

République Islamique de Mauritanie

Honneur – Fraternité – Justice



Ministère de l'Équipement et des Transports

Cadre de Dépenses à Moyen Terme 2021-2023

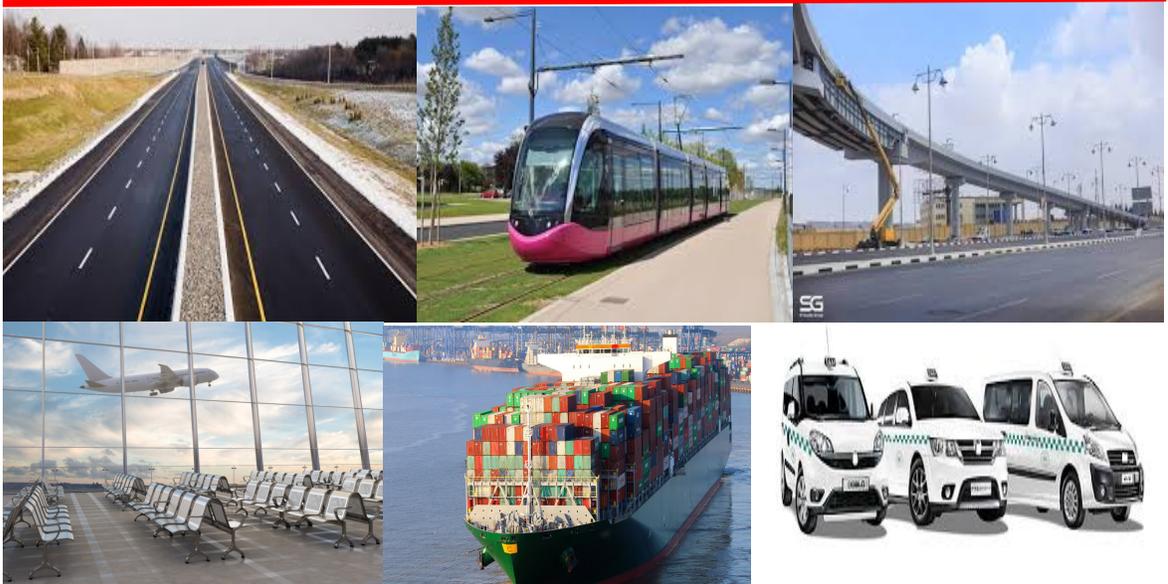


Table des matières

Acronymes et Abréviations.....	4
Résumé exécutif.....	6
I. Contexte général du CDMT-MET	10
I.1. Contexte national	10
I.2. Contexte sectoriel.....	11
I.3. Intérêt du CDMT sectoriel.....	13
II.Méthodologie.....	14
III. Organisation du Ministère chargé du secteur de l'Equipement et des Transports	14
III.1. Attributions du Ministre chargé de l'Equipement et des Transports.....	15
III.2. Présentation de l'Administration Centrale du MET	17
III.2.1. La Direction Générale des Transports Terrestres	17
III.2.2. La Direction Générale des Infrastructures de Transport Routier	17
III.2.3. La Direction des infrastructures de transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire.....	18
III.2.4. La Direction de l'Entretien Routier	19
III.2.5. Les établissements sous –tutelle du MET	20
III.2.5. 3. L'Office National de Météorologie (ONM).....	21
IV. Etat des lieux des transports	24
IV.1. Le réseau routier	24
IV.2. Activité du transport terrestre.....	25
IV.3. Activité du transport maritime.....	25
IV.4. Activité du transport aérien.....	28
V. Réalisation du secteur de l'Equipement et des Transports entre 2016 et 2019.....	30
VI. Choix stratégiques pour le développement du secteur	34
VI.1. Objectifs.....	34
VI.2. Actions prioritaires	35
VI.3. Projets envisagés pour les trois années à venir.....	36
VI.4. Programmes budgétaires.....	37

VII. Analyse des dépenses publiques	41
VII.1. Evolution du budget MET	41
Dépenses de fonctionnement.....	43
Traitements et salaires	43
Biens et services	45
Transferts et subventions.....	45
Budget d'investissement.....	46
VIII. CDMT 2021-2023	49
VIII.1. Méthodologie	49
VIII.2. CDMT tendancier 2021-2023	49
VIII.2. CDMT avec interventions 2021-2023	51
IX. Suivi et évaluation	51

Acronymes et Abréviations

ANAC: Agence Nationale de l'Aviation Civile;

AORTRT: Autorité d'organisation et de régulation des transports routiers;

ASECNA: Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne;

BEA: Bureau d'Enquête sur les accidents et incidents d'aviation;

BTP: Bâtiment Travaux Publics;

BTT: Boutilimit;

CDMT: Cadre de Dépenses à Moyen Terme;

CMAP: Centre Mauritanien d'Analyse de Politiques;

CSLP: Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté;

DER: Direction de l'Entretien Routier;

DITAPFF: Direction des infrastructures de transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire;

DGITR: Direction Générale des Infrastructures de Transport Routier;

DGTT Direction Générale des Transports Terrestres;

ENER: Entreprise Nationale pour l'Entretien Routier;

EPCIC: Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial;

FADES: Fonds Arabe de Développement Economique et Social;

FSER: Fonds de Sécurité et d'Entretien Routier;

GAR: Gestion Axée sur les Résultats;

IDE: Investissements Directs Etrangers;

ISPS: Sûreté des navires et des installations portuaires;

LNTP: Laboratoire National des Travaux Publics;

LOLF: Loi organique relative au lois de finances;

MAIL: Mauritania Airlines;

MET: Ministère de l'Équipement et des Transports;

NKTT: Nouakchott;

OACI: l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale;

OMVS: Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal;

ONM: Office National de Météorologie;

PAN: Port de Commerce et de Pêche de Nouadhibou;

PANPA: Port Autonome de Nouakchott dit Port de l'Amitié;

PGSP: Projet de Gouvernance du Secteur Public;

PUMA: Préparation à l'Utilisation de Météosat Seconde Génération MSG en Afrique;

SAM: Société des Aéroports de Mauritanie;

SBM: Société des Bacs de Mauritanie;

SCAPP: Stratégie Nationale de la Croissance Accélérée et de la Prospérité Partagée;

SDAU: Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU);

SNIM: Société Nationale Industrielle et Minière de Mauritanie;

SR: Sécurité Routière;

STP: Société des Transports Publics;

UA: Union Africaine;

Résumé exécutif

Résumé

1. L'élaboration du CDMT-MET 2021-2023 intervient dans un contexte national exceptionnel marqué par une pandémie sans précédent du Coronavirus (COVID-19) qui a engendré des répercussions multiples sur notre propre économie.
2. Il coïncide également avec la deuxième année de la mise en œuvre du programme présidentiel "Mes engagements" et le lancement du deuxième Plan d'action 2021-2025 de la Stratégie Nationale de la Croissance Accélérée et de la Prospérité Partagée (SCAPP).
3. Le secteur des transports occupe une place de plus en plus importante suite à la multiplication des sociétés de transport et le développement du trafic entre la Mauritanie et les pays voisins à travers le développement, la réhabilitation et l'extension du réseau routier et au développement des infrastructures portuaires et aéroportuaires.
4. Ce secteur représente une force motrice de la croissance, un facteur déterminant de l'attractivité des investissements directs étrangers et un levier principal de la modernisation de la vie économique.
5. L'élaboration du CDMT-MET a pris en considération le cadrage macroéconomique du pays et ses hypothèses sous-jacentes et les priorités de la SCAPP.
6. L'intérêt de ce CDMT sectoriel est d'aligner le budget sur les priorités sectorielles, assurer la cohérence entre le budget de fonctionnement et le budget d'investissement, améliorer la prévisibilité des allocations, et faciliter l'arbitrage.
7. Ce CDMT évoque la structure organisationnelle du Ministère de l'Équipement et des Transports. Il en ressort une configuration administrative composée de directions centrales, d'établissements publics et de services déconcentrés.

8. Les infrastructures de transport sont constituées de : routes, aéroports, port et autres débarcadères ainsi que les chemins de fer. Toutes ces infrastructures sont gérées par les établissements sous-tutelle hormis les réseaux routiers qui sont gérés au niveau central.
9. Par rapport aux réalisations physiques, le bilan est mitigé. Toutefois quelques activités pourraient être citées:
 - Réalisation de la route de Nouakchott-Boutilimitt
 - Réhabilitation des aéroports de Néma et de Kiffa ;
 - Construction de parking des avions à Oumtounsy ;
 - Mise aux Normes des aéroports Oumtounsy, d'Atar et de Nouadhibou ;
 - Construction et équipement du port de Tanit.
 - le désenclavement des chefs-lieux de Moughataas et des zones d'extrême pauvreté
 - L'extension, la réhabilitation et la modernisation des voiries de Nouakchott et de Kaédi
 - Les études pour la réalisation du Pont de Rosso ont été finalisées
 - Construction à Sélibaby d'une gare routière et d'un complexe commercial
 - la création du port de Ndiago, du port de Vernana à 28 km au sud de Nouakchott et le port en eau profonde à Nouadhibou.
10. La stratégie de développement du secteur des transports est de doter progressivement le pays d'infrastructures essentielles et de systèmes de gestion et d'entretien performants et ce en vue d'attirer les capitaux étrangers et de donner au privé national les moyens d'être compétitif dans une économie mondialisée.
11. Un plan d'action a été élaboré par le département pour la période 2021-2023. Il comporte plusieurs grands projets de développement du secteur de l'équipement et des transports.
12. Cette période coïncide avec la mise en place du budget-programme. A cet effet, la politique publique du ministère a été déclinée en trois programmes budgétaires.
13. Il s'agit des programmes suivants :
 - programme de soutien ;
 - Infrastructures de transport ;

- Normalisation et régulation des transports terrestres et aériens.

14. Les crédits budgétaires alloués à ce secteur ont été stables durant les trois dernières années et représentant 6% du budget général de l'Etat (2017-2019) et 5% pour l'année 2020.

15. Ce ministère est hautement consommateur des crédits, mais le ratio fonctionnement /investissement montre la modestie des crédits destinés au fonctionnement durant toute la période.

16. Deux hypothèses ont servi à la définition des enveloppes :

- ✓ Projection du budget du secteur sur la période 2021-2023 en se basant sur le trend dégagé à partir de l'analyse de dépenses publiques dans les années passées.
- ✓ Ajustement de ces prévisions en prenant en considération le plan d'action du secteur durant cette période d'une part, et l'espace budgétaire de l'Etat qui peut être mobilisé pour le secteur les années à venir (Cadrage macro-budgétaire 2021-2023), d'autre part.

17. Le CDMT 2021-2023, issu des estimations est présenté comme suit :

	2021	2022	2023
Fonctionnement	195 377 554	285 390 000	348 450 000
Investissement	3 077 000 000	4 077 000 000	4 646 000 000
Ratio	6,35%	7,00%	7,50%
total	3 272 377 554	4 362 390 000	4 994 450 000

18. Le tableau suivant présente la liste des projets prioritaires à financer :

Intitulé du projet	Durée du projet	Date début	Date de fin	Montant en MRU
Construction de la route Nema-Amourj-Frontière Mali(LOT2/67km)	3	01/01/22	31/12/24	900 000 000
Autoroute Nouakchott-Boutilimitt-Aleg	5	01/01/23	31/12/27	37 000 000 000
Acquisition et construction des 6 stations de pesage routier	1	01/02/22	30/11/22	240 000 000
Construction de la route de Kenkoussa-Ould Yenge-Selibaby	1	01/12/22	31/03/23	2 352 000 000

Construction de la route Sawata- Monguel	1	03/01/22	28/05/23	600 000 000
Construction de la route de Barkeol - M'Bout	1	03/01/22	20/08/23	1 080 000 000
Construction de la route de Barkéol -Sawata	1	01/01/24	24/09/24	1 092 000 000
Construction de la route de Tintane - Ain Verba -Twil	1	01/01/24	31/03/24	1 440 000 000
Construction de la route de Atar-Chinguity-Ouadan	1	01/01/22	02/06/23	1 800 000 000
Construction de la route de Boutilimitt-Rkiz-Tekane2	1	01/01/24	25/08/24	1 740 000 000
Programmes de Désenclavements chaque année	1	01/01/21	31/12/24	3 000 000 000
Construction de 300 km de voies urbaines à raison de 60 km par an	1	30/10/19	02/10/24	3 000 000 000
Réhabilitation de la route Tintane-Aioun	1	02/11/22	24/09/22	770 000 000
Réhabilitation de la route Aioun - Timbedra - Néma	1	01/06/23	30/06/24	3 135 000 000
Réhabilitation de la route Boghé - Kaédi	1	02/02/22	08/11/22	1 100 000 000
Réhabilitation du lot 3 de la route Noukchott - Nouadibou	1	02/11/22	10/01/24	1 320 000 000
Réhabilitation de la route Akjoujt - Pk 76	1	01/04/22	12/10/22	836 000 000
Réhabilitation de la route Pk 76 - Atar	1	01/01/24	30/06/24	1 144 000 000
Elaboration de normes routières pour la construction et l'entretien	1	31/12/21	31/12/22	15 000 000
Elaboration des normes pour les matériaux de construction routière	1	01/01/22	31/12/22	15 000 000
Organisation d'une table ronde pour les bailleurs de fonds spécifiques pour le financement des priorités retenues dans le schéma directeur	1	19/03/22	31/03/22	230 000
Mise aux normes des aéroports de l'Interieur du Pays	3	01/01/22	31/12/24	4 983 000 000
Acquisition de matériels de sécurité aéroportuaire	4	01/01/22	31/12/25	780 000 000
Installation d'instruments d'observation à travers le pays	4	01/01/22	31/12/25	1 015 000 000
Construction de port au pk 100 entre Nktt et Rosso	1	01/02/23	22/10/25	3 000 000 000
Construction de ligne de chemin de fer : Zouératt - Akjoujt - Nouakchott - Kaédi - Khayes	4	01/01/23	31/12/27	
Opérationnalisation du BAAC	1	01/01/22	31/12/22	5 500 000
Construction et équipement d'un centre d'examen de permis de conduire	1	01/01/22	31/12/22	40 000 000
Redynamisation de la STP par l'augmentation de son parc	1	01/01/22	31/12/22	40 000 000
Renouvellement du parc automobile de transport public	3	01/01/21	31/12/22	300 000 000
				72 742 730 000

I. Contexte général du CDMT-MET

I.1. Contexte national

L'élaboration du CDMT-MET 2021-2023 intervient dans un contexte national exceptionnel marqué par une pandémie sans précédent du Coronavirus (COVID-19) qui a engendré des répercussions multiples sur notre propre économie.

Les mesures de confinement, de distanciation sociale et de couvre-feu ont pleinement touché l'activité des transports dans toutes ses dimensions, en particulier la branche aérienne qui s'est tout simplement arrêtée.

Le CDMT-MET coïncide également avec le lancement du deuxième Plan d'action 2021-2025 de la Stratégie Nationale de la Croissance Accélérée et de la Prospérité Partagée (SCAPP). Cette stratégie s'articule autour de trois leviers essentiels, à savoir :

Levier stratégique 1 : Promouvoir une croissance forte, durable et inclusive

Il s'agit de créer les conditions d'une croissance économique forte, durable et inclusive à travers des transformations structurelles de l'économie et de la société qui favorisent : a) l'émergence et le renforcement de secteurs créateurs de richesses et d'emplois à même d'assurer l'inclusion sociale et de satisfaire la demande interne, notamment à travers l'initiative privée et l'innovation, et b) l'amélioration des capacités d'exportation du pays et de son attraction pour les Investissements Directs Etrangers (IDE).

Levier stratégique 2 : Développer le capital humain et l'accès aux services sociaux de base.

Ce levier vise en particulier à développer le capital humain à travers le relèvement de la qualité et de l'accès à l'éducation et à la santé et aux autres services sociaux de base ainsi que le renforcement de la protection sociale.

Levier stratégique 3 : Renforcer la gouvernance dans toutes ses dimensions

La gouvernance sera renforcée, notamment à travers la consolidation de l'Etat de droit et de la démocratie, la cohésion sociale et l'équité, la sécurité, et le respect des droits humains, l'efficacité de la gestion économique, financière et environnementale, ainsi que l'approfondissement de la décentralisation

C'est dans le cadre du Levier stratégique 1 : Promouvoir une croissance forte, durable et inclusive que se situe l'intervention du secteur de l'équipement et des transports comme infrastructures de soutien à la croissance. L'objectif dans ce domaine est d'assurer, d'ici, 2030, un accès facile de toutes les catégories de producteurs à des infrastructures et des services de qualité, à des coûts raisonnables dans les domaines du transport.

Dans ce sens, le MET est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de politique du Gouvernement en matière d'équipement et des transports routiers, aériens, fluviaux et ferroviaires.

I.2. Contexte sectoriel

Le secteur des transports a représenté environ 2% du PIB entre 2001 et 2015 avec une forte augmentation au cours des dernières années suite à la multiplication des sociétés de transport et le développement du trafic entre la Mauritanie et les pays voisins à travers le développement, la réhabilitation et l'extension du réseau routier et au développement des infrastructures portuaires et aéroportuaires. Le linéaire des routes bitumées est passé de 1760 km en 2001 à 3069 km en 2010 avant d'atteindre 4867 km en 2014 dépassant ainsi la cible initialement fixée par le CSLP pour 2015 qui est de 4858 Km.

Quant au linéaire des routes réhabilitées, il est passé de 990 Km en 2006 à 1013 km en 2010 avant d'atteindre 1323 Km en 2014, dépassant ainsi la cible CSLP qui est de 1200 Km en 2015. Les travaux en cours devraient permettre d'améliorer fondamentalement la couverture en milieu urbain. La faiblesse du réseau routier est en grande partie liée à l'insuffisance des ressources allouées à son entretien.

Il faut noter que le réseau routier mauritanien est jusqu'à présent classé suivant la loi n°68-244 du 30/07/1968 et son décret d'application n°68-288 du 05/10/1968. Une étude vient d'être conduite avec une mise à jour des textes portant création et classification du réseau routier.

Elle propose, à l'horizon 2040, une classification comme suit : (i) Réseau autoroutier : 150 km d'autoroute A1 (Nouakchott-Boutilimitt) ; (ii) Réseau routier national de 5010 km en cinq grandes routes nationales, (iii) Réseau routier régional de 4800 km en 37 routes régionales (R) ; (iv) Réseau de Pistes rurales de 4551 km en 66 Pistes (P).

Le réseau routier national a été affecté, en grande partie, par l'insuffisance des ressources allouées à son entretien. L'exécution des travaux d'entretien routier réalisée en régie, est confiée à l'ENER qui a un statut d'établissement public à caractère industriel et commercial. Il est à noter que l'ENER exécute aussi, en régie, des travaux de construction de voies bitumées, ce qui lui a permis de se doter d'équipements fiables et de renforcer sa compétence.

Depuis 2012, le Gouvernement a réalisé une étude de faisabilité pour la création d'un Fonds de Sécurité et d'Entretien Routier (FSER). Ce fonds qui devrait remplacer systématiquement le fonds SYSMIN finançant la réhabilitation avant sa clôture en 2015, n'est pas encore effectivement mis en place. L'ENER est liée par un contrat-programme d'entretien routier

avec l'Etat, sur la période triennal (2015-2018) pour un montant global de 18 milliards d'ouguiyas.

Concernant les infrastructures de transport aérien, la Mauritanie compte dix (10) aéroports et dix (10) aérodromes répartis sur l'ensemble du territoire. Deux aéroports sont classés internationaux, un troisième ouvert au trafic international et les sept autres aéroports n'accueillent que les vols intérieurs.

Le trafic aérien pour 2015 est de 135.946 passagers. Le nouvel aéroport de Nouakchott, situé à 25 km du centre-ville, est conçu pour accueillir les nouvelles générations d'aéronefs de type A 380 et B 747- 400, et est opérationnel depuis juin 2016. A noter que l'aéroport de Zouérat a fait l'objet de travaux de rénovation et d'extension. Celui de Sélibaby aussi a fait l'objet de travaux de réhabilitation mais n'est pas encore mis en service.

Concernant les infrastructures de transport maritime, la Mauritanie compte (i) le Port Autonome de Nouakchott (PANPA) ; (ii) le Port de Commerce et de Pêche de Nouadhibou (PAN), (iii) l'appontement pétrolier de Nouadhibou, (iv) le terminal minéralier de Nouadhibou, (v) le port de pêche artisanale de Nouadhibou et (vi) le port de Tanit.

Avec sa nouvelle extension, le PANPA est désormais doté de la capacité d'accoster des navires de 35000 tonnes et dispose actuellement de sept postes d'accostages. Sur la période récente (2010- 2015), la croissance du trafic du port de Nouakchott, est restée forte, passant de 2.772.448 tonnes (vrac) et 83.745 TEU (containers) à 3.851.434 Tonnes et 116.828 TEU (pleins et vides), correspondant à une croissance annuelle sur le tonnage de 6.79% et 6.88% sur le trafic des containers.

Le PANPA a obtenu sa certification au code international pour la Sécurité des navires et des installations portuaires (ISPS). Les études relatives à la construction d'un terminal à containers sont presque achevées et le lancement des travaux à la concurrence est imminent. La gestion de ce terminal, pressenti comme rentable, sera assurée dans le cadre d'un partenariat avec le privé. Un nouveau port minéralier a été construit à Nouadhibou pour accueillir des navires minéraliers de grande capacité.

Concernant le transport fluvial, il se limite uniquement aux traversées du fleuve Sénégal par bacs ou pirogues. L'infrastructure et les équipements fluviaux constitués d'appontements d'accostage (hautes et basses eaux), d'un slipway, d'un atelier de réparation et de deux bacs de 80 tonnes, sont pour l'instant concentrés au niveau de la ville de Rosso. Leur gestion est assurée par la Société des Bacs de Mauritanie (SBM).

Le développement d'un véritable transport fluvial en Mauritanie, est lié à la mise en oeuvre du projet fluvio-maritime de l'OMVS appelé « volet navigation » du programme régional, qui a pour objectif de construire ou de réhabiliter les infrastructures qui permettront de ; (i) rendre le fleuve Sénégal navigable de manière pérenne entre l'embouchure et le haut bassin (PK 905) ; (ii) rendre le fleuve Sénégal accessible tout le temps; (iii) développer le long du fleuve un transport fluvial de desserte.

Concernant le transport ferroviaire, il se limite au réseau ferroviaire minéralier d'une longueur d'environ 700 km exploité par la SNIM et relie la ville minière de Zouerate au port minéralier de Nouadhibou. Ce réseau assure accessoirement un transport public de personnes

et de biens entre les différentes localités du couloir reliant Zouerate, la localité de Choum et Nouadhibou.

1.3. Intérêt du CDMT sectoriel

Le CDMT est un instrument de programmation triennal glissant permettant de placer la gestion budgétaire dans une perspective pluriannuelle. Il sert à aligner le budget sur les priorités sectorielles, assurer la cohérence entre le budget de fonctionnement et le budget d'investissement, améliorer la prévisibilité des allocations, et faciliter l'arbitrage.

En tant qu'instrument de programmation, le CDMT représente un moyen pour assurer la soutenabilité, il constitue la charnière entre la budgétisation et la possibilité d'exécution du budget. Il s'agit d'un moyen permettant de rationaliser les choix budgétaires et l'instrument majeur d'une gestion axée sur les résultats (GAR) pour atteindre, à moyen terme et au moindre coût, les résultats prioritaires du secteur.

En Mauritanie, après 14 ans de pratique discontinuée, les CDMT n'ont pas abouti aux résultats escomptés. Les pratiques budgétaires restaient basées sur la logique de moyens (la nature des dépenses et la régularité de l'exécution). Cette logique est caractérisée également par :

- Des dotations par service et non pas par objectif.
- La prévision et l'exécution budgétaires ne font pas ressortir clairement le lien entre les dotations et objectifs attendus sur le terrain.
- Le budget est limité sur un cadre annuel (évaluation des conséquences financières dépassant le cadre du prochain budget).
- La dépense est considérée comme un objectif final (aucun indicateur d'efficacité n'est associé aux dépenses budgétaires).
- Les structures administratives opérationnelles ne sont impliquées ni au stade de la prévision ni à celui de la gestion.

En d'autres termes, le budget de l'Etat qui doit traduire la politique publique, est complètement déconnecté du cadre stratégique de cette politique.

Pour pallier à ces problèmes, le Gouvernement a adopté en 2012 un schéma directeur de la réforme du système de gestion des finances publiques. Ce Schéma s'articule autour de 6 axes, à savoir :

- Mise en place d'une budgétisation efficace et crédible basée sur les politiques publiques.
- Renforcement de l'exhaustivité et de la transparence du budget de l'Etat.
- Renforcement de la prévisibilité de l'exécution du budget.

- Amélioration de la qualité de la comptabilité, de l'information et des rapports financiers.
- Renforcement des contrôles, de la surveillance et de la vérification.
- Mise en place d'un Système intégré d'information et la formation.

Désormais, la Loi organique relative aux lois de finances (LOLF) promulguée en octobre 2018 stipule, parmi ces nouveautés, une programmation pluriannuelle pour les toutes les dotations budgétaires.

Dans ce cadre, le CDMT est destiné à faciliter l'analyse et la programmation des politiques publiques. Les dépenses correspondant à une même politique publique doivent être projetées ensemble et selon les mêmes hypothèses, quelle que soit leur nature économique.

II.Méthodologie

Les processus du CDMT sont tout aussi importants que les documents du CDMT en lui-même. Les procédures de préparation du CDMT et du budget sont à unifier.

La préparation du CDMT MET 2021-2023, a suivi les étapes suivantes :

- Etat des lieux ;
- Choix stratégiques pour la période 2021-2023 ;
- Revue des dépenses publiques du secteur des 3 dernières années et l'année en cours ;
- Ressources acquis et à rechercher pour le secteur ;
- Répartition des enveloppes par programme et par nature du budget.

L'élaboration du CDMT-MET se veut de prendre en considération le cadrage macroéconomique du pays et ses hypothèses sous-jacentes et les priorités de la SCAPP.

Le CDMT permet ainsi d'examiner l'ensemble des dépenses d'investissement et de fonctionnement, ce qui facilite les arbitrages entre ces deux types de dépense. Il fournit un cadre pour l'examen de l'impact sur le budget de fonctionnement des programmes d'investissement s'achevant au cours de la période du CDMT.

L'élaboration de ce CDMT du MET est effectuée suivant un marché accordé au Centre Mauritanien d'Analyse des Politiques (CMAP) dans le cadre du Projet de Gouvernance du Secteur Public (PGSP) cofinancé par le Gouvernement et la Banque Mondiale.

III. Organisation du Ministère chargé du secteur de l'Équipement et des Transports

Le Ministère de l'Équipement et des Transports est composé comme suit :

- 1) Le Cabinet du Ministre : qui comporte les chargés de mission, conseillers en plus du Secrétaire Général ;
- 2) L'Administration Centrale qui comprend cinq directions techniques ;
- 3) Les établissements sous tutelle qui sont au nombre de douze couvrant les différents domaines d'intervention du Ministère.

III.1. Attributions du Ministre chargé de l'Équipement et des Transports

Le Ministre chargé de l'Équipement et des Transport a pour missions :

- l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et stratégies des différents modes de transport ;
- la participation à toute politique ayant une incidence directe ou indirecte sur le secteur des transports ;
- la promotion, l'organisation, et la gestion du secteur de l'équipement et des transports et la coordination entre les divers modes de transport ;
- la délivrance, le retrait et l'annulation des documents dont l'émission est prévue par la réglementation en vigueur dans le secteur des transports ;
- l'étude, la recherche et le développement de tous les moyens susceptibles de faciliter la réalisation des objectifs assignés au secteur des transports ;
- l'optimisation des moyens de transport et le contrôle de la productivité et de la qualité des services ;
- la répartition des investissements dans le secteur, de leur suivi et de leur contrôle ;
- la formation continue, le recyclage et le perfectionnement professionnels dans le domaine des transports ;
- l'élaboration et la mise en œuvre des textes législatifs et réglementaires des domaines relevant de ses compétences ;
- la coopération avec les Etats et les relations avec les institutions et organisations régionales, sous régionales et internationales spécialisées dans les domaines relevant de sa compétence ;
- les études relatives à la définition des coûts de référence des transports (passagers, fret) et des services connexes ;
- l'étude, la construction, l'entretien des routes, des pistes rurales, des pistes de désenclavement, des ponts, des ouvrages d'art, des aéroports, des ports maritimes, des ports fluviaux, des wharfs, des voies ferrées et des voies navigables ;
- la classification des routes ;
- la gestion des domaines publics routiers ;
- la gestion et le contrôle du parc automobile national ;
- le contrôle technique et la surveillance des projets d'infrastructures de transport ;
- le contrôle technique des véhicules, des moyens, des installations et des voies de transport ;
- la définition de la politique de l'Etat en matière d'Aviation Civile et du suivi de son application ;
- l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien ;
- l'élaboration et la mise en œuvre du plan national de sûreté et de sécurité

- aéroportuaire en étroite collaboration avec les services nationaux concernés ;
- la coopération et la coordination avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et avec les institutions et organismes régionaux et sous – régionaux de l'Aviation Civile ;
 - l'élaboration de la réglementation technique de l'Aviation Civile conformément aux normes et pratiques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
 - la promotion de l'aviation civile ;
 - l'exploitation des aéroports ;
 - la gestion de l'espace aérien et des questions relatives à l'autorisation de vol des aéronefs dans l'espace aérien Mauritanien et de l'atterrissage sur les aérodromes nationaux des aéronefs étrangers ;
 - la prévention des accidents et incidents d'aviation ;
 - les enquêtes sur les accidents et incidents aériens ;
 - la recherche et le sauvetage des avions en difficultés dans l'espace aérien en collaboration avec les départements concernés ;
 - la classification et l'homologation des aérodromes ;
 - la gestion et la coordination des actions de la sûreté et la sécurité aériennes ;
 - les rapports avec l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (ASECNA) et le contrôle de ladite agence dans les conditions prévues par les statuts et la convention régissant les rapports entre les Etats signataires avec la dite agence, ainsi que les contrats particuliers antérieurs ;
 - les rapports avec les compagnies des transports aériens ;
 - la construction et l'exploitation des wharfs, des ports maritimes et des ports fluviaux ;
 - le suivi, en concertation avec d'autres administrations compétentes, des questions liées aux transports maritimes ayant des incidences sur le développement des activités portuaires ;
 - l'exploitation des ports de commerce à l'exclusion du Port Autonome de Nouadhibou
 - la construction, le contrôle, l'exploitation et l'entretien des bacs ;
 - la formulation et la mise en œuvre des politiques de partenariat (contrat de gestion, affermage, concession, ...) dans le domaine des transports ;
 - la surveillance du comportement de l'atmosphère et ses interactions avec l'océan ;
 - l'étude du temps, du climat, des constituants atmosphériques de l'environnement et des changements climatiques, en coordination avec les administrations concernées ;
 - la prévision des catastrophes naturelles d'origines météorologiques et hydrologiques, en coordination avec les administrations concernées ;
 - l'aménagement, l'entretien, l'amélioration, la gestion et l'exploitation des réseaux d'observation et de télécommunication météorologiques ;
 - la centralisation de l'ensemble des données météorologiques, notamment la météo marine, destinées à assurer la sécurité des différents modes de transports.

Le ministre chargé de l'Equipement et des Transports est aussi maître d'œuvre des travaux de construction, de réhabilitation, de renforcement et d'entretien des infrastructures routières, aériennes, maritimes, fluviales et ferroviaires, pour le compte des administrations publiques, des collectivités locales, des établissements et des organismes publics ou privés dans les conditions réglementaires en vigueur.

III.2. Présentation de l'Administration Centrale du MET

Les structures centrales responsables du budget du MET sont notamment :

III.2.1. La Direction Générale des Transports Terrestres

Elle a pour attributions :

- la définition et l'exécution des politiques et stratégies nationales en matière de transports terrestres ;
- l'élaboration, en concertation avec les parties concernées, des plans de mobilité des transports et de veiller à leur application ;
- l'élaboration et l'exécution des stratégies nationales en matière de sécurité routière ;
- des études techniques et économiques relatives à l'exploitation et au développement des transports terrestres ;
- l'élaboration et la mise en œuvre des textes législatifs et réglementaires relatifs aux transports terrestres et à la sécurité routière;
- le suivi des activités liées au transport terrestre notamment le transport des marchandises dangereuses et la location de voitures ;
- la prévention en matière de sécurité routière ;
- la collecte, la mise à jour et la publication, en concertation avec les administrations compétentes, des statistiques relatives aux transports terrestres ;
- la tenue des statistiques et de la documentation relatives aux transports terrestres ;
- la coopération bilatérale et multilatérale dans le domaine des transports terrestres en collaboration avec les structures concernées;
- le contrôle, l'application de la législation et de la réglementation en vigueur ;
- l'application de la réglementation relative au contrôle économique et technique des entreprises effectuant des transports terrestres, ainsi que celles qui s'occupent de la réparation, de l'entretien et / ou de la confection des plaques d'immatriculation minéralogiques des véhicules ;
- l'agrément, du suivi et du contrôle des Auto-écoles ;
- l'organisation des examens des brevets des moniteurs d'Auto-écoles ;
- le contrôle technique des véhicules automobiles ;
- le contrôle de la charge à l'essieu ;
- l'organisation des examens des permis de conduire ;
- la délivrance et le renouvellement du permis de conduire et des certificats d'immatriculation des véhicules automobiles.

III.2.2. La Direction Générale des Infrastructures de Transport Routier

Elle a pour attributions:

- L'établissement des dossiers d'études relatifs aux projets de construction, d'aménagements, de réhabilitation et de renforcement des infrastructures de transport routier ;
- L'élaboration des programmes de préservation et d'entretien des infrastructures de transport routier ;
- L'élaboration et la mise en œuvre en relation avec les parties concernées, des plans nationaux et de transport routier ;
- La gestion du domaine public de l'Etat dans le cadre de ses compétences, notamment le domaine routier ;
- La participation à l'étude et autres actions relatives à l'exploitation des routes, en collaboration avec les administrations concernées ;
- L'entreprise, en relation avec les parties concernées, des études d'impact sur l'environnement relatives aux infrastructures de transport routier ;
- La participation au suivi, en relation avec les parties concernées, et à la mise en œuvre des plans de gestion environnementaux en matière d'infrastructure de transports routier ;
- L'élaboration et la mise en application, en rapport avec toutes les parties concernées, de la législation et de la réglementation relatives aux domaines de ses compétences ;
- La préparation et l'exécution des budgets et programmes des travaux d'infrastructures de transport terrestre en collaboration avec les Directions concernées ;
- La maîtrise d'œuvre des travaux de construction, de réhabilitation et de renforcement des infrastructures routières, relevant de sa compétence pour le compte des administrations publiques, des collectivités locale, des établissements et des organismes publics ou privés dans les conditions règlementaires en vigueur.

III.2.3. La Direction des infrastructures de transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire

Elle a pour attributions:

- L'établissement des dossiers d'études relatifs aux projets de construction, d'aménagements, de réhabilitation et de renforcement des infrastructures de transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire ;
- L'élaboration des programmes de préservation et d'entretien des infrastructures de transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire ;
- L'élaboration et la mise en œuvre en relation avec les parties concernées, des plans nationaux et de transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire ;
- La gestion du domaine public de l'Etat dans le cadre de ses compétences, notamment le domaine portuaire et maritime ;

- La participation à l'étude et autres actions relatives à l'exploitation des aéroports, des ports, des voies navigables et chemins de fer en collaboration avec les administrations concernées ;
- La participation, en collaboration avec les parties concernées, à la réalisation des études d'impact sur l'environnement relatives aux infrastructures de transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire ;
- La participation au suivi, en relation avec les parties concernées, et à la mise en œuvre des plans de gestion environnementaux en matière d'infrastructure de transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire ;
- L'élaboration et la mise en application, en rapport avec toutes les parties concernées, de la législation et de la réglementation relatives aux domaines de ses compétences ;
- La préparation et l'exécution des budgets et programmes des travaux d'infrastructures de transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire en collaboration avec les Directions concernées ;
- La maîtrise d'œuvre des travaux de construction, de réhabilitation et de renforcement des infrastructures ferroviaires, aériennes, portuaires et fluviales relevant de sa compétence pour le compte des administrations publiques, des collectivités locales, des établissements et des organismes publics ou privés dans les conditions réglementaires en vigueur.

III.2.4. La Direction de l'Entretien Routier

Elle a pour attributions :

- L'élaboration des programmes de préservation et d'entretien des infrastructures de transport routier
- Le suivi et le contrôle de la réalisation des travaux d'entretien et de réhabilitation des infrastructures (routes, voiries et Pistes en Terre Améliorée) avec les ressources matérielles, techniques et humaines de la DGITR
- La gestion des infrastructures routières et du domaine public de l'état afférent aux infrastructures de transport routier ;
- La tenue à jour de l'avancement des travaux d'entretien des infrastructures (routes, voiries et Pistes en Terre Améliorée) et la formalisation de propositions de modification ou d'amélioration de l'exécution pour assurer une meilleure qualité d'exécution et de conformité aux spécifications techniques et aux règles de l'art ;
- Le suivi de l'évolution des coûts de réhabilitation et d'entretien des infrastructures (routes, voiries et Pistes en Terre Améliorée) ;
- La gestion des ressources physiques et des moyens généraux de la DGITR (Suivi, affectation, maintenance...), affectés à l'entretien et à la réhabilitation des infrastructures (routes, voiries et Pistes en Terre Améliorée) ;
- L'interface avec les administrations en collaborations avec les structures spécialisées du ministère ;
- La définition et l'animation du pilotage de la direction de l'entretien routier :

- L'élaboration et le traitement des tableaux de bords, des rapports et des états de sortie
- La définition des objectifs et suivi de leurs réalisations
- La participation à l'élaboration des budgets de la DGITR et la veille à leurs applications en ce qui concerne l'ER.

III.2.5. Les établissements sous –tutelle du MET

Il s'agit des établissements suivants :

1. Le Laboratoire National des Travaux Publics (LNTP) ;
2. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;
3. L'Office National de Météorologie (ONM);
4. Le Port Autonome de Nouakchott dit Port de l'Amitié (PANPA) ;
5. La Société des Bacs de Mauritanie (SBM) ;
6. L'Autorité d'organisation et de régulation des transports routiers(AORTR)
7. La Société des Aéroports de Mauritanie (SAM) ;
8. l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).
9. Mauritania Airlines (MAIL).
10. Bureau d'Enquête sur les accidents et incidents d'aviation (BEA)
11. La Société des Transports Publics (STP).

III.2.5. 1. Le Laboratoire National des Travaux Publics (LNTP)

EPIC en vertu du décret 2014-003 du 06 janvier 2014 et a pour missions principales :

- Recherche et développement technologique dans le domaine des BTP,
- Contrôle de l'exécution géotechnique des Infrastructures,
- Audit des laboratoires privés pour attribution des agréments,
- Accueil et encadrement des stagiaires et chercheurs,

III.2.5. 2. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile a été créée par décret n° : 2004-079 du 11 août 2004, elle est chargée de :

- L'exécution de la politique de l'Etat en matière d'Aviation civile ;
- La promotion de l'Aviation civile en Mauritanie ;
- L'élaboration de la réglementation technique de l'Aviation Civile conformément aux normes d'Organisations de l'Aviation Civile Internationale ;(O.A.C.I.) ;
- L'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie, en matière d'Aviation Civile et du transport aérien en application des orientations du Gouvernement ;
- La négociation des accords internationaux du transport aérien ;
- La négociation dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'Etat ;

- L'application et le contrôle de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par l'Etat.

Elle est notamment en charge :

- La gestion de la sûreté de l'Aviation civile ;
- La supervision et le contrôle de la sécurité de l'Aviation civile ;
- La gestion des droits du trafic aérien ;
- La coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires et du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'Aviation civile ;
- L'ANAC est également chargée de contrôler et de veiller à l'application des conventions reliant l'Etat aux opérateurs dans le secteur et de représenter ce dernier dans les réunions des organisations internationales dont l'activité se rapporte au transport aérien.

III.2.5. 3. L'Office National de Météorologie (ONM)

La mission principale de l'ONM est de contribuer à la sécurité des personnes et des biens d'une part et rendre efficace et rentable toutes les activités socio-économiques du pays, d'autre part par la fourniture des informations et données météorologiques et climatologiques nécessaires pour la prise de décision.

L'ONM dispose d'un réseau d'observation dont 14 stations synoptiques réparties dans les différentes régions (exception la région du Brakna) et 05 stations maritimes installées au port de Nouakchott, Pk 144 au sud de Nkc, à Mamghar, Arkeiss et à Nouadhibou. Il a distribué plus de 1000 pluviomètres dont 500 transmettent régulièrement l'information. L'ONM dispose d'une base de données climatique qui date depuis 1905 pour certains paramètres comme la pluviométrie. L'ONM a installé depuis 2010 une station de réception des images satellitaires PUMA (Préparation à l'Utilisation de Météosat Seconde Génération MSG en Afrique) qui permet de recevoir toutes les 15 min les images des nuages pour assurer leurs suivi et une bonne simulation de la prévision du temps. Elle possède aussi une station environnementale qui permet de suivre la ligne de végétation (Pâturage) et les points d'eau sur l'ensemble du pays.

III.2.5. 4. Le Port Autonome de Nouakchott dit Port de l'Amitié (PANPA)

Le Port autonome de Nouakchott dit « Port de l'amitié » (PANPA) est un EPIC, créé et organisé par le décret n° 87-253 du 15 octobre 1987. Il jouit d'une position géographique privilégiée qui le prédestine à jouer un rôle prépondérant dans le commerce international. Le PANPA dispose de sept postes à quai dragués à la côte -12,00, permettant d'y accueillir les navires porte-conteneurs de la troisième génération et des tankers de 35.000 à 40.000 tpl (tonnes de port en lourd), et d'un appontement pétrolier pour des navires de 10.000 tpl (tonnes de port en lourd). Un terminal à conteneur est en cour de construction dans le cadre d'un PPP ainsi qu'un nouveau post pétrolier.

III.2.5. 5. La Société des Bacs de Mauritanie (SBM)

La Société des Bacs de Mauritanie a pour activité d'assurer les traversés tout au long du fleuve Sénégal. Son siège social est situé à Rosso où elle réalise la plus grande part de son chiffre d'affaire. Elle réalise à Rosso plusieurs navettes par jour entre les deux rives transportant les personnes et les véhicules y compris les camions les plus lourds. Elle a le statut d'un Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC).

III.2.5. 6. L'Autorité d'organisation et de régulation des transports routiers(AORTR)

L'Autorité de Régulation et d'organisation des Transports Routiers est chargée d'organiser, de promouvoir et de développer les transports routiers urbains, interurbains et internationaux en étroite collaboration avec la Direction chargée des transports Routiers au Ministère chargé des transports routiers.

Elle est chargée de la réalisation, de l'Organisation, de la gestion, de l'exploitation, d'équipement et de l'entretien des gares routières des transports publics urbains, interurbains et internationaux sur l'ensemble du territoire national.

Dans ce cadre, elle établit les documents de transports prévus par la réglementation (lettres de voiture, manifestes des voyageurs et autres documents nécessaires à la bonne marche du service). Elle est représentée partout en Mauritanie là où s'exerce une activité de transport public routier.

Les redevances perçues par l'autorité de régulation et de l'organisation des transports routiers (AROTR) contribuent au financement du fond d'entretien routier créé en vertu de l'article 32 de la loi 031/2011.

III.2.5. 7. La Société des Aéroports de Mauritanie (SAM)

La Société des Aéroports de Mauritanie (SAM.sem) est une société à économie mixte dont le capital social est de 458.470.000 Ouguiyas détenu à 66% par l'Etat Mauritanien.

La société a pour objet l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des installations des aéroports de Mauritanie par voie de concession (ou de mandat de gestion) à l'exception des tâches relevant de l'autorité de l'ASECNA.

III.2.5. 8. L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)

L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) est un organisme inter-état qui a pour mission principale d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans un espace qui couvre plus de 16Millions de Km².

Elle est chargée à cet effet de:

- la fourniture des services de la navigation aérienne en route dans les espaces aériens, de l'organisation de ces espaces aériens et des routes aériennes en conformité avec les dispositions de l'OACI, de la publication de l'information aéronautique, de la prévision et de la transmission des informations dans le domaine de la météorologie aéronautique.
- la définition des spécifications relatives aux fonctions, systèmes et moyens, ainsi que des procédures et méthodes de travail mises en œuvre, de l'étude, de la définition des spécifications, à l'achat, à la réception, à l'installation, à la vérification technique, au maintien en condition opérationnelle, à l'exploitation des équipements et installations, des systèmes de communication, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien ainsi que de météorologie aéronautique, de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et de la qualité, conformément aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- la fourniture, au niveau des aéroports qui lui sont confiés, des services de circulation aérienne d'approche et d'aéroport et des services de lutte contre l'incendie et de sauvetage des aéronefs ainsi que de la publication de l'information aéronautique, de la prévision et de la transmission des informations dans le domaine de la météorologie aéronautique.
- la gestion d'écoles de formation pour les besoins de l'aviation civile.

III.2.5. 9. Mauritania Airlines (MAIL)

Compagnie de transport aérien détenue par l'Etat, elle assure le transport aérien intérieur et international de et vers les aéroports de Mauritanie. Elle dessert à partir de Nouakchott les villes de Nouadhibou, Néma et Zouerate (Mauritanie), Dakar (Sénégal), Bamako (Mali), Cotonou (Bénin), Brazzaville et Pointe-noire (Congo-Brazzaville), Abidjan (Côte d'Ivoire), Conakry (Guinée), Libreville (Gabon), Freetown (Sierra Leone), Casablanca (Maroc), Tunis (Tunisie) et Las Palmas de GranCanaria (Espagne).

III.2.5. 10. Bureau d'Enquête sur les accidents et incidents d'aviation (BEA)

Le bureau d'enquête sur les accidents aériens est un organisme public, chargé d'enquêter sur les accidents ou incidents graves d'aéronefs, d'en déterminer les causes et de publier un rapport d'enquête.

Il a été mis en place par les autorités nationales en respect des normes et recommandations de l'OACO (Organisation Internationale de l'Aviation Civile).

C'est un Organisme indépendant dirigé par un conseiller du Ministre de l'Équipement et des transports afin de réaliser en toute impartialité les enquêtes de sécurité et la détermination des causes des incidents de l'aviation civile.

III.2.5. 11. La Société des Transports Publics (STP)

La STP est un EPIC pour mission comme son nom l'indique de fournir un transport public de qualité et de prix meilleurs. Son activité est orientée vers le transport public de personnes en milieu urbain. Elle est installée dans les plus grandes villes du pays avec certaines difficultés de maintenir le service dans les villes de l'intérieur. Durant les dernières années elle commence à améliorer ses services à travers l'augmentation du parc automobile en quantité, en qualité et en adaptabilité aux besoins et aux infrastructures. Elle a toujours bénéficiée de subventions directes ou indirectes surtout pendant la période de restructuration.

IV. Etat des lieux des transports

IV.1. Le réseau routier

Les infrastructures de transport sont constituées de : routes, aéroports, port et autres débarcadères ainsi que les chemins de fer et les zones logistiques. Ces infrastructures sont toutes exploitées par des structures autonomes dans la gestion mais leur développement et leur maintenance relèvent de la compétence du Ministère de l'Équipement et des Transports. Seules les routes échappent à cette règle. L'exploitation des routes est normalement libre pour tout usager (sauf les autoroutes en concession). Le domaine public routier est régi par la loi portant classification du réseau routier. L'usage de la route est quant à lui régi par le code de la route qui est destiné à sécuriser les usagers de la route.

Le réseau routier en Mauritanie est composé de plus de onze mille Kilomètre dont plus de six mille sont bitumés. L'objectif de développement inscrit dans la SCAPP est de réaliser un suivi du taux de la Population à plus 2 km du réseau routier fonctionnel toute l'année afin de le réduire. Cet objectif n'est pas encore chiffré faute de statistiques fiables.

La qualité du réseau s'incline devant une multitude de facteurs dont :

- La faible qualité des études est parfois révélée :
 - au moment de l'exécution pour des motifs de non prise en compte de certains paramètres exogènes notamment l'insuffisance des matériaux ou la sous-évaluation de l'hydrologie de la région ;
 - au moment du lancement par la réalisation des études d'exécution pour des routes ne disposant pas d'études préalables au financement ;
 - au moment de l'exploitation par le constat de non prise en compte des aspects environnementaux et sociaux et par l'abus d'exploitation liée souvent à la surcharge à l'essieu.

IV.2. Activité du transport terrestre

Le bilan du premier Plan d'action qui vient de s'achever fait ressortir que des actions ont été programmées en matière de construction d'infrastructures de transport, et d'amélioration des systèmes de gestion et d'entretien afin de désenclaver les zones de production, au niveau national, sous régional, régional et international, d'augmenter la compétitivité globale de l'économie mauritanienne, dans le respect des aspects environnementaux et les questions du genre pendant les études, l'exploitation, des infrastructures et des équipements, conformément à la réglementation nationale.

Ainsi au cours des trois dernières années, des investissements importants dans les infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires, ont été réalisés pour soutenir la croissance économique et améliorer la couverture du pays en infrastructures de transport.

Concrètement, les travaux des infrastructures suivantes ont été achevés entre 2016-2018 :

- ✓ Réhabilitation des routes Nouakchott - Idini (50KM) et Aioun – Gougui (15 km)
- ✓ L'achèvement des routes : Bangou – Bassiknou (137 KM) ; Koundel – Maghama (66KM) ; Touajil – Choum (50KM) ; Atar – Zoueirat (108 km) ; Néma – Bangou(63KM) ; Emmat Leekarich – Amourj (47 km) ;
- ✓ La construction des voiries à : Kaédi (4 km) et Nouakchott (13KM)
- ✓ Construction et élargissement de voirie à Nouakchott à l'occasion des sommets de l'Union Africaine (UA) (23 km) et de la Ligue Arabe (40 km) ;
- ✓ Réhabilitation des aéroports de Néma et de Kiffa ;

IV.3. Activité du transport maritime

Le tableau suivant présente l'évolution du trafic selon les navires et le tonnage manipulé

- Trafic maritime du Port Autonome de Nouakchott

Trafic selon les navires et tonnage manipulé				
Année	Nombre de navires	T.J.B	Tonnage manipulé	Nombre de TEU
2 006	545	5 048 973	1 785 730	43 092
2 007	443	4 312 721	2 296 446	61 317
2 008	613	4 655 338	2 317 991	66 205
2 009	495	5 373 079	2 731 017	71 216
2 010	471	4 872 616	2 772 480	83 745
2 011	467	5 331 347	2 853 103	91 999
2 012	471	6 059 878	3 545 618	107 519
2 013	538	6 130 917	3 394 961	118 849

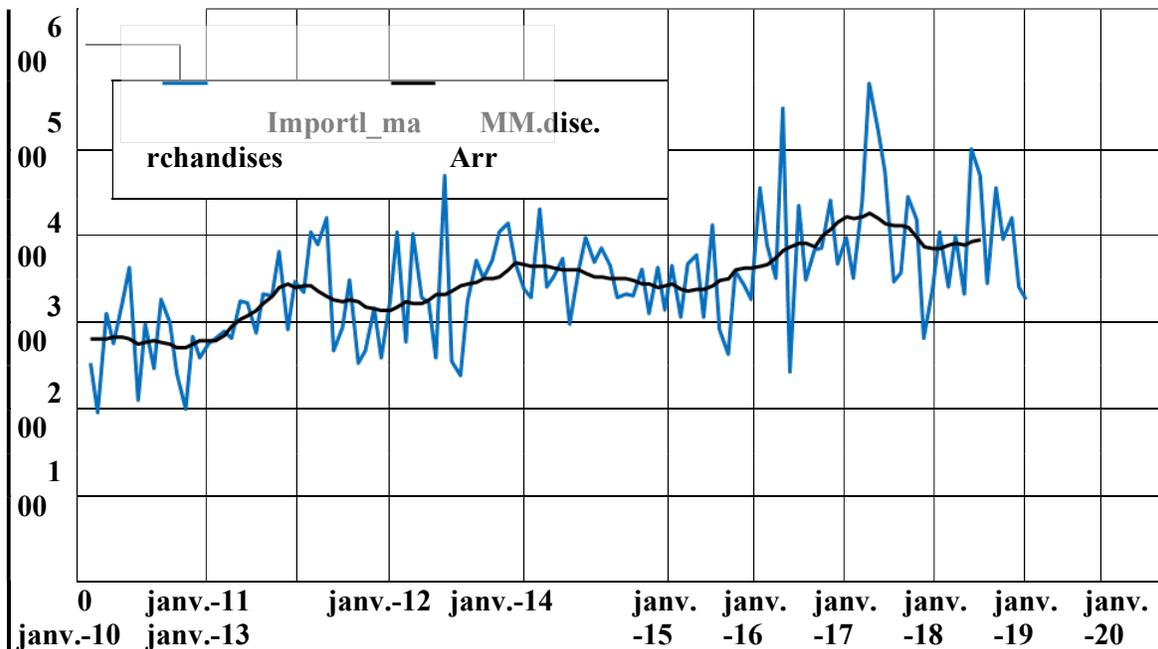
2 014	529	6 510 671	3 955 213	133 453
2 015	500	6 275 954	3 851 434	116 828

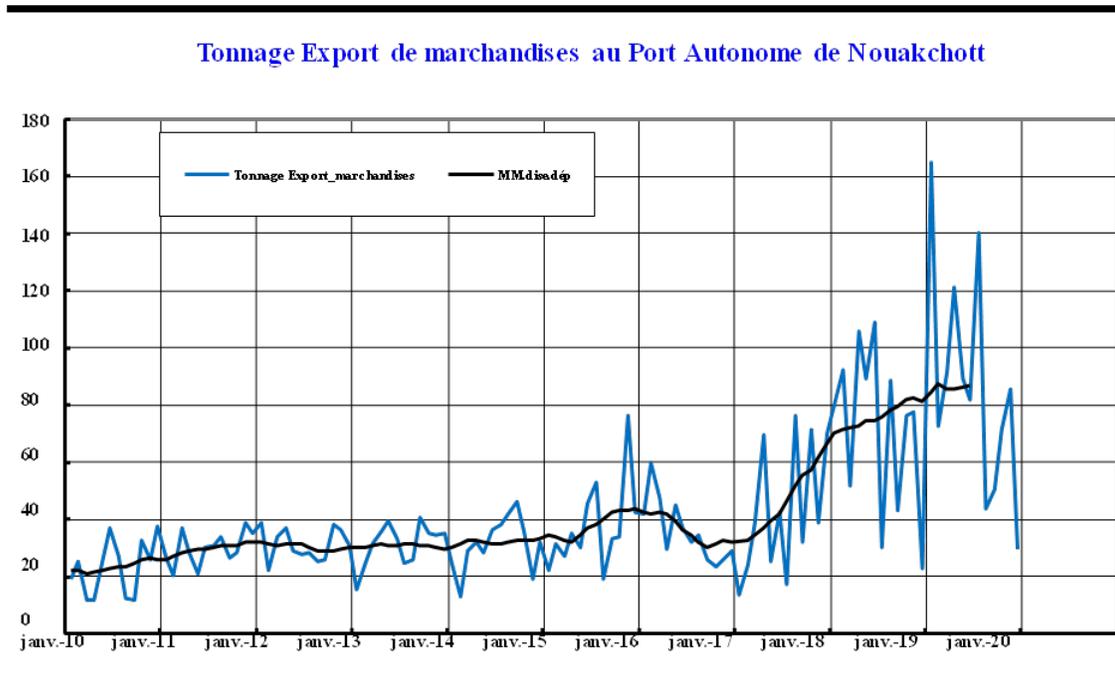
	Marchandises			Navires
	<i>Tonnage Import (Milliers tonnes)</i>	<i>Tonnage Export (Milliers tonnes)</i>	<i>Trafic total (Milliers tonnes)</i>	<i>Total (nombre)</i>
janv-17	257,4	13,6	271,0	64
févr-17	388,1	23,9	412,1	80
mars-17	321,7	39,0	360,7	99
avr-17	281,7	69,5	351,2	64
mai-17	483,3	25,5	508,7	71
juin-17	171,5	42,5	214,0	58
juil-17	368,2	17,1	385,2	58
août-17	280,7	76,6	357,3	63
sept-17	315,6	31,8	347,4	63
oct-17	317,5	71,5	389,0	68
nov-17	374,3	38,9	413,2	66
déc-17	298,8	70,3	369,2	88
janv-18	331,5	80,3	411,8	88
févr-18	282,1	92,7	374,8	75
mars-18	372,2	51,4	423,6	73
avr-18	511,7	106,0	617,7	79
mai-18	458,6	89,2	547,8	73
juin-18	408,5	109,3	517,8	43
juil-18	278,4	30,1	308,5	33
août-18	287,7	88,7	376,5	38
sept-18	378,9	42,9	421,8	35
oct-18	351,0	76,2	427,3	48
nov-18	210,4	77,5	287,9	43
déc-18	270,3	22,6	293,0	51
janv-19	336,8	165,0	501,8	63
févr-19	271,8	72,7	344,5	35
mars-19	333,6	92,0	425,5	54
avr-19	263,9	121,4	385,3	69
mai-19	435,9	89,2	525,1	56
juin-19	404,3	81,9	486,2	52

juil-19	276,8	140,7	417,5	52
août-19	389,3	43,6	432,9	56
sept-19	328,7	50,8	379,5	61
oct-19	353,2	71,3	424,5	53
nov-19	271,8	85,6	357,4	68
déc-19	257,0	29,3	286,3	65

Source : ONS

**Tonnage Import de marchandises au Port Autonome de Nouakchott
(en milliers de Tonnes)**





Source : ONS

- ✓ En matière d'infrastructure, il y a lieu de souligner la construction et l'équipement du port de Tanit, qui est censé constitué un pôle de développement très important pour le soutien à la croissance.

IV.4. Activité du transport aérien

Le trafic aérien est quasiment supporté par le nouvel Aéroport International de Nouakchott, l'ancien aéroport ayant cessé ses activités en juin 2016 à l'issue d'un partenariat pubic-privé.

Le nouvel Aéroport International de Nouakchott dispose notamment d'une capacité annuelle de 2 millions de passagers, d'une aérogare pour les passager de 18 000 m², d'une capacité annuelle de 2 millions de passagers, ainsi que de deux pistes d'atterrissage, longues de 4,3 km et 2,6 km.

Il y a lieu de noter la réalisation des actions suivantes dans le domaine du transport aérien comme le fait ressortir le bilan du premier plan d'action de la SCAPP :

- Construction de parking des avions à Oumtounsy ;
- Mise aux Normes des aéroports Oumtounsy, d'Atar et de Nouadhibou

	Passagers			mouvements d'avions	
	<i>arrivé (nombre)</i>	<i>départ (nombre)</i>	<i>Total passagers</i>	<i>arrivée (milliers)</i>	<i>depart (milliers)</i>
janv-17	10 483	11 912	22 395	215	215
févr-17	12 011	12 381	24 392	195	195
m ars-17	11 286	14 299	25 585	214	214
avr-17	10 937	13 551	24 488	205	205
m ai-17	12 481	14 567	27 048	221	221
juin-17	11 560	13 517	25 077	217	217
juil-17	10 219	16 067	26 286	204	204
août-17	12 050	17 916	29 966	209	209
sept-17	13 526	16 761	30 287	213	213
oct-17	13 657	12 053	25 710	244	214
nov-17	10 959	13 068	24 027	213	213
déc-17	10 866	15 408	26 274	244	244
janv-18	12 973	14 189	27 162	202	202
févr-18	10 513	13 577	24 090	156	156
m ars-18	13 096	16 798	29 894	203	203
avr-18	13 175	16 967	30 142	196	196
m ai-18	13 115	15 714	28 829	210	210
juin-18	13 946	15 783	29 729	208	208
juil-18	12 905	20 029	32 934	211	211
août-18	14 193	20 962	35 155	211	211
sept-18	14 852	17 799	32 651	209	209
oct-18	14 789	16 200	30 989	211	211
nov-18	13 172	15 857	29 029	206	206
déc-18	14 586	17 066	31 652	201	201
janv-19	13 662	15 817	29 479	202	202
févr-19	13 565	15 550	29 115	183	183
m ars-19	14 272	15 537	29 809	204	204
avr-19	15 393	17 373	32 766	198	198
m ai-19	11 838	16 662	28 500	197	197
juin-19	14 436	13 160	27 596	200	200
juil-19	58 177	66 427	124 604	802	802
août-19	14 538	19 088	33 626	205	205
sept-19	12 874	17 430	30 304	201	197
oct-19	13 998	15 479	29 477	200	200
nov-19	11 956	15 452	27 408	220	220
déc-19	13 719	17 769	31 488	255	255

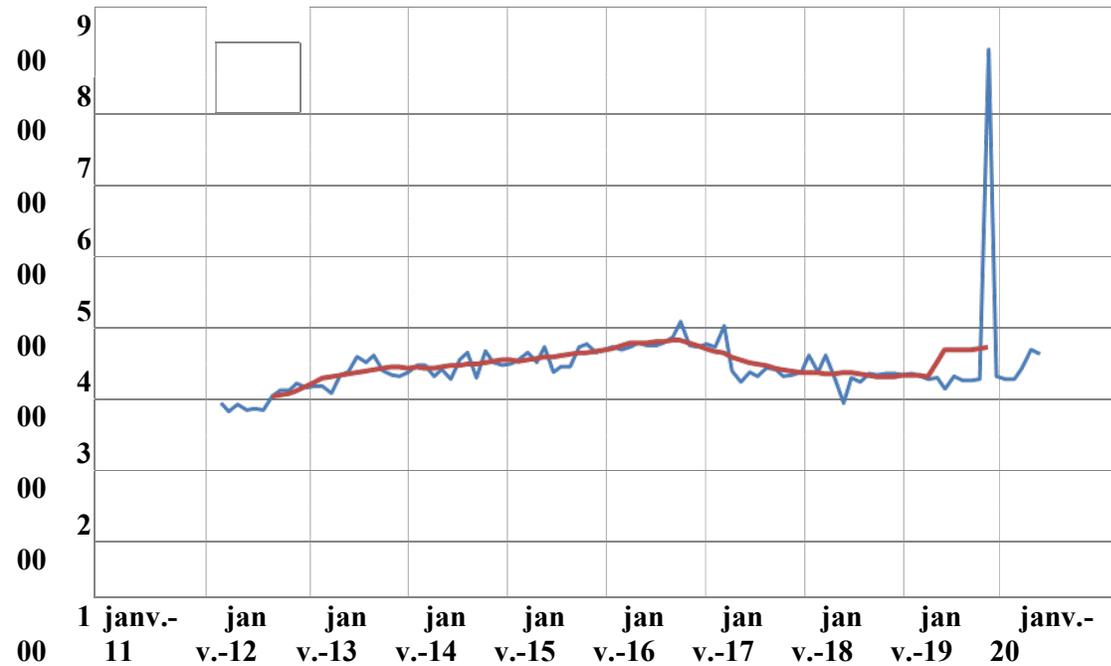
Source : ONS

Mouvements

d'avions

Arrivé (nombre)

Moyenne mobile



Source : ONS

V. Réalisation du secteur de l'Équipement et des Transports entre 2016 et 2019

Des actions ont été programmées en matière de construction d'infrastructures de transport, et d'amélioration des systèmes de gestion et d'entretien afin de désenclaver les zones de production, au niveau national, sous régional, régional et international, d'augmenter la compétitivité globale de l'économie mauritanienne, dans le respect des aspects environnementaux et les questions du genre pendant les études, l'exploitation des infrastructures et des équipements, conformément à la réglementation nationale.

- Concernant le désenclavement des chefs-lieux de Moughataas et des zones d'extrême pauvreté, le département a réalisé 413 km de travaux neufs et a procédé à la

réhabilitation de 191 km de route. Les travaux de démarrage des routes de RN1-bénichab, Zravia-Tamchekett et Bassiknou-Fassala ont été lancés.

- Concernant les travaux de voiries urbaines, le département a procédé à l'extension, la réhabilitation et la modernisation des voiries de Nouakchott et de Kaédi.
- Les études pour la réalisation du Pont de Rosso ont été finalisées.
- Construction à Sélibaby d'une gare routière et d'un complexe commercial, renfermant un pavillon pour la commercialisation des céréales et d'un abattoir moderne.
- démarrage de la réhabilitation de l'axe routier Aleg – Boutilimit de la route de l'Espoir.
- D'importants travaux d'aménagements portiers ont été entrepris, marqués notamment par la création du port de Ndiago, du port de Vernana à 28 km au sud de Nouakchott et le port en eau profonde à Nouadhibou ;
- En matière de sécurité routière, le département a développé une application de suivi des accidents de la route et a procédé à la formation des forces de sécurité en charge du suivi et de la prévention en matière de sécurité routière. Il a lancé une campagne nationale de sensibilisation sur la sécurité routière et a mis à jour et adapté le cadre réglementaire, en relevant le niveau coercitif.
- Concernant les équipements aéroportuaires, l'année 2016 a connu la mise en service, de l'aéroport international d'Oum Tounsi, l'acquisition de lots d'équipements de sûreté et la réception de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Teyarett el Ouassa. Les travaux de la piste de Bir Mogrein ont démarré en 2017. Par ailleurs, la période a été marquée par le renforcement du parc d'avions de la Mauritania Air lines qui a acquis un avion neuf de type Boeing 800 - 737 en 2016 et un autre de type Boeing 737 800 max en 2017.

Le bilan de secteur a porté sur l'achèvement des travaux d'infrastructures suivantes en 2017 :

- Réhabilitation des routes Nouakchott - Idini (50KM) et Aioun – Gougui (15 km)
- L'achèvement des routes : Bangou – Bassiknou (137 KM) ; Koundel – Maghama (66KM) ; Touajil – Choum (50KM) ; Atar – Zoueirat (108 km) ; Néma – Bangou(63KM) ; Emmat Leekarich – Amourj (47 km) ;
- La construction des voiries à : Kaédi (4 km) et Nouakchott (13KM)

- Construction et élargissement de voirie à Nouakchott à l'occasion des sommets de l'Union Africaine (UA) (23 km) et de la Ligue Arabe (40 km) ;
- Réhabilitation des aéroports de Néma et de Kiffa ;
- Construction de parking des avions à Oumtounsy ;
- Mise aux Normes des aéroports Oumtounsy, d'Atar et de Nouadhibou ;
- Construction et équipement du port de Tanit.

Le bilan du secteur du secteur pour 2019 est le suivant :

- Signature, entre la Mauritanie et le fonds arabe pour le développement économique et social, d'un accord de prêt de plus de 6 milliards de nouvelles ouguiyas destiné au financement de quatre lots de la route Tidjikja-Kiffa-Sélibaby et la frontière malienne. Le premier tronçon reliera Tidjikja à Goudia (92 km), le second Goudia- Boumdeid (70 km), le troisième tronçon Kankossa-Leboulli (97 km) et enfin le quatrième, Leboulli- Gabou (99 km) en direction de la frontière malienne. Ces réalisations permettront un élargissement et un développement du réseau routier mauritanien et une connexion avec celui du Mali, ce qui aura des répercussions positives sur les populations de la frontière, en facilitant leurs déplacements, en améliorant leurs conditions de vie et en les fixant dans leurs terroirs.
- Le Koweït a accordé à la Mauritanie un prêt de 10 millions de dinars koweïtiens (32,8 millions de dollars US) pour la réalisation d'une route de 150 kilomètres. La route reliera la ville de Nema à celle de Nbeiguet Lehwach, dans une zone enclavée de l'est mauritanien, fortement peuplée et regorgeant de ressources.
- Le projet couvre également un volet d'approvisionnement en eau et d'appui institutionnel aux services concernés au niveau département chargé de l'Équipement et des Transports.
- Construction à Sélibaby d'une gare routière et d'un complexe commercial, renfermant un pavillon pour la commercialisation des céréales et d'un abattoir moderne.
- Coup d'envoi de la réhabilitation de l'axe routier Aleg – Boutilimit de la route de l'Espoir. Le coût global du projet, dont la fin des travaux est prévue le 25 février 2022, est d'environ 63 232 406 910 Ouguiyas, sur un financement du Fonds Arabe de Développement Economique et Social (FADES) alors que l'exécution est assurée par la Grande Société Mauritanienne d'Exécution des Travaux.

- Adoption du Projet de décret portant approbation et déclarant d'utilité publique le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la ville de Nouakchott. Le présent SDAU vise, dans un horizon de vingt (20) ans, à fixer les orientations majeures de développement et d'aménagement de la ville. A cet effet, il : (i) délimite le périmètre urbain de Nouakchott à l'horizon 2040; (ii) indique les zones préférentielles d'extension de la ville ; (iii) définit le tracé des infrastructures de réseaux (eau, électricité, assainissement, télécommunications, transport, etc...) ; (iv) définit la localisation des équipements publics structurants; (v) indique les vocations des différentes zones.

VI. Choix stratégiques pour le développement du secteur

VI.1. Objectifs

Dans le domaine des infrastructures de transport, l'objectif est de doter progressivement le pays d'infrastructures essentielles et de systèmes de gestion et d'entretien performants, favorisant une approche multimodale en vue de désenclaver les zones de production. Il s'agit aussi, d'améliorer la communication et la sécurité et de soutenir l'ouverture du pays aux échanges internationaux. Ceci permettra d'attirer les capitaux étrangers et de donner au privé national les moyens d'être compétitif dans une économie mondialisée.

Ainsi, la stratégie de développement du secteur des transports s'articulera autour des cinq objectifs stratégiques :

- ✓ Renforcer les capacités institutionnelles et opérationnelles pour améliorer l'efficacité globale du secteur ;
- ✓ Conserver, préserver et moderniser les infrastructures et équipements existants à travers la mise en place d'un système d'entretien routier efficace, l'opérationnalisation d'un système de contrôle des surcharges des véhicules de transport de marchandises et d'assurer, de manière permanente, la conformité aux normes internationales, des infrastructures et des équipements aéronautiques et portuaires ;
- ✓ Assurer un développement harmonieux des infrastructures et des équipements par la poursuite de programmes routiers de désenclavement des zones de production, le contrôle de qualité des travaux routiers et la cohérence des infrastructures (aéroportuaires, portuaires, voiries urbaines) ;
- ✓ Développer les liaisons avec les pays voisins pour favoriser les échanges sous régionaux et régionaux par le parachèvement de la construction de routes et tronçons manquants reliant la Mauritanie aux différents pays voisins (Mali, Sénégal, Algérie, Maroc) pour renforcer le trafic interrégional ;
- ✓ Assurer, de manière durable, la qualité des services du secteur en institutionnalisant la prise en compte des aspects environnementaux et des questions de genre pendant les études, l'exécution et l'exploitation des infrastructures et des équipements, conformément à la réglementation nationale et d'assurer une meilleure qualité des

services de la plateforme aéroportuaire de Nouakchott afin d'améliorer la compétitivité globale de l'économie mauritanienne.

VI.2. Actions prioritaires

Concrètement, les actions prévues par la SCAPP sont:

- (i) liaison de tous les chefs-lieux de Moughataas par, au moins, une route bitumée en plus du désenclavement des zones de production,
- (ii) achever la mise en place d'un système d'entretien routier regroupant les volets financement, programmation et exécution,
- (iii) encourager le financement privé dans les infrastructures par les différents modes de PPP,
- (iv) améliorer la qualité de l'offre de transport et la compétitivité, notamment à travers le renforcement des capacités des acteurs,
- (v) améliorer la sécurité des transports et la sûreté des infrastructures et
- (vi) améliorer les approches environnementale, sociale et genre à tous les niveaux (études, DAO, réalisation et gestion).

Il s'agira encore (i) d'améliorer la capacité d'absorption des investissements publics en accélérant les procédures de finalisation des dossiers d'appels d'offres, de passation et de signature des marchés ; (ii) d'encourager le financement et le partenariat public privé dans le secteur en valorisant le domaine public et les carrières et en développant le secteur du BTP et (iii) de prendre en compte la gestion des impacts environnementaux.

Dans le domaine des infrastructures, l'ouverture de l'Aéroport international Oum Tounsy, offre au pays une opportunité historique pour se positionner progressivement comme hub aérien dans la sous-région. Les modalités d'exploitation de cette importante infrastructure garantissant qu'elle ait un impact maximal sur l'ouverture du pays à l'international sont d'ores et déjà engagées. D'importants effets sont attendus sur le développement du transport aérien et de diverses autres activités économiques, telles que le commerce, le tourisme, l'immobilier, etc.

VI.3. Projets envisagés pour les trois années à venir

Plusieurs grands projets de développement sont envisagés dans le cadre du plan d'action du Département pour la période 2021-2023. Il s'agit notamment des activités ci-après :

- Poursuite Construction de la route RN1-Bennichab (65,28 Km avec 102% de consommation du délai) ;
- Poursuite construction Route R'Kiz Mederdra (53,7 Km) ;
- Poursuite construction route Kiffa-Boumdeid (108 Km) ;
- Poursuite construction de la route Aouinat Zbel-Djigueni (83,49 Km) ;
- Poursuite construction route Néma-Bangou-Bassiknou-Fassal-Frontière Mali, Lot 3 Bassiknou- Fassala (63,8 Km) ;
- Poursuite réhabilitation et élargissement de la route NKTT-BTT (PK 58 au PK 108 soit 50 Km) ;
- Poursuite réhabilitation route Aioun - Gougui ;
- Poursuite reconstruction du tronçon de la route NKTT-Bombri (25 Km) ;
- Poursuite reconstruction du tronçon de la route NKTT-Rosso (PK 25 au PK 145 soit 120 Km) ;
- Poursuite construction de la route Néma-Achemmime (31,42 Km) ;
- Poursuite construction route Zraviya-Tamchekett (91 Km) ;
- Construction de la route deTijikja- El goudia – Boumdeid ;
- Construction de la route de Kenkoussa-Ould Yenge-Selibaby ;
- Construction de la route de Néma-Mbeiket Lahwach ;
- Construction de la route de Amouj Adel Begrou ;
- Construction de la route Sawata- Monguel ;
- Construction de la route de Barkeol - M'Bout ;
- Construction de la route de Tintane - Ain Verba –Twil ;
- Construction de la route de Atar-Chinguity-Ouadan ;
- Construction de la route de Boutilimitt-Rkiz-Tekane2 ;
- Poursuite travaux de voirie de NKTT de 2013 (23 Km) ;
- Poursuite viabilisation de l'ancien aéroport de NKTT (14,4 Km) ;

- Poursuite voirie d'Akjoujt (13 Km) ;
- Poursuite voirie de Sebkha et El Mina (12,11 Km).

Dans le domaine de la sécurité routière, le Département envisage les actions suivantes :

- Renforcement de la gouvernance de la SR (Court Terme) ;
- Management de l'information sur la SR (Continue) ;
- Sensibilisation sur la SR (Continue) ;
- Formation des acteurs de la SR (Court Terme) ;
- Mesures de préventions contre les accidents routiers (Court Terme) ;
- Actions d'amélioration de la sécurité dans les points noirs du réseau ;
- Construction et équipement d'un centre d'examen de permis de conduire ;
- Mesures de dissuasion (Court Terme) ;
- Mise en place d'un système de contrôle (points de contrôle, responsabilités, etc.) impliquant le PANPA, le PAN, les privés exploitant des plateformes émettrices/réceptrices de trafics importants ;
- Opérationnalisation du BAAC ;
- Mise en place des équipements fixes et mobiles de la sécurité routière.

VI.4. Programmes budgétaires

Un programme est un ensemble cohérent d'actions représentatif d'une politique publique définie dans une perspective de moyen terme et relevant d'un même ministère ou d'une même institution. Il peut regrouper, tout ou partie des crédits d'une direction, d'un service, d'un ensemble de directions ou de services d'un même ministère.

Les programmes sont décrits dans un document annexé aux lois de finances. Ils sont placés sous l'autorité de responsables nommés conformément à la réglementation en vigueur.

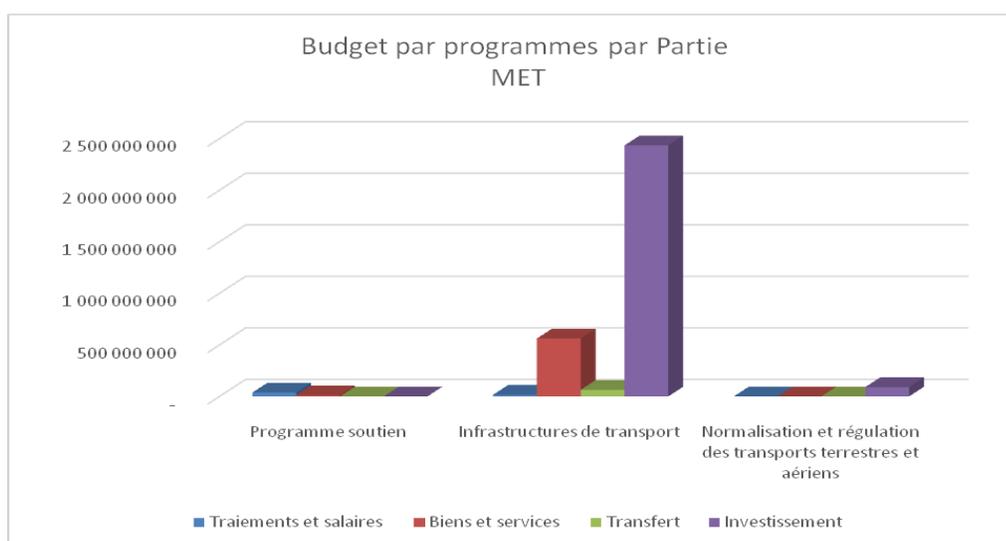
Aux programmes sont associés des objectifs, arrêtés en fonction de finalités d'intérêt général, des résultats attendus mesurés à travers des indicateurs et présentés dans le projet annuel de performance.

Le Ministère de l'Équipement et des Transports comporte trois programmes budgétaires. Il s'agit des programmes suivants :

- -programme de soutien ;
- Infrastructures de transport ;
- Normalisation et régulation des transports terrestres et aériens.

Au titre de la loi initiale 2020, le budget du MET s'élève à 3 221 111 405 MRU et se présente en matière de budget-programme comme suit :

		Traitements et salaires	Biens et services	Transfert	Investissement	Total
P1. Programme soutien	Pilotage	36927254	7661600	-	-	44588854
	Coordination administrative	709136	4 218 000	-	-	4927136
P2. Infrastructures de transport	Infrastructures routière	1277180	556588000	44 000 000	2 332 167 569	2934032749
	Infrastructures portuaires	-	-	-	-	-
	Infrastructures aéroportuaires	15 560 500	5 621 229	20 214 806	102 723 785	144120320
P3. Normalisation et régulation des transports terrestres et aériens	Transport terrestre	1 343 700	-	990 000	91 108 646	93 442 346
	Transport aérien	-	-	-	-	-
	Transport fluvial et maritime	-	-	-	-	-
	Garage administratif	-	-	-	-	-

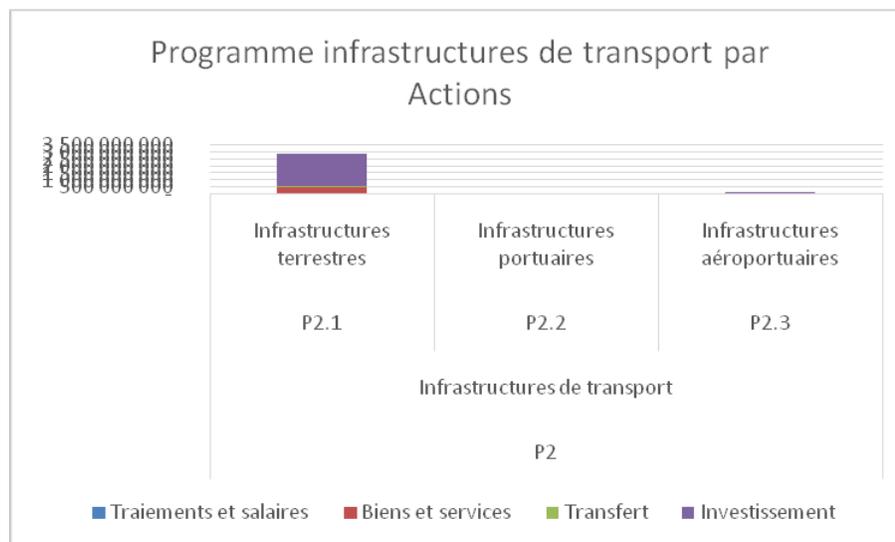


Ce graphique fait ressortir la majeure partie du budget alloué est consacré au programme II ‘ ‘ Infrastructures de transport’ ’ avec un montant 3 078 153 069 MRU réparti entre les rubriques :

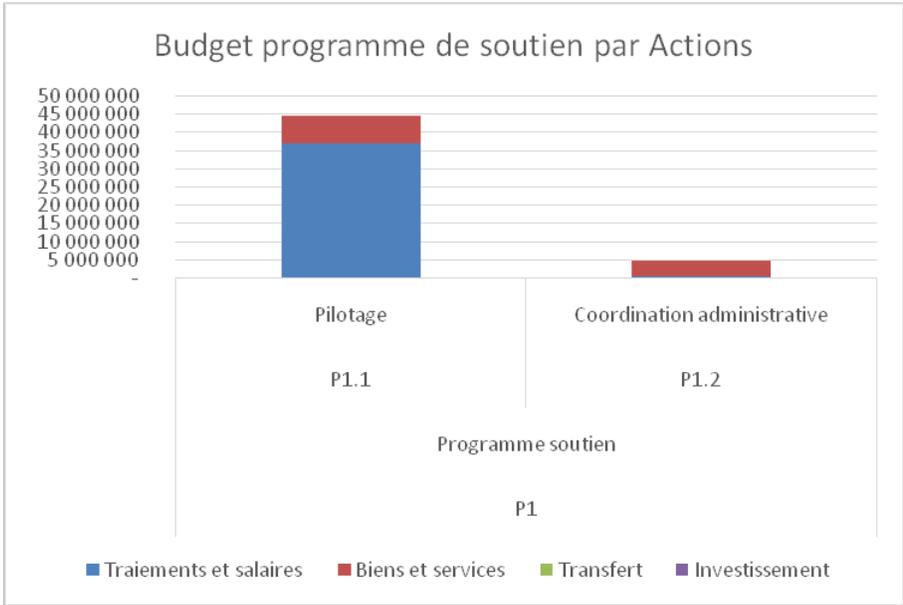
Traitements et salaires	Biens et services	Transferts	Investissement
16 837 680	562 209 229	64 214 806	2 434 891 354

Il est à signaler que l’investissement représente une part importante de l’enveloppe globale allouée au ministère avec 2 526 000 000 MRU sur 3 221 111 405 MRU soit 78% .

Au niveau des actions, les crédits alloués sont déséquilibrés. Les infrastructures terrestres drainent la majorité des crédits sous l’effet des investissements comme l’indique la figure ci-après :

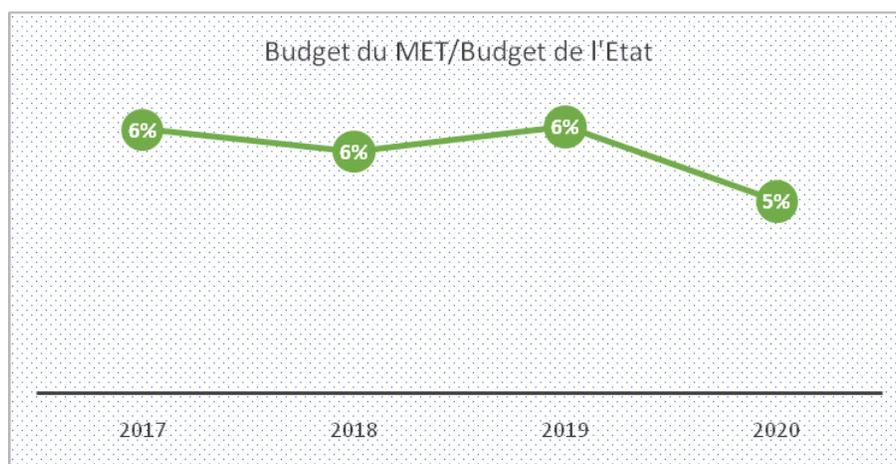


Par contre, les crédits du programme de soutien sont destinés essentiellement à l’action pilotage sous l’effet de l’importance des traitements et salaires.

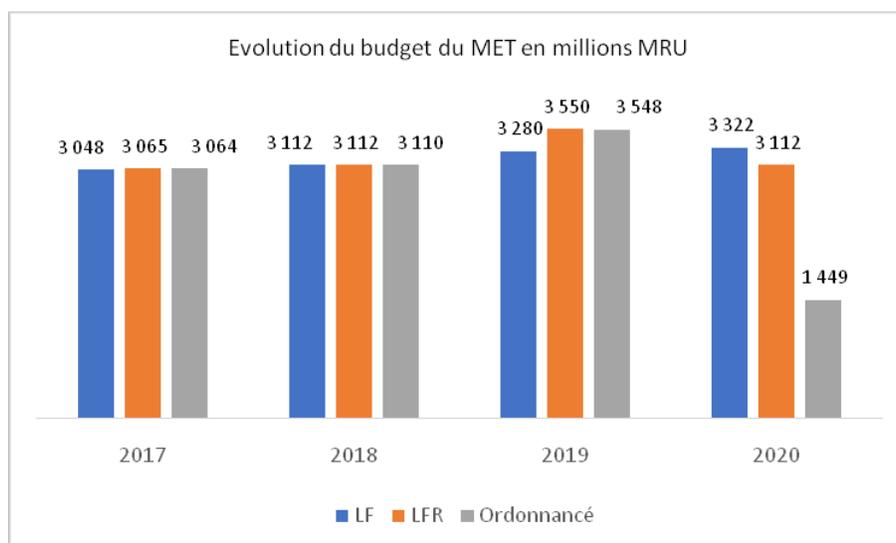


VII. Analyse des dépenses publiques

VII.1. Evolution du budget MET



Cette figure fait remarquer une stabilité dans le budget du MET par rapport du budget général de l'Etat représentant 6% durant les trois dernières années (2017-2019) et 5% pour l'année 2020.



Les crédits alloués au MET ont été exécutés à 100% durant la période 2017-2019.

VII.2. Répartition du budget

Répartition du budget selon les directions

	2017	2018	2019	2020	moyenne
ANAC	15 560 500	15 560 500	15 560 500	15 560 500	15 560 500
Cabinet	25 957 172	22 174 536	32 899 461	58 331 717	34 840 722
CPM secteur	10 872 533	-	-	-	2 718 133
Commission des marchés	-	-	-	2 672 000	668 000
DIRECTION DES AFFAIRES ADMINISTRATIVES ET FINANCIERES	781 048	849 209	968 957	1 109 136	927 087
DIRECTION DES ETUDES, DE LA PROGRAMMATION ET DE LA COOPÉRATION	225 976	177 793	152 050	450 000	251 455
DIRECTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	2 991 392 887	3 053 847 182	3 478 114 227	3 110 270 000	3 158 406 074
Direction du parc Administratif automobile	2 479 653	2 092 876	2 021 566	2 660 000	2 313 524
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS TERRESTRES	1 818 679	1 457 705	1 754 771	13 575 180	4 651 584
DIRECTION RÉGIONALE TRANSPORTS NDB	240 000	260 000	221 000	260 000	245 250
INSPECTION GENERALE	1 084 515	679 144	944 270	1 118 000	956 482
LNTP (LABORATOIRE NATIONAL DES TRAVAUX PUBLICS)	2 333 700	2 333 700	2 333 700	2 333 700	2 333 700
ONM (OFFICE NATIONAL DE MÉTÉOROLOGIE)	11 034 067	10 708 663	12 969 690	12 561 172	11 818 398
SERVICES REGIONAUX	60 000	-	178 223	210 000	112 056
SOCIETE DES TRANSPORTS PUBLICS	-	-	-	101 000 000	25 250 000

Sur les quatre derniers exercices, la moyenne des ressources allouées au secteur atteint 3261 millions, répartis comme suit :

- **Pour le cabinet** : le budget est passé de 25 millions en 2017 à 58 millions en 2020, marquant ainsi une hausse de plus de 132%. L'enveloppe allouée au Cabinet représente en moyenne 1,07% du budget du ministère soit un montant de 34,8 millions.

- **Pour la Direction des Infrastructures des Transports:** les montants alloués restent stables autour d’une moyenne d’environ 3158 millions par année, représentant ainsi la part la plus importante du budget du ministère soit 96,9%.
- **Pour les autres structures du MET :** des budgets annuels moyens sur la période 2017-2020:
 - o **ANAC:** 15,6 millions par an;
 - o **ONM:** 11,8 millions par an;
 - o **DGTT:** 4,7 millions par an;
 - o **CPM secteur:** 2,7 millions par an;
 - o **LNTP:** 2,3 millions par an;
 - o **DPAA:** 2,3 millions par an.

Classification économique

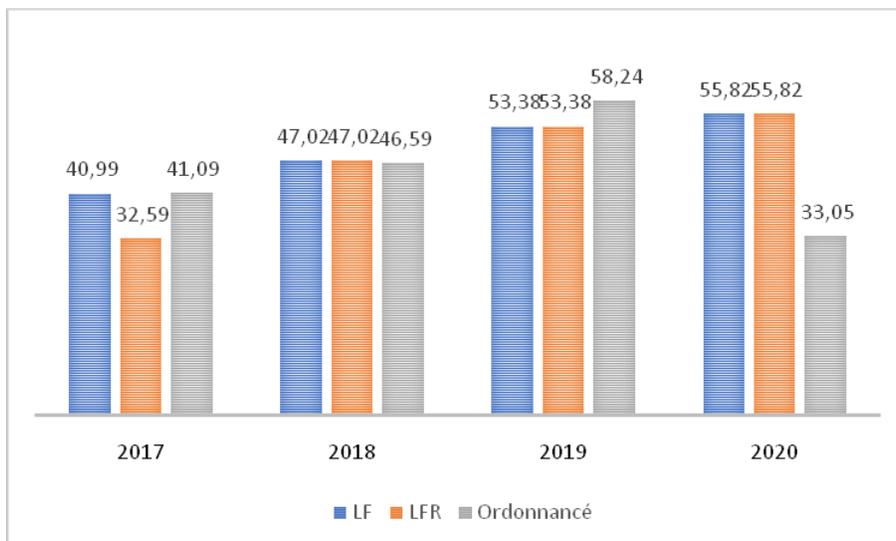
LFR	2017	2018	2019	2020
Fonctionnement	73286821,5	58551678,4	65762478	156162440
Investissement	2991891000	3053504000	3484379773	2956000000
Ratio Fonct/Inves	2,5	1,9	1,9	5,2

Le ratio fonctionnement : investissement montre la modestie des crédits destinés au fonctionnement durant toute la période malgré l’augmentation exceptionnelle enregistrée en 2020 suite à la diminution des investissements.

Dépenses de fonctionnement

Il s’agit d’un ministère hautement consommateur de crédits d’investissement qui représentent plus de trois quart du budget du Département.

Traitements et salaires



Les traitements et salaires représentent en moyenne 1,5% du budget global du ministère sur la période 2017-2020 et 0,1% du budget de l'État. Leur part dans le budget du fonctionnement est de 65% pour la période considérée ci-dessus.

Traitements et salaires par rapport au budget de fonctionnement et au budget global

	Traitement et salaire /budget de fonctionnement	Traitement et salaire / Budget global
2017	56%	1,3%
2018	80%	1,5%
2019	89%	1,6%
2020*	36%	1,7%

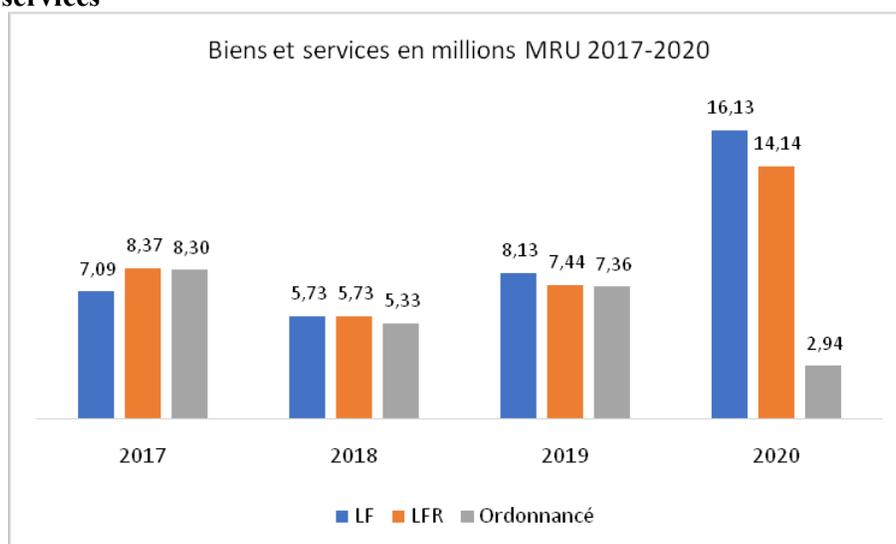
Traitements et salaires selon les directions

	LFI	LFR	Ordonné	taux d'exécution
ANAC	15 560 500	15 560 500	7 780 250	0,50
Cabinet	27966082	27966082	19101065	0,68
DIRECTION DES AFFAIRES ADMINISTRATIVES ET FINANCIERES	709136	709136	419064	0,59
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS TERRESTRES	1277180	1277180	483304	0,38
LABORATOIRE NATIONAL DES TRAVAUX PUBLICS	1 343 700	1 343 700	671 850	0,50

OFFICE NATIONAL DE MÉTÉOROLOGIE	8 961 172	8 961 172	4 595 553	0,51
--	-----------	-----------	-----------	------

Sur l'année de référence, le cabinet concentre la plus grande partie des montants alloués aux traitements et salaires avec 27,9 millions MRU, soit 51% du montant total, contre 49% pour les autres structures du ministère.

Biens et services



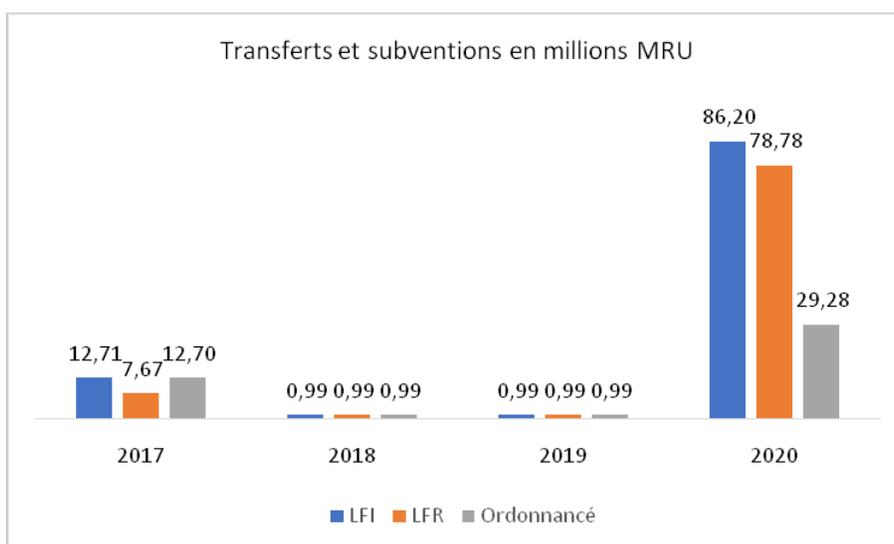
Entre l'année de 2017 et l'année de 2019, la part attribuée à ce poste a été en moyenne de 6,9 millions MRU. En revanche, en 2020 la part allouée aux biens et services en LFI a marqué une hausse d'environ 50% pour s'établir à 16,1 millions MRU.

Transferts et subventions

En 2020

lib chap	lib sous chap	LFI	LFR	TOT_ORD	
LABORATOIRE NATIONAL DES TRAVAUX PUBLICS	laboratoire national des travaux publics	990 000	878 625	439 313	50%
SOCIETE DES TRANSPORTS PUBLICS	société des transports publics	65 000 000	57 687	28	50%
	charges loyer, électricité, télécom, et contributions aux organismes international	20 214 806	500	843 750	
CABINET			20 214 806	-	0%

Les subventions et les transferts ont connu une contraction continue entre 2017 et 2019 en passant de 12,7 à 0,9 millions MRU. En revanche sur l'année de 2020 et bien que l'année soit toujours en cours, les dépenses en ce poste ont déjà atteint plus de 29,8 millions MRU, et les montants alloués au ministère dans ce sens sont de 78,8 millions MRU.



Budget d'investissement

Investissements	2017	2018	2019	2020
LF	2 991 891 000	3 053 504 000	3 213 157 690	3 156 000 000
LFR	2 991 891 000	3 053 504 000	3 484 379 773	2 956 000 000
Ordonné	2 990 714 067	3 053 338 863	3 477 656 777	1 380 329 466
Taux d'exécution	99,96%	99,99%	99,81%	46,70%
Taux de croissance		2,1%	13,9%	-15,2%

Le taux de croissance du budget d'investissement pour la période 2017-2020 a évolué en dents de scie.

Par rapport à la capacité d'absorption, le département a enregistré pour la même période un taux d'exécution avoisinant les 100%.

Classification administrative

BIENS ET SERVICES	LFR	LFI	TOT ORD	Taux d'exécution
DIRECTION DES AFFAIRES ADMINISTRATIVES ET FINANCIERES	355 000	400 000	63 486	17,9%
DIRECTION DES ETUDES, DE LA PROGRAMMATION ET DE LA COOPERATION	399 375	450 000	17 748	4,4%
DIRECTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	1 127 125	1 270 000	6 496	0,6%
DIRECTION DU PARC ADMINISTRATIF AUTOMOBILE	2 360 750	2 660 000	216 948	9,2%
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS TERRESTRES	1 151 975	1 298 000	213 022	18,5%
DIRECTION RÉGIONALE DES TRANSPORTS NDB	230 750	260 000	115 047	49,9%
INSPECTION GENERALE	1 079 975	1 118 000	322 040	29,8%
OFFICE NATIONAL DE MÉTÉOROLOGIE	3 194 998	3 600 000	879 440	27,5%
SERVICES REGIONAUX	186 375	210 000	-	0,0%
COMMISSION DES MARCHES	2 371 400	2 672 000	2 199 000	92,7%
Total	12 457 723	13 938 000	4 033 227	32,4%

DIRECTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

		LFR	LFI	TOT ORD	Taux d'exécution
Fonctionnement	Fonctionnement	1 127 125	1 270 000	6 496	0,6%
Investissement	Aéroports Aérodromes	400 000	94 952 945	-	0,0%
	reconstruction de la route nouakchott-rosso	91 108 646	91 108 646	-	0,0%
	Frais de contrôle	61 710 456	132 895 574	8 553 652	13,9%
	Frais de recherche et développement	11 074 400	13 074 400	-	0,0%
	Routes bitumées	705 768 658	2 182 968 435	342 001 052	48,5%
	transferts aux établissements publics et autres	1 444 937 840	-	599 101 360	41,5%

	divers immobilisations	594 000 000	594 000 000	394 673 402	66,4%
--	------------------------	-------------	-------------	-------------	-------

VIII. CDMT 2021-2023

Cette partie du rapport présente les projections des agrégats budgétaires par nature de dépenses et par structures administratives pour la période 2021-2023.

VIII.1. Méthodologie

Pour préparer les enveloppes budgétaires 2021 -2023, nous avons adopté la démarche suivante :

- ✓ Projeter le budget du secteur sur la période 2021-2023 en se basant sur le trend dégagé à partir de l'analyse de dépenses publiques dans les années passées.
- ✓ Ajuster ces prévisions en prenant en considération le plan d'action du secteur durant cette période d'une part, et l'espace budgétaire de l'Etat qui peut être mobilisé pour le secteur les années à venir (Cadrage macro-budgétaire 2021-2023), d'autre part.

VIII.2. CDMT tendancier 2021-2023

Montant par type de Budget

	montant 2021	montant 2022	montant 2023
Fonctionnement	194 806 554,00	204 546 881,70	214 287 209,40
Investissement	2 860 000 000,00	3 003 000 000,00	3 146 000 000,00
Ratio	6,8%	6,8%	6,8%
total	3 054 806 554,00	3 207 546 881,70	3 360 287 209,40

Budget par partie

	Montant 2021	Montant 2022	Montant 2023
Partie 1	65 869 196,00	69 162 655,80	72 456 115,60
Partie 2	33 722 552,00	35 408 679,60	37 094 807,20
Partie 4	131 214 806,00	137 775 546,30	144 336 286,60
Partie 6	2 824 000 000,00	2 965 200 000,00	3 106 400 000,00
Total	3 054 806 554,00	3 207 546 881,70	3 360 287 209,40

Code	Intitulé du Chapitre	2021	2022	2023
1	Cabinet	69 915 779	73 411 568	76 907 357
2	DAFF	1 240 505	1 302 530	1 364 556
4	Direction des Infrastructures Aériennes, Portuaires, Fluviales et Ferroviaires	189 000 000	198 450 000	207 900 000
5	Structures Administratives Déconcentrées	2 955 000	3 102 750	3 250 500
6	Direction Générale des transports Terrestres	15 172 648	15 931 280	16 689 913
7	Direction du Parc Administratif Automobile	2 690 750	2 825 288	2 959 825
9	Inspection Générale Interne	1 255 000	1 317 750	1 380 500
11	Direction Générale des Infrastructures de Transport Routier	2 625 250 000	2 756 512 500	2 887 775 000
18	Direction des Etudes,de la Programmation et de la Coopération	550 000	577 500	605 000
42	ANAC	15 560 500	16 338 525	17 116 550
44	ONM	12 501 172	13 126 231	13 751 289
61	LNTP	11 343 700	11 910 885	12 478 070
62	Société des transports Publics	101 000 000	106 050 000	111 100 000
77	Commission des Marchés	6 371 500	6 690 075	7 008 650
Total		3 054 806 554	3 207 546 882	3 360 287 209

Budget par programme

Programme	2021	2022	2023
Soutien	93 272 956,00	97 936 603,80	102 600 251,60
Infrastructures de transport	2 950 189 898,00	3 097 699 392,90	3 245 208 887,80
Normalisation	11 343 700,00	11 910 885,00	12 478 070,00
total	3 054 806 554,00	3 207 546 881,70	3 360 287 209,40

VIII.2. CDMT avec interventions 2021-2023

Crédits budgétaires par type de budget

	2021	2022	2023
Fonctionnement	195 377 554	285 390 000	348 450 000
Investissement	3 077 000 000	4 077 000 000	4 646 000 000
Ratio	6,35%	7,00%	7,50%
total	3 272 377 554	4 362 390 000	4 994 450 000

IX. Suivi et évaluation

Le comité chargé de la réforme du système de gestion des finances publiques assure l'actualisation de ce document à horizon triennal glissant et intègre, au fur et à mesure, les modifications apportées par la LOLF au cours de sa mise en œuvre.

Annexe : Financement à rechercher

Intitulé du projet	Durée du projet	Date début	Date de fin	Montant en MRU
Construction de la route Nema-Amourj-Frontière Mali(LOT2/67km)	3	01/01/22	31/12/24	900 000 000
Autoroute Nouakchott-Boutilimitt-Aleg	5	01/01/23	31/12/27	37 000 000 000
Acquisition et construction des 6 stations de pesage routier	1	01/02/22	30/11/22	240 000 000
Construction de la route de Kenkoussa-Ould Yenge-Selibaby	1	01/12/22	31/03/23	2 352 000 000
Construction de la route Sawata- Monguel	1	03/01/22	28/05/23	600 000 000
Construction de la route de Barkeol - M'Bout	1	03/01/22	20/08/23	1 080 000 000
Construction de la route de Barkéol -Sawata	1	01/01/24	24/09/24	1 092 000 000
Construction de la route de Tintane - Ain Verba -Twil	1	01/01/24	31/03/24	1 440 000 000
Construction de la route de Atar-Chinguity-Ouadan	1	01/01/22	02/06/23	1 800 000 000
Construction de la route de Boutilimitt-Rkiz-Tekane2	1	01/01/24	25/08/24	1 740 000 000
Programmes de Désenclavements chaque année	1	01/01/21	31/12/24	3 000 000 000
Construction de 300 km de voies urbaines à raison de 60 km par an	1	30/10/19	02/10/24	3 000 000 000
Réhabilitation de la route Tintane-Aioun	1	02/11/22	24/09/22	770 000 000
Réhabilitation de la route Aioun - Timbedra - Néma	1	01/06/23	30/06/24	3 135 000 000
Réhabilitation de la route Boghé - Kaédi	1	02/02/22	08/11/22	1 100 000 000
Réhabilitation du lot 3 de la route Noukchott - Nouadibou	1	02/11/22	10/01/24	1 320 000 000
Réhabilitation de la route Akjoujt - Pk 76	1	01/04/22	12/10/22	836 000 000
Réhabilitation de la route Pk 76 - Atar	1	01/01/24	30/06/24	1 144 000 000
Elaboration de normes routières pour la construction et l'entretien	1	31/12/21	31/12/22	15 000 000
Elaboration des normes pour les matériaux de construction routière	1	01/01/22	31/12/22	15 000 000
Organisation d'une table ronde pour les bailleurs de fonds spécifiques pour le financement des priorités retenues dans le schéma directeur	1	19/03/22	31/03/22	230 000
Mise aux normes des aéroports de l'Interieur du Pays	3	01/01/22	31/12/24	4 983 000 000
Acquisition de matériels de sécurité aéroportuaire	4	01/01/22	31/12/25	780 000 000
Installation d'instruments d'observation à travers le pays	4	01/01/22	31/12/25	1 015 000 000
Construction de port au pk 100 entre Nktt et Rosso	1	01/02/23	22/10/25	3 000 000 000
Construction de ligne de chemin de fer : Zouératt - Akjoujt - Nouakchott - Kaédi - Khayes	4	01/01/23	31/12/27	
Opérationnalisation du BAAC	1	01/01/22	31/12/22	5 500 000

Construction et équipement d'un centre d'examen de permis de conduire	1	01/01/22	31/12/22	40 000 000
Redynamisation de la STP par l'augmentation de son parc	1	01/01/22	31/12/22	40 000 000
Renouvellement du parc automobile de transport public	3	01/01/21	31/12/22	300 000 000
				72 742 730 000