



République du Niger

=====

Fraternité – Travail – Progrès

=====

Ministère des Transports

RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE 2021

mars 2022

Table des matières

Sigles et acronymes	4
Mot du Ministre	5
INTRODUCTION.....	7
□ Brève présentation du Ministère des Transports.....	7
□ Organisation du Ministère des Transports.....	7
□ Bref aperçu du Projet Annuel de Performance du Ministère des Transports.....	9
□ Contexte de mise en œuvre du PAP 2021.....	10
A/ PRESENTATION ET ANALYSE DE LA PERFORMANCE DU MINISTÈRE	12
A1. Réalisations du ministère par programme en 2021	12
A1.1. Programme 1 : « Développement des Services de Transports de surface de Qualité ».....	12
A1.1.1. Performance physique/technique du programme « Développement des Services de Transports de surface de Qualité ».....	12
A1.1.2. Performance financière du programme « Développement des Services de Transports de surface de Qualité ».....	15
A.1.2. Programme 2 : « Amélioration de la performance des activités du transport aérien ».....	17
A.1.2.1 Performance physique/ technique du Programme	17
A.1.2.2 Performance financière du programme.....	18
A.1.3 Programme 3 : « Réduction des effets néfastes de la variabilité et changements climatiques ».....	20
A.1.3.1 Performance physique du programme	20
A.1.3.2 Performance financière du programme.....	21
A.1.4 Programme 4 : « Pilotage et Administration des politiques de transports ».....	23
A.1.4.1 Performance physique du programme	23
A.1.4.2 Performance financière du Programme	24
B/ Récapitulatifs pour l'ensemble du ministère	26
B.1. Synthèse des réalisations financières du Ministère.....	26
B.1.1. Niveau d'exécution par nature de crédit puis par programme	26
B.1. 2 Situation des délégations de crédits	28
B.2. : Situation des ressources humaines du Ministère :	29
B.3 Difficultés rencontrées et approches de solution	29
B 3.1 Des difficultés réelles rencontrées.....	29
B.3.2 Des recommandations	30

Annexes

Liste des tableaux

Liste des graphiques

Graphique 1 : consommation des crédits par programme.....28

Sigles et acronymes

AANN	: Activités Aéronautiques Nationales du Niger
AIDH	: Aéroport International Diori Hamani
ANISER	: Agence Nigérienne de Sécurité Routière
ARST	: Autorité de Régulation du Secteur des Transports
ASECNA	: Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne
CFA	: Communauté Financière d'Afrique
DL	: Direction de la Législation
DRF/M	: Direction des Ressources Financières et du Matériel
DRH	: Direction des Ressources Humaines
DPPD	: Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses
DTR	: Direction des Transports Routiers
GAR	: Gestion Axée sur les Résultats
Km/h	: Kilomètre par heure
MF	: Ministère des Finances
MT	: Ministère des Transports
Nbre	: Nombre
NSH	: Niger Summa Handling
OACI	: Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OPA	: Observatoire des Pratiques Anormales
PAP	: Projet Annuel de Performance
PDES	: Plan de Développement Economique et Social
PRN	: Présidence de la République du Niger
RAE	: Régie d'Assistance en Escale
SDDCI	: Stratégie de Développement Durable et de Croissance Inclusive

Mot du Ministre

Le présent rapport rend compte du niveau d'exécution du Projet Annuel de Performance (PAP) 2021 du Ministère des Transports, articulé autour de quatre (4) programmes et élaboré en cohérence avec les documents suivants : le Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses (DPPD) 2021–2023, la Stratégie Nationale des Transports (SNT 2017–2025), le Plan de Développement Economique et Social (PDES) 2017–2021, la Déclaration de Politique Générale (DPG) du Gouvernement de mai 2021 et la Stratégie de Développement Durable et de Croissance Inclusive (SDDCI), Niger 2035.

De manière spécifique, le rapport :

- i) fait le point de la mise en œuvre des activités retenues dans le PAP ;
- ii) analyse les résultats obtenus, susceptibles de satisfaire les besoins des usagers des services de transport ;
- iii) note les difficultés réelles rencontrées dans la mise en œuvre des programmes et propose des solutions, à cet effet.

L'analyse des résultats obtenus fait ressortir de réels progrès. En effet :

- (i) dans le domaine du transport routier, le délai moyen d'acheminement des marchandises, à partir des ports de transit, est passé de 21,87 km/h en 2020 à 23km/h en 2021, soit un accroissement de 5,20% ;
- (ii) en matière de transport aérien, le nombre de passagers transportés a augmenté malgré la pandémie de la Covid-19. Il était de 161 488 passagers en 2020 contre 310 934 passagers en 2021, soit une hausse de 92,54% ;
- (iii) de manière globale, le taux d'exécution des crédits est passé de 73,61% en 2020 à 87,44% en 2021, soit une augmentation de 13,83%. Cette amélioration se justifie par la mise en œuvre d'un paquet de réformes en matière de transport et de facilitation des transports et un meilleur suivi des engagements par la DRF/M.

Cependant, malgré les progrès notables enregistrés, en raison des efforts consentis par l'Etat, dans un contexte d'insécurité, de campagne agricole déficitaire, d'effets néfastes de la variabilité et changements climatiques et de la pandémie de la COVID-19, la mise en œuvre du PAP 2021 a connu de réelles difficultés dont, entre autres :

- l'insuffisance des crédits budgétaires alloués aux programmes ;

- l'insuffisance d'un véritable dialogue de gestion, élément indispensable pour une mise en œuvre efficace des programmes,
- l'insuffisance du renforcement des capacités des ressources humaines (notamment les responsables des programmes et leurs staffs) chargées de la mise en œuvre des programmes.

Ce rapport, loin de cerner tous les aspects de l'évaluation des programmes mis en œuvre, a tout de même le mérite de contribuer à la reddition des comptes, dans le cadre des réformes budgétaires en vue d'une amélioration de la gestion des finances publiques et des conditions de vie des populations nigériennes.

Le document soumis à votre appréciation est, certes, perfectible et à ce titre, les éventuelles observations pour l'améliorer davantage, sont les bienvenues.

OUMAROU MALAM ALMA

INTRODUCTION

- *Brève présentation du Ministère des Transports*

Le Ministère des Transports a en charge l'exploitation des systèmes de transports routier, aérien, ferroviaire, fluvial et maritime. A cela, s'ajoute un domaine transversal, celui de la météorologie.

Le Niger possède à ce jour trois (3) aéroports internationaux (Niamey, Agadez et Zinder) et quatre (4) aéroports nationaux (Diffa, Maradi, Tahoua et Tillabéry) avec un réseau ferroviaire en chantier (Kano-Katsina-Maradi) et un réseau routier qui totalisait un linéaire de 21 373 Km en 2020.

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

A travers le Ministère des Transports, le Gouvernement met l'accent sur le développement et la modernisation des services de transport et du réseau météorologique.

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 6095, 6 428, 6 521, 7 248 et 7 543 accidents faisant un total de 1 152 tués et 12 082 blessés en 2021.

En ce qui concerne le volet météorologique, l'existence d'un réseau comportant 15 stations synoptiques, 10 stations climatologiques et agro-météorologiques et plus de 3880 postes pluviométriques et 30 stations automatiques, permet d'avoir des informations météorologiques fiables à temps réel, en vue d'améliorer la résilience des populations face à la variabilité et changements climatiques.

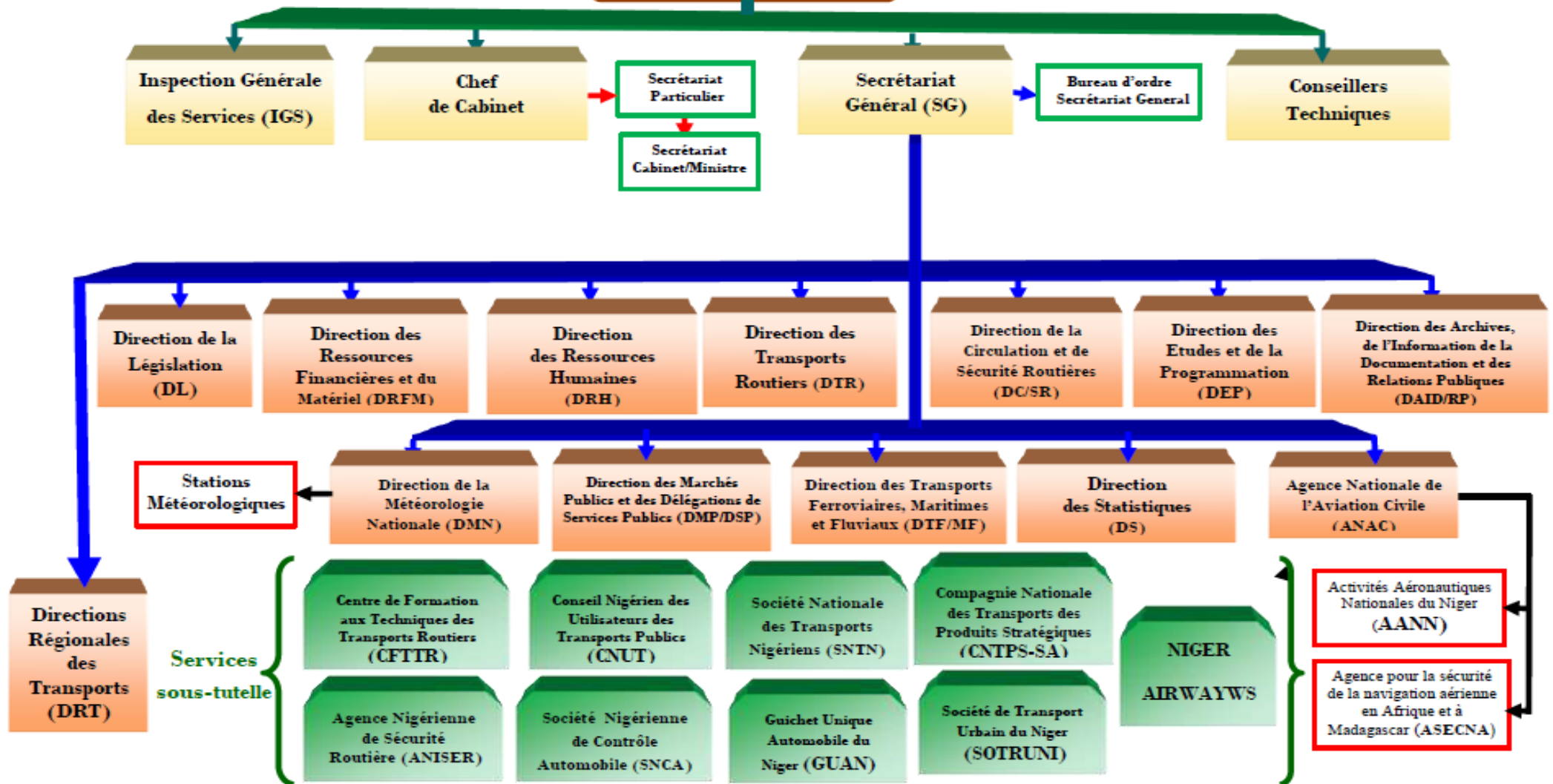
- *Organisation du Ministère des Transports*

Le Ministère des Transports est organisé ainsi qu'il suit : (voir Organigramme)



ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

MINISTRE



- ***Bref aperçu du Projet Annuel de Performance du Ministère des Transports***

Dans le cadre de l'amélioration de la performance des activités de transport et de la météorologie, le Ministère des Transports a élaboré et mis en œuvre un Projet Annuel de Performance, articulé autour de quatre (4) programmes. Il s'agit de :

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

Le programme est mis en œuvre à travers quatre (4) actions (cf. Tableau : performance physique). L'objectif visé à travers ce programme est d'améliorer la qualité des services du transport (routier, maritime, ferroviaire, et fluvial), à moindre coût.

Le résultat attendu est le suivant : les usagers sont satisfaits des services des transports de surface. Ce résultat est mesuré par : i) le délai moyen d'acheminement des marchandises à partir des ports de transit et ii) le nombre d'accidents de la circulation routière.

Le coût global de mise en œuvre du programme s'élevait à : **810 827 078 F CFA**.

Programme 2 : Amélioration de la performance des activités du transport aérien

L'objectif du programme 2 est le suivant : « améliorer la desserte aérienne ». L'amélioration de la performance des activités du transport aérien repose essentiellement sur l'amélioration des infrastructures aéroportuaires.

Le résultat attendu de la mise en œuvre de ce programme est « la qualité des services dans l'aérien est améliorée ». Le nombre de passagers du trafic aérien et le volume du fret transporté sont les indicateurs de mesure du résultat du programme.

Pour la mise en œuvre de ce programme, une somme de **349 841 235 F CFA** était prévue.

Programme 3 : Réduction des effets néfastes de la variabilité et changements climatiques

L'objectif visé par le programme est de : « Réduire les effets néfastes de la variabilité et changements Climatiques ». A cet effet, le renforcement du réseau d'observations météorologiques est la principale action retenue dans le PAP.

Le résultat attendu est : les effets néfastes de la variabilité et des changements Climatiques sont réduits. Deux (2) indicateurs : le nombre de stations météo installées et le nombre de pluviomètres placés, mesurent ce résultat.

Le coût total du programme, constitué uniquement des salaires, était de : **28 983 778 F CFA**.

Programme 4 : Pilotage et administration des politiques de Transports

Cinq (5) actions sont mises en œuvre dans le cadre du pilotage et administration des politiques de transports.

L'objectif poursuivi par le programme « support » est le suivant : « améliorer les performances de l'administration des Transports ».

Le résultat attendu est : la mise en œuvre des programmes est efficace et efficiente. Il est mesuré par le taux de consommation des crédits et le taux d'exécution physique des activités.

Le programme « Pilotage et administration des politiques de Transports » a été exécuté pour un coût global de **405 921 193 F CFA**.

- ***Contexte de mise en œuvre du PAP 2021***

Conformément au Décret N°2021-289/PRN du 4 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.

Au plan national, la mise en œuvre du PAP 2021 s'est opérée dans un contexte d'insécurité, de campagne agricole déficitaire, d'inondations (déficit agricole et inondations constituant des effets néfastes des changements climatiques, entre autres) et de la pandémie de la COVID-19 dont la gestion a beaucoup affecté les ressources budgétaires de l'Etat.

Au niveau ministériel, la mise en œuvre s'est poursuivie dans le cadre de réels changements :

- a) *en ce qui concerne le transport routier*, l'on peut noter l'adoption du décret règlementant la profession de l'expert en automobile et l'étude du système de délivrance du permis de conduire au Niger ;
- b) *en matière de transport aérien*, l'on peut citer, entre autres, la réhabilitation de l'aéroport de Diffa et la mise aux normes OACI des aéroports d'Agadez et de Zinder qui passent du coup sous la gestion communautaire de l'ASECNA.
- c) *dans le domaine de la météorologie*, l'on peut noter le processus, en cours, de la transformation de la Direction de la Météorologie Nationale (DMN) en une Agence Nationale de la Météorologie.

Ce paquet d'activités réalisées va stimuler le développement et la modernisation des services de transports et contribuera à améliorer la performance des activités de transport et de la météorologie.

Ce rapport annuel de performance est structuré autour de deux (2) parties suivantes :

- présentation et analyse de la performance du ministère ;
- Récapitulatifs pour l'ensemble du ministère.

A/ PRÉSENTATION ET ANALYSE DE LA PERFORMANCE DU MINISTÈRE

A1. Réalisations du ministère par programme en 2021

A1.1. Programme 1 : « Développement des Services de Transports de surface de Qualité »

A1.1.1. Performance physique/technique du programme « Développement des Services de Transports de surface de Qualité »

Tableau 1 : Indicateurs de réalisation physique/technique du programme

Actions du programme	Objectifs	Indicateurs de Performance	Unité	Référence		Année 2021				Année 2022
				Année	Valeur	Cible PAP	Réalisation	Taux de réalisation (%)	Progrès	Prévision
FACILITATION DES TRANSPORTS DE SURFACE DE QUALITE	<i>Améliorer les conditions d'exercice des activités des Transports</i>	Délai moyen d'acheminement des marchandises à partir des ports de transit	Km/h	2020	21 ,87km/h	22Km/h	23Km/h	104,54		23km/h
		Nombre de postes de contrôle routier	Nbre	2020	4	3	4	75		3
AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE	<i>Réduire les accidents de la circulation routière</i>	Nombre d'accidents de la circulation routière	Nbre	2020	7248	4876	7 543	154,70		5496

Analyse de la performance du programme :

Il ressort à l'analyse du tableau, ci-dessus, les constats suivants :

- En matière de facilitation des transports, l'on enregistre, de manière globale, une certaine amélioration. En effet :
 - (i) le délai moyen d'acheminement des marchandises à partir des ports de transit est passé de 21,87 km/h en 2020 à 23km/h en 2021, soit une augmentation de 5,20%. La cible a été dépassée de 1,13 point. Ces progrès sont dus à la suppression de certains postes de contrôle routiers et l'opérationnalisation des postes de contrôle juxtaposés de Malanville.
 - (ii) S'agissant des postes de contrôle par corridor de désenclavement, même si le nombre de postes a diminué, la cible de trois (3) postes, conformément aux normes de l'UEMOA, n'a pas été atteinte du fait de la recrudescence des attaques et/ou menaces sécuritaires sur l'ensemble du territoire national.

- Concernant l'amélioration de la sécurité routière, la situation continue à se détériorer au lieu de s'améliorer.

Il faut noter que le nombre d'accidents de la circulation routière a augmenté de 295 accidents entre 2020 et 2021. Le nombre d'accidents était de 7 543 en 2021 pour une cible de 4 876. Le nombre d'accidents de la circulation routière a enregistré un gap de 154,70% par rapport à la cible. Cette augmentation peut s'expliquer par l'effet d'impact différé. En effet, l'adoption du nouveau code de la route et sa vulgarisation, les campagnes de sensibilisation sur les dangers de la circulation routière et les réformes du permis de conduire sont des activités menées mais dont les résultats ne sont visibles que dans le moyen et long termes.

A1.1.2. Performance financière du programme « Développement des Services de Transports de surface de Qualité »

- *Financement du programme « Développement des Services de Transports de surface de Qualité »*

Le présent programme est mis en œuvre pour un coût global de **810 827 078** F CFA, entièrement financé par le budget national.

Tableau 1 : *Situation des crédits alloués au programme au titre de 2021*

En milliers de FCFA et %

Catégorie de crédit	Crédit voté			Taux de variation	Observations	année Crédit voté en 2022
	Crédit initial	Crédit final	Variation			
<u>Total</u>	810 827	810 827	0	0	RAS	938 851
Personnel	496 882	496 882	0	0		522 151
Biens et services	41 296	41 296	0	0		53 463
Transferts	229 617	229 617	0	0		229 617
Investissement total	43 032	43 032	0	0		133 626
Ressources propres	43 032	43 032	0	0		938 857
Ressources externes	0	0	0	0		0

- **Exécution financière du programme**

Le programme a été exécuté à un taux très élevé de 99,50% pour un taux de libération aussi élevé de 99,65%. Cela se justifie par une amélioration dans le suivi des engagements.

Tableau 2 : Situation des crédits de paiement consommés du programme

En milliers de FCFA et %

Catégorie de crédit	Crédit final	Crédit libéré	Crédit engagé	Crédit ordonnancé	Taux de libération	Taux d'engagement	Taux d'ordonnancement
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)/(1)	(6)=(3)/(1)	(7)=(4)/(1)
Total	810 827	808 036	806 606	806 606	99,65	99,5	99,5
Personnel	496 882	496 882	496 882	496 882	100%	100%	100%
Biens et services	41 296	40 994	40 310	40 310	99%	97%	97%
Transferts	229 617	227 128	227 128	227 128	99%	99%	99%
Investissement total	43 032	43 032	42 286	42 286	100%	98%	98%
Ressources propres	810 827	808 036	806 606	806 606	99%	99%	99%
Ressources externes	0	0	0	0	0	0	0

A.1.2. Programme 2 : « Amélioration de la performance des activités du transport aérien »

A.1.2.1 Performance physique/ technique du Programme

Tableau 3 : Indicateurs de réalisation physique/technique du programme « Amélioration de la performance des activités du transport aérien »

Actions du programme	Objectifs	Indicateurs de Performance	Unité	Référence		Année 2021				Année 2022
				Année	Valeur	Cible PAP	Réalisation	Taux de réalisation (%)	Progrès	Prévision
Amélioration des infrastructures aéroportuaires	Améliorer la capacité et la qualité d'accueil des aéroports	Nombre de passagers transportés	Nbre	2020	161 488	174 408	310 934	178,3		218 406
		Volume du Fret aérien	Tonne	2020	8354	8172	9525,91	116		9 712

Analyse de la performance du programme

Il ressort à l'analyse du tableau, ci-dessus, ce qui suit :

- (i) Le nombre de passagers transportés a fortement augmenté en passant de 161 488 passagers en 2020 à 310 934 passagers en 2021, soit un accroissement de 92,54%. La cible de 174 408 passagers de 2021 a été dépassée de 78,30%, soit un taux de réalisation de 178,30%.
- (ii) Quant au volume du fret transporté, il est passé de 8 354 tonnes en 2020 à 9 525,91 tonnes en 2021, soit une hausse de 14,03%. Le taux de réalisation est ressorti à 116%, pour une cible de 8 172 tonnes.

Il faut noter que ces progrès sont en lien avec la modernisation de l'Aéroport International Diiori Hamani (AIDH) de Niamey et à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté au niveau des infrastructures aéroportuaires.

A.1.2.2 Performance financière du programme

- *Financement du programme*

Le présent programme est mis en œuvre pour un coût global de 349 841 235 F CFA, entièrement pris en charge par le budget national. Notons que les ressources affectées au programme ne couvrent pas les besoins réels de financement.

Tableau 4 : Situation des crédits alloués au programme au titre de 2021

- *En milliers de FCFA et %*

Catégorie de crédit	Crédit voté			Taux de variation	Observations	Crédit voté en année 2022
	Crédit initial	Crédit final	Variation			
Total	349 841	349 841	0	<u>0</u>	RAS	358 444
Personnel	0	0	0	0		
Biens et services	0	0	0	0		
Transferts	154 893	154 893	0	0		154 893
Investissement total	194 948	194 948	0	0		203 551
Ressources propres	194 948	194 948	0	0		203 551
Ressources externes	0	0	0	0		

▪ *Exécution financière du programme*

Dans le cadre de l'exécution de ce programme, un montant de 349 841 235 F CFA a été voté. De ce montant, une somme de 154 382 521 FCFA a été libérée et engagée, soit des taux de libération et d'engagement égaux de 44,13%.

Tableau 5 : *Situation des crédits de paiement consommés du programme*

Catégorie de crédit	Crédit final	Crédit libéré	Crédit engagé	Crédit ordonnancé	Taux de libération	Taux d'engagement	Taux d'ordonnancement
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)/(1)	(6)=(3)/(1)	(7)=(4)/(1)
Total	349 841	154 382	154 382	154 382	44,13%	44,13%	44,13%
Personnel	0	0	0	0	0	0	0
Biens et services	0	0	0	0	0	0	0
Transferts	154 893	154 382	154 382	154 382	99%	99%	99%
Investissement total	194 948	0	0	0	0	0	0
Ressources propres	194 948	0	0	0	0	0	0
Ressources externes	0	0	0	0	0	0	0

A.1.3 Programme 3 : « Réduction des effets néfastes de la variabilité et changements climatiques »

A.1.3.1 Performance physique du programme

Tableau 6 : Indicateurs de réalisation physique/technique du programme

Actions du programme	Objectifs	Indicateurs de Performance	Unité	Référence		Année 2021				Année 2022
				Année	Valeur	Cible PAP	Réalisation	Taux de réalisation (%)	Progrès	Prévision
Renforcement du Réseau d'observations	Etendre le réseau d'observations	Nombre de stations créées, déplacées et ou réhabilitées	Nbre	2020	39	40	40	100		54
		Nombre de postes pluviométriques créés	Nbre	2020	326	400	147	36,75		160

Analyse de la performance du programme

Le renforcement du réseau d'observations météorologiques s'apprécie à travers deux (2) indicateurs.

- (i) Le nombre de stations créées, déplacées et ou réhabilitées : le nombre de stations a augmenté de 1 en passant de 39 stations en 2020 à 40 stations en 2021. Le taux d'exécution est de 100% ;
- (ii) Le nombre de postes pluviométriques créés : les postes pluviométriques passent de 326 en 2020 à 147 en 2021, soit une chute de 179 postes. Le taux de réalisation s'élève à 36,75%. L'écart entre la valeur cible (400) et la réalisation est de 253 postes. A ce niveau, la contreperformance est imputable à la pandémie de la COVID-19 qui n'a pas permis au fournisseur d'honorer son engagement.

A.1.3.2 Performance financière du programme

- *Financement du programme*

Le présent programme est mis en œuvre pour un coût global de 28 983 778 F CFA qui représente les charges salariales. Les financements des Partenaires ne sont pas captés à travers ce PAP.

Tableau 7: Situation des crédits alloués au programme au titre de 2021

En milliers de FCFA et %

Catégorie de crédit	Crédit voté			Taux de variation (%)	Observations	Crédit voté en année 2022
	Crédit initial	Crédit final	Variation			
<u>Total</u>	28 984	28 984	0	0	RAS	34 425
Personnel	28 984	28 984	0	0		34 425
Biens et services	-	-	-	-		
Transferts	-	-	-	-		-
Investissement total	-	-	-	-		-
Ressources propres						
Ressources externes	0	0	0	-	La contribution des Partenaires n'est pas prise en compte.	-

- *Exécution financière du programme*

La seule catégorie de dépense concernée est le personnel rémunéré à 100%, les salaires étant intégralement versés par le Ministère des Finances.

Tableau 8 : Situation des crédits de paiement consommés du programme

En milliers de FCFA et %

Catégorie de crédit	Crédit final	Crédit libéré	Crédit engagé	Crédit ordonnancé	Taux de libération	Taux d'engagement	Taux d'ordonnancement
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)/(1)	(6)=(3)/(1)	(7)=(4)/(1)
Total	28 984	28 984	28 984	28 984	100	100	100
Personnel	28 984	28 984	28 984	28 984	100	100	100
Biens et services	0	0	0	0	0	0	0
Transferts	0	0	0	0	0	0	0
Investissement total	0	0	0	0	0	0	0

A.1.4 Programme 4 : « Pilotage et Administration des politiques de transports »

A.1.4.1 Performance physique du programme

Tableau 9 : Indicateurs de réalisation physique/technique du programme

Actions du programme	Objectifs	Indicateurs de Performance	Unité	Référence		Année 2021				Année 2022
				Année	Valeur	Cible PAP	Réalisation	Taux de réalisation (%)	Progrès	Prévision
Conception et pilotage de la politique du ministère	Améliorer le pilotage stratégique du ministère	Nombre de documents de stratégie élaborés	Nbre	2020	2	3	2	66,6		3
Gestion des systèmes d'informations du ministère	Produire des données fiables et accessibles	Base de Données des Transports (BDT) mise à jour	Base	2020	1	1	1	100		1
		opérationnalité du site web du Ministère	Site Web	2020	0	1	0	0		1
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	Pour cent	2020	53,33	100	65,51	65,51		100
Gestion des ressources humaines et action sociale	Renforcer les capacités institutionnelles du ministère	Nombre d'agents formés	Nbre	2020	Non disponible	4	2	50		45
Gestion des ressources matérielles, financières et documentaires	Assurer la mise à disposition des moyens aux services	Taux d'exécution financière	%	2020	83,99	100	87,44	87,44		100

Analyse de la performance du programme

Deux (2) principaux indicateurs permettent de mesurer la performance de ce programme. Il s'agit de : i) le taux d'exécution technique des programmes et ii) celui de l'exécution financière. Notre analyse portera sur ces deux (2) indicateurs.

- Le taux d'exécution technique des programmes a connu une amélioration. En effet, il est passé de 53,33% en 2020 à 65,51% en 2021. Un progrès remarquable de 12 points pour cent a été observé sur la période considérée.
- le taux d'exécution financière passe de 83,99% en 2020 à 87,44% en 2021, soit une augmentation de 4,2%. L'on note une nette amélioration à ce niveau même si la cible de 100% n'est pas atteinte.

A.1.4.2 Performance financière du Programme

Le coût global du programme « support » est de 405 921 193 F CFA. Ce programme ne bénéficie d'aucune contribution des Partenaires.

Tableau 10 : Situation des crédits alloués au programme au titre de 2020

Catégorie de crédit	Crédit voté			Taux de variation (%)	Observations	Crédit voté en année 2022
	Crédit initial	Crédit final	Variation			
Total	405 921	405 921	0	0	RAS	451 725
Personnel	261 739	261 739	0	0		279 739
Biens et services	93 451	93 451	0	0		99 362
Transferts	28 350	28 350	0	0		31 760
Investissement total	22 381	22 381	0	0		40 864
Ressources propres	22 381	22 381	0	0		40 864
Ressources externes	0	0	0	0		

▪ **Exécution financière du programme**

Pour un crédit final de 405 921 193 f cfa, un montant équivalent a été libéré, soit un taux de libération de 100%. Les taux d'engagement et d'ordonnancement affichent aussi des scores très élevés de 99% chacun.

Tableau 11 : Situation des crédits de paiement consommés du programme

En milliers de FCFA et %

Catégorie de crédit	Crédit final	Crédit libéré	Crédit engagé	Crédit ordonnancé	Taux de libération	Taux d'engagement	Taux d'ordonnancement
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)/(1)	(6)=(3)/(1)	(7)=(4)/(1)
Total	405 921	405 921	405 280	405 280	100%	99%	99%
Personnel	261 739	261 739	261 739	261 739	100%	100%	100%
Biens et services	93 451	93 451	93 448	93 448	100%	99%	100%
Transferts	28 350	28 350	28 350	28 350	100%	100%	100%
Investissement total	22 381	22 381	21 747	21 747	99%	97%	97%
Ressources propres	22 381	22 381	21 747	21 747	99%	97%	97%
Ressources externes	0	0	0	0	0	0	0

B. RECAPITULATIFS POUR L'ENSEMBLE DU MINISTERE

B.1. Synthèse des réalisations financières du Ministère

B.1.1. Niveau d'exécution par nature de crédit puis par programme

A l'analyse du tableau, ci-dessous, il ressort un taux d'exécution moyen de 87,44%. Ce dernier cache des disparités. En effet, les dépenses de catégorie 1, 2 et 3 ont des taux nettement au-dessus de la moyenne (99 à 100%). Par contre, celles de la catégorie 5 enregistrent un taux d'exécution trop faible de 24 % soit 3,5 fois moins que le taux moyen. Cela s'explique en partie par la non libération des crédits de ladite catégorie au cours des trois premiers trimestres.

Tableau 12 : *Situation globale de consommation des crédits du Ministère*

Catégorie de crédit	Crédit initial	Crédit final	Crédit libéré	Crédit engagé	Crédit ordonnancé	Taux de variation du crédit voté	Taux d'engagement	Taux d'ordonnancement
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	$(6)=((2)-(1))/(1)$	$(7)=(4)/(2)$	$(8)=(5)/(2)$
Personnel	787 605	787 605	787 605	787 605	787 605	0	100%	100%
Biens et services	134 747	134 747	134 445	133 758	133 758	0	99%	99%
Transferts	412 860	412 860	409 860	409 860	409 860	0	99%	99%
Investissement total	260 361	260 361	65 413	64 033	64 033	0	24%	24%
Ressources propres	260 361	260 361	65 413	64 033	64 033	0	24%	24%
Ressources externes	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	1 595 573	1 595 573	1 397 323	1 395 256	1 395 256	0	87,44 %	87,44%

Source : Situation des crédits / MF

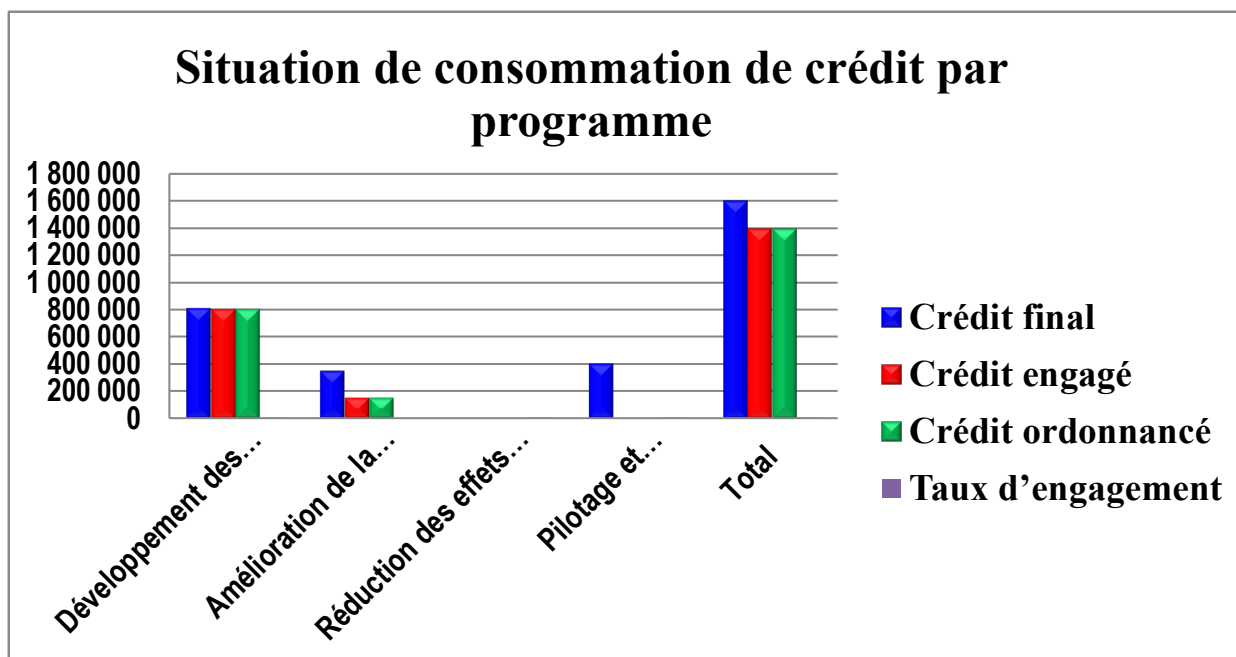
Tableau 13: situation de consommation des crédits par programme

Nom du programme	Crédit final	Crédit engagé	Crédit ordonnancé	Taux d'engagement
Développement des transports de surface de qualité	810 827	806 606	806 606	99%
Amélioration de la performance des activités du transport aérien	349 841	154 382	154 382	44%
Réduction des effets néfastes de la variabilité et changements climatiques	28 984	28 984	28 984	100%
Pilotage et administration des politiques de transports	405 921	405 284	405 284	99%
TOTAL	1 595 573	1 395 256	1 395 256	87%

Le taux de consommation global des crédits de l'ensemble des programmes est de 87,44%. Mais ce taux cache des disparités. En effet, le programme « Amélioration de la performance des activités du transport aérien » a un score de 44%, largement en dessous de la moyenne..

Les deux autres programmes opérationnels ont des taux qui varient entre 99% et 100%. Quant au programme support, son taux d'exécution est aussi satisfaisant (99%).

Graphique1 : Consommation des crédits par programme



B.1. 2 Situation des délégations de crédits

Le taux d'exécution des crédits délégués est de 100% en 2021 contre 91,6% en 2020, soit une amélioration en valeur relative de 8,4 %. En 2021, les crédits délégués représentaient 2,90% du budget global alloué au programme « support » contre 1,68 % en 2020. Malgré cette légère amélioration, seulement 43,8% des crédits délégués ont été libérés et intégralement consommés.

Tableau 14 : Crédits délégués aux régions en 2021 (en milliers de F CFA et %)

Catégorie de crédits	Crédit final (1)	Crédit délégué (2)	Crédit délégué consommé (3)	%de crédit délégué (4)=(2)/(1)	Taux d'exécution des crédits délégués (5)=(3)/(2)
Prog 187 : Développement des transports de surface de qualité	0	0	0	0	0
Prog 188 : Amélioration de la performance des activités du transport aérien	0	0	0	0	0
Prog 189 : Réduction des effets néfastes de la variabilité et changements climatiques	0	0	0	0	0
Prog 190 : Pilotage et administration des politiques de transports	11 810	5 180	5 180	44%	100%
Total	10	5 180	5 180	44%	100%

B.2. : Situation des ressources humaines du Ministère :

Tableau 15 : Plafond des autorisations d'emplois rémunérés, en effectif

Catégorie	Plafond autorisé	Effectifs réels rémunérés	Ecart
A	152	154	-2
B	95	79	16
C	45	45	0
D	3	2	1
Auxiliaires	33	42	-9
Total	328	322	6

Tableau 16 : Répartition du personnel entre le niveau central et le niveau déconcentré

Catégorie	Plafond autorisé	Central	Déconcentré
A	152	101	53
B	95	42	37
C	45	28	17
D	3	2	0
Auxiliaires	33	19	23
Total	328	192	130

Tableau 17 : Plafond des autorisations ou d'emplois rémunérés, en montant

Catégorie	Plafond autorisé	Montants réels rémunérés	Ecart
A	152		
B	95		
C	45		
D	3		
Auxiliaires	33		
Total	328		

NB : les données permettant de remplir ce tableau ne sont pas disponibles.

B.3 Difficultés rencontrées et approches de solution

Ce paragraphe rend compte des difficultés réelles rencontrées aussi bien dans la mise en œuvre du PAP que dans l'élaboration du rapport, d'une part et détermine des solutions en lien avec les difficultés, d'autre part.

B 3.1 Des difficultés réelles rencontrées

Les principales difficultés rencontrées dans le cadre de la mise en œuvre des programmes sont :

- l'insuffisance des crédits budgétaires affectés aux programmes ;
- l'absence d'un véritable dialogue de gestion, élément indispensable pour une bonne mise en œuvre des programmes,
- une insuffisance dans le suivi-évaluation des programmes (même si la GAR est retenue comme principe de gestion) ;
- l'insuffisance du renforcement des capacités des ressources humaines (notamment les responsables des programmes et leurs staffs) chargées de la mise en œuvre des programmes.

- L'insuffisance de l'appui des Partenaires Techniques et Financiers (PTF) au profit du secteur.

B.3.2 Des recommandations

Les solutions susceptibles d'améliorer la mise en œuvre des programmes et la qualité du rapport qui en sera issu, sont les suivantes :

- A l'endroit des Ministère des Transports et des Finances
- Prendre toutes les dispositions nécessaires pour instaurer un véritable dialogue de gestion au niveau de tous les ministères et institutions ;
- A l'endroit du Ministère des Finances
- Revoir à la hausse l'enveloppe budgétaire allouée au Ministère ;
- Former davantage les responsables des programmes et leurs collaborateurs sur leurs rôles et responsabilités pour une mise en œuvre efficace et efficiente des programmes.
- A l'endroit du Ministère du Plan
- Renforcer la capacité des cadres en GAR pour leur permettre de mieux suivre et évaluer les programmes qu'ils mettent en œuvre ;
- A l'endroit des Partenaires Techniques et Financiers
- Améliorer l'accompagnement du secteur à travers des investissements plus conséquents.