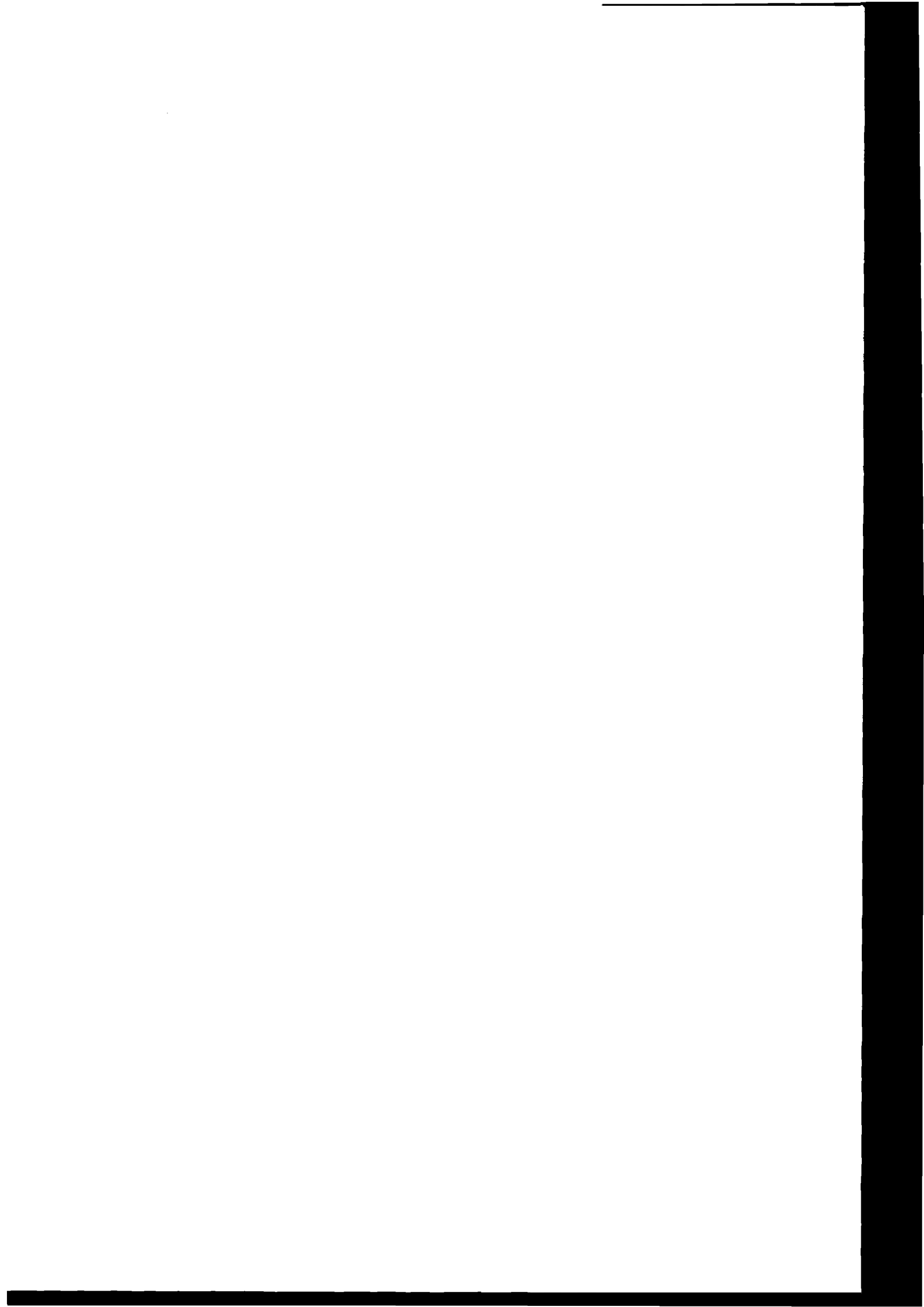
Régions	Cercles	Evolution passée		Scénario tendanciel		Scénario volontariste	
		1967	1976 3/4	1984	1994	1984	1994
KAYS	Kayès	118.200	152.841	182.800	234.010	173.940	207.920
	Bafoulabé	90.700	96.391	99.940	105.050	109.700	131.30
	Kéniéba	80.600	93.901	104.600	121.400	106.870	127.740
	Kita	128.000	165.455	197.890	253.320	188.300	225.080
	Nioro	185.700	184.713	184.710	184.710	191.510	201.310
	Yélimané	65.000	73.338	79.960	90.090	83.460	99.760
Total 1e région		668.200	766.639	849.900	988.580	853.780	992.940
BAMAKO	Bamako	177.200	230.424	277.550	363.770	262.240	313.460
	Banamba	71.500	72.676	73.200	73.940	82.710	98.860
	Dioula	115.800	159.116	199.946	273.960	181.090	216.450
	Kangaba	35.900	43.230	49.200	58.810	49.200	58.810
	Kolokani	96.200	106.949	114.950	126.980	121.720	145.490
	Koulikoro	65.800	83.530	99.200	125.750	95.060	113.630
	Nara	109.400	106.737	106.740	106.740	110.670	116.330
Total 2e région		671.300	802.662	920.780	1.124.950	902.690	1.063.030
SIKASSO	Sikasso	199.900	238.322	267.390	313.390	268.340	316.060
	Bougouni	147.400	163.106	174.050	190.370	183.650	216.310
	Kadiolo	71.500	81.240	88.580	99.800	91.470	107.740
	Kolondiéba	82.300	87.050	90.260	94.870	98.020	115.440
	Koutiala	193.000	243.367	284.960	364.230	274.030	322.750
	Yanfolila	77.200	87.816	95.750	107.830	98.880	116.460
	Yorosso	52.300	75.056	96.390	135.860	84.510	99.540
Total 3e région		823.700	975.957	1.097.310	1.306.400	1.098.900	1.294.300
SEGOU	Ségou	262.400	327.269	383.310	476.500	372.570	445.330
	Macina	99.000	106.156	110.860	117.700	120.810	144.410
	Niono	65.700	100.129	135.870	207.000	113.950	136.210
	San	156.600	169.511	178.300	191.190	192.920	230.590
	Tominian	95.000	111.831	125.470	147.050	127.270	152.130
Total 4e région		678.700	814.996	933.810	1.139.440	927.520	1.108.670
MOPI	Mopti	109.600	144.483	176.520	232.660	164.440	196.550
	Bandiagara	115.100	141.370	163.200	193.930	160.890	192.310
	Bankass	111.100	129.515	144.280	167.440	147.400	176.190
	Dje-nné	82.000	99.796	114.390	138.080	113.580	135.760
	Douentza	112.000	134.631	153.220	183.140	153.220	183.140
	Koro	120.200	173.517	225.810	324.730	197.480	236.040
	Niafunké	160.000	177.082	188.970	206.680	201.530	240.890
	Tenenkou	66.900	72.842	76.090	81.590	82.330	98.410
Total 5e région		876.900	1.072.801	1.242.480	1.533.250	1.220.870	1.459.290
GAO	Gao	78.500	83.151	86.210	90.620	94.630	113.110
	Ansongo	62.300	81.233	97.850	126.490	92.450	110.510
	Bourem	96.600	88.356	88.350	88.360	100.550	120.190
	Diré	63.900	69.446	73.580	79.680	79.030	94.450
	Goundam	88.300	94.828	99.750	106.950	98.320	103.350
	Gourma	67.400	93.028	119.070	166.340	106.340	127.110
	Kidal	22.500	23.617	24.490	25.740	24.490	25.740
	Ménaka	34.800	49.658	64.620	92.930	51.490	54.120
	Tombouctou	41.000	44.841	47.050	52.330	46.490	48.870
Total 6e et 7e régions		555.800	628.573	701.780	829.440	693.790	797.470
Ensemble Mali		4.274.100	5.061.628			5.697.550	6.715.700

Annexe 1.3. Evolution de la population totale du Mali, selon les régions.

	Évolution		Scénario tendanciel		Scénario volontariste	
	1967	1976	1984	1990	1984	1990
Total 1 ^{re} région (Kayès)	716 000	850 070	967 000	1 171 000	970 000	1 210 000
Total 2 ^e région (Bamako)	2 300 000	1 263 000	1 613 000	2 590 000	1 630 000	2 530 000
Total 3 ^e région (Sikasso)	871 000	1 076 000	1 240 000	1 560 000	1 240 000	1 560 000
Total 4 ^e région (Ségou)	799 000	987 000	1 140 000	1 531 000	1 137 000	1 566 000
Total 5 ^e région (Mopti)	940 000	1 189 000	1 360 000	1 670 000	1 383 000	1 716 000
Total 6 ^e et 7 ^e région (Gao et Tombouctou)	840 000	690 000	779 000	913 000	770 000	960 000
Ensemble Mali	4 766 000	6 038 000	7 159 000	9 306 000	7 171 000	9 356 000



ANNEXE II



Annexe 2.1. Evolution du P.I.B. à prix courants de 1969 à 1976

Source : Comptes économiques du Mali de 1969 à 1975, Direction Nationale de la Statistique

Estimations BIRD pour 1974 à 1976

Unité : milliard de F.M. courants

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	Taux annuel moyen 1969/1976
1. SECTEUR PRIMAIRE	58,7	67,3	72,7	80,1	75,7	64,7	98,9	110,3	9,4
Agriculture	24,0	32,0	35,0	38,5	36,1	31,1	47,6	53,9	12,3
-Agriculture Traditionnelle	(19,2)	(24,0)	(26,0)	(27,3)	(27,6)	(24,6)	(38,3)	(43,7)	(12,5)
-Agriculture Industrielle et d'exportation	(4,8)	(8,0)	(9,0)	(11,2)	(8,5)	(6,5)	(19,3)	(10,2)	(11,4)
Elevage	27,1	27,6	30,0	33,8	31,3	26,7	40,9	43,8	7,1
Forêts	3,8	3,9	4,0	4,2	4,4	3,0	5,0	5,5	5,4
Pêche	3,8	3,8	3,7	3,6	3,9	3,6	5,4	7,1	9,3
2. SECTEUR SECONDAIRE	18,9	21,8	23,0	28,5	30,0	35,9	42,8	47,7	14,1
Energie	1,4	1,7	1,7	2,5	2,6	2,7	3,1	3,4	13,5
Industries	11,3	14,5	15,4	20,2	19,7	24,0	28,7	31,5	15,8
-Textiles	(7,0)	(8,5)	(8,7)	(12,4)	(11,7)	(16,6)	(16,9)	(16,0)	(12,5)
-Industries alimentaires	(2,1)	(3,0)	(3,4)	(3,9)	(3,8)	(3,1)	(6,6)	(9,8)	(24,6)
-Autres industries	(2,2)	(3,0)	(3,3)	(3,9)	(4,2)	(4,3)	(5,2)	(5,7)	(14,6)
B.T.P.	6,2	5,6	5,9	5,8	7,7	9,2	11,0	12,8	10,9
3. SECTEUR TERTIAIRE	41,3	45,8	51,3	56,8	61,7	68,0	84,3	91,9	12,1
- Transports	5,4	5,7	6,3	7,0	10,2	8,4	10,4	11,8	11,8
- Commerce	32,6	35,2	39,8	44,7	44,7	53,0	65,6	70,7	11,7
.Traditionnel	(15,0)	(16,5)	(15,8)			(17,1)	(19,8)	(21,6)	(5,3)
.Moderne	(17,6)	(18,7)	(24,0)			(35,9)	(45,8)	(49,1)	(15,8)
-Services	3,3	4,9	5,2	5,1	6,8	6,6	8,3	9,4	16,1
4. PRODUCTION INTERIEURE BRUTE= 1 + 2 + 3	118,9	134,9	147,0	165,4	167,4	168,6	226,0	249,9	11,2
5. SALAIRES ADMINISTRATIONS	16,0	17,0	19,1	21,7	24,1	25,4	31,4	36,2	12,4
6. SALAIRES DOMESTIQUES	0,6	0,7	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6	1,9	17,9
7. PRODUIT INTERIEUR BRUT (4 + 5 + 6)	135,5	152,6	166,9	188,1	192,7	195,4	259,0	288,0	11,4

CRIS CE DU SECTEUR SECONDAIRE MODERNE

AUX TRIX LA PRODUCTION DE 1976

	V A 1976	taux 7/6/84	V.A 1985	taux 34/94	V.A. 1994
TOTAL	19,8	7,9	30,3	8,1	86,8
- Energie 08 Eau, Electricité	1,9	8,1	3,5	8,4	8,6
- Industries	15,4	8,1	28,8	8,4	71,0
- Textile 16 Textiles	6,9	0	6,9	1,9	21,2
- Industries alimentaires					
Total	8,2	13,5	0,8	7,7	18,5
04 Grains et Farines	(1,2]	6]	(1,9]	6,2	(3,5]
05 Corps gras	(,5]	8,]	(,0]	5,0	(1,6]
06 Boissons	(0,5]	17,]	(1,8]	7,2	(3,6]
07 Sucre, confiserie	(1,0]	14,]	(,9]	13,0	(9,8]
- Autres Industries					
Total	5,3	12,0	13,1	9,1	31,3
09 Mat.de construction	(0,5)	21,2	(2,3)	7,4	(4,7]
10/12 Métaux Outillage	(1,0]	10,0	(2,1)	13,7	(7,6]
11 Réparations de véhicules	(2,4]	6,0	(3,8)	6,0	(6,8]
13/15 Chimie	(0,3]	20,0	(1,3)	6,0	(2,3]
14 Tabac, allumettes	(0,6]	6,0	(1,0)	6,0	(1,8]
17 Divers	(0,5]	23,0	(2,5)	12,0	(8,1]
- Bâtiment T.P.					
18 BTP	2,5	6,0	4,0	6,0	7,2

Branche 07 - Sucre et Confiserie

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
71 Sucre	19.100	11.4	45.200	8.9 13.9	106.400 166.400
72-73 Conserverie et sus	n.c.	n.s.	3.760	16.3 21.8	16.960 26.960
Valeur ajoutée	1.000*	14	2.852	13	9.683

* estimation à confirmer

Branche 08 - Eau, Electricité

Valeur ajoutée	1.900	8.1	3.500	9.4	8.600
----------------	-------	-----	-------	-----	-------

On a fait l'hypothèse que cette branche croissait comme l'ensemble du secteur industriel moderne.

Branche 09 - Matériaux de construction

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
91 Ciment	35.000	20	155.000	7,2	310.000
92 Autres matériaux					
Marbre	360	-	-	-	4.500
Brique	3.000.	-	12.000	-	40.000
Plâtre	-	-	12.000	-	12.000
Total branche	38.360	21,2	179.000	7,4	365.500
Valeur ajoutée	459	21,2	2.300	7,4	4.700

Branche 10 et 12 - Métaux, transformation des Métaux

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
10 21 Sidérurgie	-	-	-	-	40.000
10 31 Charpentes menuiserie métallique	1.500	10	3.000	10	7.600
12 Divers	3.000	10	5.800	10	15.000
Valeur ajoutée	983	10	2.107	13,7	7.600

la valeur ajoutée de la Sidérurgie et d'un laminoir a été estimée à 2.100 millions.

Taux de croissance retenus dans les divers secteurs
du Secondaire Moderne.

Pour déterminer les taux de croissance de la valeur ajoutée des secteurs industriels, on a utilisé les taux de croissance en volume (aux prix à la production) des quantités produites résultant des prévisions du rapport "industrie".

Dans un même secteur la pondération éventuelle entre diverses sous-branches a été faite sur la base des valeurs ajoutées 1972 respectives dessous-branches, ou sur celle des quantités produites en 1976.

04 Grainset farines

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
041 Riz	95.000	5,2	142.300	6,2	259.300
042 Farines semoule	10.000	12,1	25.000	6,5	47.000
043 Pain, Pâtes alimentaires	n.c.	6,0	n.c.	6,2	n.c.
Valeur ajoutée en 10 ⁶ M F	1.212	6,0	1.931	6,2	3.536

On a supposé que la branche 043 croissait comme le reste de la branche. On a pondéré par les quantités.

05 - Corps gras alimentaires

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
052 Huiles végétales	17.000	8,5	32.650	5,0	53.000
053 Tourteaux		8,5		7,1	65.000
Valeur ajoutée	537	8,5	1.031	5,0	1.680
				7,1	2.048

06 - Boissons

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
06 Boissons	6.400	17,0	22.600	7,2	45.000
Valeur ajoutée	569	17,0	1.999	7,2	3.998

Branche 11 - Réparation de véhicules

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
Valeur ajoutée	2.400	6	3.800	6	6.800

On a supposé que la croissance de cette branche serait égale à celle de la population urbaine.

Branche 13/15 - Chimie, Savons

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
131 Chaux	500	n.s.	13.300	0	13.300
Autres	-	6	-	6	-
Valeur ajoutée	300	20	1.300	6	2.300

On a estimé la valeur ajoutée de l'usine de chaux à 800 millions et la croissance du reste de la branche (Peinture, parfums, lessives) à celui de la population urbaine.

Branche 14 - Tabac, allumettes

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
Valeur ajoutée	600	6	1.000	6	1.800

On a estimé la valeur ajoutée à 600 et la croissance égale à celle de la population urbaine.

Branche 16 - Textiles

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
Comatex	4.000	-	4.000	15,2	16.500
Hema	2.000	-	2.000	0	2.000
Valeur ajoutée	6.900	0	6.900	11,9	21.200

Branche 17 - Produits divers

	<u>Q 76</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 84</u>	<u>Taux</u>	<u>Q 94</u>
Plastique	2.500	30	15.700	12	5.000
Divers	1.000		2.700		8.000
Total	3.500	23	18.400	12,2	58.000
Valeur ajoutée	500	23	2.600	12	8.400

Annexe 2.3. Budget d'Etat 1977 - Dépenses Prévisionnelles (Mali).

	en millions de FM		
	Personnel	Matériel	Autres Dépenses
Charges communes	3.164,7	1.099,8	919,0
Contributions	-	-	1.774,0
Transferts	-	-	1.081,1
Comité Militaire de Libération Nationale	27,3	25,0	-
Présidence du Gouvernement	160,9	276,8	-
Ministère de la Justice	524,3	52,3	-
Ministère de l' Intérieur	874,7	225,2	-
Ministère de l'Information et des Télécommunications	215,8	182,6	-
Ministère du Travail	128,7	46,3	-
Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération	744,6	680,5	-
Ministère de la Défense et de la Sécurité	8.335,2	3.708,1	600,0
Ministère du Plan	239,5	88,6	-
Ministère des Finances et du Commerce	1.703,1	228,6	-
Ministère de Tutelle des Sociétés et Entreprises d' Etat	53,2	10,5	-
Ministère du Développement Industriel et du Tourisme	314,6	70,9	-
Ministère des Transports et des Travaux Publics	820,4	238,9	-
Ministère du Développement Rural	1.029,4	358,4	-
Ministère de l' Education Nationale	10.585,9	467,6	-
Ministère de la Jeunesse, des Sports, des Arts et Culture	404,4	53,0	-
Ministère de la Santé Publique et des Affaires Sociales	1.816,2	1.479,1	-
Affaires Sociales	200,5	24,9	-
Budgets des Régions	5.896,0	380,7	246,8
Equipements - Investissements	970,9	513,3	2.545,5
	38.210,2	11.011,1	7.166,3
		56.387,6	

ANNEXE III



COMPTES ECONOMIQUES DU TRANSPORT ROUTIER

On évaluera dans la présente annexe les comptes de la sous-branche du transport routier. Les résultats seront utilisés pour l'établissement de la production du secteur des transports et les recommandations sur la fiscalité routière.

Compte tenu des informations disponibles, la seule approche possible est la reconstitution des comptes du transport routier à partir des coûts d'exploitation et de l'estimation des trafics.

On distinguera les agents économiques suivants :

- Les entreprises de transports (pour compte propre ou d'autrui).
- Les ménages.
- L'Etat Malien.
- L'Extérieur, qui reçoit ou fournit les devises.

Seuls seront pris en compte les transports inter-urbains.

1 - RECONSTITUTION DES PARCOURS AU MALI

1.1. Parcours en transports inter-urbains par type de route.

D'après les estimations de trafics routiers actuels, on calcule ci-après le nombre de véhicule x km parcourus sur l'ensemble du réseau (excepté **réseau urbain**) :

TRONCON	Km de routa utilisée					Nb véhicules	
	Q0	Q1	Q2	Q3	Q4	VL/j	PL/j
<u>Router d'intérêt national</u>							
1. Naha - Kayes Kayes - Dialaka Dialaka - Gogui			45	22	105 38 208	20 15 2	6 20 2
2. Bafoulabe - Sénégal		4	3	55	122	2,5	3,5
3. Nioro - Diema Diema - Kolokani Kolokani - Kati Kati - Bamako		34	49	10 75	102 (162)	1 12 30 1.360	2 5 15 25
4. Taotomo - Mauritanie			118	22	145	7	4
5. Bamako - Guinée		20				120 6	48 6
6. Faladie - Fana Fana - Segou Segou - Bla Bla - San San - Mopti	125 45	65 88 111 171 29	102			300 250 200 100 130 238	90 80 30 30 40 40
7. Bamako - Bougouni Bamako - Bougouni Bougouni - Sikasso Sikasso - RCI	47	116 234 104				365 150 124 100	95 80 73 80
8. Bougouni - Yanfolila			55	58		30	10
9. Bougouni - Manankoro			30	93		10	5
10. Sikasso - Haute-Volta		12		32		50	14
11. Sikasso - Koudiala			56	82		35	40
12. Bla - Haute-Volta	26 112	47				80 15	40 5
13. Koutiala - Sienso	89	36				60	30
14. Kimparana - Koury	70					6	5
15. Sevaré - Bandiag Bankass - mute-Volta		63		79		41 4	10 1
16. Sevaré - Kona Kona - Douentza Douentza - Gao		74		116 80	309	62 9 1,5	13 5 3
17. Gao - Niger			40	172		6,5	6,5
18. Gao - Algérie				382	250	2	2
19. Anefis - Tessalit					283		1
20. Ansongo - Niger					310	1	3

Suite

TRONCON	Km de route utilisée					Nb véhicules	
	Q0	Q1	Q2	Q3	Q4	VL/j	PL/j
<u>Routes d'intérêt régional</u>							
1. Kayes - Djiboura		18		163		2	6
2. Kayes - Mauritanie					136	1	1
3. Kayes - Yelimaré					98	1	3
4. Kayes - Bafoulabe		5			35 (90)	20	1
5. Dialaka - Nioro				68	134	2	2,5
6. Nioco - Goumbou					120 (140)	7	2
7. Sandare - Diema					135	0,5	0,5
8. Bafoulabe - Sandare					158	0,5	0,5
9. Koniaba - Kita				65	(115)	1	1
10. Kita - Guinée					76	3	10
11. Kita - Safeto						e	e
12. Kita - Nioro				24	(240)	6	8
13. Kati - Kita				40	(125)	3	2
14. Bko - Koulikoro Koulik - Banamba Banamba - Bamand		57	86	56	10	432 35 1	52 20 2
15. Bamako - Kangaba Kangaba - Guinée			28	68 39		120 1	48 1
16. Nara - Niono				18	132	5	1,5
17. Banamba - Niono					208	(e)	(e)
18. Fana - Massigui		40				20 5	20 3
19. Fana - Tombougou				100		112	3
20. Dioila - Sikasso				74	(131)	36	38
21. Zentieboug - RCI			69	76		11	1,5
22. Badogo - Kalama				33		6	8
23. Segou - Niono Niono - Goundam		35	70		511	50 (e)	30 (e)
24. Markala - Teniekou			30		75 (65)	20	10
25. Tion - Haute-Volta		46				7	18
26. Samadougou - Bankass				79		4	9
27. Bankass - Oualonkoro				80		1,5	0
28. Kona - Korientze				65		9	3
29. Douentza - Bandiag				95	30	e	e
30. Douentza - Gourma				110	205	e	e
31. Dire - Goundam Goundam - Tombouctou				35	97	15 8	3 1
32. Tombouctou - Bourem					329	e	e
33. Kidal - Aqualhoc					150	3	4

Estimation pour les routes d'intérêt local.

Q_1	=	9 km	100 VL/20 PL
Q_2	=	15 km	20 VL/ 5 PL
Q_3	=	299 km	2 VL/ 2 PL
Q	=	1.390 km	2 VL/ 2 PL

Estimation pour les pistes agricoles (et bretelles industrielles).

Q_0	=	81 km	50 VL/20 PL
Q_1	=	20 km	50 VL/20 PL
Q_2	=	396 km	5 VL/ 3 PL
Q_3	=	660 km	5 VL/ 3 PL

Récapitulation des kilomètres parcourus en transports inter-urbains.

En utilisant les données précédentes avec les trafics moyens journaliers et les longueurs et classe de routes, on obtient une estimation des parcours annuels par type de route (voir tableau ci-après).

Récapitulation des véhicules/kilomètres parcourus

	Q 0	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Total
<u>Routes nationales</u>						
• Km	522	1.101	557	1.320	2.196	5.696
• VL = 10 ⁶ Véhicules x km	27,5	59,8	2,8	4,8	2,1	97,0
• PL = 10 ⁶ Véhicules x km	8,7	21,9	2,1	3,3	2,1	38,1
Total						135,1
Soit en moyenne 65 véhicules/jour sur RN						
<u>Routes régionales</u>						
• Km	-	208	283	1.461	3.643	5.595
• VL = 10 ⁶ Véhicules x km	0	10,1	4,1	5,4	2,3	21,9
• PL = 10 ⁶ Véhicules x km	0	2,1	2,0	3,4	1,5	9,0
Total						30,9
Soit en moyenne 15 véhicules/jour sur RR						
<u>Routes locales</u>						
• Km	-	9	15	299	1.390	1.713
• VL = 10 ⁶ Véhicules x km	-	0,3	0,1	0,2	10	1,6
• PL = 10 ⁶ Véhicules x km	-	0,1	-	0,2	1	1,3
Total						2,9
Soit en moyenne 4,6 véhicules/jour sur RI,						
<u>Pistes agricoles</u>						
• Km	81	20	396	660	0	1.157
• VL = 10 ⁶ Véhicules x km	1,5	0,4	0,7	1,2	-	3,8
• PL = 10 ⁶ Véhicules x km	0,6	0,1	0,4	0,7	-	1,8
Total						5,6
Soit en moyenne 13,1 véhicules/jour sur PA						
<u>TOTAL</u>						
• Km	603	1.338	1.251	3.740	7.229	14.161
• VL = 10 ⁶ Véhicules x km	29	70,6	7,7	11,6	5,4	124,3
• PL = 10 ⁶ Véhicules x km	9,3	24,2	4,5	7,6	4,6	50,2
Total						174,5

1.2. Estimation du parcours par agent.

On fera l'hypothèse que la répartition des parcours se fait proportionnellement aux parts respectives de chaque agent dans le parc de véhicules (avec certains ajustements).

1.2.1. Estimation du parc auto en 1977.

Les diverses sources statistiques donnant la composition du parc automobile malien en 1977 (présentées en annexe du rapport routier) ne se recouvrent pas toujours exactement.

Il a donc été nécessaire de procéder à une reconstitution "la plus probable" de ce parc. Cette reconstitution est la suivante :

Véhicules	Propriétaires				Total
	Adminis.	Entrep. d'Etat	Entrep. privées (1)	Ménages	
VL { Voitures particulières Taxis, cars Bus et camionnettes	1.600	1.200	2.600 (2)	12.000	17.400
PL { Camions, semi- remorques Citernes	200	700	1.300	-	2.200
Sous-total	1.800	1.900	3.900	12.000	19.600
Véhicules spéciaux et deux roues immatriculés					1.500
TOTAL					21.100

(1) Y compris les coopératives.

(2) Dont approximativement : 2.000 taxis
350 cars rapides et cars
250 V.L. d'entreprises privées.

1.2.2. Estimation de la répartition du trafic selon les agents économiques.

Cette reconstitution du parc sera utilisée pour l'estimation du trafic routier, en faisant l'hypothèse que les voitures des ménages ont une utilisation essentiellement urbaine et qu'elles parcourent en moyenne 4 fois moins de kilomètres sur route que celles des autres utilisateurs. La répartition estimée du trafic routier (inter-urbain) selon les utilisateurs est donc la suivante (en pourcentage) :

	<u>Administration</u>	<u>Entreprises d'Etat</u>	<u>Entreprises privées</u>	<u>Ménages</u>	<u>Total</u>
VL	20	15	30	35	100
PL	10	30	60	-	100

1.2.3. Estimation des véhicules x km parcourus par agent.

En utilisant cette distribution sur les résultats du § 1.1.5. :

a - Millions de km x véhicules parcourus annuellement
Trafic léger

	<u>Administration</u>	<u>Ménages</u>	<u>Entreprises</u>	<u>Total</u>
Q 0	5,8	10,1	13,1	29
Q 1	14,1	24,7	31,8	70,6
Q 2	1,5	2,7	3,5	7,7
Q 3	2,3	4,0	5,3	11,6
Q 4	1,1	1,9	2,4	5,4
	<u>24,8</u>	<u>43,4</u>	<u>56,1</u>	<u>124,3</u>

b - Millions de km x véhicules parcourus annuellement
Trafic lourd

	<u>Administration</u>	<u>Ménages</u>	<u>Entreprises</u>	<u>Total</u>
Q 0	0,9	-	8,4	9,3
Q 1	2,4	-	21,8	24,2
Q 2	0,5	-	4,0	4,5
Q 3	0,8	-	6,8	7,6
Q 4	0,5	-	4,1	4,6
	<u>5,1</u>		<u>45,1</u>	<u>50,2</u>

2 - EVALUATION DES COÛTS D'EXPLOITATION DES VEHICULES TOUTES TAXES COMPRISES.

On évaluera ces **coûts** TTC, HT et en devises par type de route en tenant compte de la composition du trafic.

2.1. Composition du trafic par type de route au Mali.

Elle ressort de l'enquête. On la supposera identique pour tous les agents.

Routes	VL					PL			
	VP + taxis fermés	Taxis et camionnettes bâchées	Cars	VTT	Total	Camions légers	Camions lourds	S.R. + citerne	Total
Q 0 - Q 1	40	45	5	10	100	35	30	35	100
Q 2	20	55	10	15	100	50	40	10	100
Q 3	15	50	15	20	100	50	40	10	100
Q 4	ε	30	ε	70	100	80	20	ε	100

On appliquera ces coefficients de pondération aux coûts d'exploitation des véhicules en retenant les véhicules types de l'annexe A du rapport tarification. Il est néanmoins nécessaire de procéder à certains ajustements par agent.

2.2. Coûts d'exploitation moyens T.T.C.

2.2.1. Pour l'Administration.

Les véhicules de l'Administration sont en général dispensés des taxes à l'importation des véhicules.

Cette exonération des taxes à l'achat diminue le poste "**amortissement**" de 25 % pour les VL et de 20 % pour les PL ; ce poste "amortissement" représente lui-même 25 % environ des coûts d'exploitation T.T.C.. Pour les véhicules qui en bénéficient, cette exonération revient donc à diminuer de 6 % pour les VL et 5 % pour les PL les coûts TTC d'exploitation.

Les **coûts** d'exploitation des véhicules de l'Administration sont calculés hors bénéfice (qui représente $\frac{10}{100+10} = 9 \%$ des coûts TTC à l'utilisateur) et hors frais généraux (qui représentent $\frac{9}{110} = 8 \%$ des coûts à l'utilisateur).

Les coûts d'exploitation TTC pour l'Administration se déduisent donc des coûts à l'utilisateur en effectuant des abattements de :

$$6 + 9 + 8 = 23 \% \text{ sur les VL}$$

$$5 + 9 + 8 = 22 \% \text{ sur les PL}$$

2.2.2. ~~Pour les ménages.~~

Les coûts **pour les ménages** excluent les coûts salariaux, les bénéfices et les frais généraux.

Les coûts salariaux représentent environ 6 % des coûts à l'utilisateur pour les véhicules légers. Les bénéfices et frais **généraux** représentent 17 %.

On procédera donc pour ces agents à un abattement de $6 + 17 = 22 \%$ sur les coûts à l'utilisateur.

2.2.3. Pour les entreprises.

Les entreprises **d'Etat** ont bénéficié de nombreuses exonérations de taxes sur l'achat des véhicules. D'autre part, pour les entreprises effectuant du transport propre, on peut discuter de l'intégration des frais généraux dans les coûts de transport et exclure les bénéfices. On effectuera un abattement forfaitaire de 10 % sur les coûts calculés TTC à l'utilisateur.

2.2.4. Coûts d'exploitation pondérés TTC calculés pour l'utilisateur.

On rappelle ici les coûts de l'annexe A du rapport "tarification" (en FM/km, hors IAS) :

	<u>Q 0</u>	<u>Q 1</u>	<u>Q 2</u>	<u>Q 3</u>	<u>Q 4</u>
504	98,4	114,5	177,5	316,0	595,6
404 bâchée	90,3	108,6	133,6	232,9	435,1
SG 2	123,2	145,4	203,5	361,9	684,6
Bus Hino	234,3	275,8	394,4	728,7	1.407,6
VTT	127	178,2	206,4	243,8	361,0
Camion léger	205,4	247,6	307,3	417	614,8
Camion lourd	208,3	359,6	447,7	588,2	897,3
S.R. et citerne	476,9	565,4	798,3	1.431,7	2.759,6

En pondérant d'après la composition du trafic (cf. § 2.1.), on obtient les coûts moyens à l'utilisateur (bénéfice inclus) :

	<u>Q 0</u>	<u>Q 1</u>	<u>Q 2</u>	<u>Q 3</u>	<u>Q 4</u>
VL	101,7	123,0	169,8	294,4	383,2
PL	328,3	392,4	412,6	587	671,3

2.2.5. Soit en rapprochant ces coûts moyens des parcours (cf. § 1.2.3.) et en les corrigeant des abattements nécessaires :

a - Auto fourniture en transport routier des Administrations (TTC) :

VL = 2,8 Milliards FM/an

PL = 1,8 Milliards FM/an

b - Auto fourniture en transport routier des ménages (TTC) :

VL = 4,9 Milliards de FM/an

PL = -

c - Production de transport routier des entreprises (TTC)

. Au Mali :

VL = 7,5 Milliards de FM/an

PL = 17,7 Milliards de FM/an

25,2

. A l'Etranger :

Compte tenu du partage effectif des trafics entre transporteurs routiers maliens et étrangers, on peut négliger la part du transport réalisée sur le sol malien par des étrangers. En revanche, il faut tenir compte dans le chiffre d'affaires global des transporteurs de la part importante de leur activité réalisée dans les pays voisins, en particulier en Côte d'Ivoire.

Le transport routier occasionné par l'import-export, pour ne retenir que celui-ci, est évalué à 250 millions de t x km (hors du territoire national) dont on peut estimer à 80 % la part réalisée par des maliens, soit 220 millions de t x km.

En retenant un tarif moyen de 31 FM/tkm, cette activité représente un chiffre d'affaires de 6,2 Milliards pour les transporteurs maliens (publics ou privés).

Au total, sans tenir compte de l'IAS, le chiffre d'affaires réalisé par les entreprises de transport représente donc :

$$6,2 + 25,2 = 31,4 \text{ Milliards FM}$$

L'IAS s'applique en principe sur les transports publics de **marchandises** ou de voyageurs. On estime **que cet** US touche les 2/3 du trafic léger produit par les entreprises et la moitié du trafic lourd, soit un montant :

$$\text{IAS} = 7,5 \times 2/3 \times 0,06 + (17,7 + 6,2) \times 1/2 \times 0,06 = 1 \text{ Milliard FM}$$

Avec l'IAS, la production des entreprises de transports routiers se monte donc à :

$$32,4 \text{ Milliards FM environ.}$$

3 - EVALUATION DES COÛTS D'EXPLOITATION HORS TAXE.

3.1. Rappel des coûts hors taxe à l'usager (cf. annexe A du rapport tarification).

	<u>Q 0</u>	<u>Q 1</u>	<u>Q 2</u>	<u>Q 3</u>	<u>Q 4</u>
504	74,8	87,1	134,6	238,5	448,6
404 bâchée	75,8	91,1	138,5	197,8	371,4
SG 2	96,6	114	159,7	284,2	537,6
Bus Hino	179,0	210,7	300,7	553,4	1.066,6
VTT Land Rover	98,3	137,8	159,6	188,4	278,6
Camion léger	162,3	195,5	242,5	318,3	483
Camion lourd	235,7	284	352,4	463,5	705
S.R. et citerne	376,2	445,7	629,3	1.128,8	2.173,7

Les coûts moyens pondérés hors taxe à l'usager s'en déduisent en faisant intervenir la composition du trafic (Cf. 5 2.1.) :

	<u>2 0</u>	<u>Q 1</u>	<u>Q 2</u>	<u>2 3</u>	En FM/km <u>2 4</u>
VL	80,8	97,7	150,1	235,2	306,4
PL	259,2	309,6	325,1	457,4	527,4

3.2. Corrections à apporter aux coûts H.T.

Comme on l'a fait au § 2, il est nécessaire de retoucher ces coûts pour tenir compte des caractéristiques particulières.

Pour les Administrations, on ne tiendra compte ni des frais généraux, ni des bénéfices (17 % en tout)..

Pour les ménages, on ne tiendra pas compte des coûts salariaux (8 %), ni des frais généraux et bénéfices (17 %).

Pour les entreprises, on effectuera un abattement de 10 % sur les coûts à l'usager pour exclure une partie des frais généraux et bénéfices des transports pour compte propre.

3.3. Evaluation des dépenses de transport routier hors taxe.

A **partir** de l'évaluation des kilomètres parcourus (§ 1.2.3.) et des coûts moyens corrigés, on estime :

- Les auto fournitures en transport routier HT des Administrations :

VL = 2,4 Milliards FM/an

PL = 1,5 Milliards FM/an

- Les auto fournitures en transport routier HT des ménages :

VL = 3,9 Milliards FM/an

PL = -

- La production de transport des entreprises HT :

VL = 6,0 Milliards FM/an

PL = 13,9 Milliards FM/an

Soit au total sur les routes maliennes :

27,7 Milliards de FM/an hors taxe

auxquels il faut rajouter le chiffre d'affaires HT réalisé à l'étranger, évalué à 5 Milliards de FM.

4 - EVALUATION DES COÛTS D'EXPLOITATION EN DEVISES.

4.1. Part des devises.

La part estimée des dépenses en devises dans les divers postes des comptes d'exploitation des véhicules est la suivante :

Amortissement/matériel	85 % du coût HT
Carburant	80 % du coût HT
Pneumatiques	85 % du coût HT
Entretien - réparation	57 % du coût HT
Frais généraux (poids lourds)	66 % du coût HT
Salaires, bénéfices, assurances	0 % du coût HT

4.2. Coûts unitaires en devises.

Compte tenu des approximations faites, on ne distinguera pas les divers agents. En appliquant ces taux aux coûts hors taxes calculés dans l'**annexe A** du rapport 14 (Tarification), on obtient les coûts d'exploitation en devises des véhicules routiers. Soit, en FM/km roulé :

	<u>Q 0</u>	<u>Q 1</u>	<u>Q 2</u>	<u>Q 3</u>	<u>Q 4</u>
504	40	46	69	118	217
404 bâchée	38	45	60	93	171
Bus SG 2	51	60	82	141	261
Bus Hino	96	113	159	287	547
Land Rover	54	74	87	102	151
Berliet GL 900 (7,5)	96	115	142	186	285
Berliet GL 200 (10)	137	165	148	269	411
S.R. 30 t	224	266	371	647	1.235

Les coûts moyens pondérés en devises sont donc (cf. § 2.1.) en **FM/km/véhicule** :

	<u>Q 0</u>	<u>Q 1</u>	<u>Q 2</u>	<u>Q 3</u>	<u>Q 4</u>
VL	42,2	50,4	71,9	116,9	157
PL	153	182,9	224	265,3	310,2

4.3. Dépenses annuelles en devises des transports routiers.

En reprenant les parcours annuels du § 1.2.3., on estime les dépenses annuelles en devises occasionnées par les transports routiers à :

Administration	VL = 1,5 Milliard de FM/an	
	PL = 1,1	"
Ménage	VL = 2,6 Milliards de FM/an	
	PL = -	
Entreprises	VL = 3,4	"
	PL = 9,2	"
	<hr/>	
	17,8 Milliards de FM/an	
+ Transport à l'Etranger (1)	4,7	"
	<hr/>	
	22,5 Milliards de FM/an	

4.4. Récapitulation des comptes du transport routier malien.

On rappelle qu'on ne considère ici que les transports interurbains. La récapitulation des comptes est donc la suivante :

	<u>TTC</u>	<u>HT</u>	<u>Devises</u>
Auto consommation des Administrations	4,6	3,9	2,6
Auto consommation des ménages	4,9	3,9	2,6
Production des entreprises (IAS incluse) (2)	32,4	24,9	17,3
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	41,9	32,7	22,5

(1) En première approximation, même rapport qu'au Mali, soit $\frac{9,2}{13,9} \times 5 = 3,3$ + supplément pour frais de carburants payés en devises, soit pour 200 Mtkm, $\frac{200 \times 50 \times 150}{11 \times 100} = 1,4$ Milliard FM.

(2) Le terme "entreprises" regroupe ici toutes les entreprises effectuant des transports, qu'elles soient publiques ou privées, qu'elles effectuent ces transports pour compte propre ou compte d'autrui. On admettra qu'elles effectuent la totalité des transports à l'étranger.

L'activité du transport routier et des fournitures pour transport routier apporte donc annuellement au Mali un total de taxes, impôts et droits de douanes évalué à :

$$41,9 - 32,7 = 9,2 \text{ Milliards/an}$$

et une valeur ajoutée nationale de :

$$41,9 - 22,5 = 19,4 \text{ Milliards/an.}$$

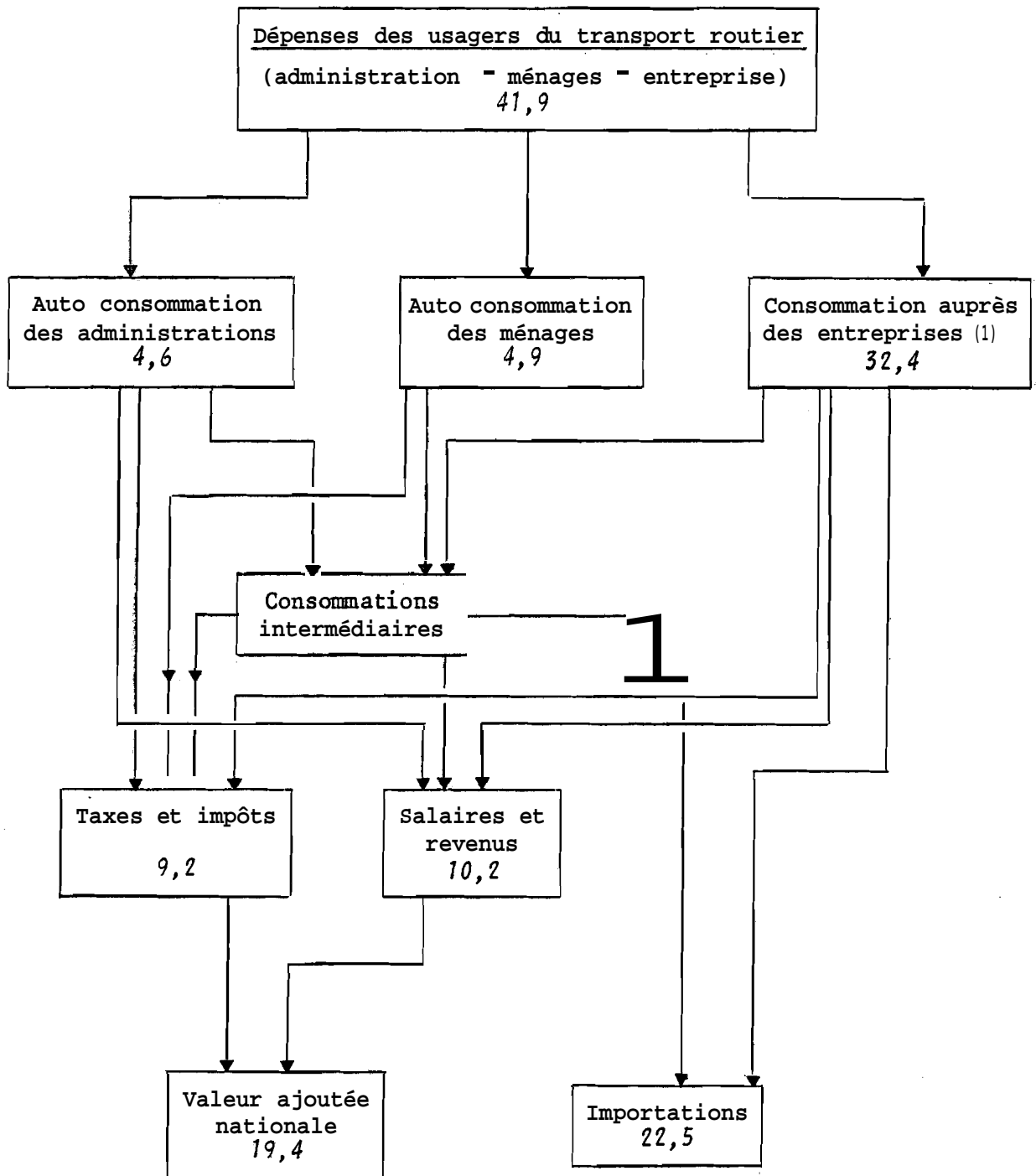
La valeur ajoutée par le secteur des transports routiers (entreprises de transports routiers au sens large) peut être estimée ainsi :

Consommations intermédiaires du trafic léger ; 60 % de TTC hors IAS	4,5 Milliards FM/an
Consommations intermédiaires du trafic lourd ; 62 % de TTC hors IAS	14,8 "
Total	19,3 Milliards FM/an
Valeur ajoutée (en FM 1979) : 32,4 - 19,3 =	13,1 Milliards FM
Valeur ajoutée (en FM 1977) (x 0,8)	<u>10,6 Milliards FM</u>

N.B. Ces coûts étant calculés en valeur au 1er Janvier 1979, on les ramène aux conditions 1977 en procédant à un abattement uniforme de 20 %, soit en valeur 1977 :

<i>Production des entreprises (IAS y compris)</i>	<u>26 Milliards FM</u>
<i>dont transports intérieurs</i>	<u>21 Milliards FM</u>

DEPENSES DE TRANSPORTS ROUTIERS EN 1977-1978 (1)



(1) En valeur 1er Janvier 1979 (Milliards FM).





