

REPUBLIQUE DU NIGER



Fraternité-Travail-Progrès



MINISTERE DES TRANSPORTS



**Document de Programmation
Pluriannuelle des Dépenses (DPPD)
2023-2025**

DPPD Version mai 2022

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
1. <i>Contexte et justification</i>	4
2. <i>Présentation générale du secteur des Transports</i>	5
3. <i>Missions du ministère des Transports</i>	6
ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SECTEUR	8
1. <i>Evolution d'indicateurs socio-économiques</i>	8
2. <i>Diagnostic du secteur</i>	8
3. <i>Articulation entre stratégie sectorielle et politique nationale</i>	13
4. <i>Vision et Objectif stratégique</i>	16
4.1. <i>Vision</i>	16
4.2. <i>Objectif stratégique</i>	16
4.3. <i>Résultats attendus</i>	16
5. <i>Présentation de la stratégie du Ministère et des orientations retenues</i>	16
5.1. <i>Principes directeurs de la politique sectorielle</i>	16
5.2. <i>Axes stratégiques</i>	17
6. <i>Présentation du cadre stratégique des programmes</i>	17
LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE GLISSANTE DES DEPENSES	19
PROGRAMME 187 : DEVELOPPEMENT DES SERVICES DES TRANSPORTS DE SURFACE DE QUALITE	19
1.1. <i>Présentation du périmètre du programme</i>	19
1.2. <i>Enjeux et Objectif du programme</i>	19
1.3. <i>Principaux résultats du programme</i>	20
1.4. <i>Indicateurs de performance et cibles</i>	20
1.5. <i>Stratégie du programme</i>	20
1.6. <i>Présentation des actions et mesures</i>	22
1.6.1 <i>Actions</i>	22
1.6.2 <i>Mesures d'accompagnement</i>	22
1.7. <i>Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme</i>	23
Tableau n°6 : <i>Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme</i>	23
1.8. <i>Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme</i>	24
1.9. <i>Tableau de programmation</i>	24
PROGRAMME 188 : AMELIORATION DE LA PERFORMANCE DU TRANSPORT AERIEN ET DE LA METEOROLOGIE	26
2.1. <i>Présentation du périmètre du Programme</i>	26

2.2.	Enjeux et objectif du Programme.....	26
2.3.	Principaux résultats du Programme	28
2.4.	Indicateurs de performance et cibles	29
2.5.	Stratégie du Programme	29
2.6.	Présentation des actions et mesures	30
2.6.1.	Actions	30
2.6.2.	Mesures d'accompagnement	31
2.7.	Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme	32
2.8.	Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme	32
2.9.	Tableau de programmation.....	33
PROGRAMME 190 : PILOTAGE ET ADMINISTRATION DES POLITIQUES DE TRANSPORTS		34
3.1	Présentation du périmètre du Programme.....	34
3.2	Enjeux et objectif du Programme.....	34
3.3	Principaux résultats du Programme3	35
3.4	Indicateurs de performance et cibles	35
Source : DRFM/DS/MT.....		35
3.5	Stratégie du Programme.....	36
3.6	Présentation des actions et mesures	37
3.6.1	Actions	37
3.6.2	Mesures d'accompagnement	38
3.7	Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme	38
3.8	Hypothèses et risques liés à la mise en œuvre du programme	38
3.9	Tableau de programmation.....	39
CONCLUSION		41
LES ANNEXES		42
<i>Annexe I : Cadre logique par Programme</i>		<i>43</i>
<i>Annexe II : Tableau des emplois affectés par Programme</i>		<i>51</i>
<i>Annexe III : Schéma de financement</i>		<i>51</i>

1. Contexte et justification

Pays sahélien, le Niger, dès son accession à l'indépendance, se devait de relever des défis majeurs liés au développement économique et social de sa population. C'est ainsi que les gouvernements avaient élaboré des documents des politiques publiques qui traduisaient des grandes réformes dont entre autres celles liées à la gestion des finances publiques.

La Budgétisation Axée sur les Résultats (BAR) est l'une de ces réformes adoptée ces dernières années dans le souci de gérer efficacement les différentes interventions publiques.

Dans ce cadre, le Niger, à l'instar des autres Pays de l'UEMOA, a transposé dans son ordonnancement juridique national la directive N°06/2009/CM/UEMOA du 26 juin 2009 de l'Union régissant les finances publiques à travers la loi N°2012-09 du 26 Mars 2012 (LOLF) portant loi organique relative aux lois des finances au sein de l'UEMOA. En effet, ces textes exigent l'élaboration d'un Document de Programmation Budgétaire et Economique Pluriannuelle (DPBEP) et d'un Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses (DPPD) pour chaque ministère sectoriel. Selon l'article 53 de la LOLF, les programmes s'inscrivent dans des documents de programmation pluriannuelle des dépenses par, budgets annexes et comptes spéciaux cohérents avec le document de programmation budgétaire et économique pluriannuelle visé à l'article 52 de la présente loi.

Afin de se conformer à cette réforme, le Ministère des Transports a mis en place un comité technique chargé d'élaborer son premier DPPD 2018-2020.

Le DPPD est structuré autour de trois (3) programmes :

- **1) Programme 187** : Développement des services des transports de surface de qualité ;
- **2) Programme 188** : Amélioration de la performance des activités du Transport aérien et de la météorologie ;
- **3) Programme 190** : Pilotage et Administration des politiques de Transports.

Après l'expérience de la mise en œuvre des DPPD 2018-2020, 2019-2021 ; 2020-2022, 2021-2023, 2022-2024 et compte tenu du caractère glissant de la programmation pluriannuelle, il s'avère nécessaire d'élaborer le DPPD 2023-2025. Cet exercice consiste à actualiser les données tout en y intégrant des nouvelles et en se conformant aux orientations contenues dans le Plan de Développement Economique et Social.

2. Présentation générale du secteur des Transports

Comme mouvement de biens et/ou de personnes au moyen d'un réseau et de matériels déterminés, le transport est une activité qu'exercent les agents économiques dans leurs affaires quotidiennes. Il occupe une place importante dans l'économie de chaque pays.

Afin de propulser son économie et garantir le bien être de sa population, le Niger a fait du secteur des transports une de ses priorités. Il regroupe en son sein plusieurs modes de transport dont le routier, le fluvial, le ferroviaire, l'aérien et le maritime. A cela s'ajoute un domaine technique transversal qu'est la météorologie.

Le Niger possède à ce jour trois (3) aéroports internationaux (Niamey, Agadez et Zinder) et quatre (4) aéroports nationaux (Maradi, Tahoua, Diffa et Tillabéry), un réseau ferroviaire en chantier (Kano-Katsina-Maradi) et un réseau routier qui totalise un linéaire de 21 433,3 Km en 2021.

Le transport routier est le mode le plus utilisé au Niger avec au minimum 95% du marché des transports.

Le secteur des transports est aujourd'hui partagé 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.

Avec le Ministère des Transports, le Gouvernement met l'accent sur le développement et la modernisation des services de transport à savoir le transport terrestre (routier, ferroviaire), fluvial, maritime, aérien et le réseau météorologique.

Ainsi, la quasi-totalité des services de transport se concentre sur le sous-secteur routier alors qu'une faible part revient à l'aérien. Le transport fluvial est encore exploité de façon artisanale et pour l'aérien, le trafic domestique reste faible.

L'activité des transports est marquée par une insécurité routière qui constitue une préoccupation majeure des autorités. Entre 2017 et 2021, le Niger a enregistré respectivement ; 5 912 ; 6 428 ; 6 583 ; 7 248 et 7 543 accidents faisant un total de 5 255 tués et 53 476 blessés.

En ce qui concerne le volet météorologique, l'existence d'un réseau comportant 15 stations synoptiques, 10 stations climatologiques et agrométéorologiques, 4 027 postes pluviométriques et 240 stations automatiques, permet d'avoir des informations météorologiques fiables et à temps réel.

3. Missions du ministère des Transports

Conformément à l'article 3 du Décret N°2021-289/PRN du 04 mai 2021, le Ministre des Transports est chargé, en relation avec les autres Ministres concernés, de la conception, de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi de la politique nationale en matière de transports et de météorologie.

A ce titre, il exerce les attributions suivantes :

- La définition, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des politiques, stratégies, programmes et projets de développement en matière des transports aériens, terrestres, maritimes, fluviaux et de la météorologie ;
- L'élaboration et la mise en œuvre du plan national des transports ;
- La conception et la réalisation des infrastructures aéroportuaires ;
- La réalisation et le suivi des études et/ou travaux de recherche dans les domaines des transports aériens, terrestres, maritimes, fluviaux et de la météorologie ;
- L'élaboration et l'application de la législation et de la réglementation en matière des transports aériens, terrestres, maritimes, fluviaux et de la météorologie ;
- La promotion, l'organisation et le développement du secteur des transports ainsi que la coordination entre les différents modes ;

- Le contrôle de l'exploitation des infrastructures des transports et de la météorologie ;
- Le contrôle de l'exercice des activités dans les domaines des transports aériens, terrestres, maritimes et fluviaux ;
- La sécurité et la prévention en matière de navigation fluviale et de circulation routière ;
- La définition des normes de sécurité et de sûreté dans l'espace aérien et sur les aérodromes ;
- La participation à l'exploitation des équipements de contrôle de la charge des véhicules de transports routiers ;
- L'exploitation des infrastructures de transports et du matériel de franchissement des obstacles naturels se trouvant sur les tracés des routes et des chemins de fer ;
- La qualification et le contrôle technique des moyens, des installations de transports ainsi que les équipements de la route ;
- L'extension du réseau, la collecte, l'exploitation et la diffusion des données météorologiques.

ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SECTEUR

1. Evolution d'indicateurs socio-économiques

Le tableau ci-après nous présente l'évolution des indicateurs socio-économiques des services des Transports.

Tableau n°1 : Evolution des indicateurs du secteur des transports

Indicateurs	2017	2018	2019	2020	2021
Ratio de mortalité liée aux accidents de la route en %	14	14	14	19	15
Taux de mise en œuvre des réformes en matière de facilitation des transports en %	Non disponible	80,80	81,13	81,39	80,39
Volume de fret du transport routier à l'import (tonnes)	2 567 181	2 803 860	3 283 889	2 193 049	2 853 733
Trafic passager des aéroports (nombre)	361 407	371 734	379 123	161 488	310 934
Volume de fret du transport aérien (tonnes)	7 160	8 328	9 259	8 354	9525,91

Source : DS/MT, ANISER, ANAC/MT ; Cellule UEMOA- CEDEAO

Il ressort de l'analyse du tableau ci-dessus, les commentaires suivants :

- En ce qui concerne le ratio de mortalité lié aux accidents de la route : (i) le taux est passé de 14 % en 2017 à 15 en 2021, soit une augmentation de 1%, mais néanmoins en 2021 le taux a chuté de 21 % entre 2020 et 2021.
- Le taux de mise en œuvre des réformes est passé de 80,80 % en 2018 à 81,39 % en 2021 ; soit une légère baisse de 0,5 % sur la période.
- Dans le domaine du transport aérien, le nombre de passagers transportés est passé de 361 407 en 2017 à 310 934 en 2021 soit une réduction de 13,96%.

2. Diagnostic du secteur

Ce diagnostic est mené sur la base d'une analyse de l'environnement interne et externe du secteur des transports.

L'environnement interne représente les forces et faiblesses tandis que l'environnement externe est constitué des opportunités et menaces.

Les principales forces et faiblesses ainsi que les opportunités et menaces du secteur des transports sont présentées dans le tableau ci-dessous.

-

Tableau n°2 : Analyse de l'environnement interne et externe : Forces, Faiblesses, Opportunités et menaces

SOUS SECTEUR	FORCES	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
ROUTIER	<p>l'existence d'un cadre institutionnel et réglementaire (code de la route, CFTR ; ANISER, Guichet Unique Automobile, PART, Centre de Contrôle technique Automobile, etc.)</p> <p>- l'existence des compagnies de transport de voyageurs et de marchandises</p> <p><i>-existence d'une base de données des accidents de la circulation ;</i></p> <p>-la création du port sec de Dosso et de son antenne à Niamey - l'existence de la Stratégie Nationale des Transports.</p>	<p>- l'inapplication et l'inadaptation de certains textes réglementaires en matière des Transports ;</p> <p>-le mauvais état des infrastructures de transport (faible maillage des infrastructures);</p> <p>- un parc de véhicules vieillissant (25 ans en moyenne) ;</p> <p>- un nombre élevé de barrages routiers</p> <p>- l'insuffisance de l'offre de service de transport urbain et périurbain ;</p> <p>-l'insuffisance de statistiques fiables ;</p> <p>-des procédures administratives lourdes et lentes dans le processus de délivrance des documents de transport entraînant des surcoûts et des faux-frais ;</p> <p>- un nombre élevé des accidents de la route ;</p>	<p>- l'existence d'un code d'investissement ;</p> <p>- le chemin de fer comme mode alternatif de transport ;</p> <p>- l'existence d'un Fonds d'Entretien Routier (FER) ;</p> <p>- l'existence des cadres institutionnels et réglementaires communautaires (UEMOA, CEDEAO, OHADA) ;</p> <p>- l'existence des postes de contrôles juxtaposés dont le poste juxtaposé de Malan ville ;</p> <p>- l'existence de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) ;</p>	<p>-la persistance de l'insécurité et du terrorisme dans certaines parties du pays</p> <p>- le coût élevé du transport ;</p> <p>la persistance des pratiques anormales (prélèvement des faux frais, surcharge, etc.)</p> <p>- la non application des textes communautaires ;</p> <p>- l'insuffisance des parcs de stationnement ;</p> <p>-l'impact de la COVID 19</p>
AERIEN et METEOROLOGIQUE	<p>- l'existence d'un cadre institutionnel et réglementaire national et international ;</p> <p>-la création d'une compagnie aérienne nationale (Niger Airways) ;</p>	<p>-la vétusté des infrastructures des aéroports et équipements des services de navigation aérienne sur les aéroports ;</p> <p>- la faible desserte de l'aéroport international Diori Hamani ;</p>	<p>- l'existence de l'EAMAC,</p> <p>-la position géographique confère au Niger un atout majeur pour jouer un rôle dans le développement</p>	<p>- Les enjeux sécuritaires ;</p> <p>- Le coût élevé du transport aérien ;</p> <p>-l'impact de la COVID 19</p>

SOUS SECTEUR	FORCES	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
	<ul style="list-style-type: none"> -l'existence des compagnies privées nationales et étrangères de transport aérien ; -l'existence des infrastructures aéroportuaires dans six (6) régions ; - l'existence d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne (ASECNA) ; 	<ul style="list-style-type: none"> - la non mise aux normes OACI des aéroports ; -l'insuffisance de personnel technique qualifié ; 	<ul style="list-style-type: none"> du transport aérien africain ; -la forte communauté pour les voyages religieux (Hadj, Oumra...) 	
METEOROLOGIE	<ul style="list-style-type: none"> - l'existence d'un cadre institutionnel et réglementaire ; -l'existence du réseau Météorologique étendu ; -l'existence d'une base de données d'informations météorologiques datant de 1905 dans certaines stations ; 	<ul style="list-style-type: none"> -la vétusté des équipements météorologiques ; 	<ul style="list-style-type: none"> -la possibilité de mobilisation de Financement du sous-secteur à travers le Cadre National pour les Services climatiques - l'existence du Cadre Mondial pour les Services climatiques ; - l'existence des centres météorologiques régionaux (AGRHYMET, ACMAD, ASECNA) ; - la transversalité du sous-secteur de la météorologie ; 	<ul style="list-style-type: none"> - menace de changements climatiques
FERROVIAIRE	<ul style="list-style-type: none"> -l'existence d'un cadre institutionnel ; -l'existence d'une convention de concession de conception, de financement, de construction, de réhabilitation, 	<ul style="list-style-type: none"> - l'inexistence d'un cadre réglementaire - la forte dépendance aux financements extérieurs -l'insuffisance de plateforme logistique multimodale. 	<ul style="list-style-type: none"> -l'existence des projets de liaison ferroviaire entre le Niger et le Nigéria ; - La boucle ferroviaire Cotonou-Dosso- 	<ul style="list-style-type: none"> - L'existence des litiges qui entravent l'exécution des conventions de concessions ferroviaires

SOUS SECTEUR	FORCES	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
	de maintenance et d'exploitation de la ligne ferroviaire Cotonou-Niamey ;		Niamey-Ouaga-Abidjan ; - L'existence du projet transsaharien du G5 Sahel	
FLUVIAL	-l'existence d'un cadre institutionnel ; - l'existence du fleuve Niger long de 550 km et du lac Tchad ; - la disponibilité d'une étude récente sur la navigabilité du fleuve Niger ;	- l'absence des chenaux, canaux et balisage pour le passage sur le fleuve ; - la dégradation du lit du fleuve ; - l'exploitation artisanale des véhicules fluviaux ; - la non maîtrise du trafic fluvial ; - le déficit d'investissement au niveau des ports fluviaux les plus actifs ;	- l'existence de l'Autorité du Bassin du Fleuve Niger ;	- L'insécurité dans le lac Tchad - la prolifération de la jacinthe d'eaux et des ordures ; - le changement climatique
MARITIME	-la possibilité d'utiliser plusieurs ports de desserte -l'existence d'un cadre institutionnel national de gestion du sous-secteur -la présence du CNUT au niveau des principaux ports de transit	-l'éloignement par rapport à la côte maritime -l'absence d'une transposition des dispositions réglementaires internationales dans le dispositif réglementaire national	-l'existence d'un cadre réglementaire international, régional et sous régional permettant aux pays sans façade maritime de participer au commerce et au transport maritime ; -la concurrence entre les ports de transit pour le passage des marchandises nigériennes.	- la réticence des pays côtiers à appliquer pleinement les conventions pertinentes régissant les droits et prérogatives reconnus aux pays de l'hinterland ; -l'insuffisance d'infrastructures de réception et stockage des marchandises dans les ports de transit ;

3. Articulation entre stratégie sectorielle et politique nationale

Les actions du Ministère des Transports contenues dans la Stratégie Nationale des Transports (SNT : 2017-2025) tirent leurs sources du Programme de Renaissance II et au niveau de la Déclaration de Politique Générale (DPG) à son axe III « Assurer la sécurité des personnes et des biens. ».

La Stratégie Nationale des Transports compte six (6) grands axes stratégiques. Il s'agit de :

- **l'accessibilité** : désenclavement, mobilité, développement économique, multi-modalité et inter modalité ;
- **la sécurité** des infrastructures, des biens et des personnes ;
- **la pérennité** : préservation et entretien des infrastructures de transport ;
- **la modernité** : modernisation du cadre institutionnel et des moyens techniques du secteur ;
- **la coopération** : avec les acteurs nationaux publics et privés, et les acteurs internationaux ;
- **l'information** : sur les infrastructures et par l'emploi des nouvelles technologies

Cette SNT s'appuie sur la philosophie du nouveau PDES 2022-2026. Les programmes budgétaires du Ministère se retrouvent dans l'axe 3, intitulé : « **Transformation Structurale de l'Economie** » du PDES 2022-2026.

Ils contribuent au :

- ✓ Programme 13 « **Développement du secteur privé** » à travers l'Action Majeure « *Développer les infrastructures (routières, ferroviaires ; aériennes et fluviales) et services des Transports* » ainsi que l'Action Majeure « *Améliorer la gouvernance du secteur privé* » et
- ✓ Programme 16 « **Gestion Durable de l'Environnement et Renforcement de la résilience aux changements climatiques** » à travers l'Action Majeure « *Renforcer la résilience des systèmes de production et des populations aux changements climatiques* »

Les programmes budgétaires du Ministère mettent en œuvre un paquet d'activités dans deux secteurs : les transports et la météorologie.

Tableau n°3 : Articulation entre la stratégie sectorielle et la politique nationale

	Programme PAP/PDES	Actions majeures PAP/PDES	Effet sectoriel	Effet Global	Programmes Budgétaires	Activités ministérielles
Axe III : Transformation Structurale de l'Economie	Programme 13 : Développement du secteur privé	Développer les infrastructures (routières, aériennes, ferroviaires et fluviales) et services de transports	Le secteur privé est dynamisé	L'économie Nigérienne est structurellement transformée	187 : Développement des Services de Transport de Surface 188 : Amélioration de la Performance du Transport 'Aérien et de la Météorologie	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la sécurité des transports, - Faciliter le transport routier ; - Améliorer la gestion des corridors ; - Améliorer l'exploitation du transport fluvial, - Améliorer l'exploitation du chemin de fer. - Elaborer les schémas directeurs des aéroports - Réhabiliter les aéroports ; - Etendre l'Aéroport International Diori Hamani de Niamey - Appuyer l'opérationnalisation de Niger Airways - Améliorer la sûreté aéroportuaire

<p>Axe III : Transformation Structurale de l'Économie</p>	<p>Programme 13 : Développement du secteur privé</p>	<p>Améliorer la gouvernance du secteur privé</p>	<p>Le secteur privé est dynamisé</p>	<p>L'économie Nigérienne est structurellement transformée</p>	<p>190 : Pilotage et Administration des politiques du Ministère</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Elaborer la politique sectorielle du Transport ; - Mettre en place un système efficace d'archivage (physique et électronique) des documents du ministère des Transports ; - Produire et diffuser les données statistiques du ministère ; - Organiser des journées de retraite pour l'élaboration des documents de programmation (DPPD, PAP, Plan d'actions) ; - Renforcer le suivi-évaluation des projets et programmes - Renforcer les capacités du personnel - Améliorer la base de données du personnel - Superviser les passations de services (niveau central, régional et établissements sous-tutelle) ; - Rémunérer le personnel du Programme ; - Acquérir des moyens matériels (niveau central et déconcentré).
<p>Axe III : Transformation Structurale de l'Économie</p>	<p>Programme 16 : Gestion Durable de l'Environnement et renforcement de la résilience aux changements climatiques</p>	<p>Renforcer la résilience du système de production et des populations aux changements climatiques</p>	<p>La gestion de l'environnement est assurée de manière durable</p>	<p>L'économie Nigérienne est structurellement transformée</p>	<p>Programme 188 : Amélioration de la Performance du Transport 'Aérien et de la Météorologie</p>	<p>Renforcer le réseau d'observations météorologiques</p>

Source : DEP/MT& DGPP/

4. Vision et Objectif stratégique

4.1. Vision

Le Ministère a pour vision de :

« Fournir des infrastructures de désenclavement interne et externe ainsi que des services de transport 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 Ministère est d'améliorer la performance des activités des transports et de la météorologie.

4.3. Résultats attendus

Les résultats stratégiques du Ministère est :

- *Les usagers sont satisfaits des services des transports routiers;*
- *Le trafic fluvial est sûr et rentable ;*
- *Les infrastructures aéroportuaires sont améliorées ;*
- *Le réseau d'observation météorologue est renforcé ;*
- *L'exploitation du chemin de fer est opérationnalisé ;*
- *Le secteur des transports est redynamisé.*

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

5.1. Principes directeurs de la politique sectorielle

Les principes directeurs qui doivent guider les interventions du Ministère sont :

- **le professionnalisme** : implique une bonne maîtrise par les agents du secteur des transports des textes et des procédures. Ces derniers doivent être rigoureux et faire preuve d'intégrité et de responsabilité dans l'accomplissement de leurs missions. Aussi, leur professionnalisme, c'est leur capacité d'anticipation et d'innovation.
- **l'équité** : C'est une qualité qui consiste à reconnaître le droit de tous et de chacun et de procéder à un traitement non discriminatoire. Les agents du secteur des transports doivent, dans l'accomplissement de leurs missions,

accorder une attention pour un traitement juste et équitable des usagers des services publics.

- **la transparence** : implique la connaissance par les citoyens des décisions et leurs motivations ainsi que sur la façon dont elles sont prises. Autrement dit, elle suppose la communication systématique et à temps opportun de toutes les informations utiles au public.
- **l'esprit d'équipe** : Les agents du secteur des transports doivent individuellement et collectivement cultiver l'esprit d'équipe. Ils doivent travailler dans la cohésion, la compréhension mutuelle et la collégialité en vue de concourir ensemble à l'atteinte des résultats de l'organisation.

5.2. Axes stratégiques

En cohérence avec les six (6) axes stratégiques de la Stratégie Nationale des Transports (SNT) et sur la base de l'analyse croisée des forces et faiblesses de l'environnement interne et celle des opportunités et menaces de l'environnement externe, trois (3) axes stratégiques d'intervention du Ministère ont été dégagés. Il s'agit de :

- Axe 1 : Modernisation des services des Transports ;
- Axe 2 : Réduction des effets néfastes de la variabilité et changements climatiques
- Axe 3 : Pilotage et la gestion administrative du ministère.

6. Présentation du cadre stratégique des programmes

Le tableau du cadre stratégique du programme nous renseigne sur les objectifs et axes stratégiques, les intitulés, objectifs et indicateurs de chaque programme ainsi que les coûts total par programme.

Tableau n°4 : Cadre stratégique des programmes

Objectif stratégique	Axes stratégiques	Programme	Objectif	Indicateur	Crédit de paiement 2023
améliorer la performance des activités des transports et de la météorologie	modernisation des services des Transports et de météorologie	Programme 187 Développement des services des Transports de surface de qualité	Objectif Améliorer la qualité des services du transport (routier, maritime, ferroviaire, et fluvial) à moindre coût.	Indicateur Ratio de mortalité liée aux accidents de la route Taux moyen de mise en œuvre des réformes	985 799 799
		Programme 188 Amélioration de la performance du transport aérien et de la météorologie	Objectif Améliorer la desserte aérienne et Réduire les effets néfastes de la variabilité et des changements Climatiques	Indicateur Nombre de passagers du trafic aérien Volume du fret aérien Nombre de stations météo installées ; nombre de pluviomètres placés ;	412 512 127
	le pilotage et la gestion administrative du ministère	Programme 190 Pilotage et Administration des politiques de transports	Objectif améliorer les performances de l'Administration des Transports	Indicateur Taux de consommation de crédit (%) Taux d'exécution physique	474 311 096
Total					1 872 623 022

LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE GLISSANTE DES DEPENSES

PROGRAMME 187 : DEVELOPPEMENT DES SERVICES DES TRANSPORTS DE SURFACE DE QUALITE

1.1. Présentation du périmètre du programme

Le champ d'intervention du programme « Développement des services des Transports de surface de qualité » recouvre toutes les activités d'exploitation des systèmes des transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial.

A ce titre, le périmètre du programme comporte principalement :

- Les services du transport routier (transport en commun des voyageurs et transport des marchandises) ;
- Les services du transport ferroviaire ;
- Les services du transport maritime ;
- Les services du transport fluvial ;
- La sécurité routière.

Par contre, sont exclus du champ de ce programme la construction et l'entretien des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales.

1.2. Enjeux et Objectif du programme

Au Niger, la quasi-totalité des services de transport se concentre sur le sous-secteur routier. L'analyse de la situation de ce sous-secteur permet de relever que le parc de véhicules est vieillissant (25 ans en moyenne). Les immatriculations des motos représentent près de la moitié du total des immatriculations, suivies de près par celles des voitures particulières et camionnettes réunies.

Le nombre élevé de barrages et tracasserie routières, l'inadéquation entre l'offre et la demande de transport, le nombre élevé des accidents de la route sont autant des maux qui gangrènent le transport routier.

Aussi, le Niger ne possédant aucune façade maritime, est contraint de s'approvisionner par l'intermédiaire des pays abritant de ports maritimes. Cotonou, le port le plus proche se trouve à plus de 1000 km de la capitale Niamey. Cela entraîne une hausse considérable du coût, du prix des marchandises et des délais d'acheminement.

En ce qui concerne le transport fluvial, le Niger dispose d'un fleuve long d'environ 550 km mais exploité de manière artisanale du fait de manque d'un cadre organisationnel, des compagnies fluviales modernes et d'installations auxiliaires (ports, signalisations, etc.).

Pour le transport ferroviaire, il faut noter la réalisation en cours d'un réseau ferroviaire en chantier (Kano-Katsina-Maradi).

Ainsi, compte tenu de tous ces enjeux, **l'objectif visé à travers ce programme est d'améliorer la qualité des services du transport (routier, maritime, ferroviaire, et fluvial) à moindre coût.**

1.3. Principaux résultats du programme

Les principaux résultats de ce programme sont :

- Les usagers sont satisfaits des services des transports routiers ;
- L'exploitation du chemin de fer est opérationnalisée ;
- Le trafic fluvial est sûr et rentable.

1.4. Indicateurs de performance et cibles

Indicateur	Situation en 2021	Cible 2022	Cible 2023	Cible 2024	Cible 2025
Ratio de mortalité liée aux accidents de la route	15	14,5	14	13,5	13
Taux moyen de mise en œuvre des réformes	80,39	81	82	83	84

Source : DS/MT/Rapport d'enquête, ANISER

1.5. Stratégie du programme

L'objectif visé à travers ce programme est d'améliorer la qualité des services du transport (routier, maritime, ferroviaire, et fluvial) à moindre coût. Pour y parvenir, le présent programme « Développement des services des Transports de surface de qualité », en synergie avec les 6 axes stratégiques de la SNT, va être exécuté.

Le champ de ce programme couvre les activités d'exploitation des systèmes des transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial. En rapport avec ce programme, l'analyse diagnostique du secteur des transports a conduit à l'identification des problèmes tels que :

- Le mauvais état des infrastructures de transport ;
- Un parc de véhicules vieillissant (25 ans en moyenne) ;

- Un nombre élevé des accidents de la route ;
- Des procédures administratives lourdes et lentes dans le processus de délivrance des documents de transport entraînant des surcoûts et des faux-frais ;
- Un nombre élevé de barrages routiers ;
- La réticence des pays côtiers à appliquer pleinement les conventions pertinentes régissant les droits et prérogatives reconnus aux pays de l'hinterland ;
- La prédominance des acteurs internationaux sur les services maritimes avec pour conséquences l'imposition des tarifs et conditions de transport ;
- L'insuffisance d'infrastructures de réception et stockage des marchandises dans les ports de transit et les ports fluviaux ;
- Le problème de la navigabilité du fleuve Niger (ensablement ; dégradation du lit de fleuve ; absence des signalisations ; etc.) ;

Le présent programme est mis en œuvre à travers les quatre (4) actions majeures suivantes :

1. Facilitation des Transports de surface ;
2. Amélioration de la sécurité routière ;
3. Amélioration de l'exploitation du transport fluvial ;
4. Opérationnalisation de l'exploitation du chemin de fer.

1.6. Présentation des actions et mesures

1.6.1 Actions

Le programme 187 a quatre (04) actions dont chaque action présente ses objections et ses indicateurs qui sont consignés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 5 : Présentation des actions du programme 187

Actions	Objectifs	Indicateurs
1- Facilitation des Transports de surface	améliorer les conditions d'exercice des activités des Transports	- Délai moyen d'acheminement des marchandises à partir des principaux ports de transit - Nombre de postes de contrôle routier
1 Amélioration de la sécurité routière	Réduire les accidents de la circulation routière	- Nombre d'accidents de la circulation routière - Nombre de personnes tuées suite aux accidents de la circulation routière
3-Amélioration de l'exploitation du transport fluvial	Moderniser le transport fluvial	- Nombre de compagnies fluviales créées - Volume du fret fluvial
4- Amélioration de l'exploitation du chemin de fer	Démarrer l'exploitation du chemin de fer	- Nombre de personnes transportées par voie ferroviaire - Volume du fret ferroviaire - Nombre de rencontres dans le cadre de la convention de concession de la ligne ferroviaire Cotonou-Parakou-Dosso-Niamey

1.6.2. Mesures d'accompagnement

Pour la mise en œuvre efficace des actions du programme, plusieurs mesures méritent d'être prises à savoir :

- Sensibiliser toutes les parties prenantes du programme par rapport à leur adhésion ;
- Poursuivre le renforcement des capacités des Ressources humaines sur le DPPD ;
- Doter le Ministère des ressources financières adéquates et à temps ;

- Elaborer et vulgariser les textes réglementant le sous- secteur ferroviaire (Directive N°01/2014/CM/UEMOA portant harmonisation des normes et standards de réhabilitation et de construction des infrastructures ferroviaires et des options institutionnelles de gestion des réseaux ferroviaires de l'espace UEMOA en cours de transposition)

1.7. Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme

Les différents acteurs qui concourent à la mise en oeuvre de ce programme sont renseignés dans le tableau ci - dessous:

Tableau n°6 : Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme

Niveaux	Structures concernés
Central	La Direction des Transports routiers (DTR)
	La Direction de la Circulation et de la Sécurité Routières (DCSR)
	La Direction des Transports Ferroviaires, Maritimes et Fluviaux (DTF/MF)
	L'Autorité de Régulation du Secteur des Transports (ARST)
	La police, la Gendarmerie et les sapeurs pompiers
	Les hopitaux
Régional	Les Directions Régionales des Transports des 8 régions
	La police, la Gendarmerie et les sapeurs pompiers
	Les hopitaux
Départemental	Les Centres Techniques des Transports
	Les Centres de santé
	La police, la Gendarmerie et les sapeurs pompiers
Projets, programmes et structures sous tutelle existants	Guichet Unique d'automobiles du Niger (GUAN)
	Projet d'Appui à la Régulation du Transport Terrestre (PART)
	Centre de Formation aux Techniques des Transports Routiers (CFTTR)
	Agence Nigérienne de Sécurité Routière (ANISER)
	Société Nigérienne de Contrôle Automobile (SNCA)
	Sociétés de Confection des Plaques d'Immatriculation
	Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports Publics (CNUT)
	Harun Printing
	Port Sec de Dosso et de son antenne de Niamey

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

Tableau n°7 : Hypothèses et risques

Hypothèses	Risques	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> Stabilité politique et institutionnelle ; Engagement politique ; Existence d'institutions fortes et opérationnelles ; Ressources financières suffisantes ; Ressources humaines disponibles en quantité et en qualité ; Adhésion des parties prenantes au programme. 	<ul style="list-style-type: none"> Instabilité politique et institutionnelle ; Faible engagement politique ; Insécurité Libération tardive et insuffisante des ressources financières ; Insuffisance des ressources humaines ; Refus de collaborer de la part des acteurs et non-respect des accords par les partenaires. 	<ul style="list-style-type: none"> renforcement de la bonne gouvernance de la quiétude sociale et de la sécurité ; Rapidité dans la mobilisation des fonds de contrepartie ; Recrutement et renforcement des capacités des ressources humaines ; Plus de transparence et implication des parties prenantes ; Sensibilisation des acteurs

1.9. Tableau de programmation

Tableau 8 : Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025

Programme	Années		
	2023	2024	2025
Développement des Services des Transports se surface de qualité			
Personnel	548 258 181	575 671 090	604 454 644
Biens et services	56 136 423	58 943 244	61 890 406
Transfert	241 098 067	253 152 970	265 810 619
Investissements	140 307 128	147 322 485	154 688 609
Total Général	985 799 799	1 035 089 789	1 086 844 278

Tableau 9 : Programmation financière par action 2023-2025

Programmes	2023	2024	2025
Programme 187 : DEVELOPPEMENT DES SERVICES DES TRANSPORTS DE SURFACE DE QUALITE			
Action 1 : Facilitation des Transports de surface	636 857 180	668 700 039	702135 041
Action 2 : Amélioration de la sécurité routière	330 509 869	347 035 362	364 387 130
Action 3 : Amélioration de l'exploitation du transport fluvial	4 126 500	4 332 825	4 549 466
Action 4 : Opérationnalisation de l'exploitation du chemin de fer	14 306 250	15 021 563	15 772 641
Total général	985 799 799	1 035 089 789	1 086 844 278

PROGRAMME 188 : AMELIORATION DE LA PERFORMANCE DU TRANSPORT AERIEN ET DE LA METEOROLOGIE

2.1. Présentation du périmètre du Programme

Le champ d'intervention de ce programme recouvre les activités des services de transport aérien et de la météorologie, les installations techniques et les infrastructures (planification, conception, construction et entretien de l'existant).

2.2. Enjeux et objectif du Programme

Les Autorités de la République du Niger nourrissent de grandes ambitions de développement économique dans ce sous-secteur. Et pour un pays immense et sans littoral, ces ambitions ne peuvent se concrétiser rapidement qu'avec la modernisation dudit sous-secteur.

De ce fait, beaucoup d'efforts ont été accomplis afin d'impulser une nouvelle dynamique dans ce sous-secteur. On note, ces dernières années, l'impulsion d'une nouvelle dynamique à travers la réalisation d'actions de grandes envergures. Des résultats probants ont été ainsi enregistrés à la suite de la mise en œuvre de ces actions stratégiques issues d'une planification adéquate aussi bien dans l'élaboration que dans la mise en œuvre.

➤ Dans le domaine aérien

Ces actions ont couvert tous les domaines afin de garantir un système de transport sûr (Sécurité et sûreté de l'aviation civile), régulier, efficace et économique.

En effet, en 2016, le Niger a enregistré 65% de conformité à la réglementation internationale de l'OACI à la suite de l'audit obligatoire dépassant ainsi l'objectif de 60% fixé par les Chefs d'États de l'Union Africaine. En 2018, ce taux est passé à 87% à la suite de l'évaluation en ligne de l'OACI grâce aux multiples actions menées en matière de sécurité de l'aviation civile, notamment :

- les certifications d'une Compagnie aérienne, de l'aéroport International Diori Hamani, de l'EAMAC et d'Africat ;
- la nomination de 22 inspecteurs de l'aviation civile qui ont prêté serment, le 18 avril 2018 à la Cour d'appel de Niamey ;
- la surveillance continue des exploitants et prestataires de services aéronautiques à travers les missions d'inspections menées par l'ANAC-Niger.

De même les actions posées en matière de sûreté de l'aviation civile ont permis de faire passer le taux de conformité de notre réglementation aux exigences

internationales et le taux de capacité de supervision respectivement de 68,14% et 55% en 2016 à respectivement 87% et 90% en 2018 (audit UEMOA).

Par ailleurs sous la conduite du Ministère des Transports, une politique d'amélioration des infrastructures aéroportuaires a permis la réalisation d'importants investissements pour la réhabilitation des chaussées aéronautiques, des aérogares passagers et des salons présidentiels des aéroports d'Agadez, Maradi, Tahoua et Zinder.

En outre, la signature, le 06 mars 2018, d'un Contrat de Partenariat Public Privé portant sur la réhabilitation et la modernisation de l'Aéroport International Diori Hamani (AIDH) avec la société SUMMA a permis de doter ledit aéroport d'infrastructures modernes.

Parallèlement aux réalisations précitées plusieurs actions ont été initiées en vue de l'amélioration de la connectivité sur les aéroports du pays, du renforcement des capacités de supervision et des capacités humaines, notamment par la signature et le paraphe de plusieurs accords de coopération aéronautique avec d'autres pays.

Les accords de services aériens permettent aux compagnies aériennes des autres pays de desservir nos aéroports internationaux. En effet, rien qu'en 2018, le Niger a signé des Accords de services aériens avec le Luxembourg, le Tchad, la République du Congo, le Rwanda et le Soudan. De même, des accords de coopération en matière de recherche et sauvetage d'aéronef en détresse (SAR) avec le Bénin et le Tchad et deux accords de coopération technique avec la France ont été signés. En 2019, il y a eu des nouveaux accords de services aériens signés avec le Mali, le Kenya et la Sierra –Léone.

➤ **Dans le domaine météorologique**

Les actions stratégiques recouvrent

- la production et la diffusion des données et informations météorologiques et climatiques de qualité pour réduire les impacts du risque climatique sur les vies et les biens au Niger. Ces données contribuent à prévenir les catastrophes naturelles et sont fondamentales pour le développement socioéconomique durable au Niger.
- les activités de mobilisation des ressources et de renforcement de la capacité du personnel technique et des infrastructures d'exploitation du sous-secteur de la météorologie au Niger.

Ce dernier est un pays du sahel avec un climat tropical semi- aride marqué par une longue saison sèche (octobre à avril) et une courte saison pluvieuse (mai à septembre). Les contraintes climatiques constituent une préoccupation majeure pour le développement socio-économique du pays.

.Cette situation creuse davantage le niveau de pauvreté et annihile les efforts des autorités pour l'atteinte des objectifs du développement durable du pays. Les populations sont particulièrement vulnérables aux aléas météorologiques et climatiques.

Pour atténuer les impacts du risque climatique sur la productivité et les rendements agropastoraux, la diversification des prévisions et des informations météorologiques de qualité contribue à prévenir les déficits alimentaires récurrents et à réduire les impacts du climat sur les autres activités socioéconomiques. Ces actions entrent dans le cadre de la prévention et de l'adaptation aux chocs climatiques des populations en vue de les rendre plus résilientes.

Dans ce contexte la prise en compte des informations météorologiques dans la prise de décision et l'intégration de la dimension des changements climatiques dans les politiques et les stratégies de planification sont très importantes pour le développement des activités des secteurs socio-économiques du pays notamment celui des transports.

Le présent Programme a pour objectif d'améliorer la performance des activités du transport aérien et de la météorologie

2.3. Principaux résultats du Programme

- Les infrastructures aéroportuaires sont améliorées ;
- La sécurité aérienne et la sûreté aéroportuaire est assurée ;
- La qualité des services de l'aérien est améliorée
- le réseau d'observations météorologiques est renforcé ;
- les différentes parties prenantes des services météorologiques et climatologiques sont sensibilisées et informées sur la variabilité et les changements climatiques ;
- la Stratégie Nationale de la Météorologie est élaborée et mise en œuvre.

2.4. Indicateurs de performance et cibles

Indicateur	Référence 2021	Cible 2022	Cible 2023	Cible 2024	Cible 2025
Nombre de passagers du trafic aérien	310 934	218 406	240 246	264 271	290 698
Volume du fret aérien	9 525,91	9 712	10 693	11 751	12 926
Nombre de stations météorologiques installées	40	54	53	53	53
Nombre de pluviomètres placés	147	160	160	160	160

Source : ANAC/ DS/MT / DMN

2.5. Stratégie du Programme

L'objectif stratégique du Ministère est d'améliorer la performance des activités des transports et de la météorologie.

Pour contribuer à son atteinte, le présent programme « Amélioration de la performance des activités du transport aérien et de la météorologie », en synergie avec les six (6) axes stratégiques de la SNT, a été mis en place.

Le champ d'intervention de ce programme recouvre les activités des services de transport aérien, de la météorologie les installations techniques et les infrastructures. Ainsi, l'analyse diagnostique du Ministère a conduit à l'identification des problèmes tels que :

- les difficultés d'accès à des moyens de transport modernes, économiques et adaptés au marché des compagnies aériennes de droit nigérien ,
- l'inadaptation des tarifs à la demande ;
- la non-opérationnalisation de la compagnie nationale Niger Airways ;
- l'insuffisance d'outils d'exploitation des infrastructures aéroportuaires l'intérieur du pays ;
- l'absence de centre de maintenance des avions ;
- l'insuffisance de matériels de sûreté aéroportuaire ;
- l'insuffisance du développement du capital humain (l'insuffisance de formations et des experts en analyse et prévision météorologique et en climatologique) ;

- la faiblesse de la densité des réseaux d'observations météorologiques ;
- le problème de communication (traduction et de diffusion) en langues nationales des informations météorologiques.

Ce programme répond aux préoccupations ci-dessus à travers les six (6) actions suivantes :

1. Amélioration des infrastructures aéroportuaires ;
2. Amélioration de la sécurité aérienne et de la sûreté aéroportuaire ;
3. Amélioration de la qualité des services dans l'aérien ;
4. Renforcement des Réseaux d'observations météorologiques ;
5. Sensibilisation et information des différentes parties prenantes des services météorologiques et climatologiques ;
6. Elaboration et mise en œuvre d'une Stratégie Nationale de Météorologie

2.6. Présentation des actions et mesures

2.6.1. Actions

Tableau 10 : Présentation des actions du programme 188

Actions	Objectifs	Indicateurs
1. Amélioration des infrastructures aéroportuaires	Améliorer la capacité et la qualité d'accueil des aéroports	Nombre d'aéroports réhabilités
2. Amélioration de la sécurité aérienne et de la sûreté aéroportuaire	Assurer une exploitation sûre et efficace de la navigation aérienne et des opérations aériennes	Taux de conformité aux règles de l'OACI en matière de sécurité de l'aviation civile
	Protéger efficacement l'aviation civile contre les actes d'interventions illicites	-Taux de conformité aux exigences OACI en matière de sûreté de l'aviation civile -Taux de capacité de supervision de la sûreté
3. Amélioration de la qualité des services dans l'aérien	Assurer une meilleure performance des principaux acteurs nationaux de l'aviation	Nombre de structures certifiées
4. Renforcement du Réseau d'observations	Etendre le réseau d'observations	- nombre de stations créées, déplacées et ou réhabilitées ; - nombre de postes pluviométriques créés ;
5. Sensibilisation et information des différentes parties prenantes des services	Sensibiliser et former les différentes parties prenantes des services	- nombre d'ateliers/séminaires de sensibilisation et de formation du public

météorologiques et climatologiques	météorologiques et climatologiques	- types et nombre de bulletins météorologiques élaborés et diffusés - nombre d'interviews et des points de presses
6.. Elaboration et mise en œuvre d'une stratégie nationale de météorologie	Elaborer et mettre en œuvre la stratégie nationale de météorologie	Le document de la Stratégie est disponible et mis en œuvre

2.6.2. Mesures d'accompagnement

Pour la mise en œuvre efficace des actions du programme, plusieurs mesures méritent d'être prises à savoir :

- élaborer et mettre en œuvre une stratégie de développement du transport aérien ;
- tenir les états généraux du transport aérien ;
- mobiliser les ressources humaines, financières et matérielles adéquates ;
- développer une coopération fructueuse avec d'autres Etats, les organismes régionaux et internationaux.
- mobiliser les ressources financières adéquates et à temps ;
- transformer la direction de la météorologie en agence ;
- sensibiliser toutes les parties prenantes au programme par rapport à leur adhésion ;
- poursuivre le renforcement des capacités des Ressources humaines sur le DPPD ;

2.7. Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme

Les différents acteurs qui concourent à la mise en œuvre de ce programme sont

➤ **Dans le domaine aérien :**

- Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger (ANAC-Niger) ;
- Fournisseur de service de la navigation aérienne (ASECNA) ;
- Gestionnaires d'aéroports (Activités Aéronautique Nationales du Niger (AANN) et SUMMA Airports Niger) ;
- Service de Handling (Niger SUMMA Handling) ;
- Compagnies aériennes ;
- Prestataires de services aériens (Organismes de Formation Aéronautique, SPRA...).

➤ **Dans le domaine de la météorologie :**

Niveau central	DMN ; MT/SG /DEP/DRFM ; AANN ; DGRE/DNH
Niveau Régional	Directions régionales
Niveau départemental	Stations Climatologiques
Niveau communal	Postes pluviométriques ; Mairies
Au niveau des programmes et projets existants	PDIPC ; GFCS ; ;PASEC ;ANADIA.

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

Tableau n°11 : Hypothèses et risques du programme 188

Hypothèses	Risques	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> • Stabilité politique et institutionnelle ; • Engagement politique • Existence d'institutions fortes et opérationnelles ; • Ressources humaines et financières en quantité suffisantes • Adhésion des parties prenantes au programme 	<ul style="list-style-type: none"> • Instabilité politique et institutionnelle ; • Manque d'engagement politique ; • Insécurité • Insuffisance de fonds affectés ; • Retard dans la libération des crédits • Refus de collaborer de la part des acteurs • Non-respect des accords par les partenaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de la bonne gouvernance, de la quiétude sociale et sécuritaire ; • Appui institutionnelle et technique important ; • Rapidité dans la mobilisation des fonds de contrepartie ; • Dépolitisation de l'administration ; • Sensibilisation des acteurs • Recrutement et formation du personnel.

2.9. Tableau de programmation

Tableau12 : Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025

Programme	Années		
	2023	2024	2025
Amélioration de la performance des activités du transport aérien			
Personnel	36 146 048	37 953 350	39 851 018
Biens et services*	-	-	-
Transfert	162 637 534	170 769 411	179 307 881
Investissement	213 728 545	224 414 972	235 635 721
Total général	412 512 127	433 137 733	454 794 620

*le fonctionnement de ce programme n'est pas pris en charge par le budget national.

Tableau 13 : Programmation financière par action 2023-2025

Programmes	2023	2024	2025
Programme 188 : AMELIORATION DE LA PERFORMANCE DES ACTIVITES DU TRANSPORT AERIEN			
Action 1 : Amélioration des infrastructures aéroportuaires	376 366 079	395 184 383	414 943 602
Action 2 : Amélioration de la sécurité aérienne et de la sûreté aéroportuaire	-	-	-
Action 3 : Amélioration de la qualité des services dans l'aérien	-	-	-
Action 4 Renforcement du Réseau d'observations	36 146 048	37 953 350	39 851 018
Action 5 Sensibilisation et information des différentes parties prenantes des services météorologiques et climatologiques	-	-	-
Action 6 Elaboration et mise en œuvre d'une stratégie nationale de météorologie	-	-	-
Total Général	412 512 127	433 137 733	454 794 620

PROGRAMME 190 : PILOTAGE ET ADMINISTRATION DES POLITIQUES DE TRANSPORTS

3.1 Présentation du périmètre du Programme

Le programme « **Pilotage et administration des politiques de Transports** » est un programme support qui recouvre 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 recouvre 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 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 mise en place du système de contrôle de gestion du ministère ;
- la coordination des systèmes d'information ;
- la passation des marchés du ministère ;
- le suivi des projets du ministère ;
- la collecte, le traitement et la publication des données statistiques du ministère ;

3.2 Enjeux et objectif du Programme

Depuis les années 1990, l'administration publique nigérienne se caractérise par une faiblesse dans la gestion des ressources humaines, une insuffisance de cadres qualifiés et expérimentés, une inadéquation entre la localisation des effectifs et les besoins des services publics. A cela s'ajoute un déficit de communication entre les services devant travailler en symbiose.

La faible performance de l'administration publique est due entre autres à l'insuffisance des outils et instruments de gestion administrative.

Le défi majeur au niveau du Ministère des transports est de promouvoir la gouvernance administrative afin de réussir l'indispensable passage/mutation d'une administration statique à une administration de développement (dynamique), dotée de mécanismes efficaces de contrôle. Pour ce faire, il s'agira d'accélérer les réformes et de renforcer les capacités, notamment humaines, afin de doter l'administration des Transports de compétences indispensables à l'accroissement de la qualité des services publics offerts aux citoyens et l'exécution des projets et programmes de développement.

Le ministère a mis en place dans le cadre du présent budget programme, trois programmes opérationnels visant des objectifs de développement socioéconomique ou de qualité de service public. Le programme « Pilotage et administration des politiques de Transports » a pour enjeu principal de créer toutes les conditions nécessaires pour une mise en œuvre efficace et efficiente de ces 3 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, nécessite en premier lieu une bonne 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.

3.3 Principaux résultats du Programme3

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

- la politique sectorielle du ministère est élaborée ;
- la gestion administrative et financière du ministère est assurée ;
- la gestion du système d’information et de communication du ministère est renforcée et améliorée ;
- la coordination technique et financière des programmes est assurée ;
- la gestion des marchés du ministère est renforcée.

3.4 Indicateurs de performance et cibles

Indicateur	Situation en 2021	Cible 2022	Cible 2023	Cible 2024	Cible 2025
Taux d’exécution technique des programmes	65,51%	70 %	75%	85 %	95 %
Taux d’exécution financière des programmes	87,44%*	90 %	93 %	97 %	98 %

Source : DRFM/DS/MT

*Le taux est obtenu en faisant le rapport consommation sur crédits votés

3.5 Stratégie du Programme

L'objectif stratégique du Ministère est d'améliorer la performance des activités des transports et de la météorologie.

Pour contribuer à son atteinte, le présent programme « Pilotage et administration des politiques de Transports », en synergie avec les 6 axes stratégiques de la SNT, a été mis en place.

Le champ de ce programme couvre les activités des structures transversales ou d'appui du Ministère.

Ainsi, l'analyse diagnostique du Ministère a conduit à l'identification des problèmes tels que :

- l'absence d'un recueil des textes législatifs et réglementaires en matière des transports
- l'insuffisance des moyens matériels et financiers ;
- l'insuffisance du développement du capital humain.
- la faible couverture thématique des statistiques ;
- l'insuffisance de coordination des activités ;
- l'absence d'un plan des carrières du personnel ;
- l'absence d'un plan de formation du personnel ;
- la faible exploitation des ressources humaines
- l'absence de la comptabilité matière fiable
- l'absence d'un système de gestion électronique des documents ;
- l'absence d'un plan de communication
- etc.

L'objectif de ce programme est d'apporter des solutions à ces problèmes à travers les cinq (5) actions majeures :

- La conception et le pilotage de la politique du ministère ;
- La gestion des systèmes d'informations du ministère ;
- La planification, programmation et suivi-évaluation des programmes du ministère ;
- La gestion des ressources humaines et action sociale ;
- La gestion des ressources matérielles, financières et documentaires.

3.6 Présentation des actions et mesures

3.6.1 Actions

Tableau 14 : Présentation des actions du programme

Actions	Objectif	Indicateur
1. Conception et pilotage de la politique du ministère	Améliorer le pilotage stratégique du ministère	- Nombre de documents de stratégie élaborés
2. Gestion des systèmes d'informations du ministère	Produire des données fiables et accessibles	- La base de Données des Transports (BDT) mise à jour - Nombre de documents numérisés ; - Nombre de documents traités (m /l) ; - Nombre de visites (site web)
3. Planification, programmation et suivi-évaluation des programmes du ministère	Mettre en œuvre le processus PPBS dans le cadre du Budget programme	-Taux d'exécution technique des programmes
4. Gestion des ressources humaines et action sociale	Renforcer les capacités institutionnelles du ministère	- nombre d'agents formés dont femmes
5. Gestion des ressources matérielles, financières et documentaires	Assurer la mise à disposition des moyens aux services	- Taux d'exécution financière

3.6.2 Mesures d'accompagnement

Pour la mise en œuvre efficace des actions du programme, plusieurs mesures méritent d'être prises à savoir :

- Sensibiliser toutes les parties prenantes au programme par rapport à leur adhésion ;
- Poursuivre le renforcement des capacités des Ressources humaines sur le DPPD ;
- Former les acteurs chargés de la mise en œuvre sur les procédures des dépenses ;
- Mobiliser les ressources financières adéquates et à temps.
- Création d'un comité technique chargé d'élaborer les documents budgétaires (DPPD, PAP et RAP) et de nommer des responsables d'actions.

3.7 Cadre organisationnel de mise en œuvre du programme

Les différentes structures qui concourent à la réalisation de ce programme sont les services du cabinet du Ministre, du secrétariat général, de l'Inspection Générale des Services ainsi que les directions transversales qui sont : Direction des Archives, de l'Information, de la Documentation et des Relations Publiques (DAID/RP) ;

- Direction des Etudes et de la Programmation (DEP) ;
- Direction des Marchés Publics et de Délégation des Services Publics (DMP/DSP) ;
- Direction de la Législation (DL) ;
- Direction des Ressources Humaines (DRH) ;
- Direction des Ressources Financières et du Matériel (DRFM) ;
- Direction des Statistiques (DS).

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

Les **principales hypothèses** liées à la mise en œuvre du programme 3 sont :

- La stabilité des structures, Sécurité ;
- Les cadres en charge des dossiers maintenus ;
- Les changements de comportement et de mentalité ;
- La volonté politique ;
- La collaboration des acteurs ;
- La disponibilité des ressources financières ;
- Les capacités des agents renforcées ;

- Les données transmises dans les délais ;
- Les moyens matériels et financiers suffisants et mis à la disposition des structures dans les délais ;
- La libération et consommation effectives des crédits ;

Les **principaux risques** sont :

- l'instabilité politique ;
- le détournement d'objectif ;
- la réticence des acteurs ;
- l'instabilité institutionnelle ;
- la mobilité des cadres ;
- la résistance aux changements ;
- le non renforcement des capacités des agents ;
- le retard dans la transmission des données ;
- le retard dans la mise en place de moyens matériels et financiers prévus ;
- le retard dans la libération et la consommation des crédits.

3.9 Tableau de programmation

Tableau 15 : Programmation financière par catégorie de dépenses 2023-2025

Programme	Années		
	2023	2024	2025
Pilotage et Administration des Politiques de Transports			
Personnel	293 726 347	308 412 664	323 833 298
Biens et services	104 330 425	109 546 946	115 024 294
Transfert	33 347 709	35 015 095	36 765 849
Investissements	42 906 615	45 051 946	47 304 543
Total général	474 311 096	498 026 651	522 927 984

Source : DRFM /DS/MT

Tableau 16 : Programmation financière par action 2023-2025

Programmes	2023	2024	2025
Programme 190 : Pilotage et Administration des politiques de transports			
Action 1 : Conception et pilotage de la politique du ministère	1 757 700	1 845 585	1 937 864
Action 2 : Gestion des systèmes d'informations du ministère	14 333 629	15 050 310	15 802 826
Action 3 : Planification, programmation et suivi-évaluation des programmes du ministère	4 296 600	4 511 430	4 737 002
Action 4 : Gestion des ressources humaines et action sociale	331 780 650	348 369 683	365 788 167
Action 5 : Gestion des ressources matérielles, financières et documentaires	122 142 517	128 249 643	134 662 125
Total général	474 311 096	498 026 651	522 927 984

CONCLUSION

Le budget programme dans lequel s'est engagé le gouvernement nigérien a marqué une rupture irréversible avec l'approche classique. En plus de son caractère pluriannuel, sa démarche, à la fois participative et itérative, a permis à toutes les structures du Ministère de participer activement à l'élaboration du projet de budget.

Après quatre ans et demi de mise en œuvre des programmes, des progrès significatifs, à inscrire à l'actif du Ministère des Transports, ont été enregistrés. En effet, les taux d'exécution physique et financière sont passés respectivement de 45,83 % à 65,51% et de 58% à 87,44% entre 2018 et 2021.

Cependant, il faut noter que de réelles difficultés qui méritent d'être « aplanies » ont émaillé la mise en œuvre des programmes. Il s'agit, entre autres, de :

- (i) l'insuffisance et/ou la non libération des crédits ;
- (ii) les difficultés liées à la collecte des données ;
- (iii) la faiblesse ou l'absence de véritable dialogue de gestion ;
- (iv) et l'insuffisance du renforcement des capacités sur les rôles et responsabilités des acteurs.

La mise en œuvre efficace et efficiente des programmes nécessite la prise en compte des difficultés ci – dessus énumérées, à court et moyen termes.

Les annexes

Annexe I : Cadre logique par Programme

I.1. Programme 187 : Développement des services des Transports de surface de qualité

Hiérarchie des résultats	Indicateurs de résultats	Sources de vérification	Hypothèses / risques
Objectif programme : améliorer la qualité des services du transport (routier, maritime, ferroviaire, et fluvial) à moindre coût	Taux de satisfaction des usagers	Rapport d'enquête	Hypothèses : <ul style="list-style-type: none"> • Stabilité politique et institutionnelle ; • Engagement politique • Existence d'institutions fortes et opérationnelles ; • les Ressources humaines et financières sont suffisantes • L'adhésion des parties prenantes au programme
Objectif action1 : améliorer les conditions d'exercice des activités des Transports	Coûts des transports réduits -Délais des routes diminués	Rapports d'enquête sur le niveau de satisfaction des usagers	
Produit 1.1 : L'Agence de régulation est opérationnelle		Rapport de mise en œuvre	
Produit 1.2 : Les acteurs du sous-secteur des transports routiers sont professionnalisés	Nombre d'acteurs professionnalisés	Rapport de suivi /DTR	
Produit 1.3 : les transports routiers sont facilités	Nombre de missions effectuées Temps de parcours amélioré	RAPPORTS OPA et Commissions	
Produit 1.4 : Les activités de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sont poursuivies	Nombre de missions réalisées	Rapports OPA	
Produit 1.5 : Les moyens intermédiaires des transports en zone rurale sont accessibles à tous	Nombre de charrettes acquises ; Nombre de bénéficiaires dont femmes	Rapports PMCR et DTR	
Produit 1.6 : Le CFTTR est redynamisé	-Nombre de salles réhabilitées -Nombre d'acteurs formés	Rapports CFTTR	
Produit 1.7 : La gestion des corridors améliorée	-Nombre de postes de contrôle routier	Rapports DTR/OPA	

	-Délai moyen d'acheminement des marchandises		
Objectif action2 : réduire les accidents de la circulation routière	Nombre d'accidents de la circulation routière - - Nombre de personnes tuées suite aux accidents de la circulation routière	Rapport ANISER	
Produit 1.1 : Les capacités des acteurs sont renforcées	Nombre d'agents formés	Rapports de formation/DE P/DRH	
Produit 1.2 : L'ANISER est opérationnelle	Effectivité des activités de l'ANISER	Rapport ANISER	
Produit 1.3 : La base de données des accidents de la circulation est étendue sur toutes les régions	Nombre de régions couvertes	Rapports DS/ANISER	
Produit 1.4 : L'étude sur la réforme des examens du permis de conduire est finalisée	Tenue de l'atelier de validation	Rapport d'atelier	
Produit 1.5 : Le système de planification et de suivi-évaluation est renforcé	Nombre d'outils élaborés, Nombre de missions Effectuées	Rapports DEP	
Produit 1.6 : Le nouveau Code de la route est Vulgarisé	Nombre de campagnes de sensibilisation effectuées	Rapport DC/SR	
Produit 1.7 : La sécurité routière est prise en compte dans les projets routiers	Nombre de projets intégrant la sécurité routière	Rapports d'audits	
Produit 1.8 : Un manuel de procédures du contrôle technique automobile est élaboré	Manuel disponible	Rapports CNCA et DC/SR	
Produit 1.9 : La Journée Africaine de la Sécurité Routière est célébrée	Tenue de la journée	Rapport DC/SR	
Produit 1.10 : La gestion des documents de transports est facilitée	Nombre de documents numérisés	Rapport DAID/RP	
Objectif action 3 : démarrer l'exploitation du chemin de fer	Nombre de personnes transportées par voie ferroviaire -Volume du fret ferroviaire	Rapports DTF/MF, CNUT	
Produit 1.11 : La convention de concession de la ligne ferroviaire Cotonou-Parakou-Dosso-Niamey est respectée	Nombre de rencontres	PV des réunions	

I.2. Programme 188 : Amélioration de la performance des activités du transport aérien et de la météorologie

➤ **Pour le Transport aérien**

Hierarchie des résultats	Indicateurs de résultats	Sources de vérification	Hypothèses / risques
Améliorer la performance des activités du transport aérien	-Nombre de passagers du trafic aérien -Volume du fret aérien	Rapports ANAC	
Objectif action 1. Améliorer la capacité et la qualité d'accueil des aéroports	Nombre d'aéroports réhabilités	Idem	
Produit 1.1 : les aéroports réhabilités sont	Nombre d'aéroports réhabilités	Pv réception	
Produit 1.2 : Les capacités des structures renforcées sont	Nombre de structures appuyées	Rapport ANAC	
Objectif action 2. Assurer une exploitation sûre et efficace de la navigation aérienne et des opérations aériennes	Taux de conformité aux règles de l'OACI en matière de sécurité de l'aviation civile	Rapports ANAC/OACI	
Objectif action 3. Protéger efficacement l'aviation civile contre les actes d'interventions illicites	-Taux de conformité aux exigences OACI en matière de sûreté de l'aviation civile -Taux de capacité de supervision de la sûreté	Rapports ANAC/OACI	

➤ Dans le domaine de la météorologie

Hiérarchie des résultats	Indicateurs de résultats	Sources de vérification	Hypothèses / risques
Réduire les effets néfastes de la variabilité et des changements climatiques	- -Proportion des ménages qui utilisent les données climatiques	Rapports DMN, PDIPC, ANADIA et PASEC	Hypothèses -Stabilité politique et institutionnelle ; -Engagement politique -Existence d'institutions partie prenantes du programme opérationnelles ; Libération des crédits à temps ; -Les Ressources humaines et financières sont suffisantes -L'adhésion des parties prenantes au programme ; -Existence du matériel et équipement météorologique et de collecte de données ; - existence d'un dispositif de communication
Objectif action1 : renforcer le réseau d'observations	Nombre de stations créées, déplacées et ou réhabilitées ; Nombre de postes pluviométriques créés ;	Rapports de mission DMN	
Produit 1.1 : Stations réhabilitées	Nombre de stations réhabilitées	Rapports DMN	
Produit 1.2 : centre de calcul informatique construit	Existence du centre	Rapports DMN et PDIPC	
Produit 1.3 : Équipements (stations automatiques, instruments classiques) des stations d'observations acquis	Nombre de kits acquis	PV de réception	
Produit 1.4 : matériels et équipements informatiques acquis	Nombre de Kits matériels et équipements informatiques acquis	PV de réception	
Objectif action 2 : Sensibiliser les différentes parties prenantes des services météorologiques et climatologiques	Nombre d'agents sensibilisés et formés Types et nombre de bulletins météorologiques élaborés et diffusés	Rapports DMN	Risques : -Instabilité politique et institutionnelle ; -Manque d'engagement politique ; Insécurité -Retard dans la libération des crédits -Refus de collaborer des acteurs Non renforcement des capacités -Insuffisance du personnel en
Produit 1.1 : la résilience aux changements climatiques des utilisateurs des services météorologiques et climatologiques renforcée.	Nombre de bénéficiaires sensibilisés ; Nombre de bénéficiaires adoptant un comportement résilient	Rapports DMN	
Produit 1.2 : un système de communication et d'information à l'endroit des usagers est mis en place	Mise en place effective du système	Rapport de mission DMN/ ANADIA	
Produit 1.3 : une plateforme nationale centrée autour de la gestion des	Plate-forme opérationnelle	Rapport DMN	

risques climatiques est mise en place			qualité et en quantité
Objection action3 : Elaborer et mettre en œuvre la stratégie nationale de météorologie	Le document de la Stratégie est disponible et mis en œuvre	Rapport DMN	-Insuffisances de matériels et équipement météorologique et de collecte de données ; -Insuffisance de dispositif de communication

I.3. Programme 190 : Pilotage et administration des politiques de Transport

Hiérarchie des résultats	Indicateurs de résultats	Sources de vérification	Hypothèses / risques
Objectif du programme IV : assurer l'efficacité et l'efficience dans la mise en œuvre des programmes.	-Taux d'exécution technique des programmes -Taux d'exécution financière des programmes	Rapport Loi de règlement	<p>Hypothèses :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La stabilité des structures et des cadres ; • la Sécurité nationale ; • le changement de comportement et de mentalité ; • la volonté politique • la collaboration des acteurs ; • les capacités des agents renforcées ; • les données sont transmises dans les délais • les moyens matériels et financiers suffisants sont mis à la disposition des structures dans les délais • la libération et la consommation des crédits <p>Risques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'instabilité politique et institutionnelle ; • le détournement d'objectif • la réticence et la résistance des acteurs aux changements ; • la mobilité des cadres ; • le non renforcement des capacités des agents ; • le retard dans la transmission des données ; • le retard dans la mise en place de moyens matériels et financiers prévus ; • le retard dans la libération et la consommation des crédits.
Objectif action1 : Améliorer le pilotage stratégique du ministère	Nombre de documents de stratégie élaborés	Rapports ateliers	
Objectif action 2 : Produire des données fiables et accessibles	-La base de Données des Transports (BDT) mise à jour - Nombre de documents numérisés ; - Nombre de documents traités (m /l) ; - Nombre de visites (site web)	Rapports MT	
Produit 1.1 : Données statistiques du ministère produites et diffusées	-Annuaire statistique produit et diffusé -Nombre de bulletins produits et diffusés	Rapports d'activités DS	
Produit 1.2 : Site Web du ministère entretenu	Nombre d'entretien du Site Web	Rapport DAID	
Produit 1.3 : le Journal « Le Courrier du Transporteur » est édité et diffusé	Nombre de journaux édités et publiés	Rapport DAID/RP	
Produit 1.4 : Documents d'archives sécurisés	Nombre de documents d'archives numérisés	Rapport DAID	

Objectif action 3 : Mettre en œuvre le processus PPBS dans le cadre du Budget programme	Taux d'exécution technique des programmes	RMO/MT	
Produit 1.1 : outils de planification et de gestion élaborés	Nombre d'outils élaborés	RMO/MT	
Produit 1.2 : base de données de projets et programmes élaborée	Base de données créée	Rapports/DEP	
Produit 1.3 : la coordination des activités est renforcée	Nombre de réunions de coordination tenues	Rapports/DEP	
Produit 1.4 : le partenariat en matière des transports est renforcé	Nombre de participation aux réunions de commission	PV de réunions	
Produit 1.5 : Le suivi-évaluation des projets et programmes est renforcé	Nombre de missions de Suivi-Evaluation effectuées	RAPPORTS DE MISSIONS	
Objectif action 4 : Renforcer les capacités institutionnelles du ministère	-nombre d'agents formés	Rapport de fin de formation Bilan de mise en œuvre du plan de formation	
Produit 1.1 : Politique Nationale du Transport élaborée	Document de politique disponible	Loi ou décret	
Produit 1.2 : DPPD et PAP élaborés	Documents DPPD et PAP disponibles	Loi de finances	
Produit 1.3 : les capacités du personnel sont renforcées	Nombre d'agents formés	Rapports d'ateliers DEP/DRH	
Produit 1.4 : la réunion annuelle des cadres du MT est tenue	Nombre de participants à la réunion	Rapport de la réunion	

Objectif action 5 : Assurer la mise à disposition des moyens aux services	Taux d'exécution financière	Bilan d'exécution du budget/DRF/M	
Produit 1.1 : Le budget 2019 du Ministère des Transports est élaboré et exécuté	Document du budget (loi de finances)	Journal officiel	
Produit 1.2 : les structures sont dotées en moyens matériels et financiers adéquats	Nombre d'unités de différentes catégories de Matériels livrés	PV de réception	

Annexe II : Tableau des emplois affectés par Programme

Tableau 17 : Tableau des emplois affectés au programme 187

Catégories	2023	2024	2025
A	100	105	110
B	62	65	70
C	31	33	37
D	3	02	7
Auxiliaires	37	39	55
Total	233	244	279

Tableau 18 : Tableau des emplois affectés au programme 188

Catégories	2023	2024	2025
A	37	39	45
B	33	35	40
C	0	0	0
D	0	0	0
Auxiliaires	0	0	0
Total	70	74	85

Tableau 19 : Tableau des emplois affectés au programme 190

Catégories	2023	2024	2025
A	83	87	90
B	35	37	45
C	19	20	35
D	0	0	12
Auxiliaires	19	20	35
Total	156	164	217

Annexe III : Schéma de financement

Tableau 20 : Tableau de financement des programmes

	Total	2023	2024	2025
Ressources		1 872 623 025	1 966 254 176	2 064 566 885
Internes		1 872 623 025	1 966 254 176	2 064 566 885
Externes	-			
Dons	-			
Emprunts	-			
Dépenses		1 872 623 025	1 966 254 176	2 064 566 885