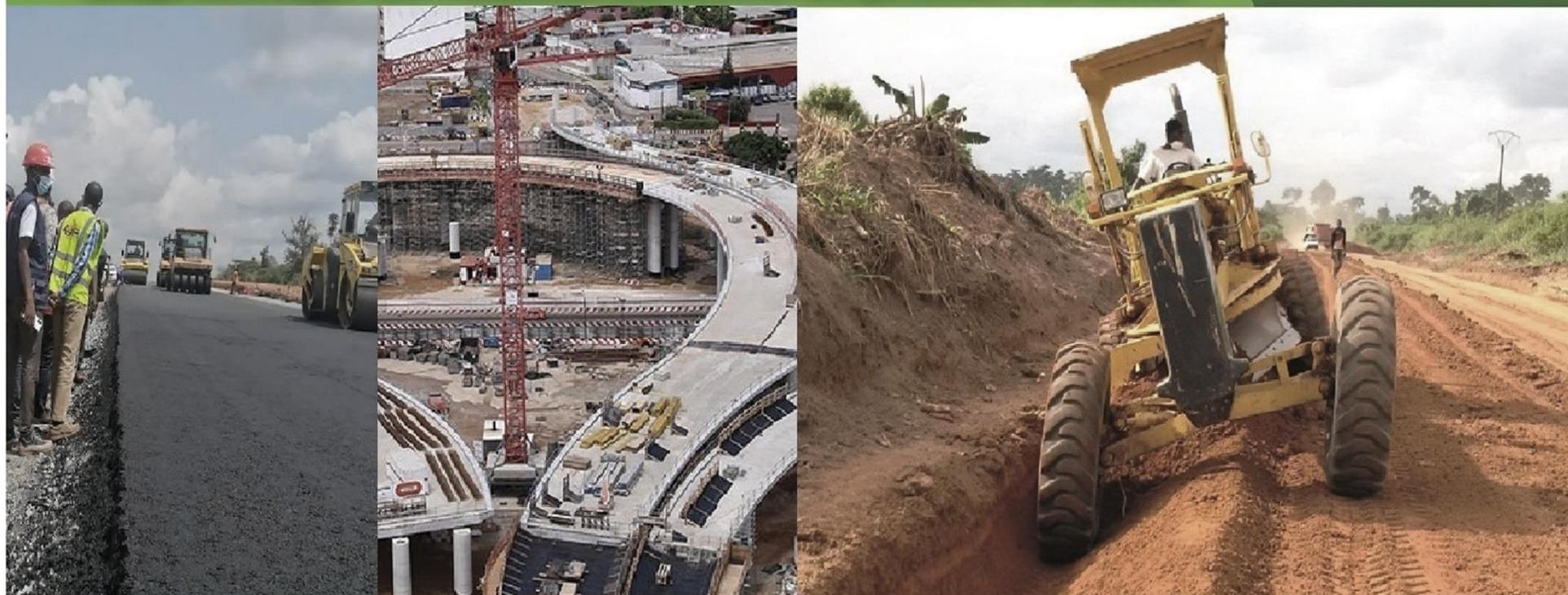




RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE 2021



SOMMAIRE

SIGLES ET ABREVIATIONS	4
LISTE DES TABLEAUX	6
LISTE DES GRAPHIQUES	7
INTRODUCTION	8
PARTIE I : PRESENTATION DU MINISTERE	10
I. PRESENTATION GENERALE DU MINISTERE	10
I.1. Architecture programmatique du Ministère.....	10
I.2. Politique Ministérielle.....	10
II. PERFORMANCE GENERALE DU MINISTERE	11
II.1. Architecture du cadre de performance globale.....	11
II.2. Bilan des données globales du cadre de performance	12
II.3. Évolution des indicateurs de performance.....	13
III. FINANCEMENT GLOBAL DU MINISTERE.....	14
PARTIE II : LE PROGRAMME 1 « ADMINISTRATION GENERALE »	19
INTRODUCTION	19
I. PRESENTATION DE LA STRATEGIE DU PROGRAMME	20
I.1. Les objectifs du programme.....	20
I.2. Le financement du Programme	20
II. REALISATIONS DU PROGRAMME AU COURS DE L'EXERCICE 2021	24
II.1. Exécution du budget	24
II.1.1 Exécution des crédits budgétaires par action et par nature de dépenses	24
II.1.2. Suivi des investissements	28
II.2. Évolution des effectifs	29
II.3. Bilan des activités en rapport avec les axes stratégiques	31
III. PERFORMANCE DU PROGRAMME	33
III.2. Analyse détaillée et explication des résultats (objectifs spécifiques et indicateurs).....	34
IV. PERSPECTIVES	41
IV.1. Leçons apprises.....	41
IV.2. Recommandations	42
CONCLUSION.....	43

PARTIE III : PROGRAMME 2 « INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET OUVRAGES D'ART »	45
INTRODUCTION	45
I. PRESENTATION DE LA STRATEGIE DU PROGRAMME	46
I.1. Les objectifs du programme	46
I.2. Le financement du programme	46
II. REALISATIONS DU PROGRAMME AU COURS DE L'EXERCICE 2021	53
II.1. Exécution du budget	53
II.1.1. Exécution des crédits budgétaires par action et par nature de dépenses.....	54
II.1.2. Suivi des investissements	57
II.2. Évolution des effectifs	66
II.3. Bilan des activités	68
III. PERFORMANCE DU PROGRAMME	72
III.2. Analyse détaillée et explication des résultats (objectifs spécifiques et indicateurs)	73
IV. PERSPECTIVES	77
IV.1. Leçons apprises	77
IV.2. Recommandations	78
CONCLUSION DU PROGRAMME 2	79
CONCLUSION GENERALE	80

SIGLES ET ABREVIATIONS

AE	Autorisation d'Engagement
AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes
ANO	Avis de Non Objection
BDR	Base de Données Routières
CBMT	Cadre Budgétaire à Moyen Terme (appelé aussi CDMT global)
CIE	Compagnie Ivoirienne de l'Electricité
C2D	Contrat de Désendettement et de Développement
CDMT	Cadre des Dépenses à Moyen Terme
CP	Crédit de Paiement
DAFP	Direction des Affaires Financières et du Patrimoine
DDIE	Direction Départementale des Infrastructures Economiques
DD	Direction Départementale
DDPE	Direction du Domaine Public de l'Etat
DENR	Direction de l'Environnement, des Normes et de la Réglementation
DFDA	Direction de la Formation, de la Documentation et des Archives
DGBF	Direction Générale du Budget et des Finances
DGIR	Direction Générale des Infrastructures Routières
DPBEP	Document de Programmation Budgétaire Economique Pluriannuelle
DPE	Direction de la Planification et de l'Evaluation
DPPD-PAP	Document De Programmation Pluriannuelle Des Dépenses-Projet Annuel de Performance
DPNR	Direction de la Programmation des Normes et de la Réglementation
DPSR	Direction de la Planification et de la Supervision Routière
DRH	Direction des Ressources Humaines
DRIE	Direction Régionale des Infrastructures Economiques
FER	Fonds d'Entretien Routier
LBTP	Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics
MEER	Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier
PABC	Projet d'Aménagement de la Baie de Cocody

PACOGA	Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan
PAP	Projet Annuel de Performance
PIDUCAS	Projet d'Infrastructures pour le Développement Urbain et la Compétitivité des Agglomérations Economiques
PIP	Programme des Investissements Publics
PFCTCAL	Projet Facilitation Commerce Transport Abidjan - Lagos
PRICI	Projet de renaissance des Infrastructures de CI
PTF	Partenaire Technique et Financier
RE	Ressource Extérieure
RI	Ressource Intérieure
RBOP	Responsable du Budget Opérationnel du Programme
RUO	Responsable de l'Unité Opérationnelle
RPROG	Responsable de Programme
SIGOBE	Système Intégré de Gestion des Opérations Budgétaires de l'Etat
SIB	Système d'Information Budgétaire
SIGMAP	Système Intégré de Gestion des Marchés Publics
SITIC	Service Informatique et des TIC
SODECI	Société de Distribution d'Eau en Côte d'Ivoire

LISTE DES TABLEAUX

Tableau N°1 : Cadre de performance.....	11
Tableau N°2 : Architecture du cadre de performance global.....	11
Tableau N°3 : Bilan des données globales du cadre de performance 2021.....	12
Tableau N°4 : Evolution des indicateurs du Ministère.....	13
Tableau N°5 : Tableau présentant l'exécution du budget du Ministère.....	14
Tableau N°6 : Objectif global du programme 1.....	20
Tableau N°7 : Modification budgétaire par nature de dépenses.....	21
Tableau N°8 : Répartition du budget du programme par nature de dépenses.....	21
Tableau N°9 : Exécution financière par action du Programme 1.....	24
Tableau N°10 : Exécution des investissements du Programme.....	27
Tableau N°11 : Exécution des prévisions d'effectifs du Programme 1.....	28
Tableau N°12 : Evolution des indicateurs.....	32
Tableau N°13 : Cadre De performance globale du Programme 2.....	45
Tableau N°14 : Actes modificatifs du budget 2021.....	46
Tableau N°15 : Répartition des crédits par nature de dépenses.....	47
Tableau N°16 : Exécution financière par nature du Programme.....	52
Tableau N°17 : Exécution des investissements du programme 2.....	56
Tableau N°18 : Projets ayant impactés positivement le Programme du Ministère.....	60
Tableau N°19 : Projets ayant impactés positivement le Programme du Ministère.....	63
Tableau N°20 : Exécution des prévisions d'effectifs du Programme 2.....	65
Tableau N°21 : Evolution des indicateurs du programme Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art	71

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique N°1 : Répartition par source de financement du Ministère.....	16
Graphique N°2 : Répartition des charges du Ministère par nature de dépenses	17
Graphique N°3 : Répartition du programme par nature de dépenses.....	22
Graphique N°4 : Répartition du budget du programme par action.....	23
Graphique N°5 : Evolution de l'exécution des dépenses par action de 2020 à 2021.....	26
Graphique N°6 : Evolution de l'exécution des dépenses par nature de 2020 à 2021.....	26
Graphique N°7 : Evolution des effectifs du programme 1 de 2020 à 2021.....	29
Graphique N°8 : Taux de réalisation des indicateurs de l'exercice 2021 et le niveau de leur cible.....	39
Graphique N°9 : Classification des indicateurs en fonction de leur niveau d'atteinte.....	39
Graphique N°10 : Répartition du budget du programme par nature de dépenses.....	48
Graphique N°11 : Répartition du budget du programme par action.....	49
Graphique N°12 : Exécution globale du programme 2.....	51
Graphique N°13 : Evolution des exécutions du budget par action	55
Graphique N°14 : Evolution des exécutions du budget par nature de 2020 à 2021.....	55
Graphique N°15 : Evolution des effectifs du Programme 2 de 2020 à 2021.....	66

INTRODUCTION

Conformément au décret n° **2018-648 du 01 Août 2018** portant attributions des membres du Gouvernement, le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER) « **est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière d'équipement du pays en infrastructures dans les domaines des travaux publics** ». A ce titre, les principales missions du Ministère sont : le suivi de la conception et de la réalisation des infrastructures du réseau routier, l'entretien et la réglementation et la gestion du réseau routier.

Depuis le 11 janvier 2017, le Ministère est dirigé par **Monsieur Amédé Koffi KOUAKOU**, Docteur, Ingénieur des Travaux Publics conformément au décret n° **2017-14 du 11 janvier 2017** portant nomination des membres du gouvernement.

Les activités du Ministère sont organisées autour de deux (02) programmes qui sont : **Programme 1 : « Administration Générale »** et **Programme 2 : « Infrastructures Routières et ouvrages d'Art**. Administrativement, le MEER est structuré autour d'un (01) Cabinet Ministériel, de six (06) Services Rattachés au Cabinet, de deux (02) Directions Générales, de neuf (09) Directions Centrales, de vingt-deux (22) Directions Régionales et de soixante (60) Directions Départementales.

Outre ces Directions et Services, le MEER comprend 03 structures sous tutelle qui sont l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), le Fonds d'Entretien Routier (FER) et le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (LBTP).

De plus, l'administration du MEER dispose d'un effectif global de **782** Agents qui ont contribué à l'atteinte des résultats enregistrés au titre de la gestion 2021. Ces résultats se sont réalisés dans un environnement marqué par une atmosphère sociale apaisée, par la mise en œuvre de la politique solidaire du Gouvernement, et surtout par les effets pervers de la pandémie à corona virus (COVID19) qui a eu une incidence majeure sur l'économie nationale et internationale.

Le présent Rapport Annuel de Performance (RAP), rend compte des résultats réalisés par les différents programmes du Ministère. Il est structuré autour de trois (03) parties : la première est consacrée à la présentation du MEER, la deuxième porte sur le bilan du Programme 1, la troisième rend compte du bilan du Programme 2.

PARTIE I :
PRESENTATION DU MINISTERE

PARTIE I : PRESENTATION DU MINISTERE

I. PRESENTATION GENERALE DU MINISTERE

I.1. Architecture programmatique du Ministère

En guise de rappel, le MEER compte deux (02) programmes composés d'actions et activités :

- ❖ le Programme 1 appelé « Administration Générale », regroupe cinq (05) actions déclinées en **quarante-neuf (49)** activités dont deux (02) projets d'investissements ;
- ❖ le Programme 2 intitulé « Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art », regroupe quatre (04) actions décomposées en **cent onze (111)** activités dont quarante (40) projets d'investissements.

I.2. Politique Ministérielle

La vision du Ministère est de « **doter la Côte d'Ivoire d'Infrastructures Routières et d'Ouvrages d'Art modernes qui soient à la hauteur des ambitions de développement du pays** ».

Pour la réalisation de cette vision, le Ministère s'est fixé 05 principales orientations stratégiques :

- ✓ le renforcement des cadres légaux et réglementaires des services des infrastructures routières ;
- ✓ l'entretien régulier des infrastructures routières ;
- ✓ la réhabilitation des infrastructures routières ;
- ✓ la construction des infrastructures routières de qualité ;
- ✓ le renforcement des capacités des acteurs du sous-secteur des infrastructures routières.

A ces orientations stratégiques, sont adossées deux objectifs stratégiques qui sont :

- ✓ promouvoir une administration moderne et performante ;
- ✓ assurer un meilleur niveau de service des infrastructures routières.

Pour ce faire, au cours de cette gestion 2021, les deux principaux résultats stratégiques attendus tels que définis dans le DDPD-PAP 2021-2023 sont :

- ✓ l'administration du Ministère est moderne et performante ;
- ✓ le niveau des infrastructures routières est amélioré.

A l'effet d'atteindre les objectifs du MEER, le cadre de performance ci-après a été défini. Il comprend deux (02) objectifs stratégiques et deux (02) résultats stratégiques tels que définis dans le DPPD-PAP 2021-2023.

Tableau N°1 : Cadre de performance

Objectifs stratégiques (OG)	Résultats stratégiques (RS)
<u>OG 1</u> : Objectif global ou stratégique : Promouvoir une administration moderne et performante	<u>RS 1</u> : L'administration du ministère est moderne et performante
<u>OG 2</u> : Objectif global ou stratégique : Assurer un meilleur niveau de service des infrastructures routières	<u>RS 2</u> : Le niveau des infrastructures routières est amélioré

Source : DPPD-PAP 2021-2023

II. PERFORMANCE GENERALE DU MINISTERE

II.1. Architecture du cadre de performance globale

L'architecture programmatique du Ministère repose sur 02 Programmes, l'un de support (Administration Générale) et l'autre opérationnel (Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art), composés de 09 actions qui se déclinent en 160 activités. La réalisation des activités et actions permet d'atteindre les objectifs assignés à chaque Programme et d'en mesurer les performances.

Dans le cadre de l'exercice 2021, le cadre de performance globale est fixé autour d'objectifs, d'indicateurs et de cibles tels que consignés dans le tableau n°2 ci-après.

Tableau N° 2 : Architecture du cadre de performance globale

Libellés	Programmes	Objectifs globaux	Objectifs spécifiques (OS)	Indicateurs (liés aux OS)	Cibles (liés aux Indicateurs et OS)
Nombre	2	2	7	18	18

Source : DPPD-PAP 2021-2023

Le cadre de performance globale du Ministère ci-dessus, est structuré autour de 02 programmes ayant 02 objectifs globaux qui sont décomposés en 07 objectifs spécifiques dont les réalisations seront mesurées par 18 indicateurs et 18 cibles.

II.2. Bilan des données globales du cadre de performance

Les réalisations des cibles des indicateurs permettant de mesurer l'atteinte des objectifs est résumé dans le tableau n°3 ci-dessous.

Tableau N° 3 : Bilan des données globales du cadre de performance 2021

Programme	Objectifs	Nombre de cibles	Nombre de cibles atteintes	Taux moyen de réalisation des indicateurs
Programme 1 : Administration Générale	OS1 : Améliorer le cadre légal et institutionnel de gouvernance des infrastructures routières et ouvrages d'art	1	1	78,60%
	OS2 : Améliorer le système de planification et de suivi évaluation des activités du ministère	2	0	
	OS3 : Assurer une gestion efficace moderne et efficiente des ressources humaines, matérielles et financières du ministère	3	1	
	OS4 : Améliorer la gestion du domaine public de l'Etat	1	1	
	OS5 : Améliorer le système d'information et de communication du Ministère	2	2	
Programme 2 : Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art	OS1 : Assurer une gestion efficace et efficiente du Programme	3	1	80,84%
	OS2 : Développer et assurer une bonne conservation et un bon niveau de service du patrimoine routier et autoroutier	6	1	

Source : DDPD-PAP 2021-2023 et données de la gestion 2021.

Au total, **7** objectifs spécifiques, **18** indicateurs et **18** cibles ont été conçus pour mesurer la performance globale des programmes du Ministère. Ils sont répartis comme suit :

Au titre du Programme 1 : 05 objectifs spécifiques, 09 indicateurs, 09 cibles permettent d'apprécier la performance du Programme. Au terme de la gestion 2021, le programme 1 a enregistré un taux moyen d'atteinte des cibles des indicateurs de **78,60%**. En dépit de cette performance, on peut signaler que sur 09 indicateurs, 05 ont atteint leur cible contre 04 non atteints en raison des difficultés qui seront évoquées plus loin.

Au titre du Programme 2 : 02 objectifs spécifiques associés à 09 indicateurs assortis de 09 cibles sont utilisés en vue de mesurer la performance du Programme 2. Les résultats enregistrés font apparaître 02 cibles atteintes et un taux moyen d'atteinte des cibles des indicateurs de **80,84%**. Ce résultat est satisfaisant au regard des difficultés qui ont entravées l'exécution des travaux et qui seront examinées plus loin. Il faut aussi souligner que, sur les 09 cibles des indicateurs, les cibles des indicateurs portant sur « Proportion de projets routiers en dépassement de budget par rapport aux études réalisées » et « Taux de satisfaction des usagers sur le réseau routier » n'ont enregistrés aucune réalisation. En effet, le premier indicateur n'a pu être renseigné car les bilans budgétaires des projets achevés en 2021 du portefeuille, n'ont pu être produits par les Coordonnateurs. Par contre, le deuxième indicateur n'a pu être renseigné car l'enquête de satisfaction auprès des usagers n'a pas été réalisée faute de moyens financiers.

II.3. Évolution des indicateurs de performance

Tableau N°4 : Évolution des indicateurs du Ministère

OBJECTIFS GLOBAUX (OG)	RÉSULTATS STRATÉGIQUES (RS)	INDICATEURS DE PERFORMANCE (IP)	Unité	Réalisation		2021		Commentaire
				2019	2020	Prévisions	Réalisations	
OG1: Promouvoir une administration moderne et performante.	L'administration est moderne et performante.	Taux de textes appliqués	%	60	166,6	70	160	La cible a été atteinte avec une performance de +90 points .
OG2: Assurer un meilleur niveau des infrastructures routières.	Le niveau des infrastructures routières est amélioré.	Proportion de routes revêtues en bon état	%	34	51	54	38	La cible n'a pas été atteinte avec une contre-performance de -16 points car certains projets n'ont pas pu être achevés conformément au planning 2021.

Source : DDPD-PAP 2021-2023 et données de la gestion 2021.

III. FINANCEMENT GLOBAL DU MINISTERE

Le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier a bénéficié, au titre de la gestion 2021 d'un budget qui s'équilibre en ressources et en charges à un montant global de **674 259 682 378 FCFA** y compris les Comptes Spéciaux du Trésor contre **774 572 825 026 FCFA** en 2020. Ces ressources ont été exécutées à hauteur de **344 408 388 800 FCFA**, soit un taux d'exécution de **51,08%**.

Les ressources hors Comptes Spéciaux du Trésor s'élèvent à **483 561 682 378 FCFA** en 2021 contre **629 432 825 026 FCFA** en 2020 soit une baisse de **145 871 142 648 FCFA** correspondant à un taux de **30,17%** par rapport à 2020.

Il convient de noter que le budget voté en 2021 hors compte spéciaux du Trésor a connu une variation passant de **425 304 691 887 FCFA** à **483 561 682 378 FCFA**, soit une hausse de **58 256 990 491 FCFA** représentant un taux de **13,70%** comme le montre le tableau N°5 représentant les ressources et les charges du Ministère.

Les données qui seront analysées dans le présent rapport concerneront uniquement les ressources hors Comptes Spéciaux du trésor.

Tableau 5 : Tableau présentant l'exécution du budget du Ministère

Unités	2020	Budget Actuel (BA)	Ordonnancement (O)	Ecart (E) = (BA)- (O)	Taux de réalisation
1. Ressources	343 310 694 942	483 561 682 378	344 408 388 800	139 153 293 578	71,22
2. Charges	343 310 694 942	483 561 682 378	344 408 388 800	139 153 293 578	71,22
1 Ressources	343 310 694 942	483 561 682 378	344 408 388 800	139 153 293 578	71,22
1.1 Ressources intérieures	150 021 026 666	180 727 795 646	133 977 470 783	46 750 324 863	74,13
1.1 Budget de l'Etat	150 021 026 666	180 727 795 646	133 977 470 783	46 750 324 863	74,13
1.1.2 Recettes de services	0	0	0	0	0,00
1.2 Ressources extérieures	193 289 668 276	302 833 886 732	210 430 918 017	92 402 968 715	69,49
1.2.1 Emprunt projets	183 464 768 276	298 137 086 732	208 941 618 017	89 195 468 715	70,08
1.2.2 Dons projets	9 824 900 000	4 696 800 000	1 489 300 000	3 207 500 000	31,71
1.2.3 Appuis budgétaires ciblés	0	0	0	0	0
2 Charges	343 310 694 942	483 561 682 378	344 408 388 800	139 153 293 578	71,22
2.1 Personnel	1 769 548 370	1 848 662 672	1 848 662 672	0	100
2.1.1 Soldes y compris EPN	1 742 005 938	1 848 662 672	1 848 662 672	0	100
2.1.2 contractuel hors solde	0	0	0	0	0,0
2.2 Biens et Services	1 934 098 550	2 049 097 501	1 967 544 345	81 553 156	96,02
2.3 Transferts	13 145 319 455	12 284 047 120	11 687 961 983	596 085 137	95,15
2.3.1 Transferts courants	13 145 319 455	12 284 047 120	11 687 961 983	596 085 137	95,15
2.3.2 Transferts en capital	0	0	0	0	0,0
2.4 Investissements	326 489 270 999	467 379 875 085	328 904 219 800	138 475 655 285	70,37
2.4.1 Trésor	133 199 602 723	164 545 988 353	118 473 301 783	46 072 686 570	72,00
2.4.2 Financement extérieur	193 289 668 276	302 833 886 732	210 430 918 017	92 402 968 715	69,49
Dons	9 824 900 000	4 696 800 000	1 489 300 000	3 207 500 000	31,71
Emprunts	183 464 768 276	298 137 086 732	208 941 618 017	78 480 118 315	70,08

Source : SIGOBE au 10 mars 2022

Le budget 2021 du MEER sera présenté par source de financement et par nature de dépenses.

❖ **Présentation des ressources par source de financement**

Le budget 2021 du MEER, est principalement financé par deux sources qui sont :

-Les Ressources Intérieures (RI) d'un montant de **180 727 795 646 FCFA** représentent un taux de **37,37%** des ressources globales et sont constituées exclusivement du budget de l'Etat. Les ressources intérieures comparativement à 2020 ont connu une hausse en 2021 en passant de **170 027 051 939 FCFA** à **180 727 795 646 FCFA** soit, une hausse de **10 700 743 707 FCFA** représentant un taux de **6,29%**. Au cours de l'exercice de 2021, les ressources intérieures sont passées de **132 862 155 555 FCFA** à **180 727 795 646 FCFA** soit, une augmentation de **47 865 640 091 FCFA** représentant un taux de **36,03%**. Cette hausse est due à une rallonge accordée à certaines activités comme « Apporter un appui exceptionnel au FER » de **25 800 000 000 FCFA**, et à l'activité « Suivre l'exécution du PSGOUV/MEER » d'un montant de **324 000 000 FCFA**, « Projet d'Aménagement de la Baie de Cocody (PABC) » d'un montant de **4 768 700 000 FCFA**, à l'activité « Construction de la route Odienné-Frontière du Mali et de la Guinée » d'un montant de **2 692 444 584 FCFA**.

-Les Ressources Extérieures (RE) s'élèvent à **302 833 886 732 FCFA**, soit **62,63%** des ressources globales du Ministère. Elles sont constituées de dons et d'emprunts décomposées comme suit :

✓ **Dons** : **4 696 800 000 FCFA**, représentant **1,55 %** des ressources extérieures. Ils proviennent de :

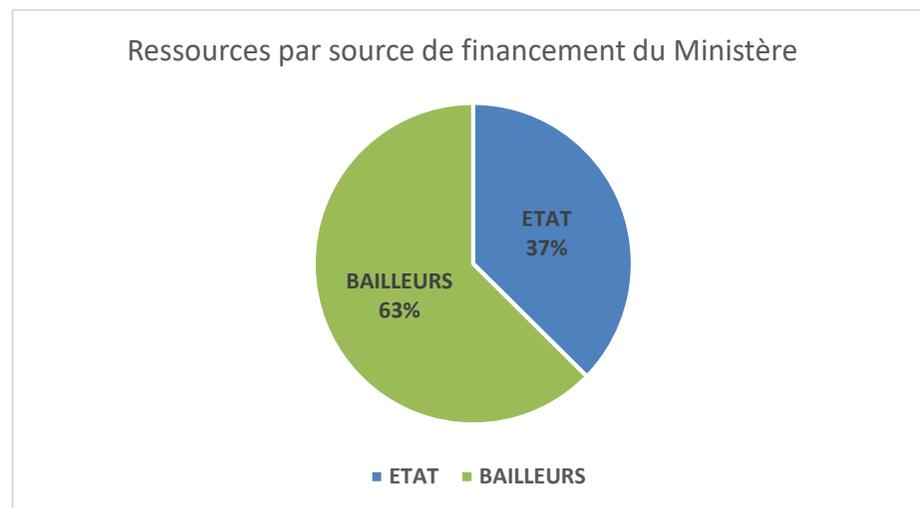
- la Banque Africaine de Développement (BAD) ;
- l'Agence de Coopération Internationale du Japon (JICA) ;
- l'Union Economique et Ouest Africaine (UEMOA) ;
- l'Union Européenne (EU).

✓ **Emprunts** : **298 137 086 732 FCFA**, représentent **98,45%** des RE. Ils proviennent de plusieurs Bailleurs dont les plus importants sont :

- la Banque Mondiale (BM) ;
- la Banque Africaine de Développement (BAD) ;
- la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) ;
- la Banque Islamique de Développement (BID) ;
- l'EXIMBANK et le Fond Koweïtien etc.

Au niveau des RE, contrairement aux RI, elles ont connu une baisse en passant de **459 405 773 087 FCFA** en 2020 à **302 833 886 732 FCFA** en 2021, soit une baisse de **34,08%**. Au cours de l'exercice 2021, les RE ont subi une variation à la hausse de **10 391 350 400 FCFA**, passant de **292 442 536 332 FCFA** à **302 833 886 732 FCFA**, soit un taux de **3,55%**. Cette hausse est attribuable à des ressources additionnelles accordées aux activités : Fleuve MANO, Aménagement et bitumage de la route Attobrou –Biéby –Béttié, Réhabilitation du pont FHB, réhabilitation de la route Bouaké-Ferké.

Graphique N° 1 : Répartition des ressources par source de financement du Ministère



Source : réalisé par nous à partir des données DGBF

De ce qui précède, il ressort que l'essentiel du financement du budget 2021 du MEER, provient des RE. La répartition est illustrée par le graphique n°1 ci-dessus.

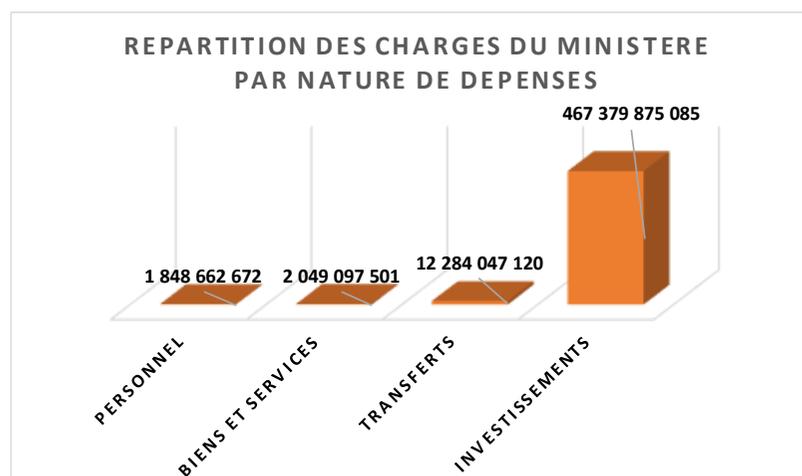
❖ **Présentation des charges par nature de dépenses**

Le budget du Ministère est réparti par nature de dépenses comme suit :

- Les charges du **Personnel** d'un montant de **1 848 662 672 FCFA** en 2021 représentant un taux de **0,38%** du budget global du Ministère, étaient de **1 769 548 370** en 2020. Elles ont connu une hausse de **79 114 302 FCFA** soit un taux de **4,47%** ;
- Les charges des **Biens et Services** s'élèvent à **2 049 097 501 FCFA** en 2021, soit un taux de **0,42%** du budget global du Ministère contre **2 312 890 701 FCFA** en 2020. Elles ont connu une baisse de **263 793 200 FCFA** représentant un taux de **11,40%** ;
- Les charges de **Transferts** s'élèvent à **12 284 047 120 FCFA** en 2021, soit un taux de **2,54%** du budget global du Ministère contre **14 106 730 783 FCFA** en 2020. Elles ont connu une baisse de **1 822 683 663 FCFA** soit un taux de **12,92%**.
- Les charges des **Investissements** d'un montant de **467 379 875 085 FCFA** en 2021, correspondent à un taux de **96,65 %** du budget global du Ministère. Elles ont subi une réduction de **143 863 780 087 FCFA**, soit un taux de **23,53%** par rapport à 2020 dont le montant était de **611 243 655 172 FCFA**.

Cette ventilation est représentée par le graphiques n°2.

Graphique N°2 : Répartition des charges par nature de dépenses



Source : réalisé par nous à partir des données DGBF

Les principales charges du Ministère sont générées par l'investissement. Les dépenses y afférentes représentent **96,65%** des charges globales. Cela s'explique par la primauté accordée aux activités d'investissement.

PARTIE II : LE PROGRAMME 1 « ADMINISTRATION GENERALE »

PARTIE II : LE PROGRAMME 1 « ADMINISTRATION GENERALE »

INTRODUCTION

Le Programme 1 « Administration Générale » est conduit par Monsieur **YAO Aristide Armand**, Directeur de Cabinet, Ingénieur des Travaux Publics (TP) désigné Responsable dudit programme et Ordonnateur délégué des dépenses. Il a été nommé par le décret **n°2020-16 du 26 janvier 2020** portant nomination des Responsables de Programme et a pris service en sa qualité de Directeur de Cabinet le **23 Mai 2018**. Les différentes activités de ce programme ont été réalisées par le Cabinet, les 08 Services Rattachés [(l'Inspection Générale (IG), le Service Informatique et des TIC, le Service de la Communication et des Relations Publiques (SCRP), le Service des Affaires Juridiques (SAJ), le Service de la Coopération Internationale (SCI), le Service de la Documentation et des Archives (SDA), la Cellule de Passation des Marchés Publics (CPMP), le Service Patrimoine)], 04 Directions Centrales et par les 22 Directions Régionales.

L'objectif global du programme « Administration générale » est de ***promouvoir une administration moderne et performante***. Il a pour mission d'élaborer des politiques en matière d'activités professionnelles, de gérer les ressources humaines, matérielles et financières, d'assurer la coordination du système de planification, de suivre la mise en œuvre du processus de décentralisation et de déconcentration des services. Les activités du programme se sont déroulées dans un environnement contraignant marqué par la pandémie à corona virus et les mesures sanitaires restrictives qui en ont découlées. Cependant, l'ensemble des activités prévues ont été mises en œuvre par les RUO, RBOP sous la coordination du RPROG.

Le présent rapport annuel de performance qui met en évidence les résultats dudit Programme s'articule autour de 4 points :

- le premier concerne la présentation de la stratégie du programme ;
- le deuxième porte sur les réalisations du programme au cours de l'exercice 2021 ;
- le troisième analyse la performance du programme ;
- le quatrième parle des perspectives.

I. PRESENTATION DE LA STRATEGIE DU PROGRAMME

I.1. Les objectifs du programme

L'objectif global du Programme 1 « Administration Générale » et le résultat stratégique attendus sont consignés dans le tableau relatif au cadre de performance n°6 ci-dessous.

Tableau N° 6 : Objectif global du Programme 1

Objectif Global	Résultat stratégique	Indicateurs de performance	Cibles (Taux)	Méthodes de calcul
OG 1 : Promouvoir une administration moderne et performante	RS 1 : L'administration du Ministère est moderne et performante	IP 1.1 : Taux de textes appliqués	70	(Nbre de textes appliqués /nbre de textes légaux réglementaires) x 100. Source : rapport d'activité Cabinet/DAJ

Source : DDPD-PAP 2021-2023 et données de la gestion 2021.

De cet objectif global découlent 05 objectifs spécifiques qui ont été assignés au Programme, il s'agit de :

- **objectif spécifique 1** : Améliorer le cadre légal et institutionnel de gouvernance des infrastructures routières ;
- **objectif spécifique 2** : Améliorer le système de planification et de suivi évaluation des activités du Ministère ;
- **objectif spécifique 3** : Assurer une gestion efficace moderne et efficiente des ressources humaines, matérielles et financières du Ministère ;
- **objectif spécifique 4** : Améliorer la gestion du domaine public de l'Etat ;
- **objectif spécifique 5** : Améliorer le système d'information et de communication du Ministère.

La mise en œuvre des activités du Programme requiert l'allocation des crédits budgétaires. Ceux-ci sont analysés au niveau de leur financement ainsi que de leurs exécutions dans les lignes qui suivent.

I.2. Le financement du Programme

Le Programme 1 « Administration Générale » a bénéficié au titre de la gestion 2021 d'un budget initial de **15 093 375 387 FCFA**. En cours de gestion, les crédits ont subi une variation (cf tableau des actes modifications et collectif budgétaire) et sont passés à **15 186 960 984 FCFA**, soit une hausse de **93 585 597 FCFA**, représentant un taux de **0,62%**. Comparativement à 2020, les crédits du Programme 1 ont connu une hausse de **7 724 406 832 FCFA** passant de **7 462 554 152 FCFA** à **15 186 960 984 FCFA** en 2021, soit un taux de **103,5%**. Cette hausse est due principalement à l'activité « Suivre l'exécution du PSGOUV/MEER ».

Tableau n°7 : Modification budgétaire

N°	TYPE ACTES	REFERENCE N°	DATE DE SIGNATURE	OBJET	NATURE DE DEPENSE	MONTANT
1	Arrêté	0087/MBPE/DGBF/DBE/SD-AELEC/AE/MH du 30/03/2021	30/03/2021	Transfert de crédits sur l'activité 78062000665 "Suivre les activités du PSGOUV/MEER"	Investissements	324 000 000
2	Arrêté	0103/MBPE/DGBF/DBE/SD1-AELEC/kkm du 06/04/2021	06/04/2021	Création de l'activité 78062000946 "Gérer le patrimoine du MEER"	Biens et services	20 000 000
3	Régulation budgétaire	Sans acte modificatif	Néant	Diverses activités du programme	Biens et services	- 250 414 403
TOTAL						93 585 597

NB : La rallonge budgétaire au niveau du Programme 1 au titre de la gestion 2021 s'élève à **344 000 000 FCFA** présentée dans le tableau ci-dessus. Par ailleurs, le budget a subi une baisse sur la nature Biens et Services de **250 414 403 FCFA** dû au plafonnement, et ce, sans acte modificatif. Il en résulte une rallonge globale de **93 585 597 FCFA**.

Ce budget du Programme est réparti par nature de dépenses. La configuration est illustrée par le tableau n°8 ci-dessous

Tableau n° 8 : Répartition du budget du Programme par nature de dépenses.

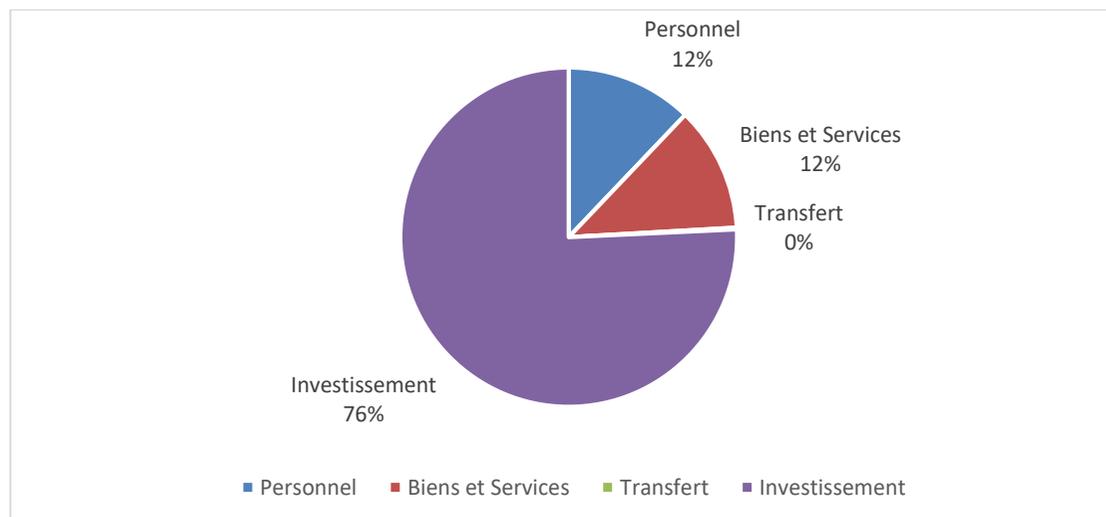
Nature de dépense	Budget Voté (A)	Budget Actuel (B)
Personnel	1 848 662 673	1 848 662 672
Biens et Services	2 040 756 795	1 811 155 586
Transferts	25 761 960	25 761 960
Investissements	11 178 193 959	11 501 380 766
Trésor	324 737 518	647 924 325
Emprunt	10 853 456 441	10 853 456 441
TOTAL	15 093 375 387	15 186 960 984

Source : Situation d'exécution du 10 mars 2022

Le tableau présente le budget par grande masse comme suit :

- **la nature Personnel** bénéficie d'un montant de **1 848 662 672 FCFA**, soit un taux de **12,17%** du budget du Programme ;
- **la nature Biens et Services** est doté d'un montant de **1 811 155 586 FCFA**, soit un taux de **11,93%** du budget du Programme ;
- **la nature Transferts** hérite d'un montant de **25 761 960 FCFA**, représentant un taux de **0,17%** du budget du Programme ;
- **la nature Investissements** représente un montant de **11 501 380 766 FCFA**, soit un taux de **75,73 %** du budget du Programme.

Graphique N°3 : Répartition du Programme par nature de dépenses



Source : DGBF, nos calculs

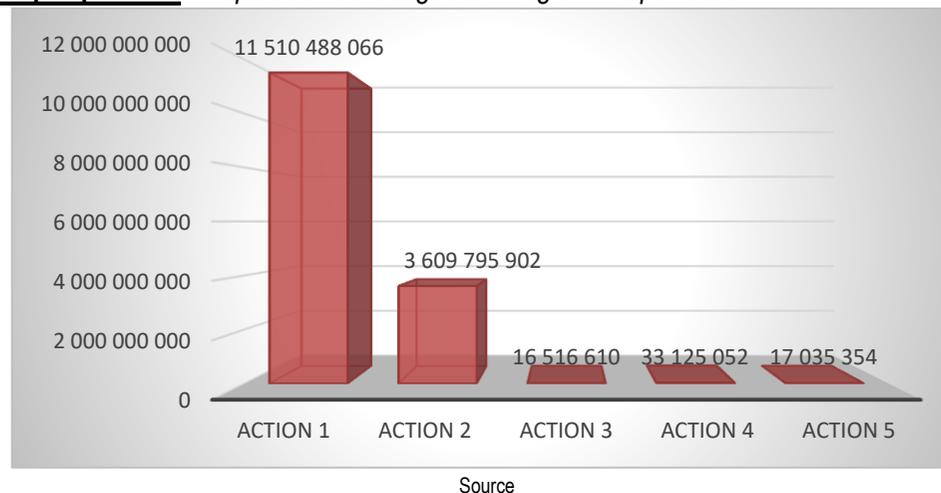
Outre, la présentation du budget par nature de dépenses, le budget du Programme 1 « Administration Générale » est également reparti sur les 05 actions qui le composent. La répartition des crédits par action est illustrée par le graphique 5 ci-dessous.

En effet, par ordre d'importance numérique, l'action 1 (2105801) : « **Coordination et animation du Ministère** » bénéficie d'un montant de **11 510 488 066 FCFA** soit **75,79%** des ressources allouées au Programme. Cette importance est essentiellement due aux crédits affectés à l'activité « **Suivre l'exécution du PSGOUV/MEER** » sur la nature investissement d'un montant de **11 177 456 441 FCFA**.

Vient ensuite l'action 2 (2105802) : « **Gestion des ressources financières, matérielles et humaines** » avec des crédits d'un montant de **3 609 795 902 FCFA**, soit un taux de **23,77%** des crédits alloués au Programme. Cette importance relative est due aux crédits des activités « Prendre en charge les salaires du personnel fonctionnaire » et « Prendre en charge les dépenses liées aux salaires des agents contractuels du Ministère » de la nature **Personnel** et de l'activité « Réhabilitation des locaux des Directions territoriales » d'un montant de **324 737 518 FCFA** imputé à la nature **Investissements**.

Viennent ensuite les actions 3, 4 et 5 qui bénéficient des crédits très faibles sur les natures **Biens et Services**.
Le graphique n° 5 ci-dessous illustre la répartition du budget par action.

Graphique N° 4 : Répartition du budget du Programme par action



Source : Situation d'exécution du 10 mars 2022

L'analyse du financement du Programme a mis en évidence le volume des crédits qui sont alloués aux différentes activités, les sources de financement, leur ventilation par nature de dépenses et par action. A présent, examinons les réalisations des crédits du Programme.

II. REALISATIONS DU PROGRAMME AU COURS DE L'EXERCICE 2021

II.1. Exécution du budget

Les ressources globales du Programme 1 d'un montant de **15 186 960 984 FCFA** ont été exécutées à un taux de **99,47%** en 2021 contre un taux de réalisation de **94,60%** en 2020. Ce taux de **99,47%** a été réalisé grâce aux activités comme « réhabilitation des locaux et le projet PSGOUV » exécutées à **100%**, « Mettre en œuvre la politique du Gouvernement en matière d'infrastructures routières exécuté à **100%**, « Recruter des experts pour assister le Cabinet (Régie/Convention BNETD) » exécuté **70%**, les activités des Directions Régionales (22 DR) exécutées à **96,24%**.

L'analyse sera axée autour de deux points, à savoir l'exécution des crédits budgétaires par action et par nature de dépenses et le suivi des investissements.

II.1.1 Exécution des crédits budgétaires par action et par nature de dépenses

L'exécution des crédits budgétaires par action et par nature de dépenses de 2020 à 2021 est présentée dans le tableau n° 9 ci-dessous.

Tableau n° 9 : Exécution financière par action du programme 1

Actions	Personnel		Biens et Services		Transferts		Investissement		Total	
	N-2	N-1	N-2	N-1	N-2	N-1	N-2	N-1	N-2	N-1
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Action 1 : Coordination et animation du ministère	0	0	276 864 129	271 936 912	0	0	3 374 050 000	11 177 456 441	3 650 914 129	11 449 393 353
Action 2 : Gestion des ressources financières, matérielles et humaines	1 742 005 938	1 848 662 672	1 381 741 658	1 391 931 356	0	25 761 960	244 909 739	323 924 325	3 368 657 335	3 590 280 313
Action 3 : Planification, programmation et suivi-évaluation	0	0	16 516 600	16 516 610	0	0	0	0	16 516 600	16 516 610
Action 4 : Gestion du Domaine Public de l'Etat	0	0	8 624 942	33 125 052	0	0	0	0	8 624 942	33 125 052
Action 5 : Système d'Information et Communication	0	0	15 220 311	17 035 354	0	0	0	0	15 220 311	17 035 354
TOTAL	1 742 005 938	1 848 662 672	1 698 967 640	1 730 545 284	0	25 761 960	3 618 959 739	11 501 380 766	7 059 933 317	15 106 350 682

Source : SIGOBE au 10 mars 2022

A l'analyse du tableau, l'exécution budgétaire du Programme « Administration Générale » a connu une hausse importante de 2020 à 2021. Elle est passée d'un montant de **7 059 933 317 FCFA** à un montant de **15 106 350 682 FCFA** soit une hausse d'un montant de **8 046 417 365 FCFA**. Cette hausse s'explique par une allocation importante des crédits alloués à l'activité « Suivre l'exécution du PSGOUV/MEER » aussi bien au niveau des ressources extérieures que des ressources intérieures. Cette hausse s'observe au niveau des actions ainsi qu'au niveau des natures de dépenses.

L'analyse de l'exécution des crédits par action et par nature de dépenses portera d'une part sur la comparaison des réalisations de 2020 à 2021 et d'autre part sur la comparaison entre les prévisions et les réalisations financières au titre de la gestion 2021. Ainsi, pour chaque action, les budgets actuels seront considérés comme « prévisions financières » et les ordonnancements comme « réalisations financières ».

- ✓ **Au titre de l'action 1** : « Coordination et animation du ministère », l'action 1 a bénéficié d'un budget initial de **11 229 495 414 FCFA** pour terminer à **11 510 488 066 FCFA** soit une hausse de **280 992 652 FCFA**. La réalisation budgétaire est passée d'un montant de **3 650 914 129 FCFA** en 2020 à un montant de **11 449 393 353 FCFA** en 2021, soit une hausse d'un montant de **7 798 479 224 FCFA** correspondant à un taux de **213,60%**. Ce taux élevé de **213,60%** se justifie par l'augmentation et l'absorption de crédits accordés à la nature de dépenses « Investissements ».

Au terme de la gestion 2021, sur une prévision de **11 510 488 066 FCFA**, les crédits de l'action ont été consommés à hauteur de **11 449 393 353 FCFA**, soit un taux de réalisation de **99,47%**. Le gap de **-0,53%** correspondant à un montant de **61 094 513 FCFA** est attribuable à certaines activités de la nature Biens et Services dont les crédits n'ont pas été exécutés à **100%**. Il s'agit notamment des activités « Mettre en œuvre la politique du Gouvernement en matière d'infrastructures routières » exécuté à **100%**, les activités des Directions Régionales (22 DR) exécutées à **96,24%**, « Recruter des experts pour assister le Cabinet (Régie/Convention BNETD) » exécuté à un taux de **70%**,

Au niveau des natures de dépenses, l'exécution des crédits se présente comme suit :

- **Investissements** : les crédits prévisionnels étaient de **11 177 456 441 FCFA** et ont été exécutés à **100%** par la mise en œuvre des activités « réhabilitation des locaux des Directions Territoriales » et « Suivre l'exécution du PSGOUV/MEER »
- **Biens et Services** : les crédits prévisionnels étaient de **333 031 625 FCFA** et ont été exécutés à **271 936 912 FCFA** soit un taux de réalisation de **81,65 %**, grâce aux activités majeures telles que « Mettre en œuvre la politique du Gouvernement en matière d'infrastructures routières » exécuté à **70%** et les activités des Directions Régionales (22 DR) exécuté à **96,24%**.

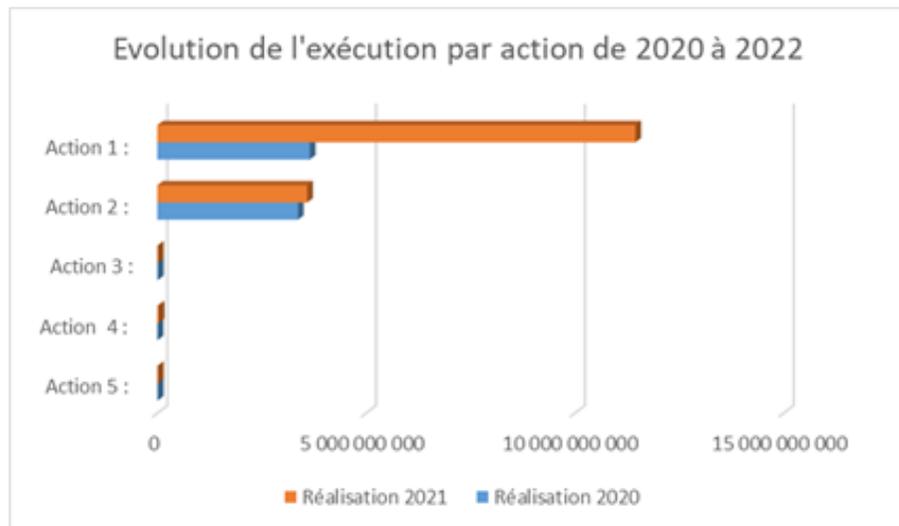
- ✓ **Au titre de l'action 2** : « Gestion des ressources financières, matérielles et humaines », a bénéficié d'un budget initial d'un montant de **3 771 055 756 FCFA**. En fin de gestion, le budget a connu une baisse de **161 259 854 FCFA** pour se stabiliser à **3 609 795 902 FCFA**. Les exécutions sont passées de **3 368 657 335 FCFA** en 2020 à **3 590 280 313 FCFA** en 2021, soit une hausse de **221 622 978 FCFA** représentant un taux de **6,58%**. Il a été exécuté à **3 590 280 313 FCFA** correspondant à un taux d'exécution de **99,46%** en 2021 sur une prévision de **3 609 795 902 FCFA**. Le gap de **19 515 589 FCFA** soit **0,54%** non réalisé est dû à faible taux d'exécution de certaines activités de la nature **Biens et Services**. Il s'agit notamment des activités « missions et conférences hors Côte d'Ivoire » exécuté à **43,02%** en raison du Covid qui a limité les missions à l'étranger, « Gérer les ressources humaines du Ministère » exécuté à **70%**. Quant aux réalisations par nature de dépenses, elles se présentent comme suit :

- **Personnel** : les réalisations sont passées de **1 742 005 938 FCFA** en 2020 à **1 848 662 672 FCFA** en 2021, soit une hausse de **106 656 734 FCFA** pour un taux de **6,12%**. Quant à 2021, les crédits ont été exécutés à **100%**. Ce taux est dû à l'augmentation de l'effectif du MEER qui a impacté la masse salariale.

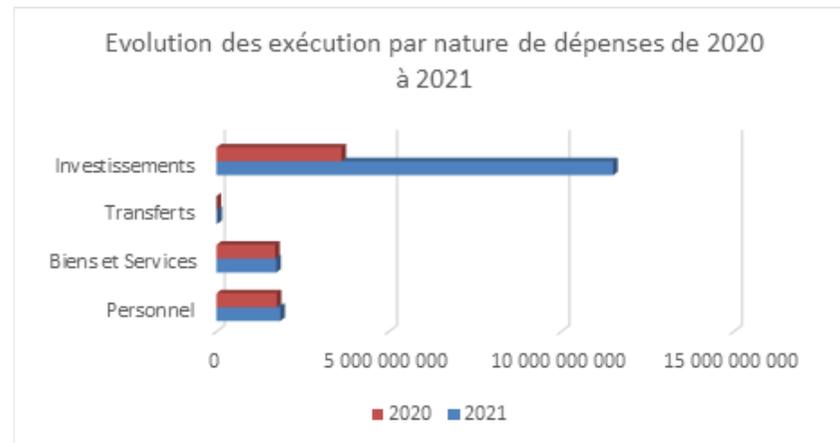
- **Investissements** : les réalisations sont passées de **244 909 739 FCFA** en 2020 à **323 924 325 FCFA** en 2021 soit une hausse de **79 014 586 FCFA** représentant un taux de **32,26%**. Les prévisions d'un montant de **323 924 325 FCFA** ont été exécutées à un taux de **100%**. Cela s'explique par l'augmentation et la consommation des crédits affectés à l'activité « Réhabilitation des locaux des Directions territoriales ».
 - **Transferts** : les réalisations sont passées de **0 FCFA** en 2020 à **25 761 960 FCFA** en 2021. Cela s'explique par le fait qu'en 2020 l'activité « prendre en charge les honoraires des agents sous contrat BNETD » liée à cette nature de dépense n'avait pas été réalisée. Par contre, les crédits de 2021 ont été exécutés à **100%**.
- ✓ **Au titre de l'action 3** : « Planification, Programmation et Suivi-évaluation », aucune variation n'a été observée aux titres des deux derniers exercices budgétaires. Cependant, en 2021 les crédits alloués initialement à l'action étaient de **23 595 157 FCFA** et sont passés à **16 515 610 FCFA** en fin de gestion. Les crédits ont été consommés à **100%** conformément au plafond autorisé par la mise en œuvre de l'activité « Organiser la planification, le suivi et l'évaluation des activités du Ministère ».
- ✓ **Au titre de l'action 4** : « Gestion du Domaine Public de l'Etat », les réalisations sont passées d'un montant de **8 624 942 FCFA** en 2020 à un montant de **33 125 052 FCFA** en 2021, soit une hausse de **24 500 110 FCFA** correspondant à un taux de **284,06%**. Cette forte hausse s'explique par la consommation de crédits importants alloués pour l'acquisition de nouveaux matériels des Travaux Publics. En 2021, les crédits de l'action ont été exécutés à **100%** conformément au plafond autorisé. Les crédits n'ont connu aucune variation au cours de la gestion.
- ✓ **Au titre de l'action 5** : « Information et Communication », les réalisations sont passées de **15 220 311 FCFA** à **17 035 354 FCFA**. On note une légère augmentation d'un montant de **1 815 043 FCFA** réparti sur l'ensemble des activités des actions.
- Au cours de la gestion 2021, les crédits initiaux de l'action d'un montant de **21 907 265 FCFA** sont passés à **17 035 354 FCFA** en fin de gestion en raison du plafonnement. Au terme de la gestion, les crédits de l'action ont été exécutés à un taux de **100%** conformément au plafond autorisé. Ce taux de **100%** est le résultat de la réalisation des activités de la nature **Biens et Services** qui sont : « Organiser la communication des activités du Ministère », « Réaliser les activités de documentation et d'archivage du Ministère » et « Gérer le parc et le système informatique du Ministère » qui sont exécutés à **100%**.

Les graphiques n° 5 et 6 montrent les évolutions des exécutions par action et par nature.

Graphique N° 5 : Evolution de l'exécution des dépenses par action de 2020 à 2021



Graphique N° 6 : Evolution de l'exécution des dépenses par nature de 2020 à 2021



II.1.2. Suivi des investissements

L'exécution de crédits d'investissement du Programme est présentée dans le tableau n°10 ci-dessous.

Tableau 10 : Exécution des investissements du Programme

	Année de démarrage	Année de fin	Coût Total	Budget Voté	Budget Actuel	Mandant ordonnancé
Suivre l'exécution du PSGOUV/Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier	2020	2023	17 114 178 601	10 853 456 441	11 177 456 441	11 177 456 441
Sur financement intérieur			2 940 722 160	0	324 000 000	324 000 000
Sur financement Extérieur			14 173 456 441	10 853 456 441	10 853 456 441	10 853 456 441
Réhabilitation des locaux des Directions territoriales	2020	2022	1 580 000 000	324 737 518	323 924 325	323 924 325
Sur financement intérieur			1 580 000 000	324 737 518	323 924 325	323 924 325
Sur financement Extérieur				-	-	-
Total Programme			18 694 178 601	11 178 193 959	11 501 380 766	11 501 380 766
Sur financement intérieur			4 520 722 160	324 737 518	647 924 325	647 924 325
Sur financement extérieur			14 173 456 441	10 853 456 441	10 853 456 441	10 853 456 441

Source : SIGOBE 10/03/2022

Deux (02) Projets constituent les activités d'investissement du Programme 1 « Administration Générale » dont le coût total s'élève à un montant de **18 694 178 601 FCFA**. Ce coût total est financé à hauteur de **4 520 722 160 FCFA**, soit un taux de **24,18%** sur le budget de l'État et à hauteur de **14 173 456 441 FCFA**, soit un taux de **75,82%** sur les financements extérieurs.

Au titre de la gestion 2021, les investissements du Programme ont bénéficié des crédits d'un montant total de **11 501 380 766 FCFA** répartis par source de financement comme suit :

- ✓ Financement intérieur : **647 924 325 FCFA** soit un taux de **5,63%** des crédits des investissements du Programme ;
- ✓ Financement extérieur : **10 853 456 441 FCFA** soit un taux de **94,37%** des crédits des investissements du Programme.

Le projet « Suivre l'exécution du PSGOUV/MEER », démarré en 2020 est prévu pour prendre fin en 2023 avec un coût total d'un montant de **17 114 178 601 FCFA**. Il a reçu en 2021 des crédits d'un montant total de **11 177 456 441 FCFA**, financé à hauteur de **324 000 000 FCFA** par l'État et de **10 853 456 441 FCFA** par le Bailleurs. Ce budget a été exécuté à **100%** afin de prendre en charge les opérations de numérotation et d'approbation des projets de marchés des travaux et ceux d'acquisition des biens (véhicules et matériels de TP) pour les Directions Déconcentrées.

Quant au second projet « Réhabilitation des locaux des Directions territoriales », il est à sa deuxième phase. Cette phase a démarré en 2020 avec un coût total de **1 580 000 000 FCFA** et la date de fin prévisionnelle est pour 2022. Il a reçu en 2021 des crédits d'un montant de **323 924 325 FCFA** financés entièrement par l'État. Ces crédits ont été exécutés à un taux de **100%**.

Sur les 15 sites qui composent cette phase du projet, 08 sont entièrement achevés, sept (07) sont en cours de réalisation avec un taux d'exécution physique global de plus de **70%**.

En somme, au titre de la gestion 2021, les crédits alloués aux projets d'investissements du Programme 1 ont été exécutés à un taux de **100%**. Les réalisations physiques du projet « Réhabilitation des locaux des directions territoriales » ont obtenu un taux d'exécution satisfaisant. Les insuffisances de crédits budgétaires constituent un frein pour l'achèvement des différents marchés. Au niveau des activités « Suivre l'exécution du PSGOUV/MEER », les travaux d'entretien et de réhabilitation des pistes rurales n'ont pas encore démarré.

II.2. Évolution des effectifs

Les effectifs du personnel du Programme « Administration Générale » sont présentés dans le tableau ci-dessous.

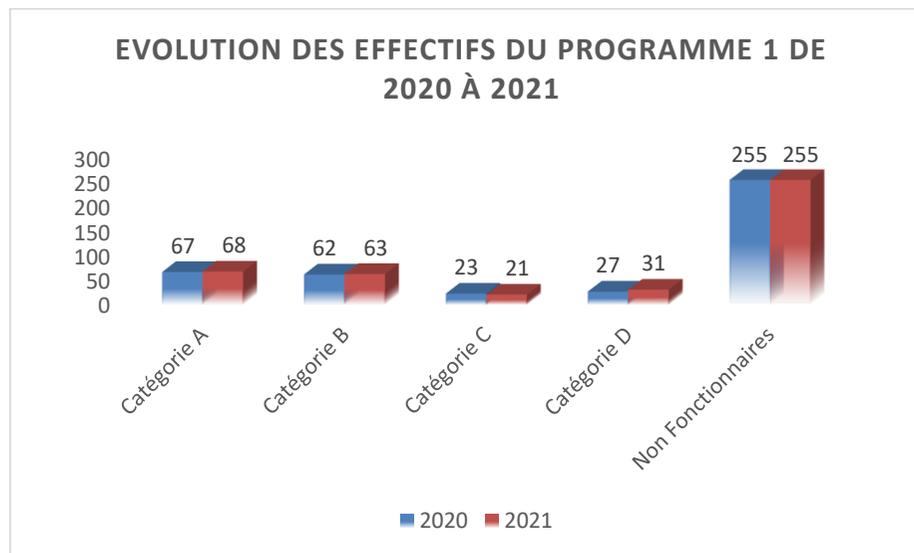
Tableau 11 : Exécution des prévisions d'effectifs du Programme 1

	2020 (a)	2021				Total fin d'année ((a+b)-c)
		Besoin exprimé	Prévision	Besoin satisfait (b)	Sorties (c)	
Catégorie A	67	33	30	6	5	68
Catégorie B	62	29	40	1	0	63
Catégorie C	23	0	0	0	2	21
Catégorie D	27	25	10	5	1	31
Non Fonctionnaires	255	2	2	2	2	255
TOTAL	434	89	82	14	10	438

Source : DRH/ MEER et catalogue des mesures nouvelles

Le graphique n° 7 ci-dessous illustre l'évolution des effectifs du Programme 1 de 2020 à 2021.

Graphique N° 7 : Evolution des effectifs du Programme 1 de 2020 à 2021



Source : DRH/MEER catalogue de mesures nouvelles

La mise en œuvre des activités du Programme 1 : « Administration Générale » a été effectuée à travers le Cabinet et ses Services rattachés, quatre (04) Directions Centrales (DAFP, DRH, DPE, DDPE) et vingt-deux (22) Directions Régionales.

Les activités du Programme 1 « Administration Générale » ont été mis en œuvre par **438** Agents toutes catégories confondues, ce qui représente un taux de **56,01%** de l'effectif global du MEER (**782 Agents**). A l'analyse du tableau, cet effectif a connu une hausse de **04** agents de 2020 à 2021, soit un taux de **0,92%**. En réalité, le Programme a enregistré dix départs pour l'essentiel à la retraite ou mutés dans d'autres Ministères. Par contre, au niveau des arrivés, **14** agents ont enrichi l'effectif du Programme. Ils sont composés de **06** agents de la catégorie A, **01** de la catégorie B, **05** de la catégorie D et **02** non fonctionnaires.

Par statut, cet effectif est composé de :

- ✓ **183** fonctionnaires soit, **41,78%** de l'effectif du Programme
- ✓ **255** non fonctionnaires soit un taux de **58,22%** de l'effectif du Programme.

Par catégorie, les ressources humaines de la catégorie A, au nombre de **68** sont les plus nombreux. Ils représentent **37,16%** de l'effectif des fonctionnaires, ensuite viennent les catégories B au nombre de **63** qui représentent **34,43%**. Les catégories D et C respectivement ont un taux de **11,48%** avec **21** agents et de **16,94%** avec **31** agents.

Pour la mise en œuvre optimale du Programme, il aurait fallu un effectif de **523** agents contre un effectif réel de **434**, soit un gap de **89** agents toutes catégories confondues. Au cours de la gestion, **14** agents ont été affectés au Programme contre **10** départs. De ce fait, le nouveau besoin s'élève à **85** agents.

Globalement, on note plusieurs points de satisfactions qui sont :

- la couverture du programme en ressource humaine à un taux de **83,75%** ;
- la compétence avérée des ressources humaines ;
- la disponibilité des agents à leur poste ;

Cependant, subsistent des points d'insatisfactions :

- le manque de ressource humaine dans certaines localités, ce qui entraîne des difficultés de mise en œuvre ou de suivi des activités dans certaines zones déconcentrées ;
- le départ des techniciens vers d'autres Ministères ce qui entraîne un déficit de personnel au niveau des activités techniques;
- la concentration du personnel au niveau central ;
- la démotivation du personnel pour absence de prime ce qui entraîne l'absentéisme.

II.3. Bilan des activités en rapport avec les axes stratégiques

Le Programme 1 « Administration Générale » a pour objectif global de **promouvoir une administration moderne et performante**. Il comprend 01 seul résultat stratégique attendu. Au terme de la gestion, les résultats majeurs obtenus sont :

- Au niveau du **cadre légal et institutionnel de gouvernance des infrastructures routières**, le Programme a conduit et réalisé plusieurs activités. Les activités ont permis d'élaborer **08** textes législatifs et réglementaires :
 - ✓ 01 projet de Loi portant classification immatriculation des routes, adopté par le Gouvernement ;
 - ✓ 01 décret n°**2021-352 du 07 juillet 2021** instituant un agrément pour l'exercice des activités des laboratoires d'études, de contrôle et d'essai géotechnique dans le domaine du bâtiment et des travaux publics.
 - ✓ 05 arrêtés :
 - 01 arrêté portant cadre permanent d'échanges entre le MEER et le Ministère du Pétrole, de l'Énergie et des Énergies Renouvelables au travers de CI Énergies et la Direction Générale de l'Énergie DGE ;
 - 01 arrêté portant cadre de concertation de l'ensemble des acteurs intervenants dans l'implantation des réseaux dans le Domaine Public de l'État et les travaux routiers (SODECI, CIE, ARTCI, Hydrocarbure ...) en cours de finalisation ;
 - 01 arrêté interministériel n° **180/MBPE/MEER du 13 avril 2021** portant clé du reversement d'une quote-part du produit de la redevance pour occupation du domaine public par les stations-services au MEER ;
 - 01 arrêté N°**0392/MEF/DGTCP/DEMO du 15 octobre 2021** portant création d'une Régie d'Avances auprès du MEER pour la gestion de la quote-part sur le produit de la redevance pour occupation du domaine public par les stations-services ;

- 01 arrêté interministériel n°020/MEER/MCLU du 17 novembre 2021 portant modalité d'agrément des laboratoires d'étude, de contrôle et d'essai géotechnique dans le domaine du bâtiment et des travaux publics ;
 - ✓ 01 décision de désignation du MEER dans la gestion foncière urbaine notamment les lotissements en redressement et autres nouveaux lotissements du Ministère de la Construction du Logement et de l'Urbanisme.
- Au niveau de l'**amélioration du système de planification et de suivi-évaluation des activités du Ministère**, les activités majeures réalisées sont les suivantes :
- Élaboration du PIP sectoriel 2022-2024 du MEER ;
 - Élaboration du PTA 2022 du MEER ;
 - Participation à l'élaboration du PND 2021-2025 ;
 - Mise à jour des matrices du suivi-évaluation des projets du MEER ;
 - Traitements statistiques du comptage routier 2021.
- Au niveau de la **gestion efficace, moderne et efficiente des ressources humaines, matérielles et financières du ministère**, les activités majeures enregistrées sont les suivantes :
- Élaboration du RAP 2020 ;
 - Actualisation du DPPD-PAP 2021-2023 ;
 - Paiement régulier des salaires des contractuels et des experts BNETD ;
 - Construction et de réhabilitation de 08 bâtiments abritant les DR et les DD dans le cadre de l'activité « Réhabilitation des locaux des Directions Territoriales » et 07 en cours. Ces bâtiments contribuent à l'amélioration des conditions de vie et de travail des agents du Ministère.
- Au niveau de l'**amélioration de la gestion du domaine public de l'Etat**, 670 dossiers de demande d'occupation du domaine formulés par les acteurs économiques ont été traités. Dans ce même cadre, et en vue d'améliorer la performance du Ministère, du matériel de travail notamment l'acquisition de matériels de surveillance du réseau et la diffusion de documents (mise en demeure, diffusion d'avis techniques et arrêté d'occupation) et d'équipements topographiques (GSP Différentiels, paires de talkie-walkie, portatifs, vélos mètre, batteries pour portatifs, et multi-chargeur pour batterie) ont été réalisés. La mise en place de la brigade du MEER a permis la surveillance assidue du réseau routier et la libération des emprises occupées de façon anarchique qui retardent la réalisation des projets d'infrastructures routières.
- Au niveau de l'**amélioration du système d'information et de communication interne et externe**, on note la couverture médiatique de l'ensemble des activités sur le site internet, la presse écrite et l'audio visuelle. On peut citer entre autres, le lancement des travaux d'autoroute Abidjan-San Pedro, la visite du chantier autoroute Yamoussoukro-Tiébiissou, le 4^{ème} pont, la 2^{ème} phase des travaux du pont de l'amitié Ivoir-Japonais, le péage de l'autoroute de Grand Bassam, la visite des travaux de réhabilitation de la route de l'Est.

Après l'analyse des résultats stratégiques enregistrés par le Programme et en dépit du contexte marqué par la Covid 19, notre examen va porter spécifiquement sur les performances du Programme proprement enregistrées.

III. PERFORMANCE DU PROGRAMME

Les objectifs spécifiques, les indicateurs de performance, les prévisions et les réalisations du Programme « Administration Générale » sont consignés dans le tableau n°12 ci-dessous.

Il faut noter qu'après l'exercice budgétaire 2020 qui a vu la production du Rapport Annuel de Performance 2020, des travaux d'actualisation du Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses/Projet Annuel de Performance se sont déroulés avec l'ensemble des acteurs. Ces travaux ont permis de reformuler de nouveaux indicateurs de performance plus smart et de définir de nouvelles cibles plus réalistes.

Cette modification a eu pour effet d'induire un changement au niveau des données entre le Rapport Annuel de Performance 2020 et celui de 2021.

C'est donc les résultats liés aux nouveaux indicateurs et les nouvelles cibles que nous allons passer en revue.

Tableau N° 12 : Évolution des indicateurs

Objectif spécifique 1 : Améliorer le cadre légal et institutionnel de gouvernance des infrastructures routières					
Indicateur	Unité	REALISATIONS 2019-2020		2021	
		2019	2020	Prévision	Réalisation
Indicateur 1 : Taux de Textes légaux et réglementaires adoptés	%	66	166	100	160
Objectif spécifique 2 : Améliorer le système de planification et de suivi-évaluation des activités du Ministère					
Indicateur 2 : Taux d'exécution des activités planifiées	%	100	50	100	60
Indicateur 3 : Taux de projets suivis et évalués	%	50	50	60	15
Objectif spécifique 3 : Assurer une gestion efficace, moderne et efficiente des ressources humaines, matérielles et financières du Ministère					
Indicateur 4 : Taux d'exécution du plan de formation	%	60	33,33	70	33,33
Indicateur 5 : Taux de couverture des besoins du ministère en personnel	%	40	0	60	87,87
Indicateur 6 : Taux d'exécution du budget	%	71,14	54,54	100	71,22
Objectif spécifique 4 : Améliorer la gestion du domaine public de l'État					
Indicateur 7 : Proportion des dossiers de demande de domaines publics traités	Taux	95	95	95	95
Objectif spécifique 5 : Améliorer le système d'information et de communication interne et externe					
Indicateur 8 : Taux de couverture médiatique des activités du ministère	%	75	1	85	100
Indicateur 9 : Taux de diffusion des activités du ministère sur le site web	%	0	0	70	100

Source : DPPD-PAP 2020-2023 et rapports d'activités

III.2. Analyse détaillée et explication des résultats (objectifs spécifiques et indicateurs)

La performance du Programme « Administration Générale » est organisée autour de 05 objectifs spécifiques et mesurée à travers neuf **(09)** indicateurs de performance.

- **Au titre de l'objectif spécifique 1 : Améliorer le cadre légal et institutionnel de gouvernance des infrastructures routières**, on note un seul indicateur Pour mesurer l'atteinte de l'objectif. Il s'agit de l'indicateur 1.

✓ **Définition de l'indicateur** : Taux de Textes légaux et réglementaires adoptés.

Avec cet indicateur, il s'agit de mesurer le taux d'adoption de textes légaux et réglementaires (loi, décret, arrêté, décision, acte...), en rapport avec le nombre de texte prévu sur l'année pour renforcer la gouvernance du secteur.

- **Source de données** : Cet indicateur est produit par le service juridique
- **Mode de calcul** : (nombre de textes légaux et réglementaires adoptés / nombre de textes légaux et réglementaires prévus) x 100
- **Situation de référence de 2019** : 66%
- **Valeur cible 2021** : 100%

Au titre de la gestion 2021, le Service Juridique du Ministère avait prévu la prise de cinq (05) textes légaux et réglementaires. Au terme de la gestion, (08) textes ont été produits soit un taux de réalisation de **160%**.

Comment expliquer cette performance exceptionnelle ? Cette performance est liée à la technicité de l'équipe en charge des questions juridiques mais surtout à la nécessité d'apporter des réponses idoines face à des problèmes spécifiques qui se posent au secteur. Ainsi, face à la sous réglementation du secteur du BTP et à la nécessité du renforcement du contrôle des infrastructures routières et ouvrages d'art, le Ministère a initié le décret (décret n°2021-352 du 07 juillet 2021 instituant un agrément pour l'exercice des activités des laboratoires d'étude, de contrôle et d'essai géotechnique dans le domaine du bâtiment et des travaux publics) et son arrêté d'application. En conclusion, au-delà des textes prévus, le Ministère prend des textes afin de régler des problèmes urgents.

- **Au titre de l'objectif spécifique 2 : Améliorer le système de planification et de suivi-évaluation des activités du Ministère**, on dénombre 02 indicateurs qui sont les indicateurs 2 et 3.

✓ **Définition de l'indicateur 2** : Taux d'exécution des activités planifiées.

Cet indicateur vise à mesurer sur toute l'année la proportion des activités planifiées et réalisées par les directions centrales par rapport à celles planifiées. Il concerne les activités de gestion courante.

- **Source de données** : Direction de la Planification et de l'Évaluation
- **Mode de calcul** : (nombre d'activités exécutées / nombre d'activités prévues) x 100
- **Situation de référence de 2019** : 100%
- **Valeur cible 2021** : 100%

La cible pour la gestion 2021 était d'exécuter **100%** des activités planifiées. En fin de gestion, seulement **60 %** des activités planifiées ont pu être réalisées. Ce résultat bien qu'en deçà du taux prévu en 2021 est supérieur à celui de 2020 qui était de **50%**. La cible n'a pu être atteinte à cause de l'insuffisance de crédits budgétaires.

✓ **Définition de l'indicateur 3 : Taux de projets suivis et évalués.**

Cet indicateur rend compte du niveau de la réalisation physique ainsi que de la qualité des projets d'investissement. Il mesure la proportion de projets effectivement suivis et évalués par la Direction de la Planification et de l'Évaluation sur l'ensemble des projets en cours d'exécution.

- **Source de données** : Direction de la Planification et de l'Évaluation
- **Mode de calcul** : (nombre de projets suivis et évalués / nombre total de projets de l'année) x 100
- **Situation de référence de 2019** : 50%
- **Valeur cible 2021** : 60%

La cible pour la gestion 2021 était de suivre et d'évaluer au moins **60%** des projets en cours d'exécution. En fin de gestion, seulement **15 %** des projets ont pu être suivis et évalués. Ce résultat est non seulement en deçà du taux prévu en 2021, mais aussi, il est en deçà du taux réalisé en 2020 qui était de **50 %**. Plusieurs facteurs expliquent cette contreperformance. Il s'agit de :

- *Facteur humain et matériel* : la Direction est en sous-effectif, en effet, la direction ne dispose que de cinq (05) agents. Concernant le facteur matériel, la Direction ne dispose d'aucun véhicule de mission. Or, la majorité des projets se réalisent à l'intérieur du pays. Du coup, le service se contente de suivre et d'évaluer les projets qui s'exécutent à Abidjan et ses environs.

- *Facteur budgétaire* : l'insuffisance du budget de la Direction ne permet pas de prendre en charge les frais de mission des agents à l'intérieur du pays. Pour remédier à cette contreperformance, il est nécessaire de doter la direction de ressources matérielles et budgétaires suffisantes pour la mise en œuvre de ses missions.

Au titre de l'objectif spécifique 3 : Assurer une gestion efficace, moderne et efficiente des ressources humaines, matérielles et financières du Ministère,
Il existe **03** indicateurs : Il s'agit des indicateurs 4, 5 et 6.

✓ **Définition de l'indicateur 4 : Taux d'exécution du plan de formation,**

Le plan de formation et de renforcement des capacités est dévolu à la Direction des Ressources humaines. L'indicateur lié au taux d'exécution du plan de formation vise à mesurer le pourcentage réalisé des activités de formation et de renforcement des capacités des agents du Ministère.

- **Source de données** : Direction des Ressources Humaines
- **Mode de calcul** : (nombre de formations réalisées / nombre de formations prévues) x 100
- **Situation de référence de 2019** : 60%
- **Valeur cible 2021** : 70%

Trois (03) activités de formation étaient prévues au cours de l'année 2021. Ces formations portaient sur la déontologie du métier de conducteur et l'entretien courant des véhicules, la rédaction administrative, la gestion optimale du temps. Une seule (01) activité a pu être réalisée en raison de l'insuffisance des crédits. Il s'agit de la formation sur l'atelier d'échange et de sensibilisation sur le thème : « *la gestion optimale du temps à travers l'élaboration d'un tableau de bord du Directeur* ». Ce plan de formation a été réalisée à un taux de **33,33%** contre **70%** prévu.

A l'avenir, la programmation des formations devra être en cohérence avec la disponibilité des crédits.

✓ **Définition de l'indicateur 5** : Taux de couverture des besoins du Ministère en personnel

Cet indicateur permet de mesurer la couverture du Ministère en ressources humaines.

- **Source de données** : Direction des Ressources Humaines
- **Mode de calcul** : (nombre de besoins en personnel satisfait / nombre de besoins exprimés) x 100
- **Situation de référence de 2019** : 40%
- **Valeur cible 2021** : 60%

La prévision pour 2021 était de couvrir au minimum **60%** du besoin total en personnel du Ministère. Le besoin total en personnel au titre de l'exercice 2021(Programme 1 et 2) s'élevait à **890** agents toutes catégories confondues (effectif 2020 + besoins exprimés). En effet, un besoin total de **148** agents toutes catégories confondues a été exprimé sur l'ensemble des deux programmes pour couvrir le gap existant. Seulement **37** agents ont pu être obtenus soit un taux **25%** de satisfaction des besoins exprimés. Avec ces **37** agents et les sorties enregistrées, le Ministère a disposé finalement pour l'exercice 2021 de **782** agents, ce qui représente un taux de couverture en personnel du MEER de **87,87%** contre une valeur cible de **60%**. Cette performance est liée à la pertinence de la demande en ressources humaines formulée et argumentée auprès de la Fonction Publique.

Cependant, le taux de satisfaction de **25%** des besoins exprimés en ressources humaines est lié au fait que certains agents affectés au Ministère ne se sont jamais présentés pour la prise de service ou se présentent à la DRH et repartent aussitôt. Cette attitude s'explique en partie par le manque de mesures de motivations des agents travaillant dans le Ministère.

✓ **Définition de l'indicateur 6** : Taux d'exécution du budget

Cet indicateur mesure le taux de consommation des crédits budgétaires alloués au Ministère pour la mise en œuvre de l'ensemble de ses activités.

- **Source de données** : Direction des Affaires Financières et du Patrimoine
- **Mode de calcul** : (total engagement / total dotation) x 100
- **Situation de référence de 2019** : 71,14%
- **Valeur cible 2021** : 100%

Pour l'exercice budgétaire 2021, sur une prévision budgétaire de **483 561 682 378 FCFA**, un montant de **344 408 388 800 CFA** a été ordonnancé, soit un taux de **71,22%**. Ce taux est en hausse par rapport à celui de 2020 qui était de **54,54%**.

Ce taux de **71,22%** aurait été encore meilleur, n'eût été les difficultés rencontrées en cours de gestion, notamment :

- ✓ le changement de système de gestion SIB vers le SIGOBE n'a pas permis aux acteurs une bonne maîtrise de l'applicatif (circuit d'exécution des dépenses publiques plus long dans le SIGOBE) ;
- ✓ les problèmes récurrents de connexion qui rendaient les engagements lents ;
- ✓ le plafonnement de certains crédits à 70% ;
- ✓ les problèmes d'interconnexion entre le SYGMAP et le SIGOBE qui rendent difficile, voire périlleux les réservations de crédits et l'engagement des décomptes ;
- ✓ la lenteur d'exécution de certains projets n'a pas permis d'absorber les crédits avant la clôture budgétaire ;
- ✓ la lenteur dans les procédures de passations et d'attributions des marchés n'a pas permis ni de réaliser les activités, encore moins de consommer les crédits budgétaires ;
- ✓ la lenteur dans la délivrance des ANO par les bailleurs de fonds ; etc...

Ces difficultés ont plus impacté le taux d'exécution du Programme 2 « Infrastructures Routières et Ouvrages d'Arts », surtout au niveau des activités des projets cofinancés. Le taux d'exécution du Programme 2 « Infrastructures routières et ouvrages d'arts » s'élevait à **70,31%** contre **99,47%** pour le Programme 1 « Administration Générale ».

Pour remédier à ces difficultés, plusieurs séances de renforcement des capacités en interne comme en externe se sont déroulées avec la DGBF. Cependant, il faut aussi améliorer le processus de passation des marchés, fluidifier le processus d'exécution des dépenses publiques, réduire les délais de délivrance des ANO, fluidifier l'interconnexion SIGOBE-SIGOMAP, imposer les intérêts moratoires sur les retards accusés par les prestataires retardataires sur les projets.

Au titre de l'objectif spécifique 4 : Améliorer la gestion du domaine public de l'État

L'indicateur 7 permet d'apprécier le niveau de réalisation de cet objectif.

- ✓ **Définition de l'indicateur 7** : Proportion des dossiers de demande de domaines publics traités. Cet indicateur lié à la gestion du domaine public de l'État, permet de mesurer le nombre de dossiers soumis par les usagers et traités par l'administration.
 - **Source de données** : Direction du Domaine Publique de l'État
 - **Mode de calcul** : (nombre de demande traitées / nombre de demandes reçues) x 100
 - **Situation de référence de 2019** : 95%
 - **Valeur cible 2021** : 95%

Au titre de la gestion 2021, il était prévu de traiter au moins **95%** des dossiers reçus. À la fin de la gestion 2021, 670 dossiers de demande ont été traités sur un total de 703 dossiers reçus ; ce qui représente un taux de réalisation de **95%**.

L'atteinte de la cible est due au fait que le Programme dispose de moyens techniques (GSP Différentiels, paires de talkie-walkie, portatifs, vélos mètre, batteries pour portatifs, et multi-chargeur pour batterie, l'acquisition d'équipements topographie) et humains (la disponibilité des effectifs administratifs, mise en place de la

brigade) pour réaliser ses missions de terrains à l'effet d'apprécier les demandes formulées par les demandeurs. La performance aurait été meilleure si les crédits affectés à cette activité étaient plus importants.

Au niveau de l'objectif spécifique 5 : Améliorer le système d'information et de communication.

Les indicateurs 8 et 9 permettent de mesurer le niveau de réalisation de cet objectif.

✓ **Définition de l'indicateur 8 : Taux de couverture médiatique des activités du Ministère**

Cet Indicateur directement rattaché au Service de Communication et des Relations Publiques du Ministère renseigne sur le taux de couverture médiatique (Radio, Télévision, Presse écrite, Web tv, Presse en ligne etc...) des activités du Ministère notamment, les visites de chantier, les lancements des travaux, les remises d'équipements, les libérations d'emprises, la présentation du Budget-Programme du Ministère à l'Assemblée Nationale et au Sénat etc...

- **Source de données** : Service de la Communication et des Relations Publiques
- **Mode de calcul** : (nombre d'activités couvertes / nombre d'activités réalisées) x 100
- **Situation de référence de 2019** : 75%
- **Valeur cible 2021** : 85%

Pour la gestion 2021, le Service de Communication et des Relations Publiques du Ministère a défini comme cible, la couverture d'au moins **85%** des activités du MEER. En définitif, il a couvert **100%** des activités réalisées par le Ministère. Il s'agit d'assurer la visibilité du Ministère à travers les activités de terrain portant sur les visites de chantier, de lancements des travaux, de réception d'ouvrages, de remise d'équipements, etc. Cette performance s'explique par la disponibilité de moyens matériels (matériel roulant permet de suivre toutes activités du Ministère), techniques (appareil photo, camera, ordinateur de traitement) et humains (communicateur professionnel) pour couvrir l'ensemble des activités, traiter et diffuser les informations. Elle s'explique aussi par l'intérêt que la presse nationale et internationale accorde aux activités liées au développement des infrastructures routières qui ont un impact sur la fluidité des transports et la mobilité des biens et des personnes. Cet intérêt permet aux médias de couvrir les activités et de diffuser les informations sur les activités du Ministère.

✓ **Définition de l'Indicateur 9 : Taux de diffusion des activités du Ministère sur le site Web**

Ce dernier indicateur vise à mesurer la proportion des activités du Ministère diffusées sur son site internet en vue de porter l'information à une cible plus élargie aussi bien au niveau national qu'international. Il s'agit de donner une visibilité sur internet.

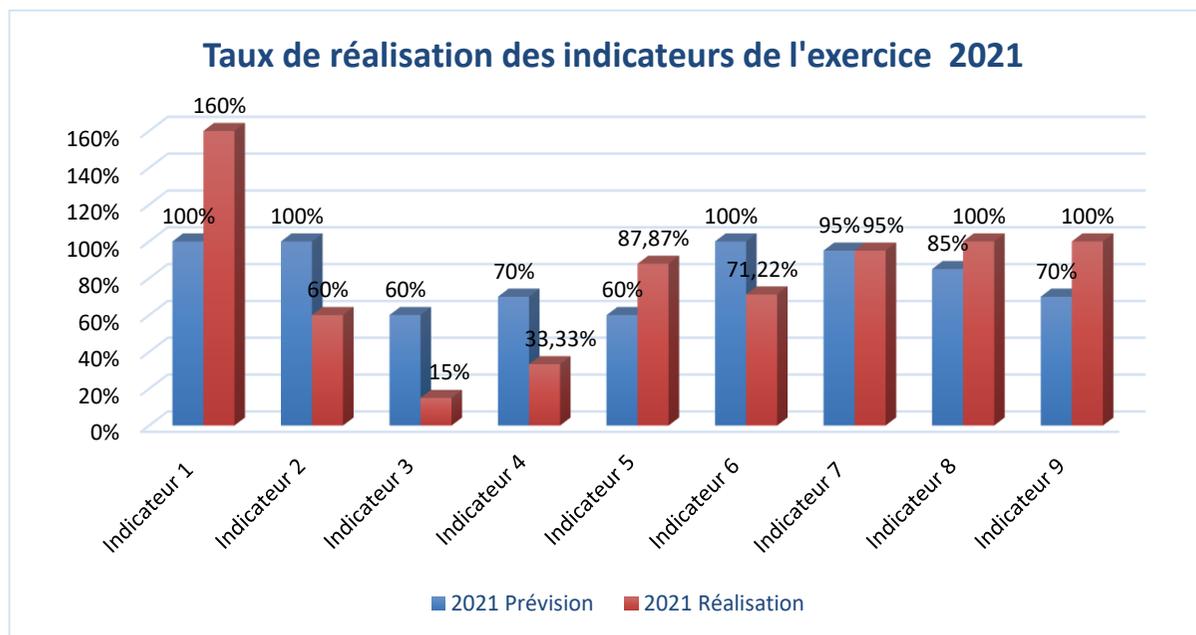
- **Source de données** : Service de la Communication et des Relations Publiques
- **Mode de calcul** : (nombre d'activités publiées sur le site web / nombre d'activités réalisées) x 100
- **Situation de référence de 2019** : 52%
- **Valeur cible 2021** : 70%

Le SITIC a projeté pour la gestion 2021 de publier au moins **70%** des activités du MEER sur son site internet.

En fin de gestion, l'ensemble des activités du Ministère a été publié sur le site web du Ministère permettant ainsi l'actualisation régulière du site web. Ce taux de réalisation de **100%**, largement au-dessus des prévisions s'explique comme nous l'avons indiqué au niveau de l'indicateur 8 par l'existence de moyens matériels, techniques et humains permettant de réaliser les activités de diffusion sur le site web.

Le graphique N°8 ci-dessous illustre les indicateurs et le niveau d'atteinte de leur cible.

Graphique N° 8 : Les cibles des indicateurs et leur taux de réalisation de l'exercice 2021

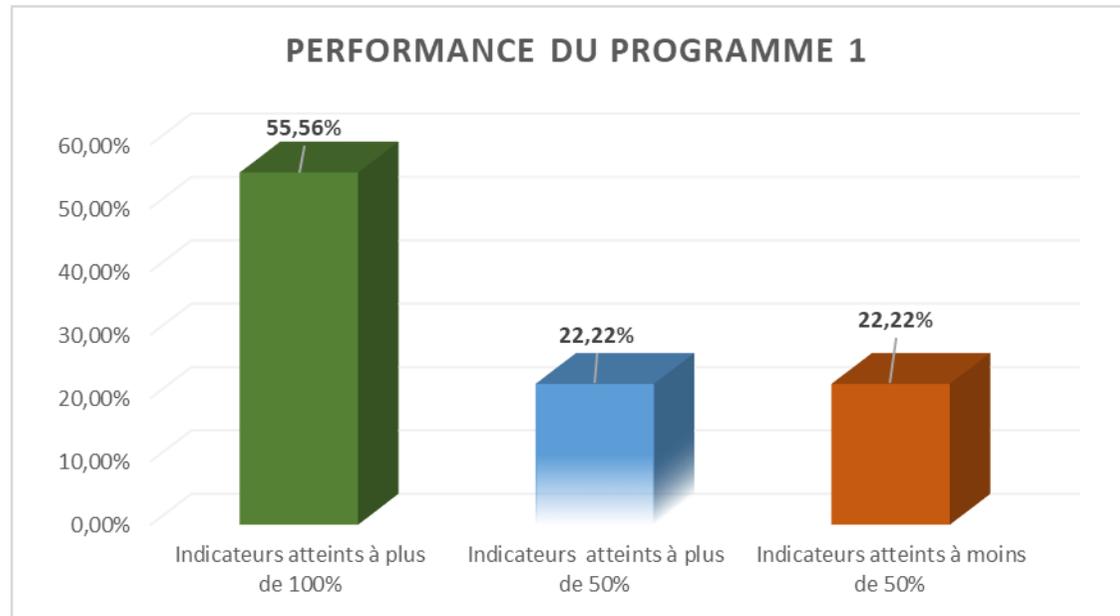


Source : données DGBF, nos calculs

En somme, en dépit des difficultés précédemment énumérées, grâce à la détermination des acteurs du Programme, des activités majeures ont été réalisées. En effet, sur neuf (09) indicateurs, 05 ont atteint leur cible contre 04. Selon le niveau d'atteinte des cibles, on peut classer les indicateurs comme suite :

- ✓ 05 Indicateurs atteints à **100%** et plus de la cible, soit **55,56%** ;
- ✓ 02 Indicateurs atteints à plus de **50%** de la cible, soit un taux de **22,22%** ;
- ✓ 02 Indicateurs atteints à moins de **50%** de la cible, soit un taux de **22,22%** ;

Graphique N° 9 : Classification des indicateurs en fonction de leur niveau d'atteinte



Source : données DGBF, nos calculs

IV. PERSPECTIVES

IV.1. Leçons apprises

L'exercice budgétaire 2021 marque la seconde année de gestion en mode Budget-programme. Ces deux années de gestion en mode Budget-programme ont permis de mieux comprendre la philosophie de ce type de gestion et d'en tirer des leçons afin d'améliorer la qualité de la gestion des finances publiques. On peut citer entre autres :

- ✓ appropriation du chronogramme du processus d'élaboration budgétaire ;
- ✓ la maîtrise du canevas d'élaboration des principaux documents budgétaires (DPPD-PAP) ;
- ✓ formulation participative des indicateurs de performance et la détermination des cibles par les services concernés ;
- ✓ séance de travail régulière avec tous les acteurs ;
- ✓ rédaction collective et participative du RAP ;
- ✓ franche collaboration avec la Direction de la Réforme Budgétaire ;
- ✓ renseignement de tous les indicateurs et leur cible ;
- ✓ etc.

Toutefois, des difficultés ont été rencontrées au cours de la gestion. Ces difficultés peuvent être regroupées en deux catégories : celles portant sur la gestion courante et celles liées à la mise en œuvre du Budget- programme :

Au titre de la gestion courante :

- ✓ insuffisance de crédits budgétaires pour réaliser les activités prévues ;
- ✓ circuit d'exécution des dépenses publiques plus long dans le SIGOBE ;
- ✓ changement de système de gestion SIB vers le SIGOBE n'a pas permis aux acteurs une bonne maîtrise de l'applicatif ;
- ✓ problèmes récurrents de connexion qui rendaient les engagements lents ;
- ✓ plafonnement de certains crédits à 70% ;
- ✓ problèmes d'interconnexion entre le SYGMAP et le SIGOBE ;
- ✓ lenteur d'exécution de certains projets n'a pas permis d'absorber les crédits avant la clôture budgétaire ;
- ✓ lenteur dans les procédures de passations et d'attributions des marchés qui ne permettent pas de consommer les crédits budgétaires ;
- ✓ lenteur dans la délivrance des ANO par les bailleurs de fonds.

Au titre de la mise en œuvre du Budget-programme :

- ✓ utilisation partielle des outils de gestion (plan de travail, tableau de bord etc.,) en mode Budget-programmes ;
- ✓ absence de fiche technique décrivant les indicateurs, leurs significations, leurs interprétations et leurs limites ;
- ✓ non production des rapports d'activités par certains acteurs (RUO, RBOP, RPROG) dans les délais tels que prévus par la charte de gestion ;
- ✓ changement d'une année à une autre du canevas de rédaction du RAP.

Face à ces difficultés, le Responsable de Programme en étroite collaboration avec le RFFiM, entend pour les gestions à venir intensifier le renforcement des capacités des acteurs et la sensibilisation à la production régulière et dans les délais des rapports d'activités.

IV.2. Recommandations

Les recommandations pour améliorer les performances du Ministère sont entre autres :

Au titre de la gestion courante :

- ✓ renforcer les capacités des acteurs ;
- ✓ renforcer les crédits budgétaires pour réaliser les activités prévues ;
- ✓ relever le plafond des crédits de certaines activités majeures ;
- ✓ réduire le circuit d'exécution des dépenses publiques plus long dans le SIGOBE ;
- ✓ stabiliser les systèmes de gestion pour une meilleure maîtrise des acteurs ;
- ✓ rendre fluide l'interconnexion entre le SYGMAP et le SIGOBE ;
- ✓ accélérer les procédures de passations et d'attributions des marchés ;
- ✓ réduire les délais de délivrance des ANO par les bailleurs de fonds ;

Au titre de la mise en œuvre du Budget-programmes :

- ✓ poursuivre le renforcement les capacités des acteurs ;
- ✓ intensifier le dialogue de gestion avec l'ensemble des acteurs ;
- ✓ poursuivre la mise en place organisationnelle des programmes ;
- ✓ rendre stable le canevas d'élaboration du RAP ;
- ✓ poursuivre la sensibilisation des acteurs sur la nécessité d'utiliser les outils de gestion (plan de travail, tableau de bord etc.,) en mode Budget-programmes ;
- ✓ doter chaque indicateur de fiche technique ;
- ✓ sensibiliser et former les acteurs (RUO, RBOP, RPROG) sur la production des rapports d'activités dans les délais tels que prévus par la charte de gestion ;

CONCLUSION

Le Programme 1 « Administration Générale » est essentiellement destiné aux activités de coordination. À la fin de la gestion 2021, le Programme a enregistré des résultats satisfaisants en dépit des difficultés inhérentes à tout nouveau processus à l'image de la gestion en mode Budget-programmes.

Plusieurs résultats majeurs ont été enregistrés dans ce Programme. On peut citer entre autres, le nombre de textes institutionnels et réglementaires pour moderniser le secteur, le nombre de dossiers traités, la couverture médiatique des activités du Ministère etc... Outre ces résultats, le taux d'exécution de **99,47%** des crédits budgétaires, le taux moyen d'atteinte des cibles **78,60%** et **05** indicateurs qui ont atteint leur cible à plus de **100%** traduisent concrètement la performance du Programme. Toutefois, le renforcement des capacités des acteurs et une bonne allocation budgétaire des activités permettront d'améliorer les performances du Programme.

PARTIE III : LE PROGRAMME 2
« INFRASTRUCTURES ROUTIERES
ET OUVRAGES D'ART »

PARTIE III : PROGRAMME 2 « INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET OUVRAGES D'ART »

INTRODUCTION

La mise en œuvre du Programme 2 « **Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art** » est piloté par **Monsieur KOUAKOU Yao Germain**, Ingénieur Général des Travaux Publics, Directeur Général des Infrastructures Routières, Responsable dudit Programme et Ordonnateur délégué des dépenses. Il a été nommé par décret n° **2020-16 du 26 janvier 2020** portant désignation des Responsables de Programme des Ministères et a pris service le **09 Août 2016** en tant que Directeur Général des Infrastructures Routières.

En sa qualité de Responsable de ce Programme (RProg), il a pour mission d'assurer le développement des infrastructures routières, l'entretien du réseau routier et la réhabilitation des routes et des ouvrages.

Plusieurs structures concourent à la mise en œuvre des activités dudit programme. Il s'agit de deux (02) Directions Générales (DGIR et DGQIR), de cinq (05) Directions Centrales (DENRVT, DPSS, DRR, DQ et DIR) et de soixante (60) Directions Départementales (DD) avec l'appui de l'AGEROUTE qui assure la maîtrise d'ouvrage déléguée, le LBTP en qualité de laboratoire et de bureau technique et le FER comme outil de financement de l'entretien du réseau routier et des ouvrages d'Art.

Ont contribué également à la mise en œuvre du programme les grands projets structurants qui sont PABC, PRICI, PACOGA, PFCTCAL, PTUA, PIDUCAS, Fleuve MANO, PR8, Route/2^{ème} C2D, Autoroute Yamoussoukro-Bouaké, renforcement de la route Bouaké-Ferké.

L'objectif global du Programme intitulé « *Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art* » est d'**Assurer un meilleur niveau de service des infrastructures routières**.

Les activités de ce Programme à l'instar de celle du Programme 1 : « Administration Générale », se sont déroulées dans un environnement contraignant marqué par la pandémie à corona virus et les mesures sanitaires restrictives qui en ont découlé. Cependant, l'ensemble des activités prévues ont été mises en œuvre par l'ensemble des structures qui participent à l'animation de ce Programme.

Le présent Rapport Annuel de Performance du programme Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art s'articule autour de 4 points :

- d'abord la présentation de la stratégie du Programme ;
- ensuite les réalisations du Programme au cours de l'exercice 2021 ;
- puis l'analyse de la performance du Programme ;
- et enfin les perspectives.

I. PRESENTATION DE LA STRATEGIE DU PROGRAMME

I.1. Les objectifs du programme

L'objectif global du Programme « Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art » est **d'Assurer un meilleur niveau de service des infrastructures routières**. Pour ce faire, il entend entretenir, réhabiliter et développer les infrastructures routières à travers les deux (02) objectifs spécifiques suivants :

- ✓ **Objectif spécifique 1** : Assurer une gestion efficace et efficiente du Programme ;
- ✓ **Objectif spécifique 2** : Développer et assurer une bonne conservation et un bon niveau de service du patrimoine routier et autoroutier.

Le cadre de performance globale du programme est représenté dans le tableau 13 ci-dessous.

Tableau N° 13 : Cadre de performance globale du programme 2

Objectif Global	Résultat stratégique	Indicateurs de performance	Cibles (Taux)	Méthodes de calcul
OG 2 : Assurer un meilleur niveau de service des infrastructures routières	RS 2 : le niveau des infrastructures routières est amélioré	IP 2 : Proportion de routes revêtues en bon état	54	(Linéaire de routes revêtues en bon état/ linéaire total de routes revêtues) x 100 Source : rapport d'activités DGIR / AGEROUTE

Source : DDPD-PAP 2021-2023

I.2. Le financement du programme

Pour la mise en œuvre de ses activités en 2021, le Programme a bénéficié d'un budget initial de **410 211 316 500 FCFA**. En cours de gestion, ce budget a connu une hausse de **58 163 404 894 FCFA soit un taux de 14,18%** (cf tableau n° 14 des actes modifications et collectif budgétaire) pour s'établir à **468 374 721 394 FCFA**. Il représente une proportion de **96,86%** par rapport au budget global. Il est en baisse de **153 595 549 480 FCFA** soit un taux de **24,69%** par rapport au budget 2020 d'un montant de **621 970 270 874 FCFA**.

Le budget du Programme a subi plusieurs variations soit par rallonge budgétaire, soit par intégration de ressources. Les variations et les actes modificatifs figurent dans le tableau n° 14 suivant.

Tableau n° 14 : Actes modificatifs du budget 2021

LISTE DES ACTES MODIFICATIFS 2021						
N°	TYPE ACTES	REFERENCE N°	DATE DE SIGNATURE	OBJET	NATURE DE DEPENSE	MONTANT
1	Arrêté	0074/MBPE/DGBF/DBE/SD1-AELEC/kkm du 29/03/2021	29/03/2021	Intégration de ressources extérieures et ouvertures de crédits additionnels	Investissement	1 053 300 000
						1 008 000 000
2	Arrêté	0233/MBPE/DGBF/DBE/SD-AELEC/AE du 18/05/2021	18/05/2021	Prendre en charge les charges salariales et du fonctionnement de la Centrale d'Adressage mise en place dans le cadre du Projet d'Adressage du District d'Abidjan	Transferts	320 916 000
3	Arrêté	0429/MBPE/DGBF/DBE/SD-AELEC/kkm du 23/07/2021	23/07/2021	Aménagement et bitumage de la route Attobrou-Biéby-Bettié	Investissement	6 300 000 000
4	Arrêté	0344/MBPE/DGBF/DBE/SD-AELEC/kkm du 23/07/2021	25/07/2021	Réhabilitation du Pont FHB	Investissement	797 829 250
				Réhabilitation de la Route BKE-FERKE	Investissement	1 532 221 150
5	néant	Collectif budgétaire	Néant	Apporter un appui exceptionnel au FER	Investissement	12 000 000 000
6	néant	Des Lettres d'avance	Néant	Travaux routiers diverses localités/EBOMAF	Investissement	29 110 673 083
7	néant	Sans acte modificatif	Néant	Diverses activités	Investissement	6 040 465 411
TOTAL						58 163 404 894

Les variations à la hausse d'un montant de **58 163 404 894 FCFA** ont été enregistrées au niveau des natures Investissement à hauteur de **57 842 488 894 FCFA** dont les activités bénéficiaires figurent dans le tableau ci-dessus et à hauteur de **320 916 000 FCFA** au niveau de la nature Transferts.

Les crédits du Programme sont ventilés par natures de dépenses. Cette ventilation est présentée dans le tableau dans le tableau n° 15 ci-dessous.

Tableau n° 15 : Répartition des crédits du Programme par nature de dépenses

<i>Nature de dépense</i>	<i>Budget Voté (A)</i>	<i>Budget Actuel (B)</i>
Personnel	0	0
Biens et Services	265 056 053	237 941 915
Transferts	12 080 968 823	12 258 285 160
Investissements	397 865 291 624	455 878 494 319
<i>Trésor</i>	116 276 211 733	163 898 064 028
<i>Emprunt</i>	281 589 079 891	291 980 430 291
TOTAL	410 211 316 500	468 374 721 394

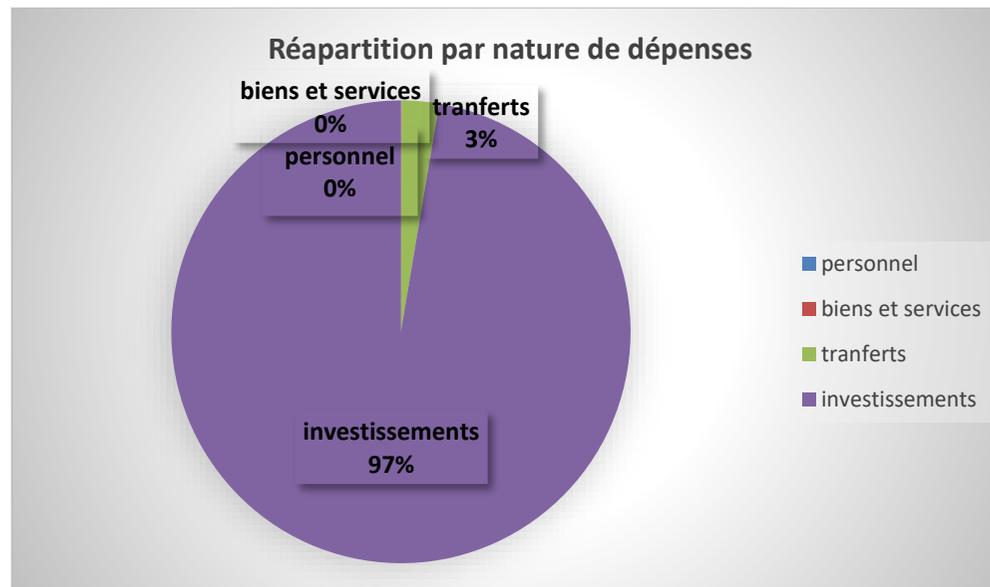
Source : données DGBF, nos calculs

Les crédits du Programme sont ventilés par nature de dépenses et se présentent comme suit.

- **La nature Personnel** a bénéficié d'un montant de **0 F**. Le manque de crédit affecté à la nature Personnel découle du fait que les salaires du personnel du Programme 2 sont payés sur le Programme 1. A ce jour, la DGBF n'a pas encore dissocié la ventilation des salaires du personnel par programme.
- **La nature Biens et Services** bénéficie des crédits d'un montant de **237 941 915 FCFA** soit un taux de **0,05%** du budget du Programme en 2021. Ces crédits sont légèrement en baisse par rapport à 2020 dont les crédits étaient de **265 056 053 FCFA**.
- **La nature Transferts** quant à elle, a bénéficié d'un montant de **12 258 285 160 FCFA** soit un taux de **2,62%** du budget du Programme en 2021. Il est en baisse de **1 822 683 663 FCFA** par rapport à celui de 2020 qui était de **14 080 968 823 FCFA** en raison des rallonges apportées à l'activité « prendre en charge le loyer du pont HKB/SOCOPRIM ».
- **La nature Investissements** avait des crédits d'un montant de **455 878 494 319 FCFA** représentant un taux de **97,33 %** du budget du Programme en 2021. Ce taux de **97,33%** montre que l'essentiel des crédits du programme est concentré au niveau des investissements qui en constituent le cœur de métier. Par ailleurs, il convient de signaler que ce programme met en œuvre la quasi-totalité des projets d'investissements du MEER. Cependant, les crédits sont en baisse de **151 745 751 679 FCFA** par rapport à 2020 dont le montant des crédits était de **607 624 245 998 FCFA**. Le graphique n° 10 présente la répartition par nature de dépenses de l'exercice 2021. Cette réduction des crédits en 2021, est le fait du retrait du portefeuille-projet de nombreuses activités qui sont achevées en 2020.

La configuration des crédits par nature de dépenses est illustrée par le graphique n° 10.

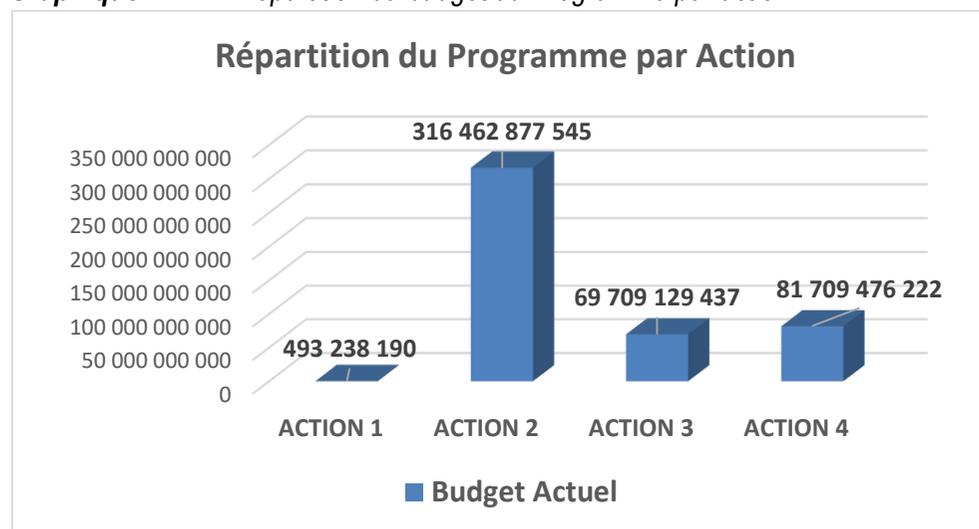
Graphique N° 10 : Répartition du budget du Programme par nature de dépenses



Source : données DGBF, nos calculs

Outre la présentation du budget par nature de dépenses, le budget du Programme « Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art » est également structuré autour de 04 actions. La répartition des crédits par action est illustrée par le graphique n°11 ci-dessous.

Graphique N° 11 : Répartition du budget du Programme par action



Source : données DGBF, nos calculs

Par ordre d'importance numérique, l'action 2 « **Construction de Nouvelles Routes** » bénéficie d'un montant de **316 462 877 545 FCFA** soit un taux de **67,57%** des ressources allouées au Programme. Cette action absorbe plus de la moitié du budget alloué au Programme. Cela se justifie par le volume des activités qui sont exécutées au niveau de ladite action. En effet, sur un portefeuille de 40 projets, 26 projets sont exécutés au niveau de cette action dont certains ont été pourvus d'importants crédits. On peut citer entre autres :

- Projet d'Aménagement de la Baie de Cocody (PABC) (54 063 800 000 FCFA) ;
- Programme d'Aménagement de routes et de facilitation de transport au sein du fleuve MANO (20 823 400 000 FCFA) ;
- Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA) (33 471 916 000 FCFA) ;
- (PIDUCAS) (28 933 200 000 FCFA) ;
- Aménagement de l'autoroute Yamoussoukro- Bouaké (24 308 576 886 FCFA) ;
- Projet de route corridor Bamako- Zantiébogou Kani Boundiali San-Pédro (CI) (16 957 134 464 FCFA) ;
- etc.

Vient ensuite l'**action 4 « Construction des Ouvrages d'Art »** qui bénéficie d'un montant de **81 709 476 222 FCFA** soit **17,45%** des ressources allouées au programme. Ces crédits sont majoritairement destinés au financement de la construction du 4^{ème} pont dans le cadre du projet PTUA.

Puis, l'**action 3 « Réhabilitation et Entretien des Infrastructures Routières et Ouvrage d'Art »** avec des crédits d'un montant de **69 709 129 437 FCFA** soit, **14,88%** des crédits alloués au Programme. Cette importance relative est due aux crédits alloués aux activités majeures dont « Apporter un appui exceptionnel au Fond d'Entretien Routier » (**25 800 000 000 FCFA**), « Réhabilitation de la route Bouaké-Ferké » (**10 649 421 150 FCFA**) et Prendre en charge le loyer du pont HKB/ SOCOPRIM (**12 000 000 000 FCFA**), etc.

Enfin, l'**action 1 « Réalisation des études pour le développement et le fonctionnement des Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art »**. L'action bénéficie d'un crédit de **493 238 190 FCFA** représentant **0,11%** des ressources allouées au Programme. Ce montant relativement faible, est destiné à la coordination des activités du Programme dont les crédits les importants sont affectés à l'activité « *Projet Inventaire du Réseau Routier National* » (**198 618 099 FCFA**).

Au cours de l'exécution du budget, de nombreux problèmes ont été rencontrés, les plus importants sont :

✓ ***difficultés liées au système informatique de gestion***

La gestion 2021 a enregistré la mise en place d'un nouveau applicatif SIGOBE en remplacement du SIB. Ce changement brusque sans une véritable formation des acteurs a eu pour résultat le manque de maîtrise du nouvel applicatif. Ainsi, beaucoup d'erreurs de saisie ont entraîné des rejets et des différés au niveau des engagements. De plus, des annulations des engagements sans repositionnement systématique a eu beaucoup de désagréments. En outre, des activités figurant dans le budget notifié n'ont pas été codifiées dans le SIGOBE. Cette situation a nécessité des relances régulières au niveau des services techniques du budget en vue de corriger les anomalies. Outre ce problème de changement d'applicatif et de changement constaté, l'interconnexion entre le SIGOBE et le SIGMAP a été source de lenteur à l'exécution du budget. En effet, les réservations de décomptes n'apparaissent pas systématiquement dans le SIGOBE. Du coup, il est impossible d'effectuer des engagements, là encore, il faut recourir au service technique du budget pour régler ces problèmes.

✓ ***les faibles allocations de ressources de la Part Etat entraînent un allongement des délais contractuels***

Il est fréquemment constaté au niveau des projets cofinancés que les crédits alloués des parts État sont faibles. Les conséquences sont le retard de la mise en œuvre des projets et la prolongation de facto des délais contractuels ou les projets sont finis et ne peuvent pas être soldés et continuent de figurer dans le portefeuille projet du Ministère. De plus, l'occupation des emprises qui entraîne des surcoûts et empêchant le démarrage des projets.

✓ ***régularisation des avances de trésorerie***

Il est constaté fréquemment que des avances de trésorerie sont apportées à des activités. Cependant, les ressources en vue de la régularisation ne sont pas positionnées dans le SIGMAP. Par conséquent, les avances ne peuvent être régularisées.

✓ **plafonnement des crédits et insuffisance de décomptes**

Le plafonnement des crédits constitue un véritable problème d'exécution budgétaire. En effet, en raison du plafonnement, il est difficile d'engager la totalité des crédits à la hauteur des prestations réalisées. Cette situation retarde et limite la consommation des crédits. A cela s'ajoutent les retards récurrents de transmission de décomptes pour engagement avant la clôture budgétaire.

✓ **lenteur de délivrance d'ANO des bailleurs et défaillance organisationnelle des entreprises**

Le processus de passation de marché des projets cofinancés impose à chaque étape un Avis de Non Objection (ANO) de la part du bailleur. Malheureusement, le processus de délivrance de l'ANO constitue un goulot d'étranglement dans l'attribution des marchés. Or sans marché, les crédits ne peuvent être consommés.

✓ **longueur de processus d'exécution du budget**

La nouvelle procédure d'exécution est déclinée en 04 étapes. L'instauration de la phase de liquidation retarde l'exécution du budget. Si l'on doit respecter les délais impartis à chaque acteur, le dénouement d'une opération budgétaire sans rejet ni différé est de 56 jours. Ce qui est très long par rapport à l'efficacité de l'exécution du budget.

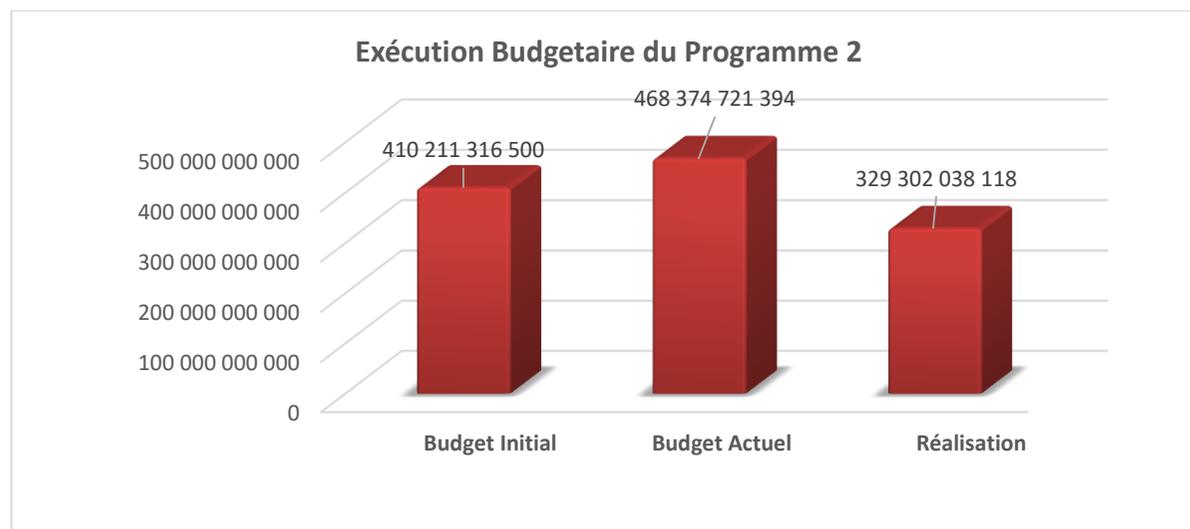
L'analyse du financement du programme a mis en évidence le volume des crédits qui sont alloués aux différentes activités, les ventilations par nature de dépenses et par action. Les lignes qui vont suivre seront consacrées aux réalisations enregistrées au cours de la gestion 2021.

II. REALISATIONS DU PROGRAMME AU COURS DE L'EXERCICE 2021

II.1. Exécution du budget

Pour rappel, le Programme a bénéficié des crédits d'un montant de **468 374 721 394 FCFA** en 2021 et a été absorbé à hauteur de **329 302 038 118 FCFA**, soit un taux d'exécution de **70,31%** contre **54,06%** en 2020. Globalement, les activités qui ont contribué à la réalisation de **70,31%** sont « Indemnisation des activités Agéroute » exécutée à **100%**, « Aménagement et bitumage de la route Yakassé Attobrou-Biéby-Bettié » exécutée à **97%**, « Réhabilitation de la route Bouaké-Ferké » exécutée à **99,34%**, « Axe Mankono-Tenningboué (**100%**) », « Projet Facilitation Commerce Transport Abj-Lagos (PFCTCAL) » exécutée à (**100%**) , « Projet de route corridor Bamako- Zantiébogou- Kani- Boundiali- San-Pédro (CI) » exécutée à **79%**, « Aménagement de la route Tiébissou-Didiévi-Bocanda (**99,99%**) », « Construction et Aménagement de voiries urbaines (**100%**) », « Réhabilitation Autoroute du Nord (**100%**) ». Le graphique n° 12 présente l'exécution globale du Programme.

Graphique N° 12 : Exécution globale du Programme



Source : données DGBF, nos calculs

L'analyse des réalisations portera sur deux points. Il s'agit de l'exécution du budget par nature et par action ainsi que du suivi des investissements. Cette analyse sera précédée de l'examen des modifications intervenues au cours de l'exercice 2021.

II.1.1. Exécution des crédits budgétaires par action et par nature de dépenses

Tableau 16 : Exécution financière par nature du Programme

Actions	Personnel		Biens et Services		Transferts		Investissements		Total	
	N-2	N-1	N-2	N-1	N-2	N-1	N-2	N-1	N-2	N-1
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Action 1 : Réalisation des études pour le développement et fonctionnement des infrastructures routières et ouvrage d'art		0	235 130 910	236 999 061	56 678 176	56 678 176	2 020 066 948	198 618 099	2 311 876 034	492 295 336
Action 2 : Construction de Nouvelles Routes	0	0	0	0			131 314 460 495	207 540 086 112	131 314 460 495	207 540 086 112
Action 3 : Réhabilitation et Entretien des Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art		0	0	0	13 088 641 279	11 605 521 847	104 459 259 558	37 972 233 994	117 547 900 837	49 577 755 841
Action 4 : Construction des Ouvrages d'Arts		0	0	0			85 076 524 259	71 691 900 829	85 076 524 259	71 691 900 829
TOTAL	0	0	235 130 910	236 999 061	13 145 319 455	11 662 200 023	322 870 311 260	317 402 839 034	336 250 761 625	329 302 038 118

Source : Situation d'exécution 10 mars 2022

Le tableau ci-dessus montre l'évolution des exécutions aussi bien au niveau des actions que des natures de dépenses au cours des deux dernières années.

L'exécution budgétaire du Programme « Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art » a connu une baisse de 2020 à 2021. Elle était de **336 250 761 625 FCFA** en 2020 à un montant de **329 302 038 118 FCFA** en 2021, soit une baisse d'un montant de **6 948 723 507 FCFA**. La baisse s'observe surtout au niveau des ordonnancements de la nature Investissements qui est passée de **322 870 311 260 FCFA** en 2020 à **317 402 839 034 FCFA** en 2021 soit une baisse **5 467 472 226 FCFA**. L'analyse du tableau va mettre l'accent sur l'exécution du budget au niveau de chaque action.

- ✓ **Au titre de l'action 1** : « Réalisation des études pour le développement et le fonctionnement des infrastructures routières et ouvrages d'art », les réalisations sont de **2 311 876 034 FCFA** en 2020 à **492 295 336 FCFA** en 2021 soit une baisse de **1 819 580 698 FCFA** car les crédits de l'activité « Indemnisation travaux routiers/Ageroute » initialement dans l'action 1 en 2020 ont été transférés à l'action 2. En 2021, l'action a bénéficié, des crédits initiaux d'un montant de **396 024 876 FCFA**. En fin de gestion, ils sont passés à **493 238 190 FCFA** soit une hausse de **97 213 314 FCFA**. Ces crédits ont été absorbés à hauteur de **492 295 336 FCFA**, soit à un taux d'exécution de **99,81%**. La performance enregistrée au niveau cette action est attribuable à l'exécution des crédits des activités des natures de dépenses suivantes :
 - ✓ **100%** au niveau de la nature Investissements qui s'explique par la consommation à **100%** des crédits de l'activité « Inventaire du réseau routier national ». C'est la seule activité d'investissement de l'action.
 - ✓ **100%** au niveau de la nature Transferts : Ce taux est dû au fait que les crédits de l'activité « Apporter un appui au programme d'auscultation des Infrastructures » gérée par le LBTP ont été exécutés à **100%**.

✓ **99,60%** au niveau de la nature Biens et Services. Les crédits des activités de l'action notamment celles des DD (**182 040 176 FCFA**) exécutés à **100%** et les activités des Administrations centrales (**83 015 877 FCFA**) ont été exécutés quasiment à **70%**.

✓ **Au titre de l'action 2** : « Construction de nouvelles routes » les réalisations de cette action sont passées de **131 314 460 495 FCFA** en 2020 à **207 540 086 112 FCFA** en 2021 soit une hausse de **76 225 625 617 FCFA**. Cette hausse est due à des augmentations des crédits des activités suivantes : Aménagement et bitumage de la route Yakassé Attobrou-Biéby-Bettié, PIDUCAS, Travaux Routiers Diverses Localités/EBOMAF, PABC, etc. Au cours de la gestion 2021, les crédits de l'action ont subi une variation à la hausse passant de **286 336 728 085 FCFA** à **316 462 877 545 FCFA** en fin de gestion, soit une hausse de **30 126 149 487 FCFA**. La hausse est essentiellement imputable à l'activité Travaux Routiers Diverses Localités/EBOMAF qui a bénéficié d'un montant de **29 110 673 083 FCFA** en cours de gestion par lettre d'avance.

Sur un montant de **316 462 877 545 FCFA** en 2021, il a été exécuté le montant de **207 140 086 112 FCFA**, soit un taux de **65,58%** de réalisation. Le gap négatif observé de **44,42%** est dû à des activités qui ont enregistré un faible taux de réalisation. Il s'agit entre autres :

- ✓ PIDUCAS d'un montant de **28 933 200 000 FCFA** exécuté à **72,77%** en raison du plafonnement ;
- ✓ Aménagement de la route Adzopé-Yakasse Attobrou exécuté à **0%**, les crédits bailleurs étaient sans objet (les crédits étaient destinés à des activités déjà réalisées) ;
- ✓ Bitumage axe Agboville-Cechi exécuté à **17,13%** car les décomptes ne sont parvenus avant la clôture budgétaire ;
- ✓ Aménagement route Kokonou Aproponou/Yamoussoukro-Bouaflé-Daloa exécuté à **2,62%**, car les activités objets des crédits ont été exécutées en dehors du Ministère mais n'ont pas été régularisés dans le SIGOBE ;
- ✓ Programme d'Aménagement de routes et de facilitation de transport au sein du fleuve MANO exécuté à **62,83%**, car certains volets du projet ont fait l'objet de résiliation ;
- ✓ l'activité Construction de la route Odienné - frontière du Mali et de la Guinée, d'un montant de **33 192 444 584 FCFA** pour un taux d'exécution de **54,11%**, car les décomptes ne sont parvenus avant la clôture budgétaire.

✓ **Au titre de l'action 3** : « Réhabilitation et Entretien des Infrastructures routières et Ouvrages d'Art », Les crédits exécutés sont passés de **117 547 900 837 FCFA** en 2020 à **49 577 755 841 FCFA** en 2021 soit une baisse de **67 970 144 996 FCFA**. Cette baisse est imputable à la fin du projet « Infrastructures Transport-Route/ 2ème C2D », la réduction des crédits des activités telles que « Réhabilitation de la route Bouaké-Ferké » d'un montant de **44 501 4 71 175 FCFA**, « Aménagement du Boulevard de Marseille » d'un montant de **7 184 136 464 FCFA**. Par contre en 2021, les crédits ont connu une hausse en cours de gestion. En effet, les crédits alloués initialement étaient de **38 430 527 100 FCFA** et sont passés à **69 709 129 437 FCFA** en fin de gestion soit une hausse de **31 278 602 337 FCFA**. Cette hausse est due à une rallonge budgétaire apportée à l'activité « Apporter un appui exceptionnel au Fond d'Entretien Routier » d'un montant de **25 800 000 000 FCFA** et une intégration de ressources d'un **6 356 634 300 FCFA** à l'activité « Aménagement et bitumage de la route Yakassé Attobrou-Biéby-Bettié ». Les crédits ont été consommés à **71,12%**. Le gap de **29,88%** est dû à certaines activités qui n'ont pas été exécutées à **100%**. Il s'agit :

- ✓ Aménagement du Boulevard de Marseille exécuté à **8,72%**, car les décomptes ne sont parvenus avant la clôture budgétaire.
- ✓ Aménagement voiries de Kouto exécuté à **69,25%**, car les décomptes ne sont parvenus avant la clôture budgétaire.

Au titre de l'action 4 : « Construction des ouvrages d'arts », les crédits exécutés sont passés de **85 076 524 259 FCFA** en 2020 à **71 691 900 829 FCFA** en 2021 soit une baisse de **13 384 623 430 FCFA**. Cela s'explique par une baisse enregistrée au niveau des ordonnancements sur les activités « Projet Transport Urbain Abidjan », « Construction de l'échangeur de l'amitié Ivoir-Japonais » et « Construction des ouvrages métalliques ».

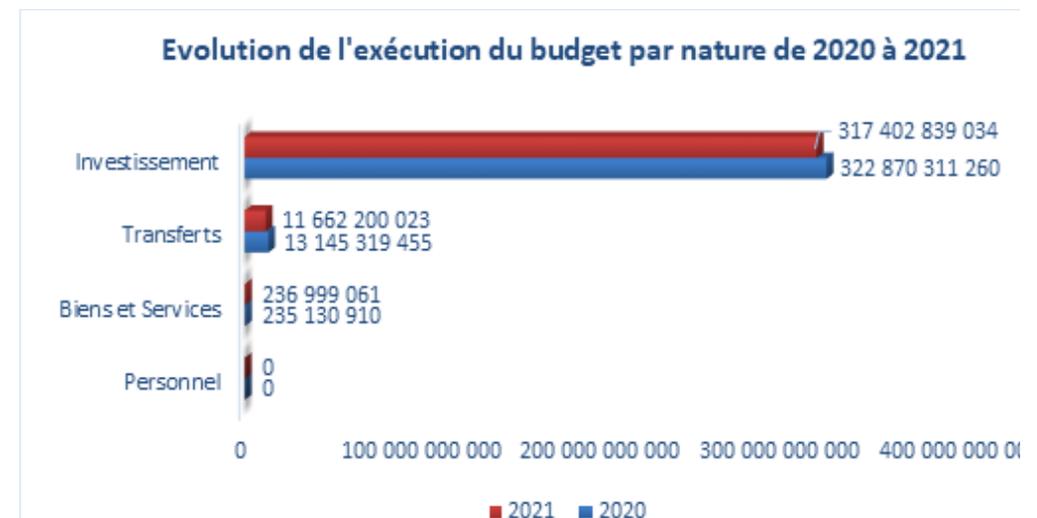
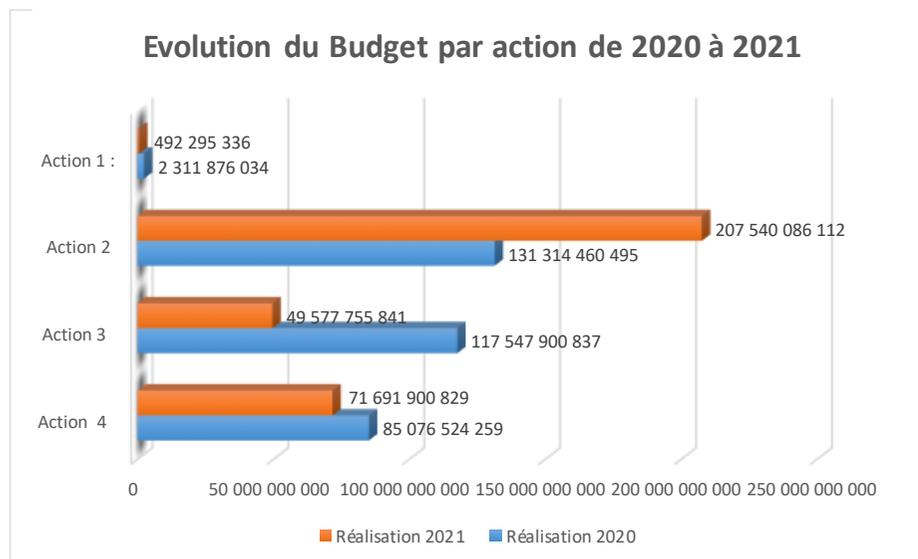
Les crédits alloués initialement à l'action étaient de **85 048 036 439 FCFA** et sont passés à **81 709 476 222 FCFA** soit une baisse **3 338 560 217 FCFA**. Cette réduction est imputable sur les activités « Construction du pont de l'Amitié Ivoir-Japonais » d'un montant de **88 768 077 FCFA**, « Construction pont HKB » d'un montant de **281 029 390 FCFA**, « Projet Transport Urbain Abidjan » d'un montant **3 766 600 000 FCFA** et une hausse sur l'activité « Réhabilitation des Ponts FHB » d'un montant de **797 829 250 FCFA**. Le taux d'absorption des crédits est de **87,75%**. Le gap de **12,25%** est dû à certaines activités qui n'ont pas été exécutées à **100%**. Il s'agit des activités :

- ✓ « Projet Transport Urbain Abidjan » d'un montant de **68 072 700 000 FCFA** et exécuté à **88,98%**,
- ✓ « Réhabilitation du Pont FHB », dont les crédits d'un montant de **9 923 773 375 FCFA**, exécuté à hauteur de **94,15%** ;
- ✓ « Construction des ouvrages métalliques » d'un montant de **3 055 355 684 FCFA** et exécuté à **1 118 272 305 FCFA**, soit un taux de **36,60%**

Les graphiques n° 13 et 14 illustrent les évolutions des exécutions du budget par action et par la nature entre 2020 et 2021

Graphique N° 13 : Evolution des exécutions du budget par action de 2020 à 2021

Graphique N° 14 : Evolution des exécutions du budget par nature de 2020 à 2021



II.1.2. Suivi des investissements

L'exécution des crédits des projets d'investissement du Programme 2 est présentée dans le tableau n°17 ci-dessous.

Tableau 17 : Exécution des investissements du programme 2

Projets	Année de démarrage	Année de fin	Coût Total en F CFA	Budget Actuel 2021	Mandat ord.
Aménagement de la Route GUITRY - DIVO	2017	2020	123 294 594 577	725 337 520	725 337 520
Sur financement intérieur			123 294 594 577	725 337 520	725 337 520
Inventaire du Réseau Routier National	2020	2022	200 000 000	198 618 099	198 618 099
Sur financement intérieur			200 000 000	198 618 099	198 618 099
Indemnisation des travaux routiers/AGEROUTE	2014	31/12/9999	31 359 675 590	3 000 000 000	3 000 000 000
Sur financement intérieur			31 359 675 590	3 000 000 000	3 000 000 000
Bitumage axe Agboville-Cechi	2016	2019	48 053 193 709	5 020 953 167	859 953 167
Sur financement extérieur			13 994 110 227	4 161 000 000	0
Sur financement intérieur			34 059 083 482	859 953 167	859 953 167
Aménagement de l'autoroute Yamoussoukro- Bouaké	2017	2022	270 614 905 248	24 308 576 886	23 399 126 886
Sur financement extérieur			29 541 450 078	18 635 500 000	17 726 050 000
Sur financement intérieur			241 073 455 170	5 673 076 886	5 673 076 886
Projet de route Bouna Doropo frontière BF	2015	2020	49 789 000 000	836 915 851	836 915 851
Sur financement extérieur			8 789 000 000	481 580 868	481 580 868
Sur financement intérieur			41 000 000 000	355 334 983	355 334 983
Aménagement de la route Adzopé-Yakasse Attobrou	2016	2018	15 808 412 392	2 386 600 000	0
Sur financement extérieur			4 521 473 992	2 386 600 000	0
Sur financement intérieur			11 286 938 400	0	0
Aménagement route Kokonou Aproponou/Yamoussoukro-Bouaflé-Daloa	2018	2021	151 158 152 874	177 192 586	177 192 586
Sur financement intérieur			151 158 152 874	177 192 586	177 192 586
Aménagement route Boundiali Odienné frontière Guinée	2016	2019	87 238 962 606	1 823 300 000	1 823 300 000
Sur financement extérieur			19 591 067 744	260 300 000	260 300 000
Sur financement intérieur			67 647 894 862	1 563 000 000	1 563 000 000
Travaux routiers diverses localités/EBOMAF	2020	31/12/9999	0	35 250 673 083	6 068 664 447
Sur financement intérieur			0	35 250 673 083	6 068 664 447
Réhabilitation Autoroute du Nord	2017	2018	13 421 030 768	100 000 000	100 000 000
Sur financement intérieur			13 421 030 768	100 000 000	100 000 000

Projet de renaissance des Infrastructures de CI (PRICI)	2016	2020	86 230 633 362	6 000 000 000	6 000 000 000
Sur financement extérieur			50 874 633 362	6 000 000 000	6 000 000 000
Sur financement intérieur			35 356 000 000		
Réhabilitation de la route Bouaké-Ferké	2018	2020	126 550 573 613	10 649 421 150	10 580 160 903
Sur financement extérieur				8 939 421 150	8 870 160 903
Sur financement intérieur				1 710 000 000	1 710 000 000
Construction des ouvrages métalliques	2018	2020	18 142 647 143	3 055 355 684	1 118 272 305
Sur financement extérieur			864 063 907	2 881 500 000	944 416 621
Sur financement intérieur			17 278 583 236	173 855 684	173 855 684
Construction de l'échangeur de l'amitié Ivoiro-Japonais	2016	2020	32 689 952 233	317 117 493	317 117 493
Sur financement extérieur			4 440 302 233	0	0
Sur financement intérieur			28 249 650 000	317 117 493	317 117 493
Construction du Pont HKB	2020	2021	3 962 291 785	340 529 670	340 529 670
Sur financement intérieur			3 962 291 785	340 529 670	340 529 670
Projet d'Aménagement de la Baie de Cocody (PABC)	2017	2020	347 965 090 710	54 063 800 000	39 088 067 051
Sur financement extérieur			158 575 090 710	34 295 100 000	24 088 067 051
Sur financement intérieur			189 390 000 000	19 768 700 000	15 000 000 000
Projet Transport Urbain Abidjan	2017	2021	631 026 773 531	68 072 700 000	60 572 700 000
Sur financement extérieur			168 394 366 853	26 489 300 000	18 989 300 000
Sur financement intérieur			462 632 406 678	41 583 400 000	41 583 400 000
Aménagement voiries de Kouto	2018	2020	1 686 910 894	88 896 645	88 896 645
Sur financement intérieur			1 686 910 894	88 896 645	88 896 645
Aménagement de la route Tiébissou-Didiévi-Bocanda	2016	2019	18 753 853 850	1 730 699 144	1 730 651 451
Sur financement extérieur			4 753 853 850	427 263 498	427 263 498
Sur financement intérieur			14 000 000 000	1 303 435 646	1 303 387 953
Programme d'Aménagement de routes et de facilitation de transport au sein du fleuve MANO	2016	2021	107 584 884 238	20 823 400 000	13 082 499 652
Sur financement extérieur			28 263 791 780	19 473 400 000	11 732 499 652
Sur financement intérieur			79 321 092 458	1 350 000 000	1 350 000 000
Réhabilitation de la route Akoupé-Kotobi	2016	2018	8 728 550 820	469 631 618	469 631 618
Sur financement intérieur				469 631 618	469 631 618
Travaux de renforcement et d'aménagement de la route kanawolo-Korhogo	Non démarré		73 750 000 000	22 533 333 333	14 112 200 000
Sur financement extérieur			11 750 000 000	21 033 333 333	12 612 200 000
Sur financement intérieur			62 000 000 000	1 500 000 000	1 500 000 000

Réhabilitation des Ponts FHB	2017	2021	52 263 059 245	9 923 773 375	9 343 281 361
Sur financement extérieur			537 742 627	9 803 829 250	9 223 337 236
Sur financement intérieur			51 725 316 618	119 944 125	119 944 125
Aménagement de l'autoroute Abidjan Grand- Bassam	2017	2020	5 578 948 259	100 000 000	100 000 000
Sur financement intérieur			5 578 948 259	100 000 000	100 000 000
Aménagement de la route pt Comoé-Abengourou	2014	2016	6 205 381 203	1 000 000 000	1 000 000 000
Sur financement intérieur				1 000 000 000	1 000 000 000
Construction des routes centre Ouest Toulepleu-Zouan-Houien et Séguéla Mankono	2020	2022	65 993 734 708	14 893 421 678	10 866 247 247
Sur financement extérieur			11 221 325 208	14 008 000 000	10 082 718 568
Sur financement intérieur			54 772 409 500	885 421 678	783 528 679
Construction de la route Odienné-Frontière du Mali et de la Guinée	2020	2023	154 928 670 500	33 192 444 584	17 962 498 637
Sur financement extérieur			31 228 170 500	30 000 000 000	14 770 054 053
Sur financement intérieur			123 700 500 000	3 192 444 584	3 192 444 584
Projet d'Infrastructures pour le Développement Urbain et la Compétitivité des Agglomérations Economiques Secondaires (PIDUCAS)	2018	2021	103 854 000 000	28 933 200 000	21 054 900 000
Sur financement extérieur			5 210 000 000	28 109 000 000	20 230 700 000
Sur financement intérieur			98 644 000 000	824 200 000	824 200 000
Projet de route corridor Bamako- Zantiébogou Kani Boundiali San-Pédro (CI)	2017	2021	79 817 439 593	16 957 134 464	13 473 618 962
Sur financement extérieur			12 748 519 953	14 921 600 000	11 449 715 050
Sur financement intérieur			67 068 919 640	2 035 534 464	2 023 903 912
Bitumage Axe Mankono-Teningboue	2017	2020	35 489 828 635	178 144 679	178 144 679
Sur financement intérieur			35 489 828 635	178 144 679	178 144 679
Bitumage axe odienné -Gbéléban	2016	2020	41 155 824 022	6 411 449 410	6 411 449 410
Sur financement extérieur			8 578 867 038	6 031 702 192	6 031 702 192
Sur financement intérieur			32 576 956 984	379 747 218	379 747 218
Aménagement du Boulevard de Marseille	2018	2021	50 612 000 000	8 042 938 740	762 850 528
Sur financement extérieur			18 612 000 000	7 689 000 000	410 435 884
Sur financement intérieur			32 000 000 000	353 938 740	352 414 644
Aménagement de route de désenclavement des zones transfrontalières phase 1: bkou-soko-frontière Ghana	2021	2022	22 937 429 984	5 262 000 000	4 192 200 000
Sur financement extérieur			5 844 093 792	4 452 000 000	3 382 200 000
Sur financement intérieur			17 093 336 192	810 000 000	810 000 000

Projet Facilitation Commerce Transport Abj-Lagos (PFCTCAL)	2012	2020	96 508 208 362	2 355 000 000	2 355 000 000
Sur financement extérieur			32 104 808 028	2 355 000 000	2 355 000 000
Sur financement intérieur			64 403 400 334		
Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA)	2018	2021	218 000 000 000	33 471 916 000	24 021 616 000
Sur financement extérieur			9 000 000 000	31 501 000 000	22 050 700 000
Sur financement intérieur			209 000 000 000	1 970 916 000	1 970 916 000
Travaux de bitumage de la route Kabala-Salonkourani	2020	2022	22 446 794 457	192 385 160	185 502 566
Sur financement extérieur			3 367 019 169	192 385 160	185 502 566
Sur financement intérieur			19 079 775 288		
Apporter un appui exceptionnel au Fond d'Entretien Routier		31/12/9999	50 900 000 000	25 800 000 000	13 800 000 000
Sur financement intérieur			50 900 000 000	25 800 000 000	13 800 000 000
Aménagement et bitumage de la route Yakassé Attobrou-Biéby-Bettié	Non démarré		26 072 000 000	6 356 634 300	6 170 694 300
Sur financement extérieur				6 000 000 000	5 814 060 000
Sur financement intérieur				356 634 300	356 634 300
Construction et Aménagement de voiries urbaines	2020	2021	835 000 000	835 000 000	835 000 000
Sur financement intérieur			835 000 000	835 000 000	835 000 000
TOTAL GENERAL			3 203 801 408 911	455 878 494 319	317 402 839 034
Total financement extérieur			1 050 273 985 700	291 980 430 291	199 577 461 576
Total financement intérieur			2 153 527 423 211	163 898 064 028	117 825 377 458

Source : SIGOBE 10/03/2022

Le portefeuille projets du Programme II « Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art » est constitué de quarante (40) projets pour un coût global estimé à **3 203 801 408 911 FCFA**. Ce coût se répartit par source de financement comme suit :

- **Financement Intérieur** : **1 050 273 985 700 FCFA**, soit un taux de financement de **33%** du budget investissement du portefeuille projets ;
- **Financement Extérieur** : **2 153 527 423 211 FCFA**, soit un taux de financement de **67%** du budget investissement du portefeuille projets.

Globalement, sur un budget alloué de **455 878 494 319 FCFA** en 2021 il a été ordonnancé un montant de **317 402 839 034 FCFA** soit taux d'exécution de **69,62%**.

Ce portefeuille sera analysé autour de 02 points :

- Le premier portera sur les projets ayant impacté positivement le Programme du Ministère.
- Le deuxième permettra de mettre en exergue les projets ayant peu d'impact sur la performance.

❖ Projets ayant impacté positivement le Programme du Ministère

Certains projets, en raison de leur niveau d'exécution financière et physique important, ont contribué à l'amélioration de la performance du portefeuille du Ministère. Il s'agit des projets ci-après :

Tableau 18 : Projets ayant impacté positivement le Programme du Ministère

Projets	Coût Total en F CFA	Prise en charge jusqu'à 2021	Taux de réalisation Financière (%)	Taux de réalisation physique (%)	Commentaires
Aménagement de la Route GUITRY - DIVO	124 570 751 286	121 667 814 497	97,67	100	*Réalisation physique: Travaux achevés; *Réalisation financière: 121 667 814 497 payés à PFO hors SIGOBE 725 337 520 = paiement partiel de MOD/Agéroute reste : MOD à payer: 2 902 936 789 FCFA
Bitumage axe Agboville-Cechi	48 053 193 709	35 490 988 949	73,86	100	Réalisation physique: Travaux principaux achevés ,Travaux connexes :6 Km de voirie réalisée à Rubino et Cechi 6,2 Km de bretelle d'accès aménagée à Amangbeu et Gbalékro Réalisation financière: les 26,14% correspondent au reliquat du marché
Aménagement de l'autoroute Yamoussoukro- Bouaké	270 614 905 248	98 249 505 411	36,31	1) Section Yamoussoukro -Tiébissou (37Km) ; Taux d'exécution : 94% dont voie express (95,05%) et tronçon autoroutier (93%). 2) Section Tiébissou - Bouaké (96 Km) ; Taux d'exécution: 55%	*Réalisation physique: Travaux en cours pour les sections 1 et 2; Section 1: Lenteur dans l'exécution des travaux du poste à péage En attente du démarrage des travaux connexes *Réalisation Financière: 36,31% pour payer les décomptes des entreprises.
Projet de route Bouna Doropo frontière BF	49 789 000 000	41 083 445 358	82,52	100	*Réalisation physique: Travaux entièrement achevés Réalisation financière: marchés soldés
Aménagement de la route Adzopé-Yakasse Attobrou	15 808 412 392	15 442 836 290	97,69	100	*Réalisation physique: Travaux achevés Réalisation financière: marchés soldés
Aménagement route Kokonou Aproponou/Yamoussoukro- Bouaflé-Daloa	151 158 152 874	148 259 311 135	98,08	99	*Réalisation physique: Travaux achevés *Réalisation financière: 148 082 118 549 payés à NSE hors SIGOBE = paiement partiel de MOD/Agéroute reste MOD à payer: 2 898 841 739 FCFA
Aménagement route Boundiali Odienné frontière Guinée	87 238 962 606	77 410 635 145	88,73	100	Réalisation physique: Travaux achevés réalisation financière: montant inscrit pour payer les entreprises
Travaux routiers diverses localités/EBOMAF	35 250 273 083	35 250 273 083	100	80	Taux d'exécution des travaux: - Sinématiali, Kouto, Gbon, Kolia : 98% ; - Voirie de Ouangolo : 97% - Voirie de Boundiali et Tengréla : 71% ; Voirie de Séguéla et Kong: 58% - Voirie de Korhogo : 76%. Réalisation financière : 6 068 664 447 NB : Le coût global du projet est de 35 250 273 083 FCFA est constitué 6 068 664 447 FCFA retracé dans le SIGOBE et de 29 182 008 636 FCFA payé par lettre d'avance du Trésor. Ces ressources entièrement consommées donnent un taux moyen de réalisation physique de 80%.

Réhabilitation Autoroute du Nord	13 421 030 768	12 029 796 617	89,63	98	Taux d'exécution :98% 12 Km de route interurbaine renforcée sur le tronçon Abidjan - Taabo 6,9 Km de voirie renforcée dans la ville de Taabo
Projet de renaissance des Infrastructures de CI (PRICI)	86 230 633 362	81 153 512 475	94,11	41	Projet achevé : les résultats sont : 98,7 km de voirie, 1205 km de piste rurale réalisée. Il reste la prise en charge financière des travaux de voirie à Bondoukou, Bouna, Bado (San Pedro). L
Réhabilitation de la route Bouaké-Ferké	126 550 573 613	120 291 847 079	95,05	98	Taux d'exécution : 98% 10 Km de voirie bitumée Réalisation financière: montant inscrit pour contenter les entreprises
Construction des ouvrages métalliques	18 142 647 143	2 760 239 066	15,21	100	Projet achevé, cependant le taux d'exécution financière de 15,21% concerne les aspects du projet prise en charge et retracé dans le SIGOBE. Le reste est payé Hors SIGOBE par la cellule C2D. En réalité le taux d'exécution financière est de 100%
78062000745 Construction de l'échangeur de l'amitié Ivoiro-Japonais	32 689 952 233	11 721 233 705	35,86	100	Travaux achevés et livrés le taux de 35,86 n'est pas conforme à la réalité car la partie JICA a été payée hors SIGOBE, en conclusion le taux d'exécution financière est de 100%
Construction du Pont HKB	3 962 291 785	590 419 500	14,90	100	Travaux achevés mais l'exécution financière concerne les marchés de MOD et SC. Le faible taux de l'exécution financière est due à une sous allocation des crédits budgétaires au projet afin de solder les marchés sus visés.
Aménagement voiries de Kouto	1 686 910 894	1 564 901 133	92,77	98	Projet en cours d'achèvement avec pour réalisation de 5078 ml de voirie revêtue 490 ml de dalots construits, 5899 ml de caniveaux réalisés. Le taux de réalisation financière est de 92,77% qui traduit la nécessité d'affecter des crédits pour achever les travaux.
Aménagement de la route Tiébissou-Didiévi-Bocanda	18 753 853 850	16 092 504 587	85,81	100	Réalisation de 6,4 Km de voirie dont 3,4 Km à Tiebissou et 3 km à Didievi. La réalisation financière de 85,81% indique qu'il reste encore des factures en charge, donc la nécessité d'affecter des crédits.
Réhabilitation de la route Akoupé-Kotobi	8 728 550 820	7 990 449 437	91,54	100	Travaux achevés et livrés. La réalisation financière de 91,54% indique qu'il reste encore des factures en charge, donc la nécessité d'affecter des crédits.
Réhabilitation des Ponts FHB	52 263 059 245	51 519 730 879	98,58	100	Travaux achevés. La réalisation financière de 98,58% indique qu'il reste encore des factures en charge, donc la nécessité d'affecter des crédits pour solder le MOD.
Aménagement de l'autoroute Abidjan Grand- Bassam	5 578 948 259	4 144 971 324	74,30	100	*Travaux achevés. *La réalisation financière de 74,30%; *Le reliquat de 25,70% est dévolue aux frais de déplacement de réseaux.
Aménagement de la route pt Comoé-Abengourou	6 205 381 203	3 149 934 446	50,76	100	* Travaux achevés; La réalisation financière de 50,76% indique qu'il reste encore des factures en charge, donc la nécessité d'affecter des crédits.

Projet d'Infrast. pour le Développement Urbain et la Compétitivité des Agglomérations Economiques Secondaires (PIDUCAS)	103 854 000 000	95 883 900 000	92,33	65,37	*Réalisation physique se présente comme suit: - Aménagement de la traversée de Bouaké (A3):30,75% -Aménagement de la voie de déserte de la zone touristique balnéaire: 100% *Réalisation financière: 92,33%, il 'agit d'une ligne en transfert dont l'exécution ne financière correspond pas à la consommation réelle. *Difficultés: -Lenteur d'exécution (retard de 10 mois)
Projet de route corridor Bamako- Zantiébogou Kani Boundiali San-Pédro (CI)	79 817 439 593	56 526 681 243	70,82	98	*Réalisation physique se présente comme suit : - 110 km de route aménagée et bitumée:100% ; -5 forages construits à 96% ; Installation de chantier PR8:4% *Réalisation financière: -70,82% ,le reliquat de 29,18% sont destinés à prendre en charge les travaux restants.
Bitumage Axe Mankono-Tenningboue	35 489 828 635	31 379 892 977	88,42	100	* Travaux achevés * réalisation financière de 88,42 indique qu'il reste encore des factures en charge, donc la nécessité d'affecter des crédits.
Bitumage axe odienné - Gbéléban	41 155 824 022	39 654 006 232	96,35	100	* Travaux achevés * réalisation financière :96,35% indique qu'il reste encore des factures en charge, donc la nécessité d'affecter des crédits.
Aménagement du Boulevard de Marseille	50 612 000 000	22 388 664 641	44,24	100	Travaux achevés et livrés : le taux de 44,24% n'est pas conforme à la réalité car la partie Bailleur a été payée hors SIGOBE, en conclusion le taux d'exécution financière est de 100%
Projet Facilitation Commerce Transport Abj-Lagos (PFCTCAL)	96 508 208 362	34 887 297 482	36,15	100	Travaux achevés et livrés : le taux de 36,15 n'est pas conforme à la réalité car la partie Bailleur a été payée hors SIGOBE, en conclusion le taux d'exécution financière est de 100%
Projet Transport Urbain Abidjan	631 026 773 531	428 976 274 383	67,98	35,33	Les réalisations physiques se présentent comme suit : *Construction du 4è pont entre Yopougon et Plateau (46%) *Projet de dédoublement de la route de Dabou (sortie Ouest d'Abidjan) Lot 1 : 19km (37%) ; Projet de dédoublement de la route de la prison civile (sortie Est) d'Abidjan Lot 2 : 23 km (28%) ; Travaux d'aménagement de la voie de contournement « Y4 » section 1 : Boulevard de France redressé - Route d'Alépé (14,2 km) (27%) Travaux d'aménagement de la voie de contournement « Y4 » section 2 : Route d'Alépé – Stade d'Ebimpé (12,3 km (28%) ; Travaux d'aménagement du boulevard Latrille (7,3 Km) (36%). Le taux d'exécution financière de 67,8% ne correspond pas à un taux de décaissement réel. Les difficultés enregistrées sont: lenteur pour libérer les emprises, pour approvisionner le chantier en matériel dû au covid, lenteur de passation de marché, problème organisationnel des entreprises
Apporter un appui exceptionnel au Fond d'Entretien Routier	25 800 000 000	13 800 000 000	53,49	inconnu	*Réalisation financière -53,49%, il s'agit d'un transfert au FER ne porte pas un projet spécifique. Il est donc impossible d'en apprécier la réalisation physique.

Source : Rapport d'activité 2021 d'AGEROUTE

Au titre de la gestion 2021, sur un portefeuille de **40** projets, **27** projets, soit **67,5%** du portefeuille projets ont contribué à améliorer la performance du programme. Outre les performances financières et physiques réalisées, les résultats sont dus à plusieurs raisons :

- Dynamisme des équipes projet ;
 - Allocation de crédits suffisants sur certains projets ;
 - Résilience avec des évènements politiques, Covid etc.
- ❖ Les projets ayant peu d'impact sur la performance

13 projets, soit **32,50%** du portefeuille projet ont peu contribué à la performance du programme, ces projets figurent dans le tableau n° 19 ci-dessous. Les causes sont multiples et diverses :

- Défaillance des entreprises ;
- Résiliation de marchés comme le cas de Toulepleu – Zouan Hounien ;
- Rupture de matériels de travaux publics ;
- Crises socio-politiques en 2020 ayant entraîné la destruction de matériels de travaux publics ;
- Sous allocation de crédits Part État aux projets cofinancés.

Tableau 19 : Projets ayant peu contribué à la performance du programme

Projets	Coût Total en F CFA	Prise en charge jusqu'à 2021	Taux de réalisation Financière (%)	Taux de réalisation physique (%)	Commentaires
Inventaire du Réseau Routier National	1 219 000 000	198 618 099	16,29	18,25	*Elaboration de 100 fonds de carte, mise en place d'un système géolocalisé/Web
Indemnisation des travaux routiers/AGERROUTE	31 359 675 590	17 204 950 772	54,86	Néant	55% de mise en règlement des personnes impactées par les projets routiers
Projet d'Aménagement de la Baie de Cocody (PABC)	347 965 090 710	177 987 277 051	51,15	48	C'est un projet structurant en cours d'exécution avec un taux financier de 51,15%. Il s'agit de transfert effectué vers ce projet. Ce projet a été fortement impacté par le COVID, par ailleurs, l'unité de coordination a signalé une insuffisance de crédits par rapport aux prévisions de réalisations physiques.
Programme d'Aménagement de routes et de facilitation de transport au sein du fleuve MANO	107 584 884 238	60 404 261 316	56,15	50	Marchés résiliés pour les travaux des routes Tabou - Prollo et Toulepleu – Zouan Hounien en attente de réattribution. Le taux de réalisation financière de 56,15% ont servi aussi bien aux frais de démarrage et qu'aux frais de début d'exécution des travaux.
Travaux de renforcement et d'aménagement de la route kanawolo-Korhogo	73 750 000 000	14 112 200 000	19,14	0	Travaux non démarré, le taux de 19,14% constitue l'avance de démarrage des travaux.

Construction des routes centre Ouest Toulepleu-Zouan-Houien et Séguéla Mankono	65 993 734 708	15 140 892 886	22,94	15,5	Route Séguéla -Mankono :15 ouvrages d'assainissement réalisés, 1090 ml de caniveaux posés. Insuffisance opérationnelle sur les travaux Toulepleu-Zouan Houien. La réalisation financière de 22,94% pour prendre en charge les travaux déjà réalisés.
Construction de la route Odienné-Frontière du Mali et de la Guinée	154 928 670 500	64 436 093 200	41,59	25%	Travaux en cours *Réalisation physique: 169 ml de dalots construits. *Réalisation financière: 41,59% pour prendre en charge l'installation de chantier et les travaux de démarrage
Aménagement du Boulevard de Marseille	50 612 000 000	22 388 664 641	44,24	100	Travaux achevés et livrés la taux de 44,24% n'est pas conforme à la réalité car la partie Bailleur a été payée hors SIGOBE, en conclusion le taux d'exécution financière est de 100%
Aménagement de route de désenclavement des zones transfrontalières phase 1: bkou-soko-frontière Ghana	22 937 429 984	6 127 200 000	26,71	0	*Réalisation physique: Pas encore démarré (en attente de l'ANO du bailleur (BAD) sur le choix des entreprises et la mission de contrôle) *Réalisation financière:26,71%,destiné à régler les frais de chantier et les indemnités d'éviction
Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA)	218 000 000 000	83 090 307 000	38,11	0	* Réalisation physique : Pas encore démarré (Marché résilié, un DAO sera lancé pour le réattribuer)
Travaux de bitumage de la route Kabala-Salonkourani	22 446 794 457	185 502 566	0,83	17	Travaux en cours. *Réalisation physique:17% 7 ml de dalots construits. *Réalisation financière: -0,83%,ont servi au démarrage des travaux *Difficultés: -Exécution physique, négativement impactée par les difficultés de financement
Aménagement et bitumage de la route Yakassé Attobrou-Biéby-Bettié	26 072 000 000	6 170 694 300	23,67	10	Travaux en cours. *Réalisation physique -17%: 7 ml de dalots construits. *Réalisation financière -23,67%,ont servi au démarrage des travaux
Construction et Aménagement de voiries urbaines	6 350 515 032	835 000 000	13,15	0	Travaux non démarrés *Réalisation financière -13,15%: montant inscrit pour numéroter les marchés

Source : Rapport d'activité 2021 d'AGEROUTE

II.2. Évolution des effectifs

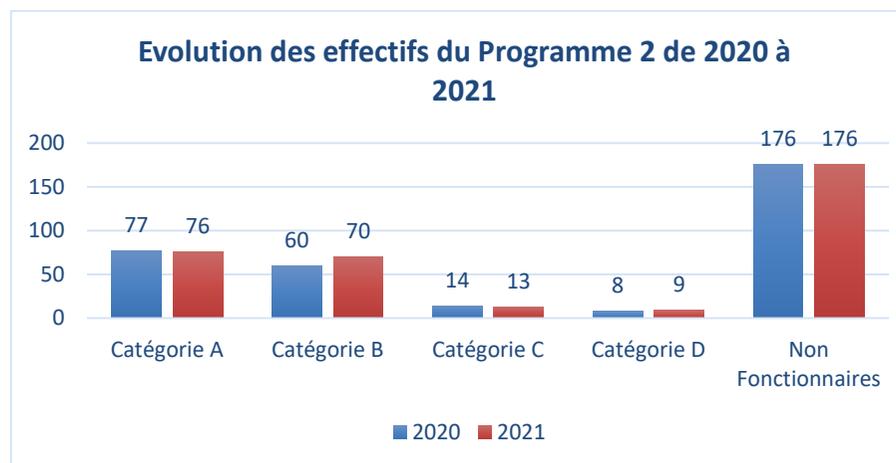
L'effectif des agents qui ont contribué à la mise en œuvre des activités du programme s'élève à **472** agents. La répartition des agents par catégories, les besoins en ressources humaines exprimés par les services, les besoins satisfaits et les mouvements du personnel figurent dans le tableau n°20 et illustrés par le graphique n° ci-dessous.

Tableau 20 : Exécution des prévisions d'effectifs du Programme 2

	2020 (a)	2021				Total fin d'année ((a+b)-c)
		Besoin exprimé	Prévision	Besoin satisfait (b)	Sorties (c)	
Catégorie A	77	20	11	2	3	76
Catégorie B	60	20	0	11	1	70
Catégorie C	14	0	1	0	1	13
Catégorie D	8	10	20	1	0	9
Non Fonctionnaires	176	9	9	9	9	176
TOTAL	335	59	41	23	14	344

Source : DRH/ MEER catalogue de mesures nouvelles 2022

Graphique N° 15 : Evolution des effectifs du Programme 2 de 2020 à 2021



L'effectif a connu une hausse de **09** agents de 2020 à 2021, soit un taux de **2,69%**. Il est composé de **168** fonctionnaires soit **48,84%** de l'effectif du Programme et **176** non fonctionnaires soit **51,16%** de l'effectif du Programme. Parmi les fonctionnaires, les catégories A au nombre de **76** représentent **22,09%** de l'effectif du programme, ceux de la catégorie B au nombre de **70** représentent **20,34%**. Les catégories D et C représentent respectivement **3,78%** avec 13 agents et **2,62%** avec **09** agents.

Au titre de l'année 2021, sur un besoin total exprimé de **59** agents (50 fonctionnaires et **9** non fonctionnaires), seulement **23** agents (14 fonctionnaires et 9 non fonctionnaires) ont été effectivement affectés dans les services du Programme.

Enfin, en 2021, **14** agents dont **05** fonctionnaires et **09** non fonctionnaires ont fait valoir leur droit à la retraite.

Globalement, en termes de besoin en ressources humaines, le taux de couverture du Programme est de **87,31%** et celui de départ est de **4,07%**.

De ce qui précède, on peut affirmer que le Ministère dispose de personnel pour mener à bien ses activités quoi que le besoin, notamment en techniciens demeure une préoccupation pour les services techniques.

En définitive, le taux de couverture du programme en ressources humaines et la technicité des agents sont les atouts pour la réalisation des activités de ce Programme. Cependant, l'inadéquation entre les départs à la retraite des ingénieurs, la fuite des compétences vers d'autres Ministères ou vers le secteur privé et les arrivés (recrutement) risquent à l'avenir de plomber la performance de ce Programme. En guise d'exemple, on note plusieurs Directions régionales et Départementales sont dépourvues de Directeurs pour suivre les activités du Ministère. La solution pour combler le besoin en ressources humaines porte sur la mise en place un système de motivation par l'octroi de prime de motivation aux agents.

II.3. Bilan des activités

Pour rappel, le Programme 2 « Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art » comprend un résultat stratégique « le niveau des infrastructures routières est amélioré » qui se décline en deux objectifs spécifiques :

- ✓ **Objectif spécifique 1** : Assurer une gestion efficace et efficiente du Programme ;
- ✓ **Objectif spécifique 2** : Développer et assurer une bonne conservation et un bon niveau de service du patrimoine routier et autoroutier.

Plusieurs activités réparties dans quatre (04) actions ont été conduites par l'ensemble des structures composants le Programme 2 afin d'atteindre les résultats attendus. Les activités majeures ayant eu un impact positif sur l'atteinte du résultat stratégique du Programme seront progressivement énumérées dans le détail des actions.

Au niveau de l'Action 1 « Réalisation des études pour le développement et le fonctionnement des infrastructures routières et ouvrages d'art »

Cette action contribue à atteindre l'objectif spécifique 1 qui est « Assurer une gestion efficace et efficiente du Programme ». Elle regroupe 16 activités, essentiellement des activités de coordination et de supervision et un projet (*Inventaire du Réseau Routier National*).

Les activités de coordination et d'animation, sous l'égide du Directeur Général des Infrastructures Routières, ont été menées à bien au cours de l'année en tenant compte du budget alloué. Des réunions de supervision se sont tenues avec les différents acteurs en l'occurrence les Directeurs Territoriaux des Infrastructures Routières. Chaque Directeur, en Central comme en Région, en fonction des activités de coordination qui lui sont dévolues, a organisé des séances de travail et des visites de terrain. Pour 2021, la supervision s'est appesantie sur la surveillance du réseau routier avec les opérations de réhabilitations massives des routes rurales, le débroussaillage des accotements et le comptage routier sur l'ensemble du territoire national.

Tandis que l'activité de Projet « *Inventaire du Réseau Routier National* », qui avait démarré timidement en 2020 a connu un coup d'accélération important en 2021 grâce à une allocation de crédits plus importante ; ce qui a permis la réalisation effective des activités suivantes :

- ✓ Etude (*élaboration de fonds de carte pour la collecte de données*) ;
- ✓ Equipement des services de la DGIR en vue d'améliorer son efficacité opérationnelle ;
- ✓ Elaboration en cours d'une plateforme informatique pour le suivi et la gestion du réseau routier. Il s'agit plus précisément d'un applicatif de géolocalisation ;
- ✓ Elaboration en cours d'un applicatif pour le reporting des activités du Programme.

Globalement, le bilan pour cette action est satisfaisant au vu des résultats obtenus en tenant compte des activités effectivement réalisées et du budget alloué pour l'action.

Au niveau de l'objectif spécifique 2 « Le niveau des infrastructures routières et ouvrages d'arts est amélioré ». Les résultats majeurs enregistrés ont été obtenus à travers la mise en œuvre des activités de 03 actions.

Au titre de l'action 2 « Construction de nouvelles routes », les activités qui ont contribué à l'atteinte de ces résultats sont :

✓ **Travaux routiers diverses localités/EBOMAF** : ils regroupent les travaux de bitumage et d'aménagement de plusieurs routes, notamment, la route Bouaké - *satama sokoro -satama sokoura* longue de 81 Km, la route *N'golodougou - Kong* longue de 66 Km et la route *Boundiali - Dianra* longue de 91,8Km. Le taux d'exécution global des travaux se situe à **16%** pour l'aménagement et le bitumage et à **84%** pour la Voirie.

Au titre de l'activité : « **Aménagement de l'autoroute Yamoussoukro- Bouaké** », le bitumage de la section Yamoussoukro – Tiébissou longue de 37 km est quasiment terminé avec un taux de réalisation de **95%**, et celui de la section Tiébissou-Bouaké longue de 59 km est réalisé à **55%** ;

Au titre de l'activité : « **Aménagement route Kokonou Aproponou/Yamoussoukro-Bouaflé-Daloa** », la mise en œuvre a permis de réaliser le revêtement de la chaussée, l'assainissement et le drainage ainsi que la signalisation. Toutes ces activités sont en phase de finition (**99%**) ;

Au titre de l'activité : « **Aménagement de la route Tiébissou-Didiévi-Bocanda** », la mise en œuvre a permis le bitumage de l'axe long de 43 km ainsi que de 6,4 km de voirie urbaine ;

Au titre de l'activité : « **Projet de route corridor Bamako- Zantiébougou Kani Boundiali San-Pédro (CI)** », la mise en œuvre a permis la construction de 5 forages et le bitumage de 110 km de routes ;

Au titre de l'activité : « **Aménagement et bitumage de voirie dans la ville de Badikaha** », la mise en œuvre a permis de réaliser 10 km de voirie ainsi que les travaux de terrassements généraux, le revêtement de chaussée, les Travaux de signalisation et de Protection de l'environnement à un taux de **98%** ;

Au titre de l'activité : « **Aménagement route Boundiali Odienné frontière Guinée** », la mise en œuvre est réalisée à **100%** ;

Au titre de l'activité : « **Aménagement de la Route GUITRY – DIVO** », la mise en œuvre a permis de réaliser 76km de route bitumée, 74 dalots : 81 passages de buses ;

Au titre de l'activité : « **Bitumage axe Agboville-Cechi** » la mise en œuvre a permis de réaliser 6 Km de voirie dont Rubino (3km) et Cechi (3Km) ainsi que 6,2 Km de bretelle d'accès aménagée à Amangbeu et Gbalékro. Les travaux sont achevés à **100%**.

Par ailleurs, il convient de noter que l'activité PTUA a permis d'entamer la construction de nouvelles routes. Il s'agit de :

- ✓ 19 km de route dans le cadre du Projet de dédoublement de la route de Dabou (sortie Ouest d'Abidjan) avec un taux de d'exécution de 37% ;
- ✓ 23 km de route dans le cadre du projet de dédoublement de la route de la prison civile (sortie Est) d'Abidjan, avec un taux d'exécution de **28%**.

Au titre de l'Action 3 « Réhabilitation et entretien des infrastructures routières et ouvrages d'art »

Onze (11) projets de renforcement de routes interurbaines et un projet de réhabilitation d'ouvrage d'art sont inscrits au budget 2021.

L'état d'exécution se décline comme suit :

- ✓ Deux (02) projets sont achevés en 2021, il s'agit des routes Yamoussoukro – Bouaflé – Daloa et réhabilitation de l'axe PK109- Divo – Gagnoa.
- ✓ Quatre (04) projets en cours d'exécution avec les taux d'avancement divers dont les plus élevés sont à **98%**. Il s'agit des projets :
 - ✓ Réhabilitation Autoroute du Nord, (12 Km de route interurbaine renforcée sur le tronçon Abidjan-Taabo, 6,9 Km de voirie renforcée dans la ville de Taabo), avec un taux d'exécution de **98%** ;
 - ✓ Réhabilitation de la route Bouaké-Ferké (10 Km de voirie) avec un taux d'exécution de **98%** ;
 - ✓ Aménagement voiries de Kouto, (5078 ml de voirie revêtue, 490 ml de dalots construits, 5899 ml de caniveaux réalisés) avec un taux d'exécution de **98%** ;
 - ✓ Aménagement du Boulevard de Marseille, avec un taux d'exécution de **93%**.

Outre ces 04 activités, s'ajoutent celles réalisées par le PTUA dans le cadre du projet (Travaux d'aménagement de la voie de contournement « Y4 »), on note **14,2 km** de route en cours de réhabilitation sur la section 1 : *Boulevard de France redressé - Route d'Alépé* avec un taux de **27%**, sur la section 2 : Route d'Alépé – Stade d'Ebimpé 12,3 km sont en cours de réalisation avec un taux d'exécution de **28%**. Enfin, 7,3 Km de route sont en cours de réalisation dans le cadre des Travaux d'aménagement du boulevard Latrille avec un taux de **36%**. A cela, il faut ajouter un projet (*Réhabilitation de la route Akoupé-Kotobi*) achevé physiquement dans les exercices antérieurs dont les crédits inscrits au budget 2021 ont servi au paiement de l'entreprise.

Au titre de l'Action 4 « Construction des ouvrages d'arts »

Pour l'exercice 2021, (05) Projets d'ouvrages d'arts sont inscrits au budget. Le bilan donne ce qui suit :

- ✓ Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA) : dans le cadre de la réalisation du 4^{ème} Pont, les travaux sont en cours avec **46%** de taux de réalisation physique. Ce pont va contribuer à améliorer la fluidité routière de la ville d'Abidjan. Les difficultés auxquelles les travaux sont confrontés concernent la libération des emprises, l'approvisionnement en matériau notamment l'acier.
- ✓ Construction des ouvrages métalliques : les travaux sont achevés depuis juin 2021 avec la réalisation de 11 ouvrages à tablier métalliques dont les longueurs varient entre 34,2 et 136,8 mètres. Les travaux ont été réceptionnés le mercredi 28 juillet 2021.
- ✓ Echangeur Ivoirio-Japonais : la phase 1 du projet est achevée depuis 2019. Les crédits sont inscrits pour payer les Entreprises d'une part, et de démarrer la phase 2 d'autre part. La phase 2 du projet a été lancée en 2021 et est cours d'exécution avec un taux de **6%** due à un retard sur le planning de base ;
- ✓ Les 2 derniers projets concernent les ponts HKB et FHB : les crédits inscrits ont permis pour l'un, à la prise en charge des arriérés de travaux et pour l'autre à la prise en charge, des dépenses liées aux travaux et à la mission de contrôle dans le cadre de la réhabilitation.

Ces réalisations ont été possible grâce à des atouts indéniables qui sont :

- ✓ des ressources humaines de qualité ;
- ✓ un instrument de financement (FER)
- ✓ un outil de supervision de travaux qui assure la maîtrise d'ouvrage délégué (AGEROUTE) ;
- ✓ un outil technique (LBTP) qui effectue des études géotechniques au profit des routes et des ouvrages.

Toutefois, certaines faiblesses ont été identifiées. Celles-ci portent sur :

- ✓ les faibles allocations de ressources de la Part Etat entraînent un allongement des délais contractuels ;
- ✓ l'occupation des emprises qui entraîne des surcoûts ;
- ✓ retard dû à plusieurs facteurs (défaillance des entreprises, résiliation des marchés, rupture d'approvisionnement des chantiers, arrêt des chantiers dû aux accidents) ;
- ✓ défaut organisationnel des entreprises.

Néanmoins, l'exécution de l'ensemble des actions de ce Programme a permis de doter le pays d'infrastructures routières et d'ouvrages d'art moderne et de qualité. Ces réalisations permettent ainsi de continuer l'amélioration des conditions de déplacement des populations et des biens sur l'ensemble du territoire ivoirien. Il faut noter toutefois, que singulièrement à Abidjan, la circulation quelque peu perturbée est liée des grands travaux en cours. Cette situation devrait revenir à la normale au plus tard au second trimestre 2022 selon le calendrier d'exécution des travaux.

III. PERFORMANCE DU PROGRAMME

Il faut noter qu'après l'exercice budgétaire 2020 qui a vu la production du Rapport Annuel de Performance 2020, des travaux d'actualisation du Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses/Projet Annuel de Performance se sont déroulés avec l'ensemble des acteurs. Ces travaux ont permis de reformuler de nouveaux indicateurs de performance plus smart et de définir de nouvelles cibles plus réalistes.

Cette modification a eu pour effet d'induire un changement au niveau des données entre le Rapport Annuel de Performance 2020 et celui de 2021.

C'est donc les résultats liés aux nouveaux indicateurs et les nouvelles cibles que nous allons passer en revue.

Le tableau n°21 ci-dessous présente l'évolution des indicateurs de performance du Programme Infrastructures routières et ouvrages d'art.

Tableau 21 : Evolution des indicateurs du programme Infrastructures routières et ouvrages d'art.

Objectif spécifique 1 : Assurer une gestion efficace et efficiente du Programme							
Indicateurs	Unité	Réalizations 2018-2020			2021	Réalisation	Structures
		2018	2019	2020	Prévision initiale		
Indicateur 1 : Proportion de projets routiers en dépassement de budget par rapport aux études réalisées	%	-	3,10	3,5	3	N/A	DGIR, AGEROUTE, PACOGA, PABC, PTUA
Indicateur 2 : Taux de satisfaction des usagers sur le réseau routier	%	60	70	N/A	75	N/A	DPE/OSER
Indicateur 3 : Taux d'absorption du budget alloué aux projets routiers	%		67,72	94,60	72	69,62	DGIR, AGEROUTE, PACOGA, PABC, PTUA
Objectif spécifique 2 : Développer et assurer une bonne conservation et un bon niveau de service du patrimoine routier et autoroutier							
Indicateur 4 : Linéaires de routes neuves construites	km	397	340	316,86	365	114,5	AGEROUTE
Indicateur 5 : Taux de route neuves bitumées conformément au plan annuel	%	50%	57%	95	90	31,37	
Indicateur 6 : Linéaire de route renforcées	km	257	192,70	261	414	25	
Indicateur 7 : Taux de route renforcée conformément au plan annuel	%	87%	62%	95	90	6,04	
Indicateur 8 : Nombre d'ouvrages réalisés	Nbre	3	12	6	2	5	
Indicateur 9 : Proportion d'ouvrages réalisés conformément au plan annuel	%	%	71%	85	73	250	

Source : MEER/DPPD-PAP 2021-2023

III.2. Analyse détaillée et explication des résultats (objectifs spécifiques et indicateurs)

Neuf (09) indicateurs permettent de mesurer la performance du programme Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art.

Indicateur 1 : Proportion de projets routiers en dépassement de budget par rapport aux études réalisées.

Cet indicateur permet de mesurer la proportion des projets routiers qui dépassent les budgets prévisionnels, mettant ainsi en lumière la qualité des études préalablement réalisées.

Source de données : Rapport d'activités de la DGIR, de l'AGEROUTE, du PACOGA, du PABC, du PTUA, du C2D, du PRICI et du LBTP ;

Mode de calcul : (Nombre de projets en dépassement de budget / nombre total de projets réalisés) x 100 ;

Valeurs cibles : 3% en 2021 ; 2,95% en 2022 et 2,90% en 2023 ;

Analyse de l'indicateur : La cible prévisionnelle de l'indicateur est de **3%** et n'a pu être évaluée. En réalité, les données pour renseigner l'indicateur n'ont pas pu être collectées. En effet, pour obtenir les données, il faut que les rapports de clôture des projets achevés du portefeuille de l'année 2021, soient produits et validés. Ceci permet de comparer les budgets prévisionnels issus des études de faisabilité au budget réellement exécuté au terme du projet afin de renseigner l'indicateur. Or, jusqu'à ce jour les rapports de clôture ne se sont pas achevés.

Pour renseigner cet indicateur, il serait souhaitable qu'à l'avenir les coordonnateurs des projets produisent les rapports de clôture définitifs de projets dans les délais contractuels.

Indicateur 2 : Taux de satisfaction des usagers sur le réseau routier.

Cet indicateur permet de mesurer la satisfaction des usagers de la route. En effet, il s'agit de recueillir leur niveau de satisfaction sur la qualité du réseau, la qualité des ouvrages, la durée du trajet, la sécurité ...

Source de données : Rapport d'activités de la DGIR ;

Mode de calcul : (Nombre de personnes satisfaites/ nombre de personnes enquêtées) x 100 ;

Valeurs cibles : 75% en 2021 ; 75% en 2022 et 80% en 2023 ;

Analyse de l'indicateur : La cible prévisionnelle de l'indicateur est de **75%** et n'a pu être évaluée. En réalité, l'enquête de satisfaction pour recueillir les données de cet indicateur n'a pu se faire faute de moyen financier. La solution à cette situation passe par l'affectation de crédits nécessaires à la réalisation de l'enquête de satisfaction en vue de la collecte des données.

Indicateur 3 : Taux d'absorption du budget alloué aux Projets routiers.

Source de données : rapport d'activités de la DGIR issu du Système d'Information Budgétaire (SIB), de l'AGEROUTE, du PACOGA, du PABC, du PTUA, du C2D, du PRICI et du LBTP) ;

Mode de calcul : (Budget exécuté / budget total alloué aux projets routiers) x100 ;

Valeurs cibles : 72% en 2021 ; 73,5% en 2022 et 75% en 2023 ;

Analyse de l'indicateur : Cet indicateur permet de mesurer la capacité des structures du Ministère à exécuter les crédits accordés pour la mise en œuvre des activités de projets routiers. Il montre également la capacité des entreprises sélectionnées à produire des décomptes proportionnellement aux travaux effectués.

La cible fixée pour l'absorption des crédits en 2021 est de **72%** mais la situation d'exécution issue du SIGOBE indique un taux d'absorption du budget alloué au projet routiers de **69,62%**. Ce taux, en deçà du taux prévisionnel est dû d'une part, au niveau de réalisation des travaux et de la non-transmission de certains décomptes avant la clôture budgétaire d'autre part. L'absorption de crédits pourrait s'améliorer avec la sensibilisation des prestataires au respect des délais de réalisation des ouvrages, à la transmission des décomptes pour engagement avant les clôtures budgétaires et la levée de tout obstacle qui peut entraver le déroulement des travaux.

Indicateur 4 : Linéaires de routes neuves construites.

Source de données : Rapport d'activités de la DGIR, de l'AGEROUTE, du PACOGA, du PTUA, du C2D et du PRICI ;

Mode de calcul : Dénombrement du linéaire de routes neuves construites

Valeurs Cibles : 365km en 2021, 605km en 2022, 225km en 2023

Analyse de l'indicateur : Cet indicateur vise à déterminer le nombre de kilomètre de nouvelles routes construites sur l'année, il prend en compte aussi bien les autoroutes, les routes interurbaines que les voiries.

Pour l'exercice 2021, sur une prévision de 365km de routes neuves, **114,5Km** de routes neuves ont été construites dont **41 km** de voiries, soit un taux de réalisation de la cible de **31,37%**. Ce résultat est imputable aux retards accusés sur certains chantiers et à la lenteur de la procédure de réattribution des marchés résiliés sur le projet PARFT/ UFM depuis 2020.

Les détails des réalisations ayant permis d'obtenir le linéaire annoncé sont :

- ✓ 35,5 km réalisés sur l'autoroute Yamoussoukro – Tiébissou ;
- ✓ 34 km réalisés sur la route Fadiadougou – Boundiali ;
- ✓ 41,42 km réalisés sur les travaux de voiries dans les villes notamment voiries de Tiébissou et Didiévi, Voiries dans les villes du Nord, voiries dans le cadre du projet Agboville – Céchi.

Pour améliorer le taux à l'avenir, le processus de réattribution des marchés devra être accéléré. Un suivi plus agressif devra permettre de booster les taux de réalisations.

Indicateur 5 : Taux de routes neuves bitumées conformément au plan annuel.

Source de données : Rapport d'activités AGEROUTE-PIDUCAS-PACOGA ;

Mode de calcul : (Linéaire de routes bitumées/linéaire de routes prévues) x 100 ;

Valeurs cibles : 90% en 2021, 95% en 2022, 95% en 2023 ;

Analyse de l'indicateur : cet indicateur vise à mesurer la proportion de route neuve bitumée conformément à la prévision annuelle de **90%**, alors que **114,5 km** de routes neuves ont été construites sur un linéaire attendu de 365km, soit une réalisation de **31,37%**.

Ce taux de **31,37%** est inférieur à la cible de **90%** attendue. Cela se justifie entre autres par la lenteur dans l'obtention des ANO, la lenteur de la procédure de réattribution des marchés résiliés, l'insuffisance des capacités organisationnelles et techniques de certaines entreprises. Cet indicateur peut-être améliorer si les bailleurs et la DGMP accélèrent le processus de délivrance des ANO en vue du démarrage effectif des projets et si les entreprises améliorent leur capacité organisationnelle et technique sur les chantiers. Un suivi plus renforcé du Maître d'Ouvrage Délégué permettra d'améliorer le résultat de cet indicateur.

Indicateur 6 : Linéaires de routes renforcées

Source de données : Rapport d'activités de la DGIR et de l'AGERROUTE ;

Mode de calcul : Dénombrement du linéaire de routes renforcées ;

Cibles : 414 km en 2021, 709 km en 2022, 281 km en 2023 ;

Analyse de l'indicateur : cet indicateur vise à mesurer le nombre de kilomètres de routes renforcées au cours de l'année. Il s'agit de routes déjà existantes qui sont dégradées ou en voie de dégradation.

Pour l'exercice 2021, la prévision était le renforcement d'un minimum de **414km** de route. Sur l'ensemble des projets en cours, un linéaire de **25 km** a pu être réalisé, soit un taux de réalisation de **6,04%**. Il s'agit des travaux de renforcement de la route Yamoussoukro – Bouaflé – Daloa et la route PK109 – Gagnoa, Thomasset-Agboville. Le gap entre la cible 414km et le réalisé de 25km résulte en réalité d'une malencontreuse estimation. En effet, le reste des travaux sur les tronçons était de 25km en 2021 sur les projets au lieu de 414km ; d'où le gap important entre la cible et le réalisé.

Pour éviter la répétition de telle situation, il serait souhaitable que les coordonnateurs de projets et les Maîtres d'Ouvrages Délégués améliorent la planification prévisionnelle des travaux.

Indicateur 7 : Taux de routes renforcées conformément au plan annuel

Source de données : Rapport d'activités AGERROUTE-PIDUCAS-PACOGA ;

Mode de calcul : (Linéaire de routes renforcées/linéaire de routes prévues) x 100 ;

Valeurs Cibles : 90% en 2021, 95% en 2022, 95% en 2023 ;

Analyse de l'indicateur : cet indicateur vise à mesurer la proportion de route renforcée conformément à la prévision annuelle. **25 km** de routes ont été renforcées sur un linéaire attendu de 414 km pour l'année 2021, soit une performance de **6,04%**. Cette proportion de **6,04%** est inférieure à la cible de **90%**. Le gap entre la cible et le réalisé s'explique par les mêmes raisons que l'indicateur précédent.

Pour éviter la répétition de telle situation, il serait souhaitable que les coordonnateurs de projets et les Maîtres d'Ouvrages Délégués améliorent la planification prévisionnelle des travaux.

Indicateur 8 : Nombre d'ouvrages d'arts réalisés

Source de données : Rapport d'activités AGERROUTE-PIDUCAS-PACOGA -PTUA ;

Mode de calcul : Dénombrement des ouvrages construits ;

Valeurs cibles : 02 en 2021, 13 en 2022, 13 en 2023 ;

Analyse de l'indicateur : cet indicateur permet de dénombrer la totalité des nouveaux ouvrages construits. Le projet annuel de performance 2021 a prévu la

construction ou l'achèvement de **02** ouvrages d'art au titre de l'exercice budgétaire 2021. Sur une prévision de **02** ouvrages d'art à réaliser, **5** ont été effectivement réalisés, achevés et livrés. La cible a été atteinte à un taux de **250%**. Il convient de rappeler que sur les **11** ponts métalliques prévus sur la période 2020-2021, **06** ont été achevés et livrés en 2020, **05** en 2021.

Indicateur 9 : Proportion d'ouvrages réalisés conformément au plan annuel

Source de données : Rapport d'activités AGEROUTE-PIDUCAS-PACOGA-PTUA ;

Mode de calcul : (Nombre d'ouvrages construits /nombre total d'ouvrages prévus) x 100 ;

Valeurs cibles : 73% en 2021, 74% en 2022, 75% en 2023 ;

Analyse de l'indicateur : cet indicateur vise à évaluer le taux de réalisation relative à la construction des ouvrages d'art par rapport aux prévisions annuelles.

Au titre de la gestion 2021, Cinq (5) projets de construction d'ouvrage d'Art ont été réalisés sur une prévision de 02 Ouvrages, soit un taux de réalisation de **250%**. La cible a été atteinte.

Au terme de la gestion, nous pouvons constater que sur 09 indicateurs, 02 indicateurs ont atteint leur cible. On peut les classer selon leur niveau d'atteinte de la façon suivante :

- ✓ 02 indicateurs atteints à plus de **100%**, soit un taux de **22,22%** ;
- ✓ 01 Indicateur atteint à plus de **50%**, représentant un taux de **11,11%** ;
- ✓ 06 Indicateurs atteints à moins de **50%**, soit un taux de **55,56%**

IV. PERSPECTIVES

IV.1. Leçons apprises

Au terme de la deuxième année de mise en œuvre du budget programme, les acteurs du programme ont tiré de leur expérience, de nombreux points positifs. On peut citer entre autres quelques points positifs :

- ✓ renforcement du travail collectif avec tous les acteurs du Programme ;
- ✓ élaboration participative des principaux documents DPPD-PAP, RAP ;
- ✓ meilleure maîtrise du Budget-Programmes ;
- ✓ auto évaluation par rapport aux indicateurs de performance du Programme ;
- ✓ renforcement du contrôle de la qualité des ouvrages ;
- ✓ etc...

Toutefois, des difficultés ont été rencontrées au cours de la gestion, elles portent surtout sur :

- ✓ insuffisance de crédits alloués à certains projets ;
- ✓ difficultés pour la libération des emprises occupées par les populations ;
- ✓ déplacement des réseaux (Electricité, eau, téléphone, etc...) qui entraînent des surcouts sur les projets et rallongent les délais d'exécution ;
- ✓ retard constaté dans l'exécution des projets ;
- ✓ long processus d'attribution des marchés de routes et d'ouvrages d'Art ;
- ✓ long délai d'obtention des ANO auprès des bailleurs ;
- ✓ la non production par les acteurs des rapports mensuels et trimestriels ;
- ✓ faible allocation de ressources pour le fonctionnement du programme ;
- ✓ Etc.

Au regard des difficultés énumérées, les propositions de solutions ci-après ont été formulées.

IV.2. Recommandations

Quelques recommandations pour améliorer les performances du Programme 2 :

- ✓ allouer les crédits nécessaires à la programmation opérationnelle des projets ;
- ✓ assurer une surveillance permanente des emprises afin d'éviter leur occupation par les populations ;
- ✓ veiller à l'installation des réseaux en fonction des schémas directeurs de développement des villes et des infrastructures routières (Electricité, eau, téléphone, etc...) afin d'éviter leur déplacement ;
- ✓ renforcement des capacités des équipes projets et une meilleure sélection des entreprises ;
- ✓ améliorer l'efficacité du processus d'attribution des marchés de routes et d'ouvrages d'Art ;
- ✓ sensibiliser les bailleurs à la réduction des délais de délivrance des ANO ;
- ✓ sensibiliser et former les différents acteurs à la production des rapports mensuels et trimestriels ;
- ✓ allouer les ressources nécessaires pour le pilotage du Programme (séminaires, ateliers, etc) ;
- ✓ multiplier les réunions et les séances de travail avec les acteurs ;
- ✓ établir un tableau de bord de suivi des indicateurs.

CONCLUSION DU PROGRAMME 2

Consacré à la réalisation des infrastructures routières du pays, comme l'indique son intitulé « Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art », le Programme 2 a réalisé de nombreuses activités au cours de la gestion 2021. Avec une dotation de **468 374 721 394 FCFA**, exécutée à un taux de **70,31%**, il a permis le financement de nombreux ouvrages qui ont contribué à l'amélioration de la qualité du réseau routier ivoirien.

L'atteinte de ce résultat, résulte de la détermination des acteurs qui ont mis en œuvre divers projets dont 27 du portefeuille ont fortement contribué à ce résultat. Les indicateurs de mesures témoignent des performances relatives réalisées. On peut noter un taux moyen d'atteinte des indicateurs de **80,80%**. Cependant, diverses difficultés dont les retards accusés sur certains projets, les insuffisances de crédits budgétaires, les résiliations de marchés, l'occupation anarchique des emprises des projets ont constitué un frein à l'atteinte des résultats prévus. Toutefois, la mise en œuvre effective des solutions préconisées constituera un gage de succès à la réalisation des objectifs prévus dans les années à venir.

CONCLUSION GENERALE

Au total, la mise en œuvre des Programmes 1 et 2, « Administration Générale » et « Infrastructures Routières et Ouvrages d'Art », a contribué à l'amélioration des résultats stratégiques du Ministère. Ils ont bénéficié d'un budget global d'un montant de **483 561 682 378 FCFA** hors Compte Spéciaux du Trésor, au titre de la gestion 2021, exécuté à un taux de **71,22%** dont **99,47%** pour le Programme 1 et **70,31%** pour le Programme 2. Dix-huit (18) indicateurs et dix-huit (18) cibles ont permis de mesurer la performance desdits programmes et par ricochet celle du Ministère. Celle-ci est traduite par un taux moyen de réalisation des cibles de **79,72%** dont un taux moyen de **78,60%** au titre du Programme 1 et **80,84%** au titre du Programme 2. Cette performance est le reflet des résultats majeurs enregistrés au cours de la gestion grâce au dynamisme des responsables de Programme et de l'ensemble des acteurs.

Cependant, il convient de relever que les résultats ont été obtenus en dépit d'un environnement marqué par la pandémie à coronas virus, des contraintes budgétaires et des retards de réalisations accusés par certains chantiers. Face à ces difficultés des mesures correctives ont été formulées en vue d'améliorer la performance globale du Ministère. Il s'agit entre autres du renforcement de la capacité des acteurs, de la nécessité de l'augmentation de l'enveloppe budgétaire allouée aux programmes, au renforcement du suivi et contrôle des chantiers et à la poursuite de la réglementation du secteur etc. La mise en œuvre de telles dispositions, contribueront à n'en point douter, à l'amélioration de la performance des programmes pour les années à venir.

Ministre de l'Equipement et de l'Entretien Routier

Monsieur Amédé Koffi KOUAKOU