

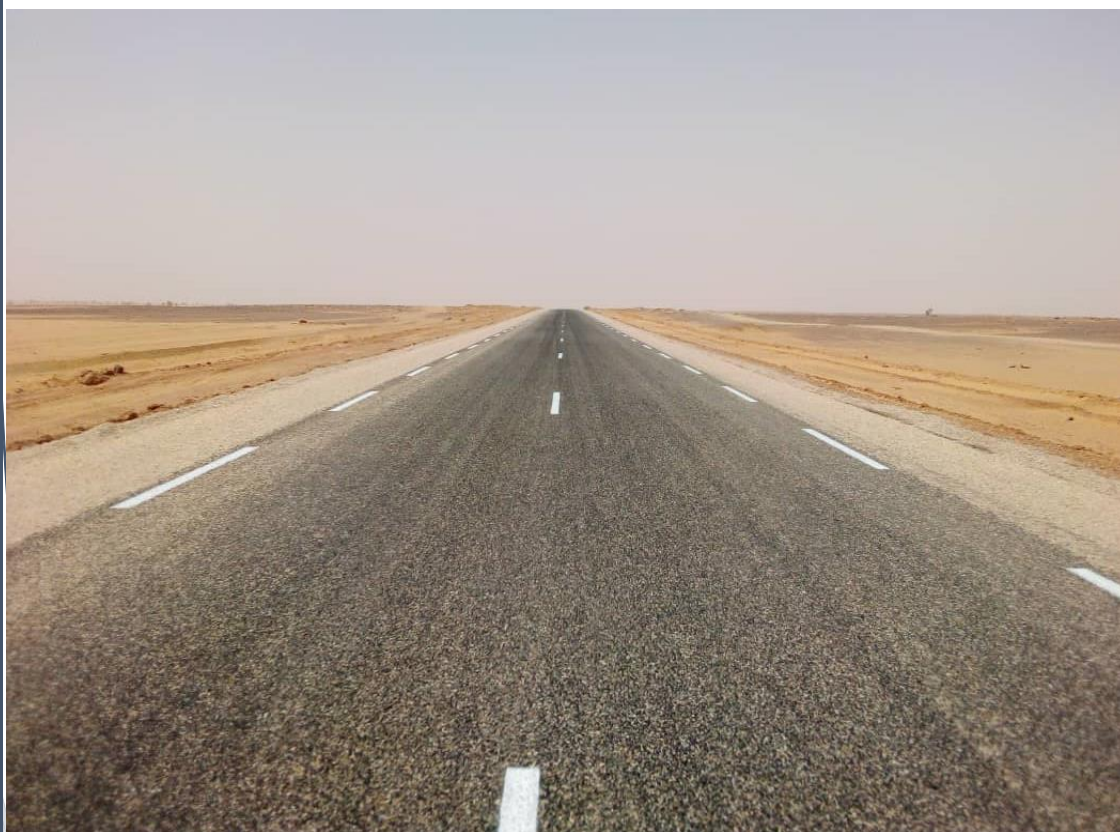
REPUBLIQUE DU NIGER



FRATERNITE-TRAVAIL-PROGRES



MINISTERE DE L'EQUIPEMENT



Une section du tronçon Arlit-Assamaka lot 1

**Document de Programmation Pluriannuelle des
Dépenses 2023-2025**

Juin 2022

Sommaire

LISTE DES TABLEAUX	iii
LISTE DES ABREVIATIONS	iv
I. INTRODUCTION	1
1. Contexte et justification	1
2. Présentation générale du secteur	1
3. Missions du ministère	4
1. Evolution d'indicateurs socio-économiques de 2017 à 2021	6
2. Diagnostic du secteur	6
3. Articulation entre stratégie sectorielle et politique nationale	10
4- Vision et objectif stratégique	11
4.1. Vision	11
4.2. Objectif stratégique	11
4.3 Résultats attendus en 2023-2025	11
5. Présentation de la stratégie du ministère et des orientations retenues	12
5.1 Principes directeurs de la politique sectorielle	12
5.2 Axes stratégiques	12
6- Présentation du cadre stratégique des programmes	14
LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE GLISSANTE DES DEPENSES	15
1. PROGRAMME 200: Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement	15
1.1. Présentation du périmètre du programme	15
1.2. Enjeux et Objectif du programme	15
1.3. Principaux résultats du programme	15
1.4. Indicateurs de performance et cibles	16
1.5. Stratégie du programme	16
1.6. Présentation des actions et mesures	17
1.6.1 Actions	17
1.6.2. Mesures d'accompagnement	18
1.7. Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme	18
1.8. Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme	18
1.9 Tableaux de programmation	19
2. PROGRAMME 201 : développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales.	21
2.1 Présentation du périmètre du programme	21
2.2 Enjeux et Objectif du programme	21
2.3 Principaux résultats du programme en 2023	22
2.4 Indicateurs de performance et cibles	22
2.5 Stratégie du programme	22
2.6 Présentation des actions et mesures	23
2.6.1 Actions	23
2.6.2 Mesures d'accompagnement	24
2.7 Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme	24

2.8	Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme	24
2.8.1	Hypothèses	24
2.8.2	Risques	24
2.8.3	Analyse des risques	24
2.9	Tableaux de programmation	25
3.	PROGRAMME 202 : désenclavement des zones rurales	26
3.1.	Présentation du périmètre du programme	26
3.2.	Enjeux et Objectif du programme	26
3.2.1.	Défis :	26
3.2.2.	Objectif du Programme :	26
3.3.	Principaux résultats du programme en 2023	26
3.4.	Indicateurs de performance et cibles	27
3.5.	Stratégie du programme	27
3.6.	Présentation des actions et mesures	27
3.6.1.	Actions	27
3.6.2.	Mesures d'accompagnement	28
3.7.	Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme	28
3.8.	Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme	28
3.8.1.	Hypothèses	28
3.8.2.	Risques	28
3.8.3.	Analyse des risques	28
3.9.	Tableau de programmation	29
4.	PROGRAMME 203 : préservation et entretien des infrastructures de transport	30
4.1.	Présentation du périmètre du programme	30
4.2.	Enjeux et Objectif du programme	30
4.2.1.	Défis :	30
4.2.2.	Objectif du Programme :	30
4.3.	Principaux résultats du programme en 2023	30
4.4.	Indicateurs de performance et cibles	31
4.5.	Stratégie du programme	31
4.6.	Présentation des actions et mesures	31
4.6.1.	Actions	31
4.6.2.	Mesures d'accompagnement	32
4.7.	Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme	32
4.8.	Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme	32
4.8.1.	Hypothèses	32
4.8.2.	Risques	33
4.8.3.	Analyse des risques	33
4.9.	Tableaux de programmation	33
5-	CONCLUSION	35
	Bibliographie	36
	Annexes	37
	Annexe I : Cadre logique par Programme	37
	Annexe II : Tableaux des emplois affectés par Programme	42
	Annexe III : Schéma de financement	44

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: indicateurs socio-économiques	6
Tableau 2: axes stratégiques	13
Tableau 3 : Cadre stratégique des programmes	14
Tableau 4: indicateurs programme 200	16
Tableau 5 : Présentation des actions du programme	17
Tableau 6 : Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025	19
Tableau 7 : Programmation financière par action 2023-2025	19
Tableau 8: indicateurs programme 201	22
Tableau 9: Présentation des actions du programme	23
Tableau 10: Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025 en FCFA	25
Tableau 11: Programmation financière par action 2023-2025 en FCFA	25
Tableau 12: indicateurs programme 202	27
Tableau 13: Présentation des actions du programme	27
Tableau 14: Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025 en FCFA	29
Tableau 15: Programmation financière par action 2023-2025 en FCFA	29
Tableau 16: indicateurs programme 203	31
Tableau 17: Présentation des actions du programme	32
Tableau 18: Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025 en FCFA	33
Tableau 19: Programmation financière par action 2023-2025 en FCFA	34
Tableau 20: emplois affectés au programme 200	42
Tableau 21: emplois affectés au programme 201	42
Tableau 22 :emplois affectés au programme 202	42
Tableau 23 :emplois affectés au programme 203	43
Tableau 24 : financement du programme 200 : Pilotage et administration de la Politique du Ministère	44
Tableau 25 : financement du programme 201 : Développement des infrastructures routières et ferroviaires	44
Tableau 26 :financement du programme 202 : Désenclavement des zones rurales	44
Tableau 27 : financement du programme 203 : Préservation et entretien des infrastructures de transport	45

LISTE DES ABREVIATIONS

AE/CP	Autorisation d'Engagement et Crédit de Paiement
ALG	Autorité du Liptako-Gourma
AMODER	Agence de Maitrise d'Ouvrage Déléguée de l'Entretien Routier
BET	Bureau d'Etudes Techniques
CACER	Cellule d'Audit Courant et de l'Entretien Routier
CAFER	Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CPTP	Centre de Perfectionnement des Travaux Publics
DAID/RP	Direction des Archives, de l'Information, de la Documentation et des Relations Publiques
DATC	Direction de l'Assistance Technique aux Collectivités
DEP	Direction des Etudes et de la Programmation
DET	Direction des Etudes Techniques
DGTP	Direction Générale des Travaux Publics
DGSR	Direction de Gestion et Suivi de Réseau
DGRR	Direction Générale des Routes Rurales
DIFF	Direction des Infrastructures Ferroviaires et Fluviales
DL	Direction de la Législation
DMP/DSP	Direction des Marchés Publics et de Délégation de Services Publics
DPG	Déclaration de Politique Générale
DPPD	Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses
DRFM	Direction des Ressources Financières et du Matériel
DRH	Direction des Ressources Humaines
DROA	Direction des Routes et Ouvrages d'Art
DS	Direction des Statistiques
DTRR	Direction des Travaux des Routes Rurales
FER	Fonds d'Entretien Routier
IAR	Indice d'Accessibilité Rural

IGS	Inspection Générale des Services
LNTP/B	Laboratoire National des Travaux Publics et du Bâtiment
PAP	Projet Annuel de Performance
PDES	Plan de Développement Economique et Social
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PPP	Partenariat public privé
PTF	Partenaire technique et financier
RB	Route bitumée
RGP	Recensement général de la population
SNT	Stratégie nationale des transports
UEMOA	Union économique monétaire ouest-africaine

I. INTRODUCTION

1. Contexte et justification

Dans le cadre de la réforme de la gestion des finances publiques dans l'espace communautaire, l'UEMOA a adopté en Juin 2009 de nouvelles directives portant cadre harmonisé de gestion des finances publiques. Ces directives visent l'amélioration et la modernisation des instruments de gestion des finances publiques au sein des pays membres de l'Union.

Le Niger a transposé dans son ordonnancement juridique national l'ensemble de ces directives à travers des lois et décrets.

On citera en particulier la loi N°2012-09 du 26 mars 2012 portant loi organique relative aux lois de Finances. Cette loi vise entre autres la modernisation du cadre de gestion budgétaire et du processus d'élaboration du budget annuel.

Entre autres réformes, on peut citer :

- L'élaboration des documents de programmation pluriannuelle des dépenses (DPPD) et Projet annuel de Performance (PAP).
- La budgétisation des investissements en Autorisations d'Engagement et crédits de Paiements (AE/CP)
- La déconcentration de l'ordonnancement.

Ces réformes instaurent des nouvelles règles pour l'élaboration, l'exécution et le suivi du budget avec pour objectif l'amélioration de l'efficacité de la dépense et des politiques publiques.

Dans le cadre du Programme de la Renaissance Acte III, d'importants investissements sont prévus pour assurer le désenclavement interne et externe du pays conformément au plan d'actions prioritaires du PDES 2022-2026 en instance d'adoption. La Stratégie Nationale des Transports (2017-2025) en cours d'adoption constitue le cadre de référence dans le secteur.

Pour l'opérationnalisation des projets et programmes d'infrastructures de transport, le Ministère de l'Équipement est engagé à l'élaboration de son DPPD qui couvre la période 2023-2025.

2. Présentation générale du secteur

Pays enclavé dont la Capitale Niamey est située à plus de 1000 km du port maritime le plus proche (Cotonou), le Niger est un vaste pays avec une superficie d'environ 1 267 000 km² et une population de 24 463 374 habitants en 2022 (projection à partir RGPH 2012 INS) vivant majoritairement en zone rurale. Cette population est répartie sur un vaste espace géographique

ce qui a nécessité la construction par l'Etat d'un important réseau d'infrastructures routières dans toutes les régions du pays.

Le Niger dispose en 2021 d'un réseau routier national de 21 433,4 km répartis comme suit :

4 951,8 Km de routes bitumées ;

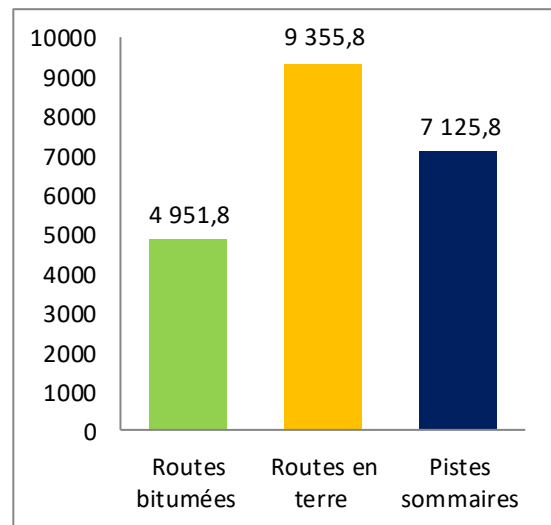
9 355,8 Km de routes en terre ;

7 125,8 Km de pistes sommaires.

La faiblesse des transports aérien et fluvial fait que la route est le mode de transport quasi exclusif au Niger. On notera aussi que le transport ferroviaire n'est pas encore opérationnel malgré l'existence de la ligne ferroviaire Niamey-Dosso (140 km).

A cela s'ajoute l'insuffisance des ressources allouées à la construction, à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier avec pour conséquence le mauvais état d'une partie du réseau impactant la qualité et le coût du transport.

Sur le plan institutionnel, des réformes ont été effectuées en vue de l'amélioration de la gouvernance du secteur. Ainsi il a été procédé à la transformation de la CAFER en fonds routier de deuxième génération (FER), à la création de l'agence de maîtrise d'ouvrage déléguée de l'entretien routier (AMODER) et de la Cellule d'Audit Courant et de l'Entretien Routier (CACER).



Ministère de l'Équipement

Conseillers Techniques

Cabinet du Ministre

Inspection Générale des Services

Secrétariat Général

Structures Rattachées

AMODER
FER
CPTP
LINTP/B

Secrétariat Général Adjoint

Direction Générale des Travaux Publics

Direction Générale des Routes Rurales

Direction des Etudes Techniques

Direction des Routes et Ouvrages

Direction des Infrastructures Ferroviaires et Fluviales

Direction de Gestion et Suivi du réseau

Direction des Etudes Techniques des Routes Rurales

Direction des Travaux des Routes Rurales

Direction de l'Assistance Technique aux Collectivités

Division des Etudes Techniques

Division Routes

Division Infrastructures Ferroviaires

Division de Protection du Patrimoine Routier

Division des Etudes Techniques des Routes Rurales

Division du Contrôle des Travaux

Division de l'Assistance Technique

Division des Etudes Eco d'Impact Envi et Social

Division Ouvrages d'Art

Division Infrastructures Fluviales

Division auscultation et

Division des Etudes Eco d'Impact Envi et Social

Division Suivi et Evaluation

Division Enquêtes et Sensibilisatio

Division Banques des Données

Directions d'Appui ou Directions Transversales

Direction des Archives, de l'Information, de la Documentation et des Relations Publiques

Direction des Etudes et de la Programmation

Direction de la Législation

Direction des Ressources Financières et du Matériel

Direction des Statistiques

Direction des Ressources Humaines

Direction des Marchés Publics et des Délégations de Service Public

Division de l'Information et des Relations Publiques

Division des Etudes Générales et de la Planification

Division de l'Elaboration de la Législatio

Division des Ressources Financière s

Division de Collecte, Traitement et Analyse des

Division de la Planification des Ressources Humaines

Division Gestion des Marchés Publics

Division des Archives et de la Documentation

Division Suivi et Evaluation

Division de Contrôle, de Suivi et du Contentieux

Division du Patrimoine et de la Comptabilité

Division Publication et Diffusion

Division Administrative et du Personnel

Division Appels d'Offres

Directions Régionales

Direction Régionale de l'Équipement de Niamey

Direction Régionale de l'Équipement d'Agadez

Direction Régionale de l'Équipement de Diffa

Direction Régionale de l'Équipement de Dosso

Direction Régionale de l'Équipement de Maradi

Direction Régionale de l'Équipement de Tahoua

Direction Régionale de l'Équipement de Tillabéry

Direction Régionale de l'Équipement de Zinder

Directions Départementales

3. Missions du ministère

Conformément aux décrets n°2022-010/PRN du 5 janvier 2022, portant réorganisation du Gouvernement et fixant les attributions des Ministres d'Etat, des Ministres et des Ministres Délégués, n° 2021-289/PRN du 4 mai 2021 portant organisation du Gouvernement et fixant les attributions des Ministres d'Etat, des Ministres et des Ministres Délégués, et n°2021-319/PM du 11 mai 2021, précisant les attributions des membres du Gouvernement, le Ministre de l'Equipeement est chargé, en relation avec les Ministres concernés, de la conception, de l'élaboration, de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation de la politique nationale en matière d'équipement conformément aux orientations définies par le Gouvernement.

Le Ministère de l'Equipeement a en charge la conception, la construction, l'entretien et la réhabilitation des infrastructures de tous les modes de transport (routes, voies ferrées, voies fluviales) à l'exception des aéroports.

A ce titre, il exerce les attributions suivantes :

- La définition et la mise en œuvre des politiques, stratégies, projets et programmes de développement en matière d'infrastructures de transport : routes, ouvrages d'art, ponts barrages, chemins de fer, voies fluviales ;
- La participation à la définition et à la mise en œuvre des politiques et stratégies des grands ouvrages de Génie Civil ;
- La conception et la réalisation des infrastructures de transport à l'exception de celles servant de desserte à l'intérieur des périmètres d'aménagement hydrauliques : périmètre irrigués, bassins, seuils d'épandages, etc ;
- Le contrôle de la réalisation et le suivi des travaux d'infrastructures de transport relevant de son domaine de compétence ;
- La programmation, l'élaboration, la réalisation, le suivi et l'évaluation des projets d'investissement relevant de son domaine de compétence ;
- La participation à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan national de transport ;
- La qualification et le contrôle de l'exercice des activités des entreprises, bureaux d'études et laboratoires spécialisés intervenant dans son domaine de compétence ;
- L'exercice de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre des marchés publics relevant de son domaine de compétence ;
- La réalisation et le contrôle des études techniques, socio-économiques, environnementales et géotechniques relatives aux infrastructures de transport ;

- L'entretien des ouvrages de franchissement des obstacles naturels se trouvant sur les tracés de routes et voies ferrées ;
- La conception, la réalisation et l'exploitation des équipements de contrôle des charges des véhicules lourds de transport sur le réseau routier national.

1. Evolution d'indicateurs socio-économiques de 2017 à 2021

Les principaux indicateurs socio-économiques du secteur sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 1: indicateurs socio-économiques

Indicateurs	Unité	2017	2018	2019	2020	2021
Pourcentage des routes bitumées en bon état	%	65,8	62,5	67,2	70,65	62,90
Pourcentage des routes en terre en bon état	%	80,5	79,7	71,6	91,1	72,80
Indice d'accessibilité rural (IAR)	%	36,9	36,21	36,7	37,2	37,1
Disponibilité routière km/1000 hbts	%	0,66	0,63	0,64	0,63	0,61
Densité routière km/1000 km ²	%	10,68	10,72	11,19	11,23	11,29

Evolution des indicateurs d'effet

- L'évaluation de l'état des routes n'intègre pas l'impact du programme d'entretien au titre de l'année 2021, du fait du retard dans sa mise en œuvre.
- La baisse de l'état du réseau et de l'IAR s'explique par le retard dans la mise en œuvre des travaux d'entretien routier de la campagne 2021 et de la non prise en compte des nouvelles réalisations effectuées par les autres ministères (routes rurales).
- La disponibilité routière (km/1000 hbts) a connu une baisse passant 0,63 à 0,61 ce qui traduit une croissance démographique forte.
- La densité routière a connu une évolution passant de 11,23 km/1000km² à 11,29 km/Km² traduisant une légère progression du réseau.

2. Diagnostic du secteur

Le secteur est dominé par trois modes de transport qui sont : le transport terrestre, aérien et fluvial.

- Le transport terrestre : qui est composé des routes et chemin de fer.
 - Le réseau routier a une faible couverture en termes de densité (11,29 km /1000km² en 2021) et souffre d'un problème d'entretien. Le réseau ferroviaire est au stade embryonnaire et non encore opérationnel.
 - Le transport aérien est peu développé et concentré à l'aéroport de Niamey.
- Le transport fluvial reste handicapé par l'ensablement du fleuve et l'absence d'un cadre réglementaire.

L'analyse Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces (FFOM) du secteur se présente comme suit :

a. Matrice de l'analyse FFOM

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Le transport routier représente l'une des principales activités socio-économiques - La Stratégie Nationale des Transports en cours d'adoption - L'Existence d'un dispositif institutionnel en charge du secteur - Le réseau routier favorise l'intégration nationale et régionale - L'Existence d'un schéma directeur des Routes Rurales - La Disponibilité d'une étude de faisabilité sur la navigabilité du fleuve Niger - La création du FER et de l'AMODER - L'existence de la loi portant protection du patrimoine routier national - Existence d'une structure en charge de la formation du personnel (CPTP) - Existence d'une structure en charge du contrôle de la qualité des infrastructures 	<ul style="list-style-type: none"> - Enclavement du pays - Insuffisance de ressources humaines et de certaines qualifications - - Insuffisance des outils de gestion de ressources humaines - Faible capacité des entreprises nationales en charge de la construction et de l'entretien des routes - Lourdeur des procédures nationales et celles des PTF dans la mise en œuvre des projets d'infrastructures - Manque de soutien des structures bancaires au secteur privé ; - Difficultés de satisfaction des conditionnalités de mise en vigueur des accords de financement et des conditions du premier décaissement - Difficultés pour l'Etat à respecter les conditions suspensives des projets, - Manque de synergie avec les autres ministères dans la mise en œuvre des projets ayant des composantes pistes rurales - Non application effective du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA - Manque d'un dispositif de suivi et évaluation des projets et programmes du ministère - Normes de constructions non adaptées aux changements climatiques
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - L'existence d'un schéma directeur ferroviaire dans la zone CEDEAO - L'existence d'un plan directeur de développement des infrastructures dans la zone CEDEAO - L'existence d'un cadre législatif et réglementaire sur les PPP - L'existence des PTF dans le secteur - L'existence d'un cadre légal et réglementaire en matière de passation et gestion des marchés publics 	<ul style="list-style-type: none"> - Effets néfastes des changements climatiques (inondation, ensablement, etc) - Mauvaise exploitation des routes, engendrant la dégradation et l'insécurité routière - Persistance de l'insécurité dans certaines parties du pays

b. Mesures de gestion de l'analyse FFOM

FORCES	MESURES DE RENFORCEMENT
Le transport routier représente l'une des principales activités socio-économiques	Maintenir la praticabilité des routes en toutes périodes. Développer et densifier le réseau routier
La Stratégie Nationale des Transports en cours d'adoption	Actualiser la SNT sur la période 2022-2026 Adopter la stratégie et la rendre opérationnelle
Existence d'un dispositif institutionnel en charge du secteur	Renforcer les capacités des structures centrales et régionales
Le réseau routier favorise l'intégration nationale et régionale	Poursuivre le développement et l'entretien du réseau routier national et communautaire
L'Existence d'un schéma directeur des Routes Rurales	Mettre en œuvre le schéma directeur de routes rurales
La Disponibilité d'une étude de faisabilité sur la navigabilité du fleuve Niger	Poursuivre en réalisant une étude technique du projet sur la navigabilité du fleuve Niger
La création du FER et de l'AMODER	Poursuivre l'opérationnalisation de ces structures
L'existence de la loi portant protection du patrimoine routier national	Adopter le décret d'application
Existence d'une structure en charge de la formation du personnel (CPTP)	Doter le CPTP en matériel de travaux publics
Existence d'une structure en charge du contrôle de la qualité des infrastructures	Renforcer les capacités du LNTP/B

FAIBLESSES	MESURES DE TRANSFORMATION
Enclavement du pays	Poursuivre le désenclavement interne et externe du pays
- Insuffisance de ressources humaines et de certaines qualifications	Poursuivre le recrutement et le renforcement des capacités du personnel
- Insuffisance des outils de gestion de ressources humaines	Renforcer les outils de gestion du personnel
Faible capacité des entreprises nationales en charge de la construction et de l'entretien des routes	Renforcer les capacités des entreprises nationales en charge de la construction et de l'entretien des routes
Manque de soutien des structures bancaires au secteur privé	Encourager les banques à soutenir le secteur privé
Lourdeur des procédures nationales et celles des PTF dans la mise en œuvre des projets d'infrastructures	Améliorer les procédures nationales et renforcer le dialogue avec les partenaires
Difficultés de satisfaction des conditionnalités de mise en vigueur des accords de financement et des conditions du premier décaissement	Vérifier la faisabilité des conditionnalités fixées dans les conventions de financement avant la signature
Difficultés pour l'Etat à respecter les conditions suspensives des projets	Prendre des mesures à temps pour satisfaire les conditions
- Manque de synergie avec les autres ministères dans la mise en œuvre des projets ayant des composantes pistes rurales	Mettre en place un mécanisme de mise en œuvre des projets à travers lequel le ministère de l'Équipement assurera la maîtrise d'œuvre
Non application effective du Règlement	Application effective du règlement n° 14/2005/CM/UEMOA,

n°14/2005/CM/UEMOA	à partir du 1 ^{er} avril 2020 conformément à la feuille de route du 19 septembre 2019 de l'UEMOA
Manque d'un dispositif de suivi et évaluation des projets et programmes	Elaborer un dispositif et un guide de Suivi évaluation pour les projets et programmes du Ministère
Normes de constructions non adaptées aux changements climatiques	Elaborer des normes de constructions adaptées aux changements climatiques

OPPORTUNITES	MESURES D'EXPLOITATION
- L'existence d'un cadre législatif et réglementaire sur les PPP	Améliorer le cadre législatif et règlementaire
- L'existence d'un plan directeur de développement des infrastructures dans la zone CEDEAO	Accélérer la réalisation des projets prioritaires de la zone
- L'existence des PTF dans le secteur	Renforcer le partenariat avec les PTF
- L'existence d'un schéma directeur ferroviaire dans la zone CEDEAO	Mettre en œuvre les projets issus du schéma directeur ferroviaire dans la zone CEDEAO
- L'existence d'un cadre légal et règlementaire en matière de passation et gestion des marchés publics	Respect des procédures en matière de passation et gestion des marchés publics

MENACES	MESURES DE PREVENTIONS
Les effets néfastes des changements climatiques (inondation, ensablement, etc)	- Intégrer la dimension changement climatique dans les études et la mise en œuvre des projets d'infrastructures de transports - Concevoir un dispositif de prévention et de gestion des risques liés aux changements climatiques
Mauvaise exploitation des routes, engendrant la dégradation et l'insécurité routière	Mettre en application la loi sur la protection du patrimoine routier
La persistance de l'insécurité dans certaines parties du pays	Assurer la sécurité sur l'ensemble du territoire national

3. Articulation entre stratégie sectorielle et politique nationale

Les actions du Ministère de l'Équipement s'inscrivent dans le Programme de la Renaissance Acte III de son Excellence Monsieur le Président de la République et la Déclaration de Politique Générale (DPG) du Gouvernement.

Le Gouvernement a élaboré courant 2017 la Stratégie de Développement Durable et de Croissance Inclusive (SDDCI-Niger 2035) ou vision prospective à l'horizon 2035. Le plan de développement économique et social (PDES 2017-2021) est la première déclinaison quinquennale de cette stratégie. Le PDES 2022-2026 est le nouveau document de référence.

Les projets et programmes relatifs aux infrastructures de transport sont pris en compte au niveau de l'axe stratégique 3 du PDES 2022-2026 : « Transformation structurelle de l'économie » notamment dans le Programme 13 : Développement du secteur privé (Action

majeure : Développer les infrastructures (routières, ferroviaires, aériennes et fluviales) et services des transports.

La Stratégie Nationale des Transports (SNT 2017-2025) en cours d'adoption doit contribuer à la mise en œuvre du Programme d'Actions prioritaires du PDES.

Cette Stratégie tient aussi compte des projets régionaux initiés par les Communautés Economiques Régionales (UEMOA, CEDEAO, ALG etc..).

4- Vision et objectif stratégique

4.1. Vision

La vision du secteur à l'horizon 2025 est la suivante :

Fournir des infrastructures et des services de transports intérieurs et avec l'extérieur qui soient efficaces, sûrs et économiques, à toutes les catégories de la population du Niger et à tous les secteurs de son économie, de façon durable et avec le minimum d'impact sur l'environnement.

4.2. Objectif stratégique

L'objectif stratégique du secteur est d'améliorer le désenclavement interne et externe ainsi que la mobilité urbaine en vue de contribuer au développement socio-économique du pays.

4.3 Résultats attendus en 2023-2025

Résultats	Unité	2023	2024	2025
Routes bitumées construites	Km	256	216	216
Routes bitumées réhabilitées	Km	193	159	149
Routes bitumées entretenues	Km	1318	1476	1648
Routes en terre entretenues	Km	2095	2199	2309
Routes rurales construites ou réhabilités	Km	993,51	748,29	537,56
Comités de gestion et d'entretien de routes rurales mis en place, formés et équipés	U	212	253	165
Voiries urbaines construites	Km	19	26	25
Ouvrage de franchissements construits	U	2.07	1.60	0.81
Échangeurs construits	U	0.18	0.13	0.18
Voies ferrées construites	Km	25	25	25
Voies fluviales aménagées	Km	0	0	0
Ouvrages d'assainissement entretenus	U	3484	3658	3841
Densité routière km/1000 km ²	Km/Km ²	13,27	14,26	15,31
Disponibilité routière km/1000	%	0,66	0,69	0,71
Indice d'accessibilité rurale	%	38,8	39,70	40,50

Pourcentage des routes bitumées en bon état	%	65,20	66,4	67,50
Pourcentage des routes en terre en bon état	%	76,60	78,50	80,40

5. Présentation de la stratégie du ministère et des orientations retenues

La tutelle du secteur des transports est partagée entre le Ministère de l'Équipement et le Ministère des Transports. Le premier étant d'une manière générale chargé de la conception, de la construction et de l'entretien des infrastructures de tous les modes de transport (routes, voies ferrées et ports fluviaux) à l'exception des aéroports, et le second de l'exploitation des systèmes de transport. La stratégie Nationale des Transports (SNT) définit les orientations et les objectifs du secteur ainsi que le plan de mise en œuvre des actions prioritaires dudit secteur conformément au plan de développement économique et social.

5.1 Principes directeurs de la politique sectorielle

Les activités du secteur reposent sur des principes et des valeurs fondamentales. Ces principes directeurs contribuent à garantir :

- Le respect des procédures de passation des marchés (l'imputabilité qui commande à agir dans le respect strict du Code des marchés publics en garantissant une saine concurrence, de faire exécuter les travaux dans les règles de l'art et dans le respect des clauses contractuelles) ;
- La compétence ;
- Les valeurs de transparence ;
- La rigueur ;
- Le contrôle de qualité des travaux routiers ;
- L'équité (dans l'investissement des infrastructures routières, aspects sociaux, genre, dédommagement des riverains) ;
- L'intégrité ;
- Le respect strict des normes de construction des infrastructures routières ;
- L'implication des communautés bénéficiaires ou riveraines ;
- Prise en compte des normes environnementales dans la conception et la mise en œuvre des travaux routiers ;
- La promotion des femmes dans le secteur;
- L'équilibre régional.

5.2 Axes stratégiques

Trois (3) axes stratégiques découlent de la Stratégie Nationale des Transports (SNT) qui sont :

Axe 1 : Amélioration de la gouvernance du secteur

Axe 2 : Désenclavement interne et externe du pays

Axe 3 : Pérennité des infrastructures de transport

Tableau 2: axes stratégiques

Objectif stratégique	Axes stratégiques	Programmes
Améliorer le désenclavement interne et externe ainsi que la mobilité urbaine en vue de contribuer au développement socio-économique du pays.	Amélioration de la gouvernance du secteur	Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement (support)
	Désenclavement interne et externe du pays	Développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales (opérationnel)
		Désenclavement des zones rurales (opérationnel)
Pérennité des infrastructures de transport	Préservation et entretien des infrastructures de transport (opérationnel)	

6- Présentation du cadre stratégique des programmes

Tableau 3 : Cadre stratégique des programmes

Objectif stratégique	Axes stratégiques	Programme	Objectif	Indicateur	Crédit de paiement 2023 en FCFA
Améliorer le désenclavement interne et externe ainsi que la mobilité urbaine en vue de contribuer au développement socio-économique du pays.	Amélioration de la gouvernance du secteur	Programme 200 : Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Equipement	Objectif 1 : Assurer l'efficacité et l'efficience dans la mise en œuvre des programmes	Indicateur 1.1 : Taux d'exécution technique des programmes Indicateur 1.2 : Taux d'exécution financière des programmes	2 199 271 699
	Désenclavement interne et externe du pays	Programme 201 : Développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales	Objectif 2 : Améliorer le désenclavement interne et externe du pays	Indicateur 2.1 : Densité routière Indicateur 2.2 : Disponibilité routière	165 650 961 431
		Programme 202 : Désenclavement des zones rurales	Objectif 3 : Disposer d'un réseau de routes rurales dense, praticable en toutes saisons et assurant une plus grande mobilité rurale.	Indicateur 3.1 : Indice d'Accessibilité Rurale (IAR)	80 530 858 532
	Pérennité des infrastructures de transport	Programme 203 : Préservation et entretien des infrastructures de transport	Objectif 4 : Disposer d'un réseau routier national entretenu et praticable en toutes saisons	Indicateur 4.1 : Pourcentage de routes bitumées en bon état Indicateur 4.2 : Pourcentage de routes en terre en bon état	74 837 263 714
TOTAL					323 218 355 376

1. PROGRAMME 200: Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement

Les différents programmes opérationnels ci-dessous mentionnés, sont soutenus par un programme support dénommé «Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement». Ce programme vise à coordonner toutes les actions menées au niveau du Ministère. Il vise à assurer la gestion du Ministère et l'amélioration de la qualité de ses prestations et à conduire les actions de réformes institutionnelles du secteur.

1.1. Présentation du périmètre du programme

Le périmètre du Programme 200 «Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement» couvre toutes les activités relatives au pilotage stratégique du ministère, à sa gestion administrative et financière et à la gestion de son système d'information.

Le périmètre du programme couvre principalement les domaines d'activités suivants :

- l'élaboration et la coordination de la mise en œuvre de la politique sectorielle ;
- la gestion administrative et financière du ministère ;
- la gestion de la masse salariale du ministère ;
- le recrutement et la formation continue du personnel ;
- la gestion du système d'information et de communication du ministère ;
- la coordination technique et financière des programmes ;
- la coordination des systèmes d'information ;
- la passation des marchés du ministère ;
- le suivi et l'évaluation des projets et programmes du ministère.

1.2. Enjeux et Objectif du programme

Le programme «Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement» a pour enjeu principal de créer toutes les conditions nécessaires pour une mise en œuvre efficace et efficiente des trois programmes opérationnels dans l'optique de réalisation de l'objectif stratégique du ministère.

Ainsi, l'objectif du programme est d'assurer l'efficacité et l'efficience dans la mise en œuvre des programmes. L'efficacité et l'efficience des programmes qui sont les deux déterminants de la performance du ministère, nécessitent en premier lieu une définition claire et opérationnelle de la politique ministérielle et en second lieu une bonne coordination et suivi dans la mise en œuvre des activités du ministère.

1.3. Principaux résultats du programme

Les principaux résultats de la mise en œuvre du programme se présentent comme suit :

1. La stratégie nationale des transports est adoptée et mise en œuvre ;
2. Les textes législatifs et réglementaires du ministère sont élaborés ;

3. La gestion administrative et financière du ministère est assurée ;
4. La gestion de la masse salariale du ministère est maîtrisée ;
5. La gestion du système d'information et de communication du Ministère est renforcée et améliorée ;
6. La coordination technique et financière des programmes est assurée ;
7. Les plans de recrutement et de formation du personnel sont élaborés et exécutés ;
8. La coordination des systèmes informatiques est assurée ;
9. L'examen et la validation des programmes du Ministère sont effectués ;
10. Les missions de suivi et évaluation sont systématisées et exécutées ;
11. La gestion des marchés publics du ministère est renforcée.

1.4. Indicateurs de performance et cibles

Pour l'évaluation des résultats de la mise en œuvre du programme, deux indicateurs ont été retenus :

- Le taux d'exécution technique ;
- Le taux d'exécution financière.

Tableau 4: indicateurs programme 200

Indicateur	Situation de référence 2021	Cible 2023	Cible 2024	Cible 2025
Taux d'exécution Technique des Programmes du PAP	72,64%	80%	85%	90%
Taux d'exécution financière des Programmes du PAP	51,58	75%	80%	85%

1.5. Stratégie du programme

L'analyse diagnostique du périmètre du programme a permis d'identifier plusieurs problèmes concourant à réduire l'efficacité dans la gestion du ministère. Ces problèmes se rapportent au pilotage stratégique et à la gestion administrative des ressources du ministère. En effet, dans le domaine du pilotage, malgré l'existence d'une stratégie nationale des transports et ses plans d'actions (non encore adoptée par le Gouvernement), on relève encore des difficultés de coordination.

Pour atteindre l'objectif du programme, les préalables suivants sont à considérer:

- l'adoption de la stratégie nationale des transports (2017-2025);
- la bonne gestion des ressources humaines, financières et matérielles du ministère ;
- L'affirmation du rôle et des attributions des responsables des programmes.

Des actions ont été identifiées et seront mises en œuvre dans le cadre du présent budget programme en y associant des mesures indispensables à l'atteinte des résultats du programme.

1.6. Présentation des actions et mesures

1.6.1 Actions

Les actions retenues pour la mise en œuvre du programme sont déclinées dans le tableau suivant :

Tableau 5 : Présentation des actions du programme

Actions	Objectifs	Indicateurs
1. pilotage de la stratégie du ministère	Assurer le pilotage stratégique du ministère	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nombre de réunions mensuelles du cabinet 2. Effectivité de la tenue de la revue annuelle 3. Nombre de recommandations issues de la revue annuelle effectivement mises en œuvre 4. Nombre de rapports d'activités élaborés 5. Nombre de réunions de coordination des programmes tenues 6. Nombre de textes adoptés
2. Gestion des systèmes d'information et de Communication du ministère	Assurer la transparence et la visibilité des actions du Ministère	<ol style="list-style-type: none"> 1. Effectivité d'élaboration de l'annuaire statistique 2. Nombre de documents archivés électroniquement 3. Nombre de documents de marchés publics archivés électroniquement
3. mise en œuvre des mécanismes de planification, programmation suivi-évaluation des programmes du ministère	Mettre en œuvre le processus PPBS dans le cadre du budget programme	<ol style="list-style-type: none"> 1. Taux d'exécution technique des programmes 2. Nombre de missions de suivi-évaluation effectuées
4. Gestion des ressources humaines	Renforcer les capacités du personnel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nombre d'agents formés ou perfectionnés 2. Nombre de sessions de formations organisées
5. Gestion des ressources matérielles et financières	Assurer la mise à disposition des moyens aux structures	<ol style="list-style-type: none"> 1. Taux d'exécution financière

1.6.2. Mesures d'accompagnement

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme, les mesures suivantes sont préconisées :

- L'adoption par le Gouvernement de la Stratégie Nationale des Transports ;
- Le renforcement des capacités des PME et BET du secteur ;
- L'organisation de la revue des programmes.

1.7. Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme

Le programme « **Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement** » a pour spécificité de couvrir toutes les activités du Cabinet du Ministre, du Secrétariat Général, de l'Inspection Générale des Services, des Directions Nationales d'Appui. La plupart des directions participant à la mise en œuvre du programme sont directement rattachées au Secrétariat Général. Pour ce faire, la coordination du programme sera assurée par le Secrétaire Général. Les activités à mettre en œuvre dans le cadre du programme seront assurées par les structures suivantes :

- Cabinet ;
- Secrétariat Général (SG) ;
- Inspection Générale des Services (IGS) ;
- Direction des Etudes et de la Programmation (DEP) ;
- Direction des Statistiques (DS) ;
- Direction des Ressources Humaines (DRH) ;
- Direction de la Législation ; (DL)
- Direction des Archives, de l'Information, de la Documentation et des Relations Publiques (DAID/RP)
- Direction des Ressources Financières et du Matériel (DRFM) ;
- Direction des Marchés Publics et des Délégations de Service Public (DMP-DSP) ;
- Centre de Perfectionnement des Travaux Publics (CPTP)
- Laboratoire National des Travaux Publics et du Bâtiment (LNTP/B)

1.8. Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme

1.8.1. Hypothèses

Plusieurs facteurs conditionnent la réussite du programme parmi lesquels on peut retenir :

- Une bonne appropriation et une adhésion des parties prenantes au programme ;
- La mise en place d'un système de suivi des activités du ministère basé sur les programmes ;
- La désignation des responsables des actions ;
- La mise en place d'un cadre de dialogue autour des programmes (réunion de coordination) ;
- Disponibilité des ressources ;

- Rehaussement du taux de libération des crédits.

1.8.2 Risques et mesures de mitigation

Les risques et mesures de mitigation identifiés se présentent dans le tableau qui suit :

Risques	Mesures de mitigation
Non appropriation des parties prenantes	Sensibilisation des parties prenantes
Lenteur administrative	Simplification des procédures administratives
Sous-effectifs du personnel	Recrutement du personnel

1.9 Tableaux de programmation

Tableau 6 : Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025

Programmes	2023	2024	2025
PROGRAMME 200: Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement			
Personnel	569 141 163	560 139 291	531 494 911
Biens et services	332 114 000	298 354 000	296 354 000
Transfert	379 196 536	284 200 000	294 200 000
Investissements	918 820 000	245 000 000	125 000 000
Total général	2 199 271 699	1 387 693 291	1 247 048 911

Tableau 7 : Programmation financière par action 2023-2025

Programmes	2023	2024	2025
Programme 200: Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement			
1. pilotage de la stratégie du ministère	288 200 000	277 440 000	277 440 000
2. Gestion des systèmes d'information et de communication du ministère	87 700 000	10 200 000	8 200 000
3. Planification, programmation et suivi-évaluation des programmes du ministère	24 714 000	10 714 000	10 714 000
4. Gestion des ressources humaines	964 837 699	844 339 291	825 694 911

5. Gestion des ressources matérielles et financières	833 820 000	245 000 000	125 000 000
Total général	2 199 271 699	1 387 693 291	1 247 048 911

2. PROGRAMME 201 : développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales.

2.1 Présentation du périmètre du programme



Chantier Route Arlit-Assamaka

Le champ d'intervention du Programme « Développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales » couvre toutes les activités relatives à la :

- Construction de nouvelles routes bitumées ;
- Construction d'ouvrages de franchissement ;
- Construction de voiries urbaines ;
- Construction d'échangeurs ;
- Construction de voies ferrées ;
- Aménagement de voies fluviales.

2.2 Enjeux et Objectif du programme

Défis :

- Assurer l'accès aux services sociaux de base ;
- Assurer la liaison entre les zones de production et les marchés ;
- Lever les difficultés d'accès aux principaux corridors d'approvisionnement du pays ;
- Lever les difficultés d'accès des zones reculées aux centres administratifs ;
- Assurer la mobilité dans les grands centres urbains ;

Le programme a pour ambition de relever tous ces défis.

Enjeux :

- Disponibilité de financement
- Sécurité sur l'ensemble du territoire
- Raccourcissement des délais d'obtention des ANO auprès des partenaires

- Assouplissement des procédures des partenaires (conditions de mise en vigueur et de décaissement)
- Paiement des prestataires dans les délais.

Objectif du Programme :

Améliorer le désenclavement interne et externe du pays.

2.3 Principaux résultats du programme en 2023

- **256 km** de routes bitumées construites ;
- **19 km** de voiries urbaines construites ;
- **2,07** ouvrages de franchissement construits ;
- **0,18** échangeur construit.

2.4 Indicateurs de performance et cibles

Tableau 8: indicateurs programme 201

Résultats	Indicateur	Unité	Année de référence 2021	2023	2024	2025
Densité routière	Densité routière km/1000 km ²	%	11,29	13,27	14,26	15,31
Disponibilité routière	Disponibilité routière km/1000 hbts	%	0,61	0,66	0,69	0,71

2.5 Stratégie du programme

En vue d'atteindre l'objectif stratégique du secteur, le Ministère a mis en place le programme « Développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales » qui s'inscrit dans l'axe 2 de la stratégie du secteur relatif au « désenclavement interne et externe du pays ».

La réussite de ce programme est fortement dépendante de la mise en œuvre du programme support. En vue de contribuer à la résolution de la problématique centrale qui est le

désenclavement du pays, les conditions nécessaires à mettre en œuvre sont le renforcement de capacités des acteurs (administration et secteur privé) ainsi que la mobilisation des ressources auprès des PTFs.

Les axes d'interventions à mettre en œuvre sont les suivants :

- Développer une stratégie de recherche de financement ;
- Prioriser les activités ;
- Formuler une stratégie pour le développement du secteur privé.

2.6 Présentation des actions et mesures

2.6.1 Actions

- Aménagement et bitumage des routes ;
- Construction de route en terre moderne ;
- Aménagement et bitumage de voiries urbaines ;
- Construction des ouvrages de franchissement ;
- Construction des échangeurs ;
- Construction de voies ferrées ;
- Aménagement de voies fluviales.

Tableau 9: Présentation des actions du programme

Actions	Objectifs	Indicateurs
1 Aménagement et bitumage de routes	Augmenter la densité du réseau bitumé	Linéaire de routes bitumées (en Km)
2. Construction de route en terre moderne	Augmenter la densité du réseau de routes en terre moderne	Linéaire de routes en terre moderne construites (en Km)
3. Aménagement et bitumage de voiries urbaines	Assurer la fluidité de la circulation dans les grandes villes	Linéaire de voiries urbaines bitumées(en Km)
4. Construction des ouvrages de franchissement	Assurer la continuité du trafic	Nombre d'ouvrages de franchissement construits
5. Construction des échangeurs	Améliorer la mobilité urbaine	Nombre d'échangeurs construits
6. Construction de voies ferrées	Relier le Niger aux ports par l'interconnexion au réseau ferroviaire des pays	Linéaire de voies ferrées construites (en Km)

	limitrophes	
7. Aménagement de voies fluviales	Assurer la navigabilité du fleuve	Linéaire de voies fluviales aménagées

2.6.2 Mesures d'accompagnement

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme, les mesures suivantes sont préconisées :

- L'adoption par le Gouvernement de la Stratégie Nationale des Transports,
- La professionnalisation des entreprises nationales du secteur routier à travers le renforcement de leurs capacités.

2.7 Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme

- Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) et les directions centrales :
 - Direction des Etudes Techniques des Travaux Publics (DETTP)
 - Direction des Routes et Ouvrages d'Art (DROA)
 - Direction de Gestion et Suivi des Réseaux (DGSR)
 - Direction des Infrastructures Ferroviaires et Fluviales (DIFF)
- Directions Régionales de l'Équipement (DREQ).

2.8 Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme

2.8.1 Hypothèses

- Disponibilité du financement ;
- Sécurité ;
- Synergie d'actions des acteurs concernés pour la mise en œuvre du programme.

2.8.2 Risques

- Non prise en compte des effets de changements climatiques dans le dimensionnement des ouvrages ;
- Conditions de décaissement non satisfaites ;
- Retard dans le paiement des indemnités de la population impactée.

2.8.3 Analyse des risques

Risques	Mesures de mitigation ou d'atténuation
Non prise en compte des effets de changements climatiques dans le dimensionnement des ouvrages	Prévoir des mesures d'atténuation des effets spécifiques du changement climatique lors des études techniques, d'impact

	environnemental et social
Conditions de décaissement non appropriées	Vérifier la faisabilité des conditionnalités fixées dans les conventions de financement avant la signature
Retard dans le paiement des indemnisations de la population impactée	Prévoir le dédommagement des populations dans les délais impartis

2.9 Tableaux de programmation

Tableau 10: Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025 en FCFA

Programmes	2023	2024	2025
Programme 201 : Développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales			
Personnel	262 427 151	245 392 763	234 606 155
Biens et services	12 534 280	18 007 888	18 839 627
Transfert	0	0	0
Investissements	165 376 000 000	143 036 000 000	135 388 000 000
Total général	165 650 961 431	143 299 400 651	135 641 445 782

Tableau 11: Programmation financière par action 2023-2025 en FCFA

Programmes	2023	2024	2025
Programme 201 : Développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales			
Action 1 : Aménagement et bitumage de routes	122 222 961 431	100 346 400 651	105 486 445 782
Action 2 : Construction de route en terre moderne	PM	PM	PM
Action 3 : Aménagement et bitumage de voiries urbaines	20 928 000 000	23 128 000 000	18 000 000 000
Action 4 : Construction des ouvrages de franchissement	10 000 000 000	7 000 000 000	7 000 000 000
Action 5 : Construction des échangeurs	8 500 000 000	9 000 000 000	5 155 000 000
Action 6 : Construction de voies ferrées	4 000 000 000	3 825 000 000	0
Action 7 : Aménagement des voies fluviales	PM	PM	PM
Total général	165 650 961 431	143 299 400 651	135 641 445 782

3. PROGRAMME 202 : désenclavement des zones rurales

3.1. Présentation du périmètre du programme

Le champ d'intervention du Programme « Désenclavement des zones rurales » couvre toutes les activités relatives à :

- La construction des routes rurales ;
- La réhabilitation des routes rurales ;
- L'assistance technique aux communautés.



3.2. Enjeux et Objectif du programme

3.2.1. Défis :

- Assurer le désenclavement de certaines zones à hautes potentialités agro-sylvo-pastorales ;
- Gestion efficace des barrières de pluies ;
- Améliorer état des routes rurales.

Le programme a pour ambition de relever tous ces défis.

Enjeux :

- Disponibilité de financement
- Sécurité
- Amélioration du paiement des prestataires.

3.2.2. Objectif du Programme :

Disposer d'un réseau de routes rurales dense et praticable en toutes saisons et assurant une plus grande mobilité rurale.

3.3. Principaux résultats du programme en 2023

- **844,484** km de routes rurales construites ;
- **149,026** km de routes rurales réhabilitées;
- **212** Comités formés et équipés.

3.4. Indicateurs de performance et cibles

Tableau 12: indicateurs programme 202

Résultats	Indicateur	Unité	Année de référence 2021	2023	2024	2025
Indice d'accessibilité rurale	Indice d'accessibilité rurale	%	37,1	38,8	39,7	40,5

3.5. Stratégie du programme

Le présent programme « Désenclavement des zones rurales » s'inscrit dans l'axe 2 de la stratégie du secteur relatif au « désenclavement interne et externe du pays ».

Pour atteindre les objectifs assignés à ce programme, il faudrait :

- Affecter des ressources financières conséquentes dans la construction des routes rurales ;
- Maintenir les facilités d'accès au foncier quant à l'implantation des tracés et des ouvrages, et à l'exploitation des carrières liées à une adhésion permanente des communautés aux projets de routes sur tout le territoire national ;
- Développer l'approche communautaire pour assurer la maintenance du réseau de routes rurales ;
- Renforcer la synergie d'actions avec les autres ministères ayant des composantes routes rurales ;

3.6. Présentation des actions et mesures

3.6.1. Actions

- Construction des routes rurales ;
- Réhabilitation des routes rurales ;
- Assistance technique aux collectivités.

Tableau 13: Présentation des actions du programme

Actions	Objectifs	Indicateurs
Construction des routes rurales	Désenclaver les zones rurales	Linéaire de routes rurales construites(en km)
Réhabilitation des routes rurales	Maintenir la praticabilité des routes rurales déjà existantes	Linéaire de routes rurales réhabilitées (en km)

Assistance technique aux collectivités	Organiser les bénéficiaires pour une prise en charge de l'entretien des routes rurales	Nombre de comités de gestion et d'entretien mis en place
--	--	--

3.6.2. Mesures d'accompagnement

Renforcement des capacités des acteurs (Bureaux d'études et Entreprises, Population bénéficiaire).

3.7. Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme

Le mécanisme institutionnel et organisationnel de mise en œuvre du programme est le suivant :

- La Direction Générale des Routes Rurales (DGRR) :
- La Direction des Etudes Techniques des Routes Rurales (DETRR)
- La Direction de l'Assistance Technique aux Collectivités (DATC)
- La Direction des Travaux des Routes Rurales (DTRR)
- Les Directions Régionales de l'Equipement(DREq)
- Les Comités villageois d'entretien de routes rurales.

3.8. Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme

3.8.1. Hypothèses

- Disponibilité du financement ;
- Sécurité ;
- Synergie d'actions des acteurs concernés pour la mise en œuvre du programme.

3.8.2. Risques

- Non prise en compte des effets de changements climatiques dans le dimensionnement des ouvrages ;
- Conditions de décaissement non appropriées.

3.8.3. Analyse des risques

Risques	Mesures de mitigation ou d'atténuation
Non prise en compte des effets de changements climatiques dans le dimensionnement des ouvrages	Prévoir des mesures d'atténuation des effets spécifiques du changement climatique lors des études techniques, d'impact environnemental et social
Conditions de décaissement non appropriées	Vérifier la faisabilité des conditionnalités fixées dans les conventions de financement avant la signature

3.9. Tableau de programmation

Tableau 14: Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025 en FCFA

Programmes	2023	2024	2025
Programme 202 : Désenclavement des zones rurales			
Personnel	235 858 532	228 401 936	228 401 936
Biens et services	15 000 000	18 000 000	21 000 000
Transfert	0	0	0
Investissements	80 280 000 000	69 435 000 000	65 722 500 000
Total général	80 530 858 532	69 681 401 936	65 971 901 936

Tableau 15: Programmation financière par action 2023-2025 en FCFA

Programmes	2023	2024	2025
Programme 202 : Désenclavement des zones rurales			
Construction des routes rurales	76 013 521 665	65 827 676 579	62 407 752 199
Réhabilitation de routes rurales	4 000 711 667	3 464 614 557	3 284 618 537
Assistance technique aux Collectivités	516 625 200	389 110 800	279 531 200
Total général	80 530 858 532	69 681 401 936	65 971 901 936

4. PROGRAMME 203 : préservation et entretien des infrastructures de transport

4.1. Présentation du périmètre du programme

Le champ d'intervention du Programme « Préservation et entretien des infrastructures de transport » couvre toutes les activités relatives à :

- La réhabilitation des routes bitumées ;
- L'entretien courant des routes bitumées ;
- L'entretien courant des routes en terre ;
- L'entretien des ouvrages d'assainissement.

4.2. Enjeux et Objectif du programme

4.2.1. Défis :

- Surcharge routière ;
- Mauvais état des routes ;
- Difficultés d'accès dans certaines localités du pays

Le programme a pour ambition de relever tous ces défis.

Enjeux :

- Disponibilité de financement
- Sécurité
- Adoption du décret d'application de la loi sur la protection du patrimoine routier
- Mise en application du Règlement 14 de l'UEMOA.

4.2.2. Objectif du Programme :

Disposer d'un réseau routier national entretenu et praticable en toutes saisons.

4.3. Principaux résultats du programme en 2023

- **193** km de routes bitumées réhabilitées ;
- **1318** km de routes bitumées entretenues ;
- **2095** km de routes en terre entretenues.
- **3484** ouvrages entretenus ;
- **100%** du réseau routier ausculté.

4.4. Indicateurs de performance et cibles

Tableau 16: indicateurs programme 203

Résultats	Indicateur	Unité	Année de référence 2021	2023	2024	2025
	Pourcentage des routes bitumées en bon état	%	62,9	65,2	66,4	67,5
	Pourcentage des routes en terre en bon état	%	72,8	76,6	78,5	80,4

4.5. Stratégie du programme

Le présent programme « Préservation et entretien des infrastructures de transport » s’inscrit dans l’axe 3 de la stratégie du secteur relatif à la « Pérennité des infrastructures de transport ».

Le programme d’entretien et de réhabilitation d’infrastructures de transports est toujours élaboré dans un contexte de contrainte budgétaire. Par conséquent, les ressources disponibles seront affectées en priorité sur les principaux axes bitumés qui présentent un état de dégradation avancée, ou présentant des risques de coupures au niveau des ouvrages. Aussi, un traitement intensif des sections critiques en vue d’améliorer le niveau de service et d’atténuer les souffrances des usagers sera mis en œuvre. De même, les travaux de protection d’ouvrages et d’assainissement des routes seront renforcés pour préparer le réseau à mieux supporter la saison des pluies.

En outre une surveillance accrue des points faibles du réseau sera menée pour anticiper les éventuelles coupures.

La réussite de ce programme est fortement dépendante de la mise en œuvre du programme support dont l’une des composantes essentielles consiste en des réformes institutionnelles du secteur.

4.6. Présentation des actions et mesures

4.6.1. Actions

- Réhabilitation des routes bitumées
- Entretien courant des routes bitumées

- Entretien courant des routes en terre
- Entretien des ouvrages d'assainissement

Tableau 17: Présentation des actions du programme

Actions	Objectifs	Indicateurs
Réhabilitation des routes bitumées	Préserver le réseau de routes bitumées	Linéaire de routes bitumées réhabilitées (en km)
Entretien courant des routes bitumées	Maintenir la praticabilité des routes bitumées	Linéaire de routes bitumées entretenu (en km)
Entretien courant des routes en terre	Maintenir la praticabilité des routes en terre	Linéaire des routes en terre entretenu (en km)
Entretien des ouvrages d'assainissement	Assurer la continuité du trafic	Nombres d'ouvrages entretenus

4.6.2. Mesures d'accompagnement

- Renforcement des capacités des acteurs (, Bureaux d'études et entreprises) ;
- Adoption des décrets d'application de la loi portant création du Fonds d'Entretien Routier (FER) sur les ressources additionnelles;
- Adoption du décret d'application de la loi portant protection du patrimoine routier
- Poursuite de l'opérationnalisation des nouveaux organes de gestion (FER, AMODER).

4.7. Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme

- La Direction Générale des Travaux Publics et les Directions Centrales
 - La Direction de Gestion et suivi du Réseau (DGSR) ;
 - La Direction des Études Techniques (DETTP) ;
 - La Direction des Infrastructures Ferroviaires et Fluviales (DIFF) ;
 - La Direction des Routes et Ouvrages d'Art (DROA) ;
- Les Directions Régionales de l'Équipement(DREq) ;
- Le FER ;
- L'AMODER.

4.8. Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme

4.8.1. Hypothèses

- Disponibilité du financement ;

- Sécurité;
- Synergie d'actions des acteurs concernés pour la mise en œuvre du programme ;
- Disponibilité d'entreprises qualifiées;

4.8.2. Risques

- Non prise en compte des effets de changements climatiques dans le dimensionnement des ouvrages ;
- Conditions de décaissement non satisfaites ;
- Retard dans le paiement des indemnisations de la population impactée.

4.8.3. Analyse des risques

Risques	Mesures de mitigation ou d'atténuation
Non prise en compte des effets de changements climatiques dans le dimensionnement des ouvrages	Prévoir des mesures d'atténuation des effets spécifiques du changement climatique lors des études techniques, d'impact environnemental et social
Conditions de décaissement non appropriées	Vérifier la faisabilité des conditionnalités fixées dans les conventions de financement avant la signature
Retard dans le paiement des indemnisations de la population impactée	Prévoir le dédommagement des populations dans les délais impartis

4.9. Tableaux de programmation

Tableau 18: Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025 en FCFA

Programmes	2023	2024	2025
Programme 203 : Préservation et entretien des infrastructures de transport			
Personnel	279 729 434	268 330 286	260 317 022
Biens et services	12 534 280	18 007 888	18 839 627
Transfert	0	0	0
Investissements	74 545 000 000	65 024 000 000	61 654 000 000
Total général	74 837 263 714	65 310 338 174	61 933 156 649

Tableau 19: Programmation financière par action 2023-2025 en FCFA

Programmes	2023	2024	2025
Programme 203 : Préservation et entretien des infrastructures de transport			
Réhabilitation des routes bitumées	29 660 263 714	25 756 338 174	24 293 156 649
Entretien courant des routes bitumées	153 000 000	183 600 000	220 320 000
Entretien courant des routes en terre	229 500 000	275 400 000	330 480 000
Entretien courant des ouvrages d'assainissement	67 500 000	81 000 000	97 200 000
Total général	74 837 263 714	65 310 338 174	61 933 156 649

Commentaire sur le financement de l'entretien routier : il faut noter que les montants inscrits au niveau des actions de l'entretien courant des routes bitumées, des routes en terre et des ouvrages sont relatifs aux tâches de programmation de l'entretien courant. Les travaux d'entretien sont financés directement par le fonds d'entretien routier.

5- CONCLUSION

Le DPPD du Ministère de l'équipement a été élaboré en tenant compte des différents documents existants. Ces documents sont issus des politiques et stratégies nationales suivantes:

- Le Programme de Renaissance acte III du Président de la République;
- Le Plan de Développement Economique et Social (PDES 2017-2021) ;
- La Stratégie Nationale des Transports (SNT 2017-2025) ;
- Le Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses (DPPD 2022-2024) ;
- La Déclaration de Politique Générale du gouvernement ;
- Le Rapport Annuel de Performance (RAP) 2021.

La mise en œuvre efficace et efficiente des programmes ne pourrait être effective que si les réformes engagées, aussi bien dans le domaine des finances publiques, que dans le secteur, connaissent un aboutissement.

La disponibilité des ressources, la sécurité dans certaines zones du pays, une bonne gouvernance du secteur sont des conditions indispensables à la mise en œuvre des programmes.

Bibliographie

Plan de Développement Economique et Social (**PDES 2022-2026**).

Stratégie Nationale des Transports (2017-2025).

Le Décret N°2022-010/PRN du 5 janvier 2022, portant réorganisation du Gouvernement et fixant les attributions des Ministres d'Etat, des Ministres et des Ministres Délégués et le décret n°2021-319/PM du 11 mai 2021, précisant les attributions des membres du Gouvernement.

Le Document de Programmation Pluriannuel des Dépenses (DPPD 2022-2024).

- La Déclaration de Politique Générale du gouvernement.
- Le Rapport Annuel de Performance (RAP) 2021.

Annexes

Annexe I : Cadre logique par Programme

Programme 200 : Pilotage et administration de la politique du Ministère de l'Équipement

Hierarchie des résultats	Indicateurs de résultats	Sources de vérification	Hypothèses / risques
Objectif programme : Assurer l'efficacité et l'efficience dans la mise en œuvre des programmes du ministère			Hypothèses : -Une bonne appropriation et une adhésion des parties prenantes au programme -La mise en place d'un plan d'actions pour la conduite des réformes institutionnelles du secteur -La mise en place d'un système de suivi des activités du ministère basé sur les programmes -La désignation dans les meilleurs délais des responsables des programmes et actions -La mise en place des cadres de dialogue autour des programmes (réunion de coordinations) -Une régulation budgétaire ne compromettant pas la mise en œuvre des programmes Risques :
Objectif action 1 : Assurer le pilotage stratégique du Ministère			
Produit 1.1: Les réunions mensuelles du cabinet sont organisées	1. Nombre de réunions mensuelles du cabinet organisés	PV de réunion	
Produit 2.1 : Les réunions de coordination sont tenues	1. Nombre de réunion de coordinations des programmes tenues	Rapport de réunion	
Produit 2.2 : Les rapports d'activités du ministère sont élaborés	1. Nombre de rapports d'activités élaborés	Rapport des programmes	
Produit 1.2 : La revue annuelle est organisée et tenue	1. Effectivité de la tenue de la revue annuelle	Rapport de la revue	
Produit 1.3 : Les recommandations issues de la revue annuelle sont mises en œuvre	1. Nombre de recommandations issues de la revue annuelle effectivement mises en œuvre	Rapport des programmes	
Produit 1.4 : Les textes législatifs et réglementaires sont élaborés et validés	1. Nombre des textes adoptés	Rapport DL	
Objectif action 2 : Assurer la transparence et la visibilité des actions du Ministère			
Produit 2.1 : L'annuaire statistique du	1. Effectivité d'élaboration de l'annuaire	Annuaire statistique	

Ministère est élaboré	statistique		-Non appropriation des parties prenantes
Produit 2.2 : Les documents du ministère sont électroniquement archivés	1. Nombre de documents archivés électroniquement	Rapport de la DAID/RP	-Insuffisance de ressources allouées au secteur
Produit 2.3 : Les documents des marchés publics du ministère sont électroniquement archivés	1. Nombre de documents de marchés publics archivés électroniquement	Rapport de la DMP-DSP	-Lenteur administrative
Objectif action 3 : Mettre en œuvre le processus PPBS dans le cadre du budget programme			
Produit 3.1 : Les missions de suivi-évaluation sont systématisées et exécutées	1. Nombre de rapport de mission de suivi-évaluation 2. Taux d'exécution technique de programmes	Rapport de mission de la DEP Rapport des programmes	
Objectif action 4 : Assurer la Gestion des ressources humaines			
Produit 4.1 : Le renforcement des capacités du personnel est assuré	1. Nombre d'agents formés ou perfectionnés 2. Nombre de sessions de formations organisées	Rapport de la DRH	
Objectif action 5 : Assurer la mise à disposition des moyens aux structures			
Produit 5.1 : Les ressources matérielles et financières sont mises en œuvre	1. Taux d'exécution financière	Rapport de programme	

- **Programme 201 : développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales**

Hiérarchie des résultats	Indicateurs de résultats	Sources de vérification	Hypothèses / risques
Objectif programme : Améliorer le désenclavement interne et externe du pays	1. Densité routière 2. Disponibilité routière	Rapport de programme	Hypothèses : - Disponibilité du financement ; - Sécurité ; - Dynamisme des acteurs concernés pour la mise en œuvre du programme. Risques : - Non prise en compte des effets de changements climatiques dans le dimensionnement des ouvrages ; - Conditions de décaissement non satisfaites ; - Retard dans le paiement des indemnités de la population impactée ;
Objectif action 1 : Augmenter la densité du réseau des routes bitumées			
Produit 1.1 : routes bitumées construites	Linéaire de routes bitumées (en Km)	Rapport DGTP	
Objectif action 2 : Augmenter la densité du réseau de routes en terre moderne			
Produit 2.1 : routes en terre moderne construites	Linéaire de routes en terre moderne (en Km)	Rapport DGTP	
Objectif action 3 : Assurer la fluidité de la circulation dans les grandes villes			
Produits 3.1 : Les voiries urbaines sont aménagées et bitumées	Linéaire des voiries urbaines (en Km)	Rapport DGTP	
Objectif action 4 : Assurer la continuité du trafic			
Produit 4.1 : Les ouvrages de franchissement sont construits	Nombre d'ouvrages de franchissement construits	Rapport DGTP	
Objectif action 5 : Améliorer la mobilité urbaine			
Produit 5.1 : Des échangeurs sont construits	Nombre d'échangeurs construits	Rapport DGTP	
Objectif action 6 : Relier le Niger aux ports par l'interconnexion au réseau ferroviaire des pays limitrophes			
Produit 6.1 : Des voies ferrées sont construites	Linéaire de voies ferrées construites (en Km)	Rapport DGTP	
Objectif action 7 : Assurer la navigabilité du fleuve Niger			
Produit 7.1 : Des voies fluviales sont aménagées	Linéaire de voies fluviales aménagées (en Km)	Rapport DGTP	

- **Programme 202: désenclavement des zones rurales**

Hiérarchie des résultats	Indicateurs de résultats	Sources de vérification	Hypothèses / risques
Objectif programme : Disposer d'un réseau de routes rurales dense et praticable en toutes saisons et assurant une plus grande mobilité rurale.	1. Indice d'Accessibilité Rurale (IAR)	Rapport de programme	Hypothèses : -Disponibilité du financement -Dynamisme des acteurs concernés pour la mise en œuvre du programme -Sécurité
Objectif action 1 : Désenclaver les zones rurales et maintenir la praticabilité des routes rurales déjà existantes			
Produit 1.1 : Routes rurales construites	1. Linéaire des routes rurales construites (en km)	Rapport DGRR	-Non prise en compte des effets de changements climatiques dans le dimensionnement des ouvrages
Produit 1.2: Routes rurales réhabilités	1. Linéaire de routes rurales réhabilitées (en km)	Rapport DGRR	-Conditions de décaissement non appropriées
Produit 1.3 : Le cadre organisationnel de gestion des routes rurales est conçu et mis en œuvre	1. Nombre de comités de gestion et d'entretien mis en place	Rapport DGRR	

Programme 203 : préservation et entretien des infrastructures de transport

Hierarchie des résultats	Indicateurs de résultats	Sources de vérification	Hypothèses / risques
Hiérarchie des résultats	Indicateurs de résultats	Sources de vérification	Hypothèses / risques
Objectif programme : Disposer d'un réseau routier national entretenu et praticable en toutes saisons	<ol style="list-style-type: none"> Pourcentage des routes bitumées en bon état Pourcentage de routes en terre en bon état 	Rapport de programme	<p>Hypothèses :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Disponibilité du financement -Dynamisme des acteurs concernés pour la mise en œuvre du programme <p>Risques :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Disponibilité d'entreprises qualifiées -Non prise en compte des effets de changements climatiques dans le dimensionnement des ouvrages -Conditions de décaissement non satisfaites -Retard dans le paiement des indemnités de la population impactée
Objectif action 1 : Préserver le réseau de routes bitumées			
Produit 1.1 : Routes bitumées réhabilitées	<ol style="list-style-type: none"> Linéaire de routes bitumées réhabilitées (en km) 	Rapport DGTP	
Objectif action 2 : Maintenir la praticabilité des routes bitumées			
Produit 2.1 : Routes bitumées entretenues	<ol style="list-style-type: none"> Linéaire de routes bitumées entretenues (en km) 	Rapport AMODER	
Objectif action 3 : Maintenir la praticabilité des routes en terre			
Produit 3.1 : Routes en terre entretenues	<ol style="list-style-type: none"> Linéaire de routes en terre entretenues (en km) 	Rapport AMODER	
Objectif action 4 : Assurer la continuité du trafic			
Produit 4.1 : Ouvrages d'assainissement entretenus	<ol style="list-style-type: none"> Nombres d'ouvrages d'assainissement entretenus 	Rapport AMODER	

Annexe II : Tableaux des emplois affectés par Programme

Tableau 20: emplois affectés au programme 200

Catégories	2023	2024	2025
A	38	38	30
B	10	10	9
C	0	0	0
D	0	0	0
Auxiliaires	50	46	45
Total	98	94	84

Tableau 21: emplois affectés au programme 201

Catégories	2023	2024	2025
A	18	14	12
B	0	0	0
C	0	0	0
D	1	0	0
Auxiliaires	27	26	26
Total	46	41	38

Tableau 22 :emplois affectés au programme 202

Catégories	2023	2024	2025
A	16	15	15
B	2	1	1
C	0	0	0
D	0	0	0
Auxiliaires	23	22	22
Total	41	38	38

Tableau 23 :emplois affectés au programme 203

Catégories	2023	2024	2025
A	18	17	15
B	2	1	1
C	1	0	0
D	0	0	0
Auxiliaires	27	26	26
Total	48	44	42

NB : Pour la programmation des emplois par programme, il n'a été tenu compte que des départs à la retraite. En ce qui concerne les autres mouvements (disponibilité, détachement, recrutement....) il n'a pas été possible de les prendre en charge.

Annexe III : Schéma de financement

Tableau 24 : financement du programme 200 : Pilotage et administration de la Politique du Ministère

	Total	2023	2024	2025
Ressources				
Internes	4 834 013 901	2 199 271 699	1 387 693 291	1 247 048 911
Externes	0	0	0	0
Dons	0	0	0	0
Emprunts	0	0	0	0
Dépenses	4 834 013 901	2 199 271 699	1 387 693 291	1 247 048 911

Tableau 25 : financement du programme 201 : Développement des infrastructures routières et ferroviaires

	Total	2023	2024	2025
Ressources				
Internes	178 310 807 864	66 424 961 431	57 477 400 651	54 408 445 782
Externes	266 281 000 000	99 226 000 000	85 822 000 000	81 233 000 000
Dons	22 498 000 000	6 000 000 000	9 498 000 000	7 000 000 000
Emprunts	243 783 000 000	93 226 000 000	76 324 000 000	74 233 000 000
Dépenses	444 591 807 864	165 650 961 431	143 299 400 651	135 641 445 782

Tableau 26 : financement du programme 202 : Désenclavement des zones rurales

	Total	2023	2024	2025
Ressources				
Internes	173 096 662 404	64 474 858 532	55 794 401 936	52 827 401 936
Externes	43 087 500 000	16 056 000 000	13 887 000 000	13 144 500 000
Dons	0	0	0	0
Emprunts	43 087 500 000	16 056 000 000	13 887 000 000	13 144 500 000
Dépenses	216 184 162 404	80 530 858 532	69 681 401 936	65 971 901 936

Tableau 27 : financement du programme 203 : Préservation et entretien des infrastructures de transport

	Total	2023	2024	2025
Ressources				
Internes	81 347 758 537	30 110 263 714	26 296 338 174	24 941 156 649
Externes	120 733 000 000	44 727 000 000	39 014 000 000	36 992 000 000
Dons	13 321 000 000	5 321 000 000	3 000 000 000	5 000 000 000
Emprunts	107 412 000 000	39 406 000 000	36 014 000 000	31 992 000 000
Dépenses	202 080 758 537	74 837 263 714	65 310 338 174	61 933 156 649