

**République du Sénégal**

-----  
Un Peuple – Un But – Une Foi



**MINISTRE DES INFRASTRUCTURES  
DES TRANSPORTS TERRESTRES ET  
DU DESENCLAVEMENT  
(MITTD)**

**DOCUMENT DE PROGRAMMATION  
PLURIANNUELLE DES DEPENSES  
DPPD (2020-2022)  
Version 1**



**Octobre 2019**

## Table des matières

INTRODUCTION.....	5
I. PRESENTATION GENERALE DU MINISTERE .....	5
II. CONTEXTE DE L'ACTION MINISTERIELLE.....	7
III. ORIENTATIONS STRATEGIQUES .....	8
III.1. Articulation stratégies sectorielles et politiques nationales.....	8
III.2. Objectifs stratégiques et résultats attendus .....	9
III.2.1. Objectifs stratégiques .....	9
III.2.2. Objectifs spécifiques .....	10
III.3. Stratégie du Ministère et orientations retenues .....	11
IV. CADRE DE PERFORMANCE.....	11
V. PROGRAMMATION TRIENNALE DES CREDITS .....	13
VI. CONCLUSION .....	1
ANNEXES.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>

## LISTE DES SIGLES

AE	Autorisation d'engagement
AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes
AIBD	Aéroport international Blaise DIAGNE
AID	Association internationale de Développement
ANCF	Agence nationale des Chemins de Fer
BAD	Banque Africaine de Développement
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique
BCI	Budget Consolidé d'Investissement
BID	Banque Islamique de Développement
BM	Banque Mondiale
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
BRT	Bus rapid transit
BSCTVA	Bureau de Supervision du Contrôle technique des Véhicules automobiles
CCTVA	Centre de Contrôle Technique des Véhicules Automobiles
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
CFA	Colonies françaises d'Afrique
CBM	Contrôleur budgétaire ministériel
CEP	Cellule d'Études et de Planification
CP	Crédits de paiement
DAGE	Directeur de l'Administration générale de l'Équipement
DCF	Direction des Chemins de Fer
DDD	Dakar Dem Dikk
DPPD	Document de Programmation et de Pluriannuelle des Dépenses
DR	Direction des Routes
DSD	Direction des Stratégies de Désenclavement
DTR	Direction des Transports Routiers
FED	Fonds Européen de Développement
FERA	Fonds d'Entretien Routier
FKDEA	Fonds Koweïtien de Développement économique arabe
Km	kilomètre
LPST	Lettre de Politique sectorielle des Transports
MFB	Ministère des Finances et du Budget
MCA	Millenium Challenge Account
MEPC	Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération
MITTD	Ministère des Infrastructures, des transports terrestres et du Désenclavement
PAP	Projet annuel de Performance
PATMUR	Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine
PER	Programme d'Entretien routier

PERA	Programme d'Entretien Routier Annuel
PNRR	Programme National de Routes rurales
PSE	Plan Sénégal émergent
PST	Plan sectoriel des Transports
PTB-sa	Petit Train de Banlieue-société anonyme
PTF	Partenaires Techniques Financiers
PTG	Programme Triennal Glissant
RN1	Route national n°1
RR / RT	Route revêtue /Route en Terre
TER	Train Express régional
TUR	Taxe d'usage de la Route
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
VDN	Voie de Dégagement Nord

## **INTRODUCTION**

Par sa position géographique et son climat socio-politique tempéré le Sénégal demeure un pays de transit et de tourisme ayant une longue tradition d'échanges économiques avec ses voisins immédiats et le reste du monde.

Le développement du secteur des transports (infrastructures et services de transport) constitue un vecteur fort d'appui à la création de richesses et à la réduction de la pauvreté.

L'économie sénégalaise enregistre depuis 2015 et sur trois années consécutives, un taux de croissance supérieur à 6,5 %. La croissance est estimée à 6,9 % en 2017 contre 6,7 % en 2016 avec une prévision de 7 % en 2018 et en 2019. Cette croissance est tirée principalement par le dynamisme de l'agriculture, du tourisme et par les investissements publics dans l'énergie, l'agriculture et les infrastructures mises en œuvre dans le cadre du Plan Sénégal Émergent (PSE) à l'horizon 2035.

Il est donc évident que la réussite du PSE dépend en grande partie du dynamisme du secteur qui doit offrir les externalités positives indispensables au succès de la mise en œuvre des projets structurants.

Des infrastructures de qualité et un système de transports moderne vont contribuer à la mise en place des fondements de l'émergence de notre économie.

Ils soutiendront également la transformation structurelle de l'économie tout en facilitant l'accès des populations aux secteurs sociaux de base.

D'où l'importance d'une bonne articulation entre les politiques sectorielles du département et les orientations stratégiques en matière de développement global des infrastructures et de modernisation des systèmes de transport à travers le Plan Sénégal Emergent.

Le présent document de programmation pluriannuelle est-t-il articulé autour de la présentation générale du Ministère (I), du contexte de l'action ministérielle (II), des orientations stratégiques du secteur (III), du cadre de performance (IV) et de la programmation triennale des dépenses (V) et d'une conclusion relatant le dispositif de suivi évaluation, les difficultés et défis dans la mise en œuvre (VI). Il comprend, en plus, des annexes retraçant les PAP des différents programmes, les tableaux de budgétisation des sources de financement par programme et poids.

### **I. PRESENTATION GENERALE DU MINISTERE**

La mission du ministère, de par le décret n°2014-564 du 06 mai 2014 portant organisation du Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a-t-elle été définie ainsi qu'il suit :

**« Contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations, par la mise à disposition d'infrastructures et de services de transports routier et ferroviaire de qualité, dans des conditions de sécurité, d'accessibilité, de respect de l'environnement et de coûts supportables ».**

Pour corriger davantage les disparités régionales, les missions du ministère ont mis l'accent sur les réformes nécessitant d'une part la mise en cohérence des stratégies de désenclavement terrestre et d'autre part la redynamisation de l'activité ferroviaire sur toute l'étendue du territoire national.

Ainsi dans le sous-secteur des infrastructures, au plan institutionnel, pratiquement l'ensemble de réformes prévues par la LPST 2 ont été réalisées dans le cadre du PST2 et ont permis d'asseoir un cadre cohérent de gestion des infrastructures. De ce fait :

- la Direction des Routes(DR) est chargée de mettre en œuvre la politique routière du Sénégal et de planifier les programmes routiers ;
- la Direction des stratégies de désenclavement (DSD) qui a pour mission d'élaborer et de mettre en œuvre les politiques et stratégies de désenclavement terrestre ;
- parallèlement, l'Agence des Travaux et de gestion des routes (Ageroute), assure la gestion du réseau routier classé (construction, entretien et réhabilitation), ainsi que la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux sur ledit réseau conformément à sa lettre de mission et aux lettres d'objectifs annuels qui lui sont assignées.

S'agissant des transports terrestres, le Ministère s'appuie d'une part sur : (i) la Direction des Transports routiers (DTR) ; (ii) la Direction des chemins de fer (DCF) pour la coordination et le suivi des programmes sectoriels des transports ainsi que la réglementation des transports terrestres et de la sécurité routière. D'ailleurs ce dernier volet, à savoir la sécurité routière, a été renforcé par la création d'un Centre de Contrôle Technique des Véhicules Automobiles (CCTVA) devenu avec le décret n° 2014-564 Bureau de supervision du contrôle technique des véhicules automobiles.

D'autre part le Ministère met à contribution le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), la société de transport Dakar Dem Dikk (DDD) et la société Petit Train de Banlieue « PTB-sa » pour l'exécution des programmes et projets de mobilité urbaine et interurbaine. Et dans le domaine ferroviaire, L'ANCF assure la réalisation des projets ferroviaires, la réhabilitation et la maintenance des infrastructures ferroviaires.

## II. CONTEXTE DE L'ACTION MINISTERIELLE

Le Plan Sénégal Emergent, document de référence de la politique économique et sociale considère que « pour relever le défi de la croissance, le Sénégal doit disposer d'infrastructures structurantes aux meilleurs standards ». Le PSE met également l'accent sur la nécessité de développer des services de transport efficaces et durables.

L'ambition de l'Etat à travers cette politique est de favoriser une croissance économique à fort impact sur le développement humain conformément à nos engagements internationaux.

Se fondant sur les résultats de l'analyse de la Lettre de Politique Sectorielle des Transports pour la période 2010-2015, la nouvelle lettre qui concerne la période 2016-2020 a défini de nouveaux objectifs qui sont en parfaite adéquation avec les axes stratégiques du Plan Sénégal Emergent.

L'atteinte des objectifs fixés par ces politiques repose sur la mise en œuvre d'un ensemble de réformes et d'un important programme d'investissements dans les secteurs porteurs, à même d'impulser une dynamique de croissance forte et soutenue.

Le secteur des transports (infrastructures et services de transport), de par son apport important à la formation du produit intérieur brut, constitue l'un des piliers stratégiques de ce document de référence.

En effet, pour relever le défi d'une forte croissance, le Sénégal doit disposer d'infrastructures structurantes et de systèmes de transport qui s'alignent sur les standards, au plan international.

Dans ce contexte, les attributions du département telles que définies dans le décret n°2019-782 du 17 avril 2019 se résument comme suit :

- ✓ Veille à la réalisation et à l'entretien des grandes infrastructures routières et ferroviaires. A ce titre, il est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies de désenclavement.

*Au titre des transports :*

- ✓ Met en œuvre la politique de transports urbains et inter urbains ; s'assure de la cohérence et du bon état du réseau routier et veille à une desserte facile par la route de l'ensemble des zones du pays.
- ✓ Veille, en rapport avec les ministres chargés de l'intérieur et des forces armées, au renforcement de la prévention et de la sécurité routière.
- ✓ Veille à l'implantation, sur l'ensemble du territoire national, des centres de contrôles techniques des véhicules automobiles et s'assure de leur bon fonctionnement.

- ✓ Est responsable du développement du trafic ferroviaire tant national qu'international et veille à la facilitation des transports et transit le long des corridors routiers inter-Etats prioritaires de l'UEMOA.
- ✓ Elabore la politique d'intermodalité et veille en particulier au développement des plates-formes multimodales ferroviaires et portuaires.
- ✓ A en charge la politique d'amélioration du réseau et du matériel roulant.
- ✓ Prépare la réglementation sociale dans le domaine des transports et suit les questions sociales du secteur.

*Au titre des infrastructures :*

- ✓ Veille à la continuité territoriale et au désenclavement terrestre de l'espace national.
- ✓ Est chargé, à cet effet, de la mise en place d'infrastructures routières et ferroviaires sur le territoire national et veille à leur qualité. Assure la fonctionnalité des ouvrages de franchissement (ponts, bac, ...) et des pistes, notamment au niveau des zones rurales, ainsi que la mise en cohérence des réseaux d'infrastructures et d'équipements publics pour une meilleure prise en charge des besoins des populations.
- ✓ Elabore les règles techniques, relatives à la construction des bâtiments et des ouvrages de génie civil et veille à leur application.
- ✓ Exerce la tutelle technique des sociétés et des établissements à participation publique placées sous sa responsabilité.

### **III. ORIENTATIONS STRATEGIQUES**

#### **III.1. Articulation stratégies sectorielles et politiques nationales**

Le document du Plan Sénégal Emergent affirme que « pour relever le défi de la croissance, le Sénégal doit disposer d'infrastructures structurantes aux meilleurs standards ». Sur ce fondement, le PSE définit pour le « secteur » des infrastructures et des transports les objectifs suivants :

- bâtir un réseau d'échanges structuré pour un développement plus équilibré du territoire afin de favoriser l'émergence de pôles d'attractivités économiques, agropastorales, minières, touristiques et halieutiques ;
- désenclaver le milieu rural et les zones de production à travers un réseau de routes et de pistes rurales ;
- développer un réseau intégré multimodal de transport ;

- renforcer l'attractivité et la compétitivité de l'économie en développant les infrastructures d'intégration au marché sous régional et de dynamisation des échanges avec l'extérieur.

Ces objectifs du document de référence de la politique nationale économique et sociale ont servi de référence à la stratégie sectorielle dans le secteur des transports.

En effet, la lettre de politique sectorielle des transports pour la période 2016-2020 dont l'objectif global poursuivi est de « contribuer à la mise en place des fondements de l'émergence, pour la réussite du PSE », a fixé des orientations stratégiques dont les plus essentielles sont :

- consolidation du désenclavement interne et de l'intégration régionale ;
- développement d'un système intégré de transport utilisant tous les modes de transports terrestres ;
- renforcement de la politique de transport urbain et interurbain ;
- modernisation du système de transport ;

A l'analyse, il apparaît clairement que ces orientations ont été bien articulées aux grands axes de cette nouvelle politique nationale qu'est le Plan Sénégal Emergent.

## **III.2. Objectifs stratégiques et objectifs spécifiques**

### **III.2.1. Objectifs stratégiques**

Pour remplir efficacement ses missions, le Ministère des infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a mis en place des programmes dont la mise en œuvre permettra de faire ressortir de manière précise la cohérence des politiques sectorielles axées sur les quatre piliers ci-après :

- **Le désenclavement interne ;**
- **La réalisation accélérée d'infrastructures dans le cadre du PSE ;**
- **La mobilité urbaine et la sécurité routière ;**
- **La modernisation du système de transport.**

**Le désenclavement** : le Sénégal s'est engagé dans un nouveau modèle de développement économique et social qui vise l'émergence. Cette nouvelle politique de développement met l'accent sur des secteurs stratégiques ayant des impacts significatifs sur la croissance. Les orientations s'articulent autour de la réalisation de plusieurs projets routiers et autoroutiers et la mise en œuvre du programme national de routes rurales visant à désenclaver les zones rurales et à faciliter l'écoulement des produits agricoles, halieutiques, pastorales et l'accès des populations aux services sociaux de base.

Pour ce qui concerne spécifiquement le monde rural, le Ministère en charge des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a entrepris l'élaboration

d'un Programme national de Routes rurales (PNRR) avec comme objectif de contribuer fortement à la réalisation, par l'État et ses démembrements, de 1000 km de routes rurales par an.

**La réalisation accélérée d'infrastructures dans le cadre du PSE :** l'ambition très clairement manifestée du Chef de l'Etat est de réaliser des infrastructures structurantes qui auront un impact immédiat et considérable dans la mobilité urbaine et interurbaine, dans les transports de voyageurs et de marchandises ainsi que dans la meilleure intégration du Sénégal au reste de la sous-région. Il s'agit, à travers la réalisation des projets d'infrastructures, d'impacter fortement la croissance économique, d'assurer la promotion des petites et moyennes entreprises et surtout de favoriser la création d'emplois, notamment pour les jeunes. C'est à cet égard que d'importants projets d'infrastructures vont démarrer ou seront accélérés. Ces infrastructures concernent les sous-secteurs routiers et ferroviaires.

**La mobilité (urbaine et interurbaine) et la sécurité routière :** des réformes majeures seront mises en œuvre pour moderniser le secteur et offrir aux usagers de meilleures conditions de transport, avec un confort accru et une sécurité plus garantie. A cet égard, l'intégration et l'inter modalité des systèmes de transport seront associés à un vaste programme de renouvellement du parc et une meilleure harmonisation du transport.

Ainsi, pour assurer la préservation de ces importants investissements et un niveau de service répondant aux normes internationales, le Gouvernement, en accord avec les partenaires techniques et financiers, compte renforcer les moyens mis à la disposition du Fonds d'Entretien routier autonome (FERA).

**La modernisation des systèmes de transport :** Avec une meilleure gouvernance des titres de transport et une formation accrue des acteurs pour répondre aux défis d'une adaptation de l'offre de transport aux besoins de déplacement en constante évolution.

### **III.2.2. Objectifs spécifiques**

Le département compte poursuivre à moyen terme les objectifs spécifiques suivants :

- Réaliser sur la période 2020-2022, les projets routiers et autoroutiers ;
- Renforcer le FERA pour permettre l'exécution adéquate du Programme Triennal Glissant d'entretien (PTG) 2020/2022 ;
- poursuivre le renouvellement du parc des véhicules de transport urbain de voyageurs au niveau des régions intérieures. Il en sera de même pour le renouvellement du parc de véhicules de gros porteurs ;
- poursuivre le renouvellement des parcs de transport interurbain et international ;
- introduire de nouveaux modes de transports. Dans ce cadre, le système Bus Rapide sur site dédié (BRT), sera bientôt réalisé à Dakar. Il sera un élément structurant du nouveau système intégré et multimodal de transports publics de voyageurs en

gestion, qui cherche à répondre à trois objectifs de qualité : la sécurité, le confort et la ponctualité.

Relativement à la sécurité routière, un Plan national de lutte contre l'insécurité routière a été adopté et les résultats suivants sont attendus :

- ✓ moderniser le système de délivrance des permis de conduire et instauration du permis à point ;
- ✓ sécuriser les titres de transport, notamment grâce à la numérisation des documents ;
- ✓ mettre en place des brigades mixtes de sécurité routière pour une meilleure application de la loi et l'érection d'un organe directeur chargé de la coordination de la sécurité routière ;
- ✓ mettre en place le guichet unique de l'automobile ;
- ✓ généraliser le contrôle technique moderne sur l'ensemble du territoire national.

### III.3. Stratégie du Ministère

Les actions du département sont ainsi déclinées en quatre (04) programmes :

- Programme 1 : Développement, gestion et entretien des infrastructures routières ;
- Programme 2 : Développement, gestion et entretien du réseau ferroviaire ;
- Programme 3 : Développement et modernisation des services de transport ;
- Programme 4 : Pilotage, gestion et coordination administrative.

A travers ces programmes, il s'agira de poursuivre la réalisation d'infrastructures routières et ferroviaires de qualité pour accélérer le désenclavement interne et l'intégration régionale sans oublier de mettre un accent particulier sur l'entretien du réseau routier.

Ce plan d'actions combiné à la modernisation des services de transport permettra de relever le défi de la mise en place d'un système de transport multimodal capable de promouvoir un développement économique et social harmonieux.

## IV. CADRE DE PERFORMANCE

Programmes	Actions	Objectifs spécifiques (précis)	résultats attendus	indicateurs de résultat	Situation de réf.	Cibles		
					2018	2020	2021	2022
Programme 1 : Développement, gestion et entretien des infrastructures routières	Action 1.1 : Gestion et entretien des infrastructures routières	OS 1.1 : Assurer une bonne conservation et un bon niveau de service du patrimoine routier et autoroutier	R 1.1 : Le niveau de service des routes revêtues et non revêtues est amélioré	% de routes revêtues maintenu en bon et moyen état	82%	86%	89%	90%
				% de routes non revêtues maintenu en bon et moyen état	55%	56%	57%	58%

Programmes	Actions	Objectifs spécifiques (précis)	résultats attendus	indicateurs de résultat	Situation de réf.	Cibles		
					2018	2020	2021	2022
	<b>Action 1.2 :</b> Construction et réhabilitation d'infrastructures routières	<b>OS 1.2 :</b> Améliorer la mobilité des biens et des personnes à l'intérieur du pays et assurer la connexion routière et autoroutière avec les pays voisins	<b>R 1.2 :</b> Le linéaire de routes et autoroutes construites et réhabilitées a augmenté	Linéaire de routes revêtues construit par an	113,3	110	130	130
				Linéaire de routes revêtues réhabilité par an	318,4	350	350	350
	<b>Action 1.3 :</b> Gestion et pilotage	<b>OS 1.3 :</b> Assurer une gestion efficace et efficiente du programme	<b>R 1.3 :</b> La gestion du programme est assurée de manière efficace et efficiente					
<b>Programme 2 :</b> Développement, gestion et entretien du réseau ferroviaire	<b>Action 2.1 :</b> Maintien et relance des activités ferroviaires	<b>OS 2.1 :</b> Relancer les activités de transport ferroviaire	<b>R 2.1 :</b> L'offre de transport ferroviaire est améliorée	Taux de croissance du nombre de passagers				
				Taux de croissance du volume de fret				
	<b>Action 2.2 :</b> Modernisation et sécurisation du réseau ferroviaire	<b>OS 2.2 :</b> Réhabiliter et construire des infrastructures ferroviaires	<b>R 2.2 :</b> Les infrastructures ferroviaires sont modernisées	Temps de parcours				
				Qualité de l'offre de service				
	<b>Action 2.3 :</b> Développement et renforcement des capacités humaines	<b>OS 2.3 :</b> Renforcer les capacités des ressources humaines	<b>R 2.3 :</b> Les compétences des agents sont mises à niveau	Le niveau de qualification des agents				
<b>Action 2.4 :</b> Gestion et pilotage	<b>OS 2.4 :</b> Gérer et piloter le programme	<b>R 2.4 :</b> La gestion et le pilotage du programme sont bien assurés						
<b>Programme 3 :</b> Développement et modernisation des services de transport	<b>Action 3.1 :</b> Modernisation des plateformes et systèmes de transport	<b>OS 3.1 :</b> Moderniser les plateformes de transports terrestres	<b>R 3.1 :</b> Les plateformes de transports terrestres sont modernisées	Nombre d'infrastructures terminales de transports routiers modernisées (gares routières, terminus)	2	2	2	2
	<b>Action 3.2 :</b> Renouvellement et renforcement des parcs	<b>OS 3.2 :</b> Renouveler et renforcer le parc automobile	<b>R 3.2 :</b> Le parc automobile est modernisé et renforcé	Nombre de véhicules autobus de transport collectif renouvelés (AFTU)	45	200	100	
				Nombre de véhicules autobus de transport collectif renforcés (DDD)	0	0	0	
				Nombre de véhicules du parc interurbain renouvelés		600	0	
	<b>Action 3.3 :</b> Amélioration de la sécurité routière	<b>OS 3.3 :</b> Renforcer le dispositif de Contrôle	<b>R 3.3 :</b> La sécurité routière est améliorée	Taux de mortalité des accidents de la route				
<b>Action 3.4 :</b> Gestion et pilotage	<b>OS 3.4 :</b> Gérer et piloter le programme	<b>R 3.4 :</b> La gestion et le pilotage du programme sont bien assurés						

Programmes	Actions	Objectifs spécifiques (précis)	résultats attendus	indicateurs de résultat	Situation de réf.	Cibles		
					2018	2020	2021	2022
<b>Programme 4 :</b> Pilotage, gestion et coordination administrative	<b>Action 4.1 :</b> Pilotage ministériel	<b>OS 4.1 :</b> piloter le programme	<b>R 4.1 :</b> le pilotage du programme est bien assuré					
	<b>Action 4.2 :</b> Coordination administrative	<b>OS 4.2 :</b> Gérer le programme	<b>R 4.2 :</b> La gestion du programme sont bien assurés	Taux d'exécution des budgets de fonctionnement (liquidation)	96%	98%	98%	98%
				Taux d'exécution du budget consolidé d'investissement (Liquidation)	92%	98%	98%	98%
				Taux de mobilisation des crédits du budget financé par l'Etat	92%	99%	99%	99%

## V. PROGRAMMATION TRIENNALE DES CREDITS

Le coût global des programmes pour la période triennale 2020-2022 est de 1 342 882 037 565 dont 504 470 424 576 FCFA sur les ressources de l'Etat et 838 411 612 989 de FCFA provenant des partenaires techniques et financiers et repartis selon les programmes retenus.

Le tableau ci-après résume respectivement la programmation triennale 2020-2022 des crédits par nature économique.

Programmes	Nature Economique	Années			Total
		2020	2021	2022	
<b>Programme 1:</b> Développement, gestion et entretien des infrastructures routières	Personnel	105 800 864	107 916 881	110 075 218	323 792 963
	Biens de services	86 886 000	43 946 000	43 946 000	174 778 000
	Transferts courants	-	-	-	-
	Investissements exécutés par l'Etat	131 992 161 780	260 412 644 663	229 112 781 442	621 517 587 885
	Transferts en capital	89 921 397 517	97 697 473 682	124 884 000 000	312 502 871 199
<b>Total PROG 1</b>		<b>222 106 246 161</b>	<b>358 261 981 226</b>	<b>354 150 802 660</b>	<b>934 519 030 047</b>
<b>Programme 2:</b> Développement, gestion et entretien du réseau ferroviaire	Personnel	-	-	-	-
	Biens de services	9 600 000	10 000 000	10 000 000	29 600 000
	Transferts courants	2 874 000 000	2 400 000 000	2 400 000 000	7 674 000 000
	Investissements exécutés par l'Etat	-	500 000 000	3 500 000 000	4 000 000 000
	Transferts en capital	33 800 000 000	36 850 000 000	51 915 000 000	122 565 000 000
<b>Total PROG 2</b>		<b>36 683 600 000</b>	<b>39 760 000 000</b>	<b>57 825 000 000</b>	<b>134 268 600 000</b>

Programmes	Nature Economique	Années			Total
		2020	2021	2022	
<b>Programme 3:</b> Développement et modernisation des services de transport	Personnel	201 474 751	205 504 246	209 614 330	616 593 327
	Biens de services	141 072 200	42 558 000	42 558 000	226 188 200
	Transferts courants	8 870 000 000	8 870 000 000	8 870 000 000	26 610 000 000
	Investissements exécutés par l'Etat	25 000 000 000	108 447 012 552	83 447 012 552	216 894 025 104
	Transferts en capital	1 625 000 000	200 000 000	25 200 000 000	27 025 000 000
<b>Total PROG 3</b>		<b>35 837 546 951</b>	<b>117 765 074 798</b>	<b>117 769 184 882</b>	<b>271 371 806 631</b>
<b>Programme 4:</b> Pilotage; gestion et coordination administrative	Personnel	245 621 268	250 533 693	255 544 366	751 699 327
	Biens de services	447 552 120	246 674 720	246 674 720	940 901 560
	Transferts courants	-	-	-	-
	Investissements exécutés par l'Etat	30 000 000	500 000 000	500 000 000	1 030 000 000
	Transferts en capital	-	-	-	-
<b>Total PROG 4</b>		<b>723 173 388</b>	<b>997 208 413</b>	<b>1 002 219 086</b>	<b>2 722 600 887</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>295 350 566 500</b>	<b>516 784 264 437</b>	<b>530 747 206 628</b>	<b>1 342 882 037 565</b>



## **VI. CONCLUSION**

Pour une bonne atteinte des objectifs fixés dans le DPPD, un système de suivi évaluation est mis en place et confié à plusieurs organes.

La Cellule d'Etudes et de Planification(CEP) aura en charge les aspects techniques, tandis que les aspects financiers du suivi (exécution budgétaire) seront assurés par le DAGE, le Contrôleur budgétaire ministériel (CBM) et l'Ordonnateur délégué.

Ce système permet de renseigner sur le niveau de réalisation des programmes, projets et activités à travers les indicateurs de performance, grâce à une liaison permanente (feed back) avec un point focal dans chacune des structures techniques chargées de la mise en œuvre des projets et programmes.

Il sera procédé à un suivi trimestriel ou semestriel des indicateurs de résultats qui débouchera en fin d'année sur une évaluation annuelle de l'état d'avancement technique et financier des programmes.

Dans la mise en œuvre de ces projets et programmes, notre département rencontre plusieurs difficultés qu'il faudra surmonter pour relever les défis qui attendent le secteur.

Dans le domaine des infrastructures on peut souligner surtout l'inadéquation entre le rythme d'avancement des travaux et la mise à disposition des ressources financières, et le retard dans le paiement des décomptes des entreprises ; l'insuffisance des ressources financières pour faire face aux besoins importants de financement des projets routiers ainsi que leur entretien ; l'occupation anarchique des emprises aussi bien routières qui renchérissent le cout des projets et retardent le démarrage des travaux.

Dans le sous-secteur ferroviaire, les difficultés résident essentiellement dans l'état défectueux des installations qui rendent le chemin de fer moins compétitif que la route. La lourdeur des investissements nécessaires à la réhabilitation du chemin de fer actuel et à la construction de nouvelles lignes peut aussi constituer une contrainte majeure. A cela il faut ajouter le manque de ressources humaines de qualité dans le sous-secteur.

S'agissant des services de transport, on peut noter la vétusté du parc et l'insuffisance de l'offre de transport face à une demande en forte croissance ; l'absence de fiabilité dans la délivrance des titres de transport et des permis de conduire ; la prépondérance de la gestion informelle de l'activité de transport routier.

Une solution durable à ces difficultés permettra de disposer d'atouts considérables pour relever les défis qui attendent le secteur. Il s'agit entre autre de :

- Diversifier les sources de financement à travers des mécanismes innovants pour réaliser des infrastructures routières et assurer de manière pérenne leur entretien (mise en place de lignes de crédits) ;

- Assurer la connexion des zones enclavées au réseau routier national ;
- Faire du rail l'alternative à la route pour contribuer à la préservation du patrimoine routier ;
- Réaliser les investissements nécessaires à la réhabilitation du réseau existant et la construction de nouvelles lignes, notamment le train express régional (TER), assurant la desserte ferroviaire Dakar-AIBD, dans les délais fixés ;
- Former des cadres compétents et les acteurs du secteur aux métiers ferroviaires.
- Poursuivre l'extension des programmes de renouvellement du parc automobile (urbain, interurbain et international) et de construction de centres de contrôle technique à Dakar et dans les régions ;
- Renouveler les gros porteurs et poursuivre le programme de contrôle de la charge à l'essieu ;
- Assainir le secteur et poursuivre la professionnalisation des acteurs ;
- Réduire de manière drastique les accidents au niveau des routes sénégalaises ;
- Mettre en place un système moderne et sécurisé de gestion des titres de transport et un guichet unique pour l'importation des véhicules ;
- Maitriser l'évolution de la demande de transport pour présenter une offre adaptée aux besoins des usagers (BRT, nouveaux bus DDD, taxis de banlieue, transports interurbains et internationaux etc.).

**ANNEXES: PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCE  
(PAP) DES PROGRAMMES**

# **PAP - PROGRAMME DEVELOPPEMENT, GESTION ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES**

## **I. PRESENTATION DU PROGRAMME**

### **1.1. Identité du programme**

- Nom et Prénoms du Responsable de programme : **Lamine Wiliam DIEDHIOU**
- Fonction du Rprog : **Coordonnateur de la Cellule des Etudes et de la Planification**
- Programme 1: **Développement, gestion et entretien des infrastructures routières**

### **1.2. Stratégie du programme**

Pour remplir efficacement ses missions, le Ministère des infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD) a mis en place des programmes dont la mise en œuvre permettra de faire ressortir, de manière précise la cohérence des politiques sectorielles axées sur quatre piliers parmi lesquels la réalisation accélérée d'infrastructures dans le cadre du PSE.

Sur ce fondement, le PSE définit pour le secteur des infrastructures plusieurs objectifs stratégiques qui consistent à bâtir un réseau d'échanges structuré pour un développement plus équilibré du territoire, désenclaver le milieu rural et les zones de production, développer un réseau intégré multimodal de transport et renforcer l'attractivité et la compétitivité de l'économie en développant les infrastructures d'intégration régionale.

Ces objectifs ont servi de référence à la stratégie sectorielle dans le secteur des infrastructures de transport. En effet, la nouvelle lettre de politique sectorielle des transports, pour la période 2016-2020, a fixé des orientations stratégiques dont les plus essentielles sont le désenclavement interne et l'intégration régionale.

C'est dans ce cadre que le département a défini un programme de développement, gestion et entretien des infrastructures routières dont l'objectif global est de « développer un réseau routier et autoroutier durable et structuré pour un maillage équilibré du territoire afin de favoriser l'émergence de pôles d'attractivités socio-économiques et l'intégration régionale ».

Pour l'atteinte de l'objectif global, les objectifs spécifiques suivant sont fixés :

- Assurer une bonne conservation et un bon niveau de service du patrimoine routier et autoroutier ;
- Améliorer la mobilité des biens et des personnes à l'intérieur du pays et assurer la connexion routière et autoroutière avec les pays voisins ;
- Assurer une gestion efficace et efficiente du programme.

Ce programme comprend ainsi trois lignes d'actions :

- Gestion et entretien des infrastructures routières ;
- Construction et réhabilitation d'infrastructures routières ;
- Gestion et pilotage.

Ainsi parmi ces actions, la priorité sera plus orientée sur la construction et la réhabilitation d'infrastructures routières compte tenu de l'ambitieux programme routier et autoroutier à démarrer ou en cours. La stratégie consiste à :

- Accroître considérablement la densité du réseau routier à travers des projets et programmes : route des Niayes, autoroute Thiès-Touba, autoroute Mbour-Fatick-Kaolack, réhabilitation de la route Ndioum-Ourossogui-Bakel, Programme Prioritaire de Désenclavement, etc. ;
- Faciliter l'accès à travers la construction d'ouvrage de franchissement (pont de Foundiougne, pont de Rosso, projet de construction de dix-huit (18) ponts).

### 1.3. Cartographie administrative du programme

Dans le cadre de la mise en œuvre de ses actions, le programme s'appuie sur les services et structures suivantes :

- Direction des Routes (DR) ;
- Direction des Stratégies de Désenclavement (DSD) ;
- Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE) ;
- Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) ;
- Centre expérimental de Recherches et d'Etudes pour l'Équipement (CEREEQ SA) ;
- Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux publics (CFP-TP).

## II. PRESENTATION DU CADRE DE PERFORMANCE DU PROGRAMME

Tableau 1 : objectifs-résultats-actions-indicateurs

Objectifs spécifiques	résultats attendus	Actions	indicateurs de résultat
<b>OS 1.1</b> : Assurer une bonne conservation et un bon niveau de service du patrimoine routier et autoroutier	<b>R 1.1</b> : Le niveau de service des routes revêtues et non revêtues est amélioré	<b>Action 1.1</b> : Gestion et entretien des infrastructures routières	% de routes revêtues maintenu en bon et moyen état
			% de routes non revêtues maintenu en bon et moyen état
<b>OS 1.2</b> : Améliorer la mobilité des biens et des personnes à l'intérieur du pays et assurer la connexion routière et autoroutière avec les pays voisins	<b>R 1.2</b> : Le linéaire de routes et autoroutes construites et réhabilitées a augmenté	<b>Action 1.2</b> : Construction et réhabilitation d'infrastructures routières	Linéaire de routes revêtues construit par an
			Linéaire de routes revêtues réhabilité par an
<b>OS 1.3</b> : Assurer une gestion efficace et efficiente du programme	<b>R 1.3</b> : La gestion du programme est assurée de manière efficace et efficiente	<b>Action 1.3</b> : Gestion et pilotage	Le taux d'exécution du budget d'investissement (base liquidation)

Tableau 2 : objectifs-résultats-actions-indicateurs-métadonnées

Objectifs	résultats attendus	Actions	Indicateurs	Mode de calcul	méthode de collecte	Référence (2018)	Cibles 2020
<b>OS 1.1</b> : Assurer une bonne conservation et un bon niveau de service du patrimoine routier et autoroutier	<b>R 1.1</b> : Le niveau de service des routes revêtues et non revêtues est amélioré	<b>Action 1.1</b> : Gestion et entretien des infrastructures routières	Pourcentage de routes revêtues en bon et moyen état	Linéaire de routes revêtues maintenu en bon/moyen état Sur Linéaire total de routes revêtues exprimé en %	Comptage	82%	86%
			% de routes non revêtues maintenu en bon et moyen état	Linéaire de routes non revêtues maintenu en bon/moyen état Sur Linéaire total de routes non revêtues exprimé en %	Comptage	55%	56%
<b>OS 1.2</b> : Améliorer la mobilité des biens et des personnes à l'intérieur du pays et assurer la connexion routière et autoroutière avec les pays voisins	<b>R 1.2</b> : Le linéaire de routes et autoroutes construites et réhabilitées a augmenté	<b>Action 1.2</b> : Construction et réhabilitation d'infrastructures routières	Linéaire de routes revêtues construit par an	Somme de l'ensemble des linéaires de routes revêtues construit durant l'année	Comptage	113,3	110
			Linéaire de routes revêtues réhabilité par an	Somme de l'ensemble des linéaires de routes revêtues réhabilités durant l'année	Comptage	318,4	350
<b>OS 1.3</b> : Assurer une gestion efficace et efficiente du programme	<b>R 1.3</b> : La gestion du programme est assurée de manière efficace et efficiente	<b>Action 1.3</b> : Gestion et pilotage	Le taux d'exécution du budget consolidé d'investissement (base liquidation)	Montant total des crédits d'investissement liquidés sur le montant total du budget consolidé d'investissement	Données SIGFIP	83%	90%

### III. PRESENTATION DES CREDITS DU PROGRAMME

#### III.1. Présentation par actions et par nature économique

Nature de dépense	Nature de dépense							Total	
	Personnel	Biens et services	Transferts courants	Investissement exécutés par l'Etat	Transfert en capital				
ACTIONS	CP	CP	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action 1.1 : Gestion et entretien des infrastructures routières	0	0	0		0	400 213 000 000	48 190 000 000	400 213 000 000	48 190 000 000
Action 1.2 : Construction et réhabilitation d'infrastructures routières	0	0	0	1 207 746 572 233	343 964 623 068	826 912 258 576	35 759 482 412	2 034 658 830 809	379 724 105 480
Action 1.3 : Gestion et pilotage	133 526 830	43 946 000	0		0		0		177 472 830
<b>TOTAL</b>	<b>133 526 830</b>	<b>43 946 000</b>	<b>0</b>	<b>1 207 746 572 233</b>	<b>343 964 623 068</b>	<b>1 227 125 258 576</b>	<b>83 949 482 412</b>	<b>2 434 871 830 809</b>	<b>428 091 578 310</b>

### III.2. Evolution des crédits du programme

Nature de dépense	Année 2018 (exécution)	2019 (LFI)	2020	Variation (2020)-(2019)	Justification
Personnel	149 814 340	118 600 000	105 800 864	-12 799 136	
Biens et services	44 741 093	45 446 000	86 886 000	41 440 000	
Transferts courants	0		0	0	
Investissements exécutés par l'Etat					
AE	258 859 374 611	80 064 101 675	525 371 320 674		Pas de prise en compte de projets nouveaux. Projets en cours ou avec arriérés privilégiés
CP	258 859 374 611	80 064 101 675	131 992 161 780	51 928 060 105	
Transferts en capital					
AE	75 305 596 123	88 058 500 000	1306 081 440 369		
CP	75 305 596 123	88 058 500 000	89 921 397 517	1 862 897 517	
<b>Total</b>					
AE	<b>334 164 970 734</b>	<b>168 122 601 675</b>	<b>1 931 452 761 043</b>		
CP	<b>334 359 526 167</b>	<b>168 286 647 675</b>	<b>222 106 246 161</b>		

### III.3. Justification des dépenses par nature

#### a. Dépenses de personnel

libelle programme	libelle action	hierarchie	Effectif	Masse salariale
Développement, Gestion et Entretien des Infrastructures rout	Gestion et pilotage	Hierarchie A	17	61 345 000
Développement, Gestion et Entretien des Infrastructures rout	Gestion et pilotage	Hierarchie B	3	9 867 000
Développement, Gestion et Entretien des Infrastructures rout	Gestion et pilotage	Hierarchie C	7	18 661 864
Développement, Gestion et Entretien des Infrastructures rout	Gestion et pilotage	Hierarchie D	7	15 927 000
<b>Total Développement, Gestion et Entretien des Infrastructures rout</b>			<b>34</b>	<b>105 800 864</b>

## **b. Dépenses de biens et services et transferts courants**

Ce programme renferme les crédits de fonctionnement de la Direction des Routes et ses services régionaux, les crédits du Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux publics (CFP-TP) et de la Direction des Stratégies de Désenclavement.

Cette dernière avec uniquement un budget de fonctionnement de 8 millions, n'arrive pas à mener ses activités (études et missions de terrains) aussi importante pour la réussite du programme. Ce qui nécessite une hausse du budget de fonctionnement de cette Direction à hauteur de 50 millions de F CFA.

## **c. Dépenses d'investissement**

La grande difficulté réside dans la faiblesse de l'enveloppe allouée au budget d'investissement comparé aux projets en cours. A cela s'ajoute le montant très élevé des arriérés qui ne peut pas être pris en charge totalement par l'enveloppe.

### III.4. Présentation des structures autonomes rattachées

#### *Ageroute*

Elle est chargée de la mise en œuvre de tous les travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien de routes, de ponts et autres ouvrages d'art ainsi que de la gestion du réseau routier classé.

L'AGEROUTE Sénégal intervient également, pour le compte du Ministère chargé des Infrastructures, dans les travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien de tout le reste du réseau national. En cas de besoin, une convention d'exécution peut être signée avec les collectivités publiques bénéficiaires.

INTITULÉ DES ACTIONS	ACTIVITES	MONTANTS	RESULTATS ATTENDUS	INDICATEURS	CIBLES
<b>Action 1.2 : Construction et réhabilitation d'infrastructures routières</b>	Travaux de Construction de Voiries à Dakar et autour de l'Institut Islamique Cheikh Ahmadou Bamba à Colobane (ICAB)	1 527 692 633	R 1.2 : Le linéaire de routes et autoroutes construites et réhabilitées a augmenté	Linéaire de routes revêtues construit par an	110
	PCJ TRANSGAMBIEN	100 000 000			
	TRAVAUX AMENAGEMENT ROUTE JOAL-SAMBA DIA-DJIFFER	1 204 062 353			
	Réhabilitation Touba-Dahra-Linguère : Lot1 Touba - Dahra (y compris le contournement de Dahra et de Touba) Lot 2 - Dahra-Linguère	1 866 262 527			
	VDN LOT 2: CICES - Golf Club de Guédiawaye	1 000 000 000			
	Travaux d'élargissement et d'aménagement de la route des NIAYES y/c les voiries urbaines de connexion	3 762 088 264			
	Aménagement et bitumage de la route Kaffrine Nganda (35 km environ) et liaison avec la Gambie (17km environ)	1 045 702 071			
	Travaux de réhabilitation de la N2 Ndioum-Ourossogui-Bakel et d'aménagement d'infrastructures connexes dans l'île à Morphil	3000 000 000			
	Réhabilitation Dialocoto-Mako corridor Dakar Bamako par le Sud - Lot 1 : Dialocoto - PK120 (BOAD)	0			
	Programme Prioritaire de Désenclavement PPD (Ile à Morphil, Kédougou-Salamata, Bambey-Baba garage-Mékhé, Dabo-Fafacourou-Médina Yoro Foula-Pata & autres)	18 377 838 707			
	Travaux de réhabilitation de la route Tambacounda-Kidira-Bakel	14 734 071 351			
	Travaux de réhabilitation Boucle du Blouff (Thionck Essyl-Balinghor)	6 026 733 712			
	Travaux de réhabilitation Dinguiraye-Niouro-Keur Ayib + 6 km de voirie à Niouro + marché complémentaire comprenant la	6 838 792 181			

INTITULÉ DES ACTIONS	ACTIVITES	MONTANTS	RESULTATS ATTENDUS	INDICATEURS	CIBLES
	construction d'ouvrages hydrauliques à Porokhane				
	Travaux de réhabilitation N3 (Mbacké - Kaffrine) et N9 (Fatick Foundiougne Passy)	15 634 000 000			
	Travaux Réhabilitation de la route Sénoba - Ziguinchor - Mpack et du désenclavement des régions du sud (217 km et y/c 12km de voiries et 95 km de pistes de connexion)	31 225 926 247			
	Travaux de réhabilitation Louga-Dahra	500 000 000			
	Programme de développement de la ville de Médina Gounass	675 625 547			
	Programme d'achèvement des travaux du MCA	300 757 780			
	Programme d'appui au transport et à la mobilité urbaine: PATMUR II	300 000 000			
	Construction de l'autoroute AIBD-Mbour et AIBD -Thiès	1 000 000 000			
	Etudes Autoroutes	150 000 000			
	Projet d'entretien et réhabilitation des pistes par la technologie "Probase"	10 525 400 000			
	Projet de construction de dix-huit (18) ponts	30 010 746 553			
	Construction des ponts de Ganguel Souleye et Windou Bosseyabé et de ses voies d'accès	3 000 000 000			
	Construction du pont de Foundiougne	12 945 944 266			
	Construction du pont de ROSSO	1 000 000 000			
	Programme de mobilité urbaine (construction et réhabilitation de ponts)	1 000 000 000			
<b>TOTAL</b>		<b>174 628 377 504</b>			

### *FERA*

Le Fonds a pour mission de :

- Mobiliser les ressources nécessaires au financement de l'entretien routier ;
- Financer l'entretien et l'exploitation du réseau routier de manière efficace et transparente.

ACTION	ACTIVITES	MONTANTS	RESULTATS ATTENDUS	INDICATEURS	CIBLES n+1
Action 1.1 : Gestion et entretien des infrastructures routières	Entretien routier	40 000 000 000	R 1.1 : Le niveau de service des routes revêtues et non revêtues est amélioré	Pourcentage de routes revêtues en bon et moyen état	86%
				Pourcentage de routes non revêtues en bon et moyen état	56%
<b>TOTAL PROG 1</b>		<b>222 106 246 161</b>			

#### **IV. DIFFICULTES ET RISQUES**

Les difficultés recensées sont :

- Problème de visibilité sur les marchés exécutés par les structures autonomes rattachés ;
- Manque de suivi du financement des PTFs ;
- gaps de financement énorme pour les projets en cours dont les marchés sont déjà signés (insuffisance de crédits alloués) ;
- arriérés et décomptes notés sur certains grands projets ;
- lenteur dans l'approbation des avenants ;
- absence d'indicateurs d'effets et de résultats.

Défis :

Signer un protocole d'accord avec les structures autonomes pour qu'elles rendent compte régulièrement.

# **PAP - PROGRAMME DEVELOPPEMENT, GESTION ET ENTRETIEN DU RESEAU FERROVIAIRE**

## **II. PRESENTATION DU PROGRAMME**

### **2.1. Identité du programme**

- Nom et Prénoms du Responsable de programme : **Madame Maimouna MBOUP**
- Fonction du Rprog : **Conseiller en Planification**
- Responsable du programme n° 2 : **Développement, gestion et entretien du réseau ferroviaire**

### **2.2. Stratégie du programme**

La nouvelle politique de développement du secteur ferroviaire s'appuie sur le constat de l'insuffisance de l'offre du réseau ferroviaire qui limite la pleine exploitation de l'opportunité géostratégique du Sénégal.

Le manque à gagner sur le plan économique et social se traduit sur plusieurs volets :

- Au niveau du commerce extérieur, seul 10% des marchandises sur l'axe Dakar-Bamako est acheminé par les voies de chemin de fer. L'essentiel des marchandises maliennes étant plutôt transportées par voie routière, ou à travers le port d'Abidjan (80% des marchandises en 2002) ;
- Le transport des voyageurs : l'offre ferroviaire qui dans les années 1980 assurait une grande partie du trafic de voyageurs au niveau national et sous régional a été réduit de 73% en 20 ans ;
- Le désenclavement et le développement du monde rural avec la disparition du transport ferroviaire interurbain de personnes quasiment sur tous les axes sauf sur Dakar-Thiès, diminuant massivement la contribution du chemin au fer aux objectifs de désenclavement interne.

Dans ce contexte les autorités sénégalaises affichent une volonté claire de développement du chemin de fer identifié comme un levier de croissance économique du pays d'au moins 2%. Cette volonté se manifeste à travers le PSE (Plan Sénégal Emergent) qui marque comme objectif général en matière de transport ferroviaire la réalisation, à horizon 2025, d'un réseau performant d'infrastructures ferroviaires de marchandises et de passagers, pour contribuer à la croissance et au désenclavement interne et externe du pays.

Ces objectifs ont servi de référence à la stratégie sectorielle dans le secteur des infrastructures de transport. En effet, la nouvelle lettre de politique sectorielle des transports, pour la période 2016-2020, a fixé des orientations stratégiques dont les plus essentielles sont le désenclavement interne et l'intégration régionale.

Ainsi, le programme de développement, gestion et entretien du réseau ferroviaire vise globalement à développer le transport ferroviaire à travers les objectifs spécifiques suivants :

- relancer les activités de transport ferroviaire ;
- réhabiliter et construire des infrastructures ferroviaires ;
- renforcer les capacités des ressources humaines ;
- gérer et piloter le programme.

Pour l'atteinte de ces objectifs, quatre lignes d'actions sont définies :

- Maintien et relance des activités ferroviaires ;
- Modernisation et sécurisation du réseau ferroviaire ;
- Développement et renforcement des capacités humaines ;
- Gestion et pilotage.

Ainsi, la priorité sera plus orientée sur l'action de modernisation et sécurisation du réseau ferroviaire. En effet, la mise en œuvre de l'objectif global cité ci-dessus passe par la réalisation de grands projets ferroviaires à travers un important programme de maillage territorial, dont le premier projet concret se manifeste à travers le projet du Train Express régional (TER). La première phase de ce projet se poursuivra en 2020, année où la réception et la mise en circulation sont programmées. A cela s'ajoute la mise en œuvre des projets de réhabilitation et de création de nouvelles lignes, l'acquisition de matériel de maintenance des voies et de matériel roulant pour le transport de voyageurs.

### 2.3. Cartographie administrative du programme

Dans le cadre de la mise en œuvre de ses actions, le programme s'appuie sur les services et structures suivantes :

- Petit Train de Banlieue (PTB) ;
- Agence nationale des Chemins de Fer (ANCF) ;
- Dakar Bamako Ferroviaire (DBF) ;
- Agence nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des grands Travaux (APIX) ;
- Direction des Chemins de Fer (DCF) ;
- Société nationale du Train Express régional (SN-TER).

## V. PRESENTATION DU CADRE DE PERFORMANCE DU PROGRAMME

Tableau 1 : objectifs-résultats-actions-indicateurs

Objectifs spécifiques	résultats attendus	Actions	indicateurs de résultat	Cibles 2019
<b>OS 2.1:</b> Relancer les activités de transport	L'offre de transport ferroviaire est améliorée	Action 2.1 : Maintien et relance des activités ferroviaires	Taux de croissance du nombre de passagers	
			Taux de croissance du volume de fret	
<b>OS 2.2 :</b> - Réhabiliter et construire des		Action 2.2 : Modernisation et	Temps de parcours	

infrastructures ferroviaires	Les infrastructures ferroviaires sont modernisées	sécurisation du réseau ferroviaire	Qualité de l'offre de service
<b>OS 2.3</b> : - Renforcer les capacités des ressources humaines	Les compétences des agents sont mises à niveau	Action 2.2 : Développement et renforcement des capacités humaines	Le niveau de qualification des agents
<b>OS 2.4</b> : Gérer et piloter le programme	La gestion et le pilotage du programme sont bien assurés	Action 1.3 : Gestion et pilotage	

*Tableau 2 : objectifs-résultats-actions-indicateurs-métadonnées*

Objectifs	résultats attendus	Actions	indicateurs	Mode de calcul	méthode de collecte	Référence (2018)	Cibles 2020
<b>OS 2.1:</b> Relancer les activités de transport	L'offre de transport ferroviaire est améliorée	Action 2.1 : Maintenance et relance des activités ferroviaires	Taux de croissance du nombre de passagers	La différence entre le nombre de voyageurs de l'année n et n-1 sur le nombre de voyageurs de l'année n-1	Données collectées		
			Taux de croissance du volume de fret	La différence entre le volume de marchandises de l'année n et n-1 sur le volume de marchandises de l'année n-1	Données collectées		
<b>OS 2.2</b> : - Réhabiliter et construire des infrastructures ferroviaires	Les infrastructures ferroviaires sont modernisées	Action 2.2 : Modernisation et sécurisation du réseau ferroviaire	Temps de parcours	Distance parcourue sur la vitesse	Mesure		
			Qualité de l'offre de service	Mesure de la perception du client	Enquête		
<b>OS 2.3</b> : - Renforcer les capacités des ressources humaines	Les compétences des agents sont mises à niveau	Action 2.2 : Développement et renforcement des capacités humaines	Le niveau de qualification des agents		Données		
<b>OS 2.4</b> : Gérer et piloter le programme	La gestion et le pilotage du programme sont bien assurés	Action 2.4 : Gestion et pilotage					

## VI. PRESENTATION DES CREDITS DU PROGRAMME

### III.1. Présentation par actions et par nature économique

	Nature de dépense		Nature de dépense				Total		
	Personnel	Biens et services	Transferts courants	Investissement exécutés par l'Etat		Transfert en capital		AE	CP
ACTIONS	CP	CP	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action 2.1 : Maintenance et relance des	0	0	2 874 000 000		0	4 955 000 000	1 800 000 000	4 955 000 000	4 674 000 000

activités ferroviaires									
Action 2.2 : Modernisation et sécurisation du réseau ferroviaire	0	0	0	0	0	119 800 000 000	31 500 000 000	119 800 000 000	31 500 000 000
Action 2.2 : Développement et renforcement des capacités humaines	0	0	0	0	0	500 000 000	500 000 000	500 000 000	500 000 000
Action 2.4 : Gestion et pilotage	0	9 600 000	0	0	0	0	0	0	9 600 000
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>9 600 000</b>	<b>2 874 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>125 255 000 000</b>	<b>33 800 000 000</b>	<b>125 255 000 000</b>	<b>36 683 600 000</b>

### III.2. Evolution des crédits du programme

Nature de dépense	Année 2018 (exécution)	2019 (LFI)	2020	Variation (2020)-(2019)	Justification
Personnel	92 956 640	0	0		
Biens et services	14 960 288	10 000 000	9 600 000	-	
Transferts courants	2 350 000 000	2 050 000 000	2 874 000 000	824 000 000	
Investissements exécutés par l'Etat					
AE	14 000 000 000	16 163 416 000	0		
CP	14 000 000 000	16 163 416 000	0		
Transferts en capital					
AE	47 033 723 338	30 250 000 000	125 255 000 000		
CP	47 033 723 338	30 250 000 000	33 800 000 000	3 550 000 000	
<b>Total</b>					
<b>AE</b>	<b>61 033 723 338</b>	<b>46 413 416 0020</b>	<b>125 255 000 000</b>		
<b>CP</b>	<b>61 033 723 338</b>	<b>46 413 416 0020</b>	<b>36 683 600 000</b>		

### **III.3. Justification des dépenses par nature**

#### d. Dépenses de biens et services et transferts courants

Ce programme renferme les crédits de fonctionnement du Centre de Formation aux Métiers du Rail (CFP-MR), de l'Agence nationale des Chemins de Fer (ANCF) et ceux du Petit Train de Banlieue (PTB).

Ces crédits de fonctionnement réservés aux deux dernières structures ne couvrent pas l'intégralité de leur besoins. S'agissant de l'ANCF, les besoins sont estimés à 4,9 milliards F CFA, soit un gap de 3,676 milliards par rapport à la dotation. Quant au PTB, sur les 1,3 milliard ciblé, seul 850 millions a servi de dotation, soit un gap de 450 millions.

#### e. Dépenses d'investissement

La grande difficulté réside dans la faiblesse de l'enveloppe allouée au budget d'investissement comparé aux projets en cours.

# **PAP - PROGRAMME DEVELOPPEMENT ET MODERNISATION DES SERVICES DE TRANSPORT**

## **III. PRESENTATION DU PROGRAMME**

### **3.1. Identité du programme**

- Nom et Prénoms du Responsable de programme : **Monsieur Abdou Lahat SARR**
- Fonction du Rprog : **Directeur de l'Administration générale et de l'équipement**
- Responsable du programme n° 3 : **Développement et modernisation des services de transport**

### **3.2. Stratégie du programme**

Pour remplir efficacement ses missions, le Ministère des infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD) a mis en place des programmes dont la mise en œuvre permettra de faire ressortir, de manière précise la cohérence des politiques sectorielles axées sur quatre piliers parmi lesquels la réalisation accélérée d'infrastructures dans le cadre du PSE.

Sur ce fondement, le PSE définit pour le secteur des infrastructures plusieurs objectifs stratégiques qui consistent à bâtir un réseau d'échanges structuré pour un développement plus équilibré du territoire, désenclaver le milieu rural et les zones de production, développer un réseau intégré multimodal de transport et renforcer l'attractivité et la compétitivité de l'économie en développant les infrastructures d'intégration régionale.

Ces objectifs ont servi de référence à la stratégie sectorielle dans le secteur des infrastructures de transport, notamment dans le développement et la modernisation du système de transport. C'est à cet effet que le Programme 3 s'est fixé un objectif global qui est d'« **améliorer la mobilité des personnes et des biens dans des conditions sécuritaires** ».

La réussite de cet objectif global amène la déclinaison des objectifs spécifiques ci-après :

- Moderniser les plateformes de transports terrestres;
- Renouveler et renforcer le parc automobile ;
- Renforcer le dispositif de Contrôle ;
- Assurer une bonne gouvernance du programme.

Ce programme comprend ainsi quatre lignes d'actions :

- Modernisation des plateformes et systèmes de transport;
- Renouvellement et renforcement des parcs ;
- Amélioration de la sécurité routière ;
- Gestion et pilotage.

Ainsi, parmi ces actions, la priorité sera plus orientée sur *le renouvellement et renforcement des parcs* qui inclut les travaux du projet du bus rapide de transit (BRT).

L'ambition stratégique de cette action serait de poursuivre avec efficacité et efficience le programme de renouvellement et renforcement des parcs (bus urbains et interurbains, gros porteurs, minibus) répondant aux normes définies de la modernité, la création de lignes à l'interrégionale, le renforcement des capacités des acteurs et l'activation des travaux du BRT.

### 3.3. Cartographie administrative du programme

Dans le cadre de la mise en œuvre de ses actions, le programme s'appuie sur les services et structures suivantes :

- Direction des Transports Routiers (DTR);
- Centre exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD);
- Dakar Dem Dikk (DDD).

## VII. PRESENTATION DU CADRE DE PERFORMANCE DU PROGRAMME

Tableau 1 : objectifs-résultats-indicateurs-actions

Objectifs spécifiques	résultats attendus	indicateurs de résultat	Actions
OS 3.1. Moderniser les plateformes de transports terrestres	R 3.1 : Les plateformes de transports terrestres sont modernisées	Nombre d'infrastructures terminales de transports routiers modernisées (gares routières, terminus)	Action 3.1 : Modernisation des plateformes et systèmes de transport
OS 3.2. Renouveler et renforcer le parc automobile	R 3.2 : Le parc automobile est modernisé et renforcé	Nombre de véhicules autobus de transport collectif renouvelés (AFTU)	Action 3.2 : Renouvellement et renforcement des parcs
		Nombre de véhicules autobus de transport collectif renforcés (DDD)	
		Nombre de véhicules du parc interurbain renouvelés	
OS 3.3. Renforcer le dispositif de Contrôle	R 3.3 : La sécurité routière est améliorée	Taux de mortalité des accidents de la route	Action 3.3 : Amélioration de la sécurité routière
OS 1.4 : Assurer une bonne gouvernance du programme	R 3.4 : La gestion des ressources est efficace et efficiente	Taux d'exécution du budget consolidé d'investissement (Liquidation)	Action 1.3 : Gestion et pilotage

Tableau 2 : objectifs-résultats-actions-indicateurs-métadonnées

Objectifs	résultats attendus	Actions	indicateurs	Mode de calcul	méthode de collecte	Référence (2018)	Cibles 2020
OS 3.1. Moderniser les plateformes de transports terrestres	R 3.1 : Les plateformes de transports terrestres sont modernisées	Action 3.1 : Modernisation des plateformes et systèmes de transport	Nombre d'infrastructures terminales de transports routiers modernisées (gares routières, terminus)	Comptage par unité de gares routières et terminus réceptionnés durant l'année	Comptage	2	2
OS 3.2. Renouveler et renforcer le parc automobile	R 3.2 : Le parc automobile est modernisé et renforcé	Action 3.2 : Renouvellement et renforcement des parcs	Nombre de véhicules autobus de transport collectif renouvelés (AFTU)	Comptage par unité de d'autobus Aftu réceptionnés durant l'année	Comptage	45	200
			Nombre de véhicules autobus de transport collectif renforcés (DDD)	Comptage par unité de d'autobus DDD réceptionnés durant l'année	Comptage	0	0
			Nombre de véhicules du parc interurbain renouvelés	Comptage par unité de véhicules de transport interurbain de voyageurs réceptionnés durant l'année	Comptage		600
OS 3.3. Renforcer le dispositif de Contrôle	R 3.3 : La sécurité routière est améliorée	Action 3.3 : Amélioration de la sécurité routière	Taux de mortalité des accidents de la route	Rapport entre le nombre annuel de décès et la population totale moyenne sur une période donnée	Comptage et données ANSD		
OS 3.4 : Assurer une bonne gouvernance du programme	R 3.4 : La gestion des ressources est efficace et efficiente	Action 3.4 : Gestion et pilotage	Taux d'exécution du budget consolidé d'investissement (Liquidation)	Montant total des crédits d'investissement liquidés sur le montant total du budget consolidé d'investissement	Données SIGFIP		

## VIII. PRESENTATION DES CREDITS DU PROGRAMME

### III.1. Présentation par actions et par nature économique

Nature de dépense	Nature de dépense							Total	
	Personnel	Biens et services	Transferts courants	Investissement exécutés par l'Etat		Transfert en capital			
ACTIONS	CP	CP	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action 3.1 : Modernisation des plateformes et systèmes de transport	0	0	8 470 000 000	293 508 025 440	25 000 000 000	11 300 000 000	100 000 000	304 808 025 440	8 595 000 000
Action 3.2 : Renouvellement et renforcement des parcs	0	0	400 000 000	0	0	25 041 000 000	1 525 000 000	25 041 000 000	1 925 000 000
Action 3.3 : Amélioration de la sécurité routière	0	0	0	0	0	433 825 400	100 000 000	433 825 400	100 000 000
Action 3.4 : Gestion et pilotage	201 474 751	41 072 200	0	0	0	0	0	0	242 546 951
<b>TOTAL</b>	<b>244 628 106</b>	<b>42 558 000</b>	<b>8 870 000 000</b>	<b>293 508 025 440</b>	<b>119 655 294 596</b>	<b>18 574 825 400</b>	<b>300 000 000</b>	<b>312 082 850 840</b>	<b>129 112 480 702</b>

### III.2. Evolution des crédits du programme

Nature de dépense	Année 2018 (exécution)	2019 (LFI)	2020	Variation (2020)-(2019)	Justification
Personnel	234 159 700	228 067 000	201 474 751	-25 592 249	
Biens et services	42 949 056	44 558 000	141 072 200	96 514 200	
Transferts courants	4 400 000 000	6 820 000 000	8 870 000 000	2 050 000 000	
Investissements exécutés par l'Etat					
AE	2 227 356 392	5 100 000 000	293 508 025 440		
CP	2 227 356 392	5 100 000 000	25 000 000 000	19 900 000 000	
Transferts en capital					
AE	2 275 000 000	6 100 000 000	36 341 000 000		
CP	2 275 000 000	6 100 000 000	1 625 000 000	-4 475 000 000	
<b>Total</b>					
AE	<b>4 502 356 392</b>	<b>11 200 000 000</b>	<b>329 849 025 440</b>	<b>0</b>	
CP	<b>9 179 465 148</b>	<b>18 292 625 000</b>	<b>35 837 546 951</b>	<b>0</b>	

### III.3. Justification des dépenses par nature

#### f. Dépenses de personnel

libelle programme	libelle action	hierarchie	Effectif	Masse salariale
Développement et modernisation des services de transport	Gestion et pilotage	Hierarchie A	21	100 232 000
Développement et modernisation des services de transport	Gestion et pilotage	Hierarchie B	23	66 897 519
Développement et modernisation des services de transport	Gestion et pilotage	Hierarchie C	7	12 039 608
Développement et modernisation des services de transport	Gestion et pilotage	Hierarchie D	13	22 305 624
<b>Total Développement et modernisation des services de transport</b>			<b>64</b>	<b>201 474 751</b>

#### g. Dépenses de biens et services et transferts courants

Ce programme renferme les crédits de fonctionnement de la Direction des Transports routiers et ses services régionaux, les crédits du Bureau national des permis et conduire et du Bureau de Supervision du contrôle technique de véhicules automobiles.

Toutefois il faut souligner le budget trop faible des services régionaux ainsi que ceux des deux bureaux (moins de 4,3 millions F CFA).

#### h. Dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement d'un montant de 300 millions sont loin de prendre en charge les besoins estimés à plus de 6 milliards. Ce montant devait prendre en charge l'appui à la sécurité routière, les primes à la casse concernant le programme de renouvellement du parc de transport urbain, les renouvellements du parc gros porteur et celui de transport interurbain et international de voyageurs. La faiblesse de l'enveloppe n'a pas facilité l'arbitrage et la prise en compte de tous ces projets.

## *Tableau des sources de financement*

ACTION	INTITULÉ DES PROJETS	Source de financement	
		Ressources internes	Ressources externes
Action 3.1 : Modernisation des plateformes et systèmes de transport routière	Projet BRT (yc études complémentaires)	100 000 000	25 000 000 000
Action 3.2 : Renouvellement et renforcement des parcs	Prime à la casse (Programme de renouvellement du parc)	100 000 000	0
Action 3.3 : Amélioration de la sécurité routière	Appui à la sécurité routière	100 000 000	0
<b>TOTAL</b>		<b>300 000 000</b>	<b>25 000 000 000</b>

### **III.4. Présentation des structures autonomes rattachées**

#### *CETUD*

Le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar, structure chargée de la mise en œuvre et du suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics définie par l'État pour la région de Dakar, a pour mission d'organiser et de réguler l'offre et la demande de transport en commun afin de créer un environnement économique sécurisant pour les promoteurs et favoriser l'émergence d'une concurrence saine et durable.

Il exerce, au nom de l'État, des collectivités locales et des professionnels, les missions suivantes :

- la détermination des lignes à desservir, des quotas d'autorisation de transport public correspondants et de leurs modalités techniques d'exploitation ;
- la rédaction des cahiers des charges, termes de référence et dossiers d'appel d'offres, la passation des conventions avec les transporteurs agréés et le contrôle de l'exécution des contrats ;
- la proposition de politiques tarifaires aux autorités compétentes ;
- l'identification des contraintes de service public et détermination des compensations financières éventuelles y afférentes ;
- l'élaboration des critères d'accès à la profession de transporteurs publics de personnes ;

- les études, les actions de formation, d'information ou de promotion des transports publics urbains de la région de Dakar ;
- la coordination entre les différents modes de transports publics, notamment l'arbitrage du partage des recettes, en cas d'intégration tarifaire ;
- l'élaboration et l'appui à la réalisation de programmes d'actions et d'investissements pour l'amélioration du niveau de service des infrastructures, de la circulation et de la sécurité routière ;
- l'amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile pour contribuer à la lutte contre la pollution sonore et la pollution atmosphérique générée par les transports motorisés.

ACTION	ACTIVITES	MONTANTS	RESULTATS ATTENDUS	INDICATEURS	CIBLES n+1
Action 3.1 : Modernisation des plateformes et systèmes de transport routière	Projet BRT (yc études complémentaires)	25 100 000 000	Les plateformes de transports terrestres sont modernisées	Nombre d'infrastructures terminales de transports routiers modernisées (gares routières, terminus) Nombre de véhicules autobus de transport collectif renouvelés (AFTU)	2
Action 3.2 : Renouvellement et renforcement des parcs	Prime à la casse (Programme de renouvellement du parc)	100 000 000	Le parc automobile est modernisé et renforcé	Nombre de véhicules autobus de transport collectif renforcés (DDD)	200
				Nombre de véhicules du parc interurbain renouvelés	0
				Nombre d'infrastructures terminales de transports routiers modernisées (gares routières, terminus)	600
<b>Total CETUD</b>		25 200 000 000			

### *DDD*

Il a pour mission d'assurer le transport public de voyageurs et activités connexes en assurant :

- Tous types de transport, interne ou international par voie terrestre de toute nature, de voyageurs, de marchandises ou des matériels ;
- La mise en place, l'exploitation et l'organisation de circuits pour le transport des voyageurs et tous services nécessaires au transport du client de son point d'origine à son point de destination ;
- l'acquisition, la location et la vente de tous moyens de transport ;
- L'importation, l'exportation, le courtage, la consignation, l'emmagasinage, le warrantage, l'achat, la vente, le commerce en général de tous types de

véhicules, voitures, pièces détachées, matériels automobiles de toutes sortes et de toutes provenances ;

- L'installation, la fabrication, la mise en place d'unités industrielles de construction automobile et de fabrication de pièces détachées ;
- La location de véhicules automobiles et la vente de pièces détachées ;
- La prise de participation par tous moyens dans toutes entreprises ou sociétés ayant un objet similaire, connexe ou complémentaire.

## **IX. DIFFICULTES ET RISQUES**

Les difficultés recensées sont :

- ressources très limitées pour la rémunération du service public de transport pour DDD;
- non couverture des charges par la compensation ;
- problème à répartir l'enveloppe en tenant compte de l'échéance DDD vis à vis de la BGFI Bank (3 220 000 000) ;
- absence d'indicateurs d'effets et de résultats.

Défis

- Revoir le calcul de la compensation afin de respecter les montants fixés par les structures sous tutelle ;
- Définir des indicateurs d'effets et de résultats en mettant des ressources pour les mesurer.

# **PAP - PROGRAMME PILOTAGE, GESTION ET COORDINATION ADMINISTRATIVE**

## **IV. PRESENTATION DU PROGRAMME**

### **4.1. Identité du programme**

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Nom et Prénoms du Responsable de programme : <b>Monsieur Abdou Lahat SARR</b></li><li>• Fonction du Rprog : <b>Directeur de l'Administration générale et de l'équipement</b></li><li>• Responsable du programme n° 4 : <b>Pilotage, gestion et coordination administrative</b></li></ul> |
|--|

### **4.2. Stratégie du programme**

Le Ministère des infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD) a pour mission de « contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations, par la mise à disposition d'infrastructures et de services de transports routier et ferroviaire de qualité, dans des conditions de sécurité, d'accessibilité, de respect de l'environnement et de coûts supportables ».

Ce qui permettra de contribuer à la mise en place des fondements de l'émergence, pour la réussite du Plan Sénégal Emergent (PSE).

Pour remplir efficacement ses missions, le MITTD doit, en plus de la réalisation de projets d'infrastructures et de modernisation des systèmes de transports, disposer d'une administration performante avec le culte du résultat.

C'est dans cette perspective, que la nouvelle lettre de politique sectorielle pour la période 2016-2020, en cours de validation, a fixé une orientation stratégique visant à promouvoir, la professionnalisation des services, une Administration et une gouvernance publiques performantes.

Cette orientation est en cohérence avec l'axe 3 du PSE qui vise la rationalisation des dépenses publiques et l'efficacité des services étatiques induites par la modernisation de l'Administration.

L'objectif global poursuivi par le MITTD, dans ce domaine, est donc de promouvoir une administration performante des services du MITTD.

Les objectifs spécifiques poursuivis à travers cet objectif global visent à :

- Assurer le pilotage des activités du département ;
- Assurer la gestion efficace et efficiente des ressources (matériel, financière et humaine).

Cela passera par la rationalisation des dépenses de fonctionnement, hors personnel et transfert (environ, 0,2% des dépenses sur ressources internes), qui, depuis plusieurs années, sont restées constantes ou en diminution.

Cet effort s'inscrit dans la volonté du MITTD de contribuer aux engagements de l'Etat du Sénégal de contenir ses dépenses courantes en vue de dégager des marges budgétaires pour financer les investissements prioritaires.

C'est dans cette perspective que le programme de soutien aux politiques du Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a été mis en place. Il comprend deux lignes d'actions :

- une action concernant le pilotage ministériel ;
- une action concernant la coordination administrative.

La priorité sera accordée à la première action dans le souci d'assurer l'impulsion, la coordination et le suivi des politiques du département à travers le projet phare de modernisation et de renforcement de capacités et le projet d'appui à l'intégration des indicateurs du genre. Cela permettra d'atteindre l'objectif d'une coordination et d'une gestion administrative efficiente (efficaces au moindre coût) au service de la mise en œuvre réussie des programmes techniques du Ministère.

### 4.3. Cartographie administrative du programme

L'ensemble de ces actions sont mises en œuvre par les services et structures suivantes :

- Les deux Cabinets (du MITTD et du secrétaire d'Etat au réseau ferroviaire) ;
- Le Secrétariat général et ses services rattachés (CEP, Cellule genre, Cellule de communication ; Cellule de Passation des Marchés) ;
- Inspection interne ;
- La Direction de l'Administration générale et de l'Equipement (DAGE).

## X. PRESENTATION DU CADRE DE PERFORMANCE DU PROGRAMME

Tableau 1 : objectifs-résultats-actions-indicateurs

Objectifs spécifiques	résultats attendus	Actions	indicateurs de résultat	Cibles 2020
<b>OS 4.1</b> : piloter le programme	Le pilotage du programme est bien assuré	<b>Action 4.1</b> : Pilotage ministériel	Taux d'exécution du budget consolidé d'investissement (Liquidation)	98%
<b>OS 4.2</b> : Gérer et piloter le programme	La gestion et le pilotage du programme sont bien assurés	<b>Action 4.2</b> : Coordination administrative	Taux d'exécution des budgets de fonctionnement (liquidation)	98%
			Taux de mobilisation des crédits du budget financé par l'Etat	99%

Tableau 2 : objectifs-résultats-actions-indicateurs-métadonnées

Objectifs	résultats attendus	Actions	indicateurs	Mode de calcul	méthode de collecte	Référence (2018)	Cibles 2020
<b>OS 4.1</b> : piloter le programme	Le pilotage du programme est bien assuré	<b>Action 4.1</b> : Pilotage ministériel	Taux d'exécution du budget consolidé d'investissement (Liquidation)			92%	98%

OS 4.2 : Gérer et piloter le programme	La gestion et le pilotage du programme sont bien assurés	Action 4.2 : Coordination administrative	Taux d'exécution des budgets de fonctionnement (liquidation)		96%	98%
			Taux de mobilisation des crédits du budget financé par l'Etat		92%	99%

## XI. PRESENTATION DES CREDITS DU PROGRAMME

### III.1. Présentation par actions et par nature économique

	Nature de dépense	Nature de dépense						Total	
	Personnel	Biens et services	Transferts courants	Investissement exécutés par l'Etat		Transfert en capital		AE	CP
ACTIONS	CP	CP	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action 1.1 : Coordination administrative	238 134 000	124 252 120						0	362 386 120
Action 1.2 : Pilotage ministérielle	7 487 268	323 300 000		30 000 000	30 000 000				360 787 268
<b>TOTAL</b>	<b>245 621 268</b>	<b>447 552 120</b>		<b>30 000 000</b>	<b>30 000 000</b>			<b>30 000 000</b>	<b>723 173 388</b>

### III.2. Evolution des crédits du programme

Nature de dépense	Année 2018 (exécution)	2019 (LFI)	2020	Variation (2020)-(2019)	Justification
Personnel	-	366 439 205	245 621 268	-120 817 937	
Biens et services	158 121 938	184 311 720	447 552 120	263 240 400	
Transferts courants	-	-	-	-	
Investissement exécutés par l'Etat		-	-	-	
	AE	3 704 583 594	3 704 583 594	30 000 000	-
	CP	2 358 000 000	200 000 000	30 000 000	-
Transfert en capital					
	AE	-			
	CP	-			
<b>Total</b>					
	AE	3 704 583 594	3 704 583 594	30 000 000	
	CP	<b>2 516 121 938</b>	<b>750 750 925</b>	<b>723 173 388</b>	<b>-27 577 537</b>

### III.3. Justification des dépenses par nature

#### i. Dépenses de personnel

libelle programme	libelle action	hierarchie	Effectif	Masse salariale
Pilotage, Coordination et Gestion administrative	Coordination administrative	Hierarchie A	18	186 144 000
Pilotage, Coordination et Gestion administrative	Coordination administrative	Hierarchie B	9	35 807 000
Pilotage, Coordination et Gestion administrative	Coordination administrative	Hierarchie C	6	13 465 000
Pilotage, Coordination et Gestion administrative	Coordination administrative	Hierarchie D	1	2 718 000
Pilotage, Coordination et Gestion administrative	Total Coordination administrative		34	238 134 000
Pilotage, Coordination et Gestion administrative	Pilotage ministériel	Hierarchie A	1	3 823 000
Pilotage, Coordination et Gestion administrative	Pilotage ministériel	Hierarchie C	1	1 600 000
Pilotage, Coordination et Gestion administrative	Pilotage ministériel	Hierarchie D	1	2 064 268
Total Pilotage, Coordination et Gestion administrative			37	245 621 268