

République tunisienne
MINISTERE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE 2019

**MINISTERE DU
TRANSPORT ET DE LA
LOGISTIQUE**

Traduction française élaborée dans le cadre du projet d'appui aux réformes budgétaire et comptable mis en œuvre par Expertise France et financé par l'Union Européenne. La version arabe officielle fait foi.

Juillet 2020

SOMMAIRE

Chapitre 1 : présentation générale

- 1- Présentation générale des principaux aspects de l'activité du ministère au titre de l'année 2019
- 2- Exécution du budget du ministère au titre de l'année 2019

Chapitre 2 : présentation des programmes du ministère

I. Programme du transport terrestre

- 1- Présentation générale du programme
- 2- Présentation générale des réalisations stratégiques du programme
- 3- Résultats de la performance et exécution du budget du programme au titre de l'année 2019
 - 3.1- présentation de l'exécution du budget du programme
 - 3.2- présentation et analyse des résultats de la performance
- 4- les orientations futures pour l'amélioration de la performance

II. Programme de l'aviation civile

- 1- Présentation générale du programme
- 2- Présentation générale des réalisations stratégiques du programme
- 3- Résultats de la performance et exécution du budget du programme au titre de l'année 2019
 - 3.1- présentation de l'exécution du budget du programme
 - 3.2- présentation et analyse des résultats de la performance
- 4- les orientations futures pour l'amélioration de la performance

III. Programme du transport maritime et portuaire

- 1- Présentation générale du programme
- 2- Présentation générale des réalisations stratégiques du programme
- 3- Résultats de la performance et exécution du budget du programme au titre de l'année 2019

- 3.1- présentation de l'exécution du budget du programme
- 3.2- présentation et analyse des résultats de la performance
- 4- les orientations futures pour l'amélioration de la performance

IV. Programme de la météorologie

- 1- Présentation générale du programme
- 2- Présentation générale des réalisations stratégiques du programme
- 3- Résultats de la performance et exécution du budget du programme au titre de l'année 2019
 - 3.1- présentation de l'exécution du budget du programme
 - 3.2- présentation et analyse des résultats de la performance
- 4- les orientations futures pour l'amélioration de la performance

V. Programme de pilotage et appui

- 1- Présentation générale du programme
- 2- Présentation générale des réalisations stratégiques du programme
- 3- Résultats de la performance et exécution du budget du programme au titre de l'année 2019
 - 3.1- présentation de l'exécution du budget du programme
 - 3.2- présentation et analyse des résultats de la performance
- 4- les orientations futures pour l'amélioration de la performance

Chapitre premier :

Présentation générale de la mission du transport et de la logistique

1- 1 Présentation du ministère et des politiques sectorielles

Le secteur du transport constitue l'un des principaux piliers pour la réalisation des objectifs de développement du pays, eu égard au rôle qu'il joue au niveau économique et social. En effet, il contribue à ouvrir les horizons de croissance aux secteurs de production, ainsi qu'à l'intégration dans l'économie nationale dans l'économie internationale. Ce qui est de nature à augmenter les exportations et à inciter à l'investissement notamment par l'attraction de l'investissement étranger et à atteindre ainsi un niveau plus élevé d'emploi.

En outre, Le secteur du transport, avec toutes ses composantes, contribue à :

- consacrer le droit du citoyen au déplacement,
- éviter l'isolement des régions de l'intérieur,
- renforcer l'intégration des différentes parties du pays
- promouvoir leur complémentarité.

C'est un secteur en constante évolution lié aux besoins quotidiens des citoyens et de l'économie nationale, et il est considéré comme un miroir reflétant les progrès des peuples et leur communication avec le monde.

Par ailleurs, le ministère du transport tend à mettre des stratégies, des programmes et des projets à travers un plan de développement complet pour la période 2016-2020, en adéquation avec les grandes orientations de l'économie nationale.

Ce plan vise à :

- Réaliser un rythme exceptionnel de développement,
- Accorder de l'importance à la dimension régionale,
- Briser l'isolement des régions éloignées,
- Améliorer les conditions de vie, par une répartition équitable des chances au travail et des projets d'investissement.

Pour se faire le ministère œuvre à :

- Soutenir le transport public en commun et définir une nouvelle politique dans le domaine de financement des services de transport public en commun,
- Développer le transport ferroviaire des personnes et des marchandises,

- Réhabiliter le secteur et restructurer les entreprises publiques qui ont des difficultés financières,
- Appuyer l'infrastructure de base du transport et développer les projets de partenariat entre le secteur privé et public (PPP),
- Renouveler et développer la flotte du transport afin de promouvoir la qualité des services et fournir la sécurité globale,
- Relever l'efficacité du dispositif logistique et rendre la Tunisie un pôle logistique méditerranéen,
- Adopter le transport intelligent par l'intégration des applications technologiques modernes, l'amélioration de l'efficacité de l'énergie pour le secteur du transport et par l'instauration du transport durable.

Afin d'atteindre les objectifs définis, le ministère a conçu un programme de développement pour un montant total d'investissement de 13200 MD dont 37% de participation du secteur privé, soit un montant de 4940 MD.

Néanmoins, le secteur n'a pas pu atteindre les objectifs définis, vu les difficultés multiples, les pressions économiques et sociales caractérisant les dernières années. Ainsi, le montant des investissements enregistrés n'a pas dépassé pour la période du 2016-2018 le tiers de ce qui est prévu par le plan 2016-2020.

Par conséquent, ce secteur dynamique et fragile a constaté au cours de ces dernières années une régression notable au niveau des services octroyés surtout pour le transport public des personnes, en ce qui concerne le délai d'attente, le manque de moyens de transport et la densité.

Tous ces facteurs requièrent des efforts conjoints de tous les intervenants pour affronter les obstacles et relever les défis à l'échelle nationale et internationale.

Dans ce contexte, le ministère a veillé à travers divers mécanismes dont le dialogue national sur le transport et les solutions à entreprendre à dépasser les problèmes qui entravent le secteur et à réaliser un changement fondamental sollicité pour tout mode de transport (terrestre, maritime, aérien). Et cela afin d'améliorer les conditions et la qualité de vie du citoyen, d'appuyer le secteur pour contribuer aux efforts déployés par l'Etat dans le domaine de développement et d'emploi.

1-2 Structuration des programmes de la mission

Dans le cadre de la mise en place de la gestion budgétaire par objectifs, le ministère du transport est décliné en cinq programmes opérationnels représentant les politiques sectorielles du ministère et un programme pilotage et appui comme suit :

- Programme 1 : transport terrestre
- Programme 2 : aviation civile,

- Programme 3 : marine marchande
- Programme 4 Météorologie
- Programme 5 : pilotage et appui.

Ministère du transport

P1-Transport terrestre

Directions centrales :

Direction générale

Du transport public

- établissements publics :
- société nationale des chemins de fer tunisienne
- société nationale de transport
- société tunisienne du réseau ferroviaire rapide
- 13 sociétés régionales

P 2 Aviation civile

Directions centrales :

Direction générale

De l'aviation

-Établissements publics

-Office de l'aviation civile et des aéroports

P 3 Maritime marchande

Directions centrales :

Direction générale

De la marine

Marchande

-Établissements publics

-la société nouvelle du transport Kerkennah

-office de la marine marchande et des aéroports

P 4 Météorologie

Institut national de météorologie

P 9 Pilotage et appui

-secrétariat général

-office

-direction générale de stratégie des entreprises et établissements

-publics.

-direction générale de la logistique et du transport multimodal

-unité GBO

-direction générale des affaires juridiques, contentieuses et gestion des documents et archives

-direction générale du développement administratif, du système d'information et du transport intelligent

-inspection générale

-Bureau des relations externes

-bureau d'inspection et des accidents.

-cellule d'appui des investisseurs

- directions régionaux

2- Exécution du budget de la mission

-Présentation du budget du ministère de l'année 2019

Conformément aux orientations de la circulaire gouvernementale n°14 en date du 16/4/2018, on a élaboré le projet du budget du ministère de l'année 2019 selon une démarche programmatique, les crédits paiements du budget du ministère du transport sont fixés dans la limite de 621 705MD en 2019 répartis comme suit :

- Dépenses de gestion : 471705MD
- Dépenses de développement : 150000MD

Comparaison entre les prévisions et les réalisations du budget de la mission transport pour l'année 2019 réparti selon nature de la dépense :

Tableau 1 Exécution budget ministère de l'éducation année 2019 réparti selon nature de la dépense crédit de paiement.

Unité 1000d	Prévisions 2019		réalisations 2019(2)	Réalizations comparées aux prévisions	
	L.F	L.F Comp(1)		Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Dépenses de gestion	471705		472369.4	664.4	100.14%
Rémunération publique	17843		16856.9	-986.1	94.47%
Moyens des services	3039		3426.5	387.5	112.75%
Intervention publique	450823		452086	1263	100.28%
Dépenses de développement	150000		143916.9	-6083.3	95.94%
Investissements directs	1840		988.94	-851.06	53.46%
Sur fonds propres du budget	1590		988.94	-601.06	62.19%
Sur emprunts extérieurs	250			-250	
Financements publics	148160		142928	-5232	96.46%
Sur fonds propres du budget	146660		137722	-8938	93.90%
Sur emprunts extérieurs	1500		5206	3706	347.06%
total	621705		616286	-5419	99.12%

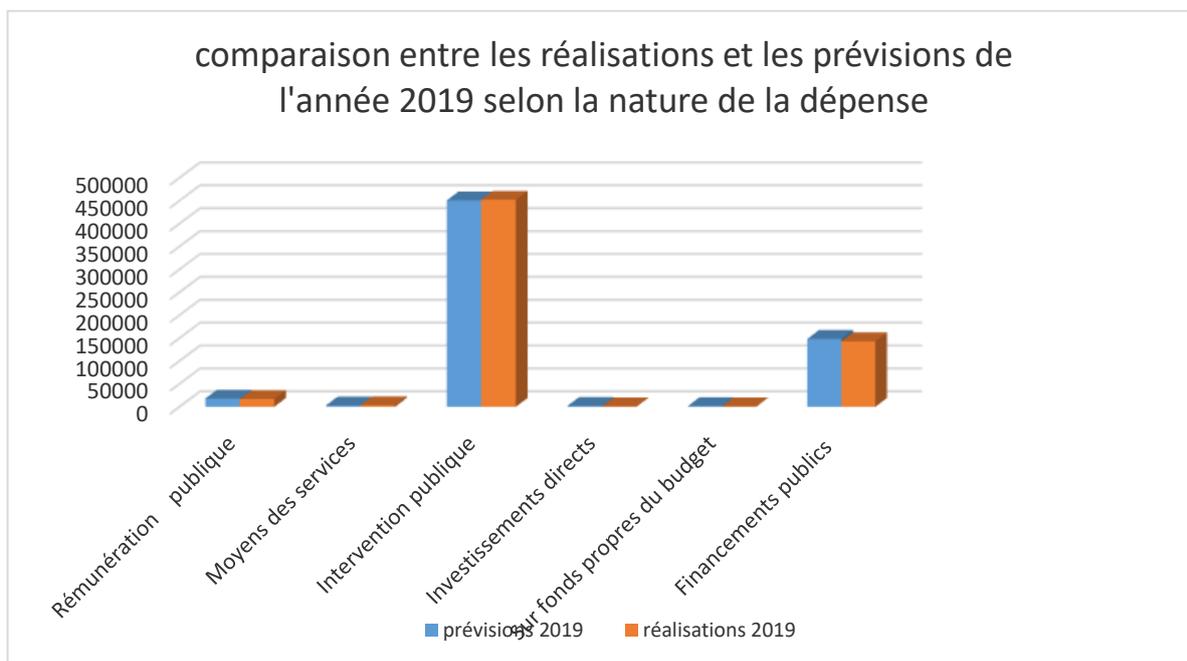
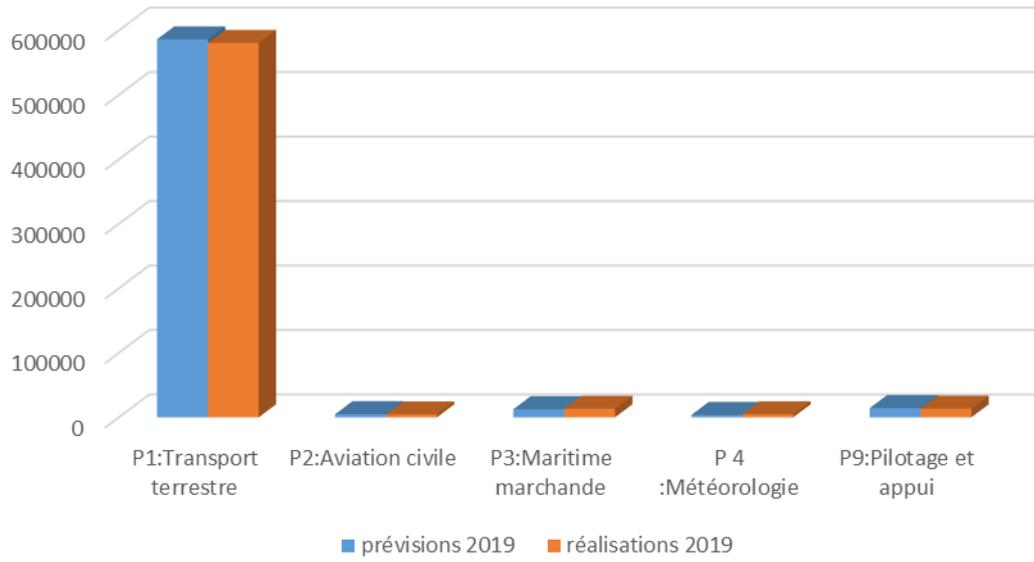
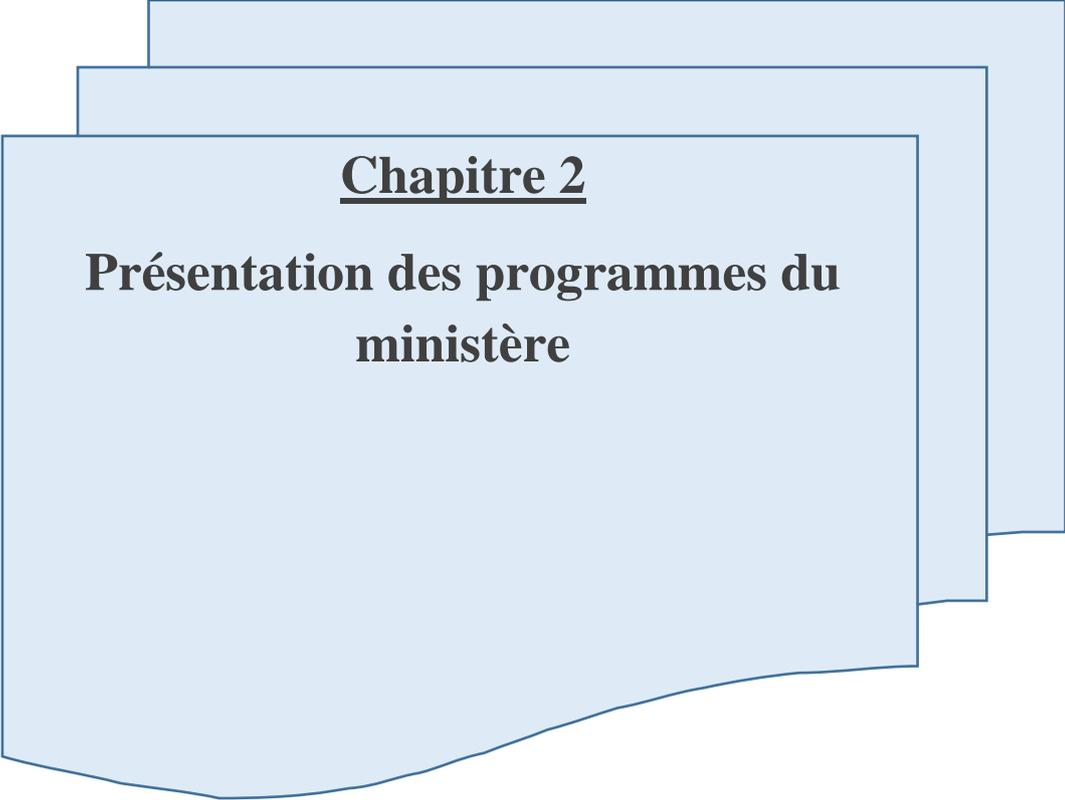


Tableau 2 : Comparaison entre les prévisions et les réalisations du budget de la mission transport pour l'année 2019 réparti selon les programmes

Unité 1000d	Prévisions 2019		réalisations 2019(2)	Réalizations comparées aux prévisions	
	L.F	L.F Comp(1)		Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Programme 1 : Transport terrestre	586203		580516	-5687	99.02%
Programme 2 : Aviation civile	4843		4403.76	-439.24	90.93%
Programme 3 : Maritime marchande	12619		13260	641	105.07%
Programme 4 : Météorologie	3800		4709	909	123.92%
Programme 9 : Pilotage et appui	14240		13398	-842	94.08%
Total budget	621705		616286	-5419.240	99.12%

comparaison entre les prévisions et les réalisations de l'année 2019 selon les programmes





Chapitre 2

Présentation des programmes du ministère

Programme 1

Transport terrestre

**Responsable du programme :
M. Habib Ammar**

Directeur général du transport terrestre

Cartographie du programme

Programme du transport terrestre

Les établissements
publics

Les directions centrales

- les sociétés régionales du transport (13 sociétés)
 - Société de transport de Tunis
 - société nationale des chemins de fer tunisienne
 - société de transport entre les régions
- société tunisienne des réseaux ferroviaires rapide
- société des métros légers du Sfax
- office des passages frontaliers
- agence nationale de transport terrestre

Direction générale
du transport
terrestre

1- Présentation du programme

1-1 Les objectifs et les indicateurs de performance

Le programme du transport a pour objectifs de :

- ✓ Soutenir et développer le transport en commun,
- ✓ Renforcer la sécurité du transport en commun des personnes,
- ✓ Renforcer le transport ferroviaire des marchandises.

1-2 les priorités

- L'extension du réseau de lignes de transport routier ;
- Acquisition de matériel d'entretien et construction d'ateliers ; renouvellement et extension du parc afin d'augmenter le taux du transport public et en commun terrestre,
- La création de nouvelles lignes et réhabilitation d'anciennes lignes ;
- Appui au contrôle du transport routier,
- Renforcer et développer les ressources humaines à l'échelle centrale et régionale,
- Appuyer le pouvoir régional organisant le transport terrestre,
- Concevoir les orientations générales du secteur du transport terrestre (planification étude, supervision sur les établissements publics du transport terrestre)

1-3 Présentation générale des réalisations stratégiques du programme

- les principales réformes et objectifs stratégiques réalisés liés au programme

Les principales réformes et objectifs stratégiques réalisés concernent :

- La Définition des premiers éléments de la stratégie de sécurité sur les moyens de transport publics des personnes,
- L'amélioration de l'offre du transport public pour les personnes à travers les routes par le renforcement du parc des bus de la société de transport public des personnes,
- L'élaboration des études,
- L'élaboration et la mise à jour des textes législatives relatifs à l'organisation du transport terrestre.

2 les principales réalisations stratégiques du programme

Les principales réalisations, et les grands projets menés pour la réalisation des objectifs du programme et ses relations avec les dépenses engagées au niveau du programme

✓ *Développer l'offre du transport ferroviaire*

▪ **Continuer la réalisation du projet du réseau ferroviaire rapide du grand Tunis**

Dans le cadre de l'élaboration du projet des réseaux ferroviaires rapides, des objectifs ont été fixé pour le moyen terme, il s'agit de compléter la première partie du projet (les lignes E et D 18.5 km), en effet en 2019 on a réalisé :

- Achèvement des travaux du tunnel Saida Manoubia,
- Avancement des travaux à raison de 21% de génie civile ligne D1 et D2,
- Avancement des travaux à raison de 98% de génie civile ligne E,
- Avancement des travaux à raison de 91% de génie civile ligne E et D,

▪ **Continuer l'exécution du projet du métro de Sfax**

- Achèvement des études préalables au cours du mois de janvier 2019 pour regrouper la ligne T1 avec la probabilité de réhabiliter la station multimodale, ainsi que lier la région de Tiber avec le centre-ville. Ces résultats ont été communiqués à l'opinion publique à travers une consultation publique qui a duré du 24 janvier au 12 mars 2019.
- Validation des résultats techniques au cours du mois de juin 2019 et prise en considération des avis des citoyens, découlant de la consultation publique pour améliorer l'acceptabilité technique du projet, ses répercussions financières et ses répercussions sur les délais.
- Validation en cours du mois de septembre 2019 du troisième scénario pour réhabiliter la station multimodale.

▪ **Les principaux projets de la société nationale des chemins de fer tunisienne**

- Réception de 10 locomotives pour le transport des phosphates et ses dérivés, représentant la 2^{ème} tranche de l'appel d'offre pour l'acquisition de 20 locomotives.
- Réception de 12 groupes de voitures électriques d'un total de 28 groupes pour l'exploitation des lignes du réseau ferroviaire rapide.
- Equipement de 50 carrefours à partir de janvier 2019.

- Poursuite de concrétisation du programme de maintenance mécanique des rails dans le cadre d'un appel d'offre avec une société des travaux de rails.
- Achèvement des travaux de réhabilitation les parties prioritaires pour la liaison de la ligne de Tunis avec bordj sédria.
- Protection de la ligne 21 (Gafsa, Ouinette) de l'avancée du sable sur le long de 192 km.
- Réparation des dommages causés par les inondations du mois de mars 2019 entre la ligne n°6 entre les stations Oudhna et Fahs suite à la montée du niveau des eaux.
- Création d'une institution technique sur la ligne 9 liant Fej Tamr et Tajrouine en remplacement de l'ancienne institution, et construction de deux trottoirs des stations Jrissa et Zouarbi.
- ✓ *Renforcer le transport public et commun, et la sécurité à travers le programme de développement et de renouvellement du parc des bus au niveau national et régional*

Acquisition de 246 bus au cours de l'année 2019 pour atteindre un total de 746 bus et ce dans le cadre de l'exécution de l'appel d'offre public pour l'acquisition de 1108 bus,

De même, certaines sociétés régionales de transport ont exécuté leur programme d'acquisition au titre des budgets des années 2017-2018-2019 ainsi le nombre des bus objet d'appel d'offre a atteint 126 bus d'un total de 589 programmés et on a réceptionné 64 bus.

✓ *Les études*

Dans le cadre d'élaboration et de suivi des études au cours de l'année 2019, on a entamé l'exécution :

- **Une étude autour du transport scolaire et universitaire,**

Réception du rapport de la troisième phase de l'étude sur le transport scolaire et universitaire au cours de 2019. En effet l'étude vise à mettre en place un système de transport scolaire et universitaire qui répond aux besoins dans les meilleures conditions de sécurité et de confort avec le moindre cout pour la communauté nationale,

- **Une étude sur l'intégration tarifaire dans le domaine du transport public et en commun pour le district du grand Tunis**

Poursuite de l'étude sur l'instauration du système d'intégration tarifaire entre les transporteurs publics de grand Tunis (société du transport de Tunis, société

nationale des chemins ferroviaires tunisienne, société des réseaux ferroviaires rapides). Cette étude vise à faciliter le transport des clients utilisant plus qu'un moyen de transport avec le même ticket ou abonnement.

▪ **Etude sur le transport non organisé des personnes**

Achèvement de l'étude sur le transport non organisé des personnes au cours de l'année 2019 par le bureau « Transitec », cette étude vise à régulariser le secteur du transport non organisé des personnes.

✓ *La sécurité*

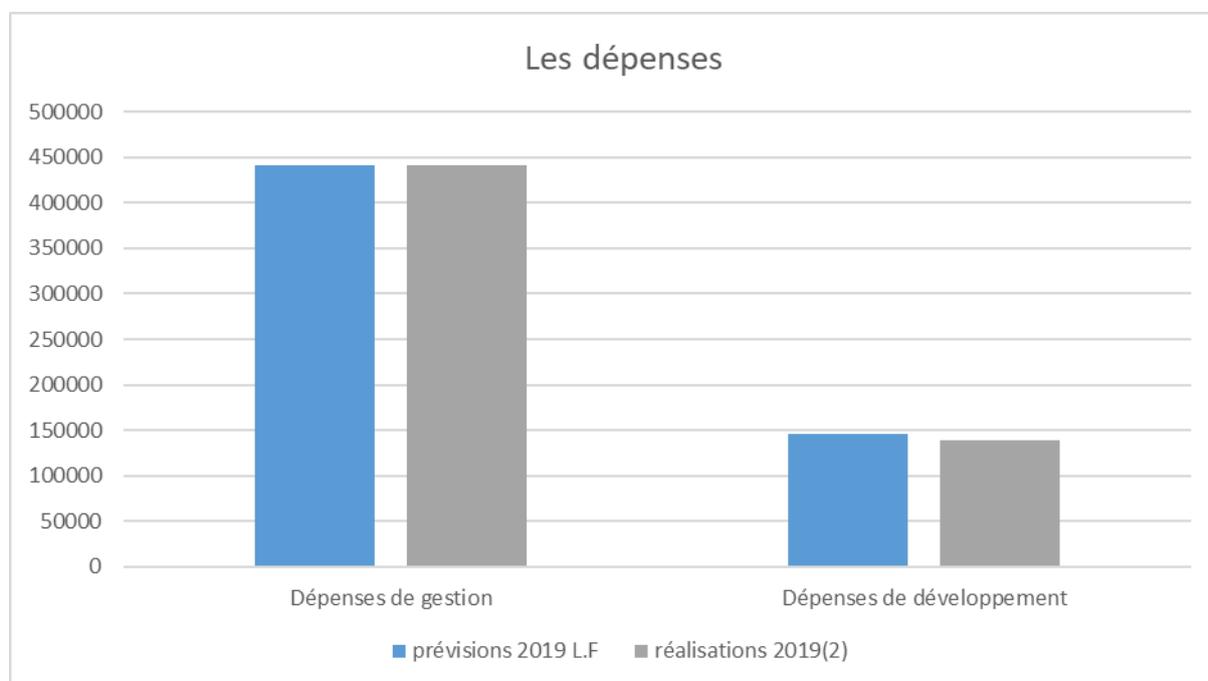
Les principales réalisations au cours de l'année 2019

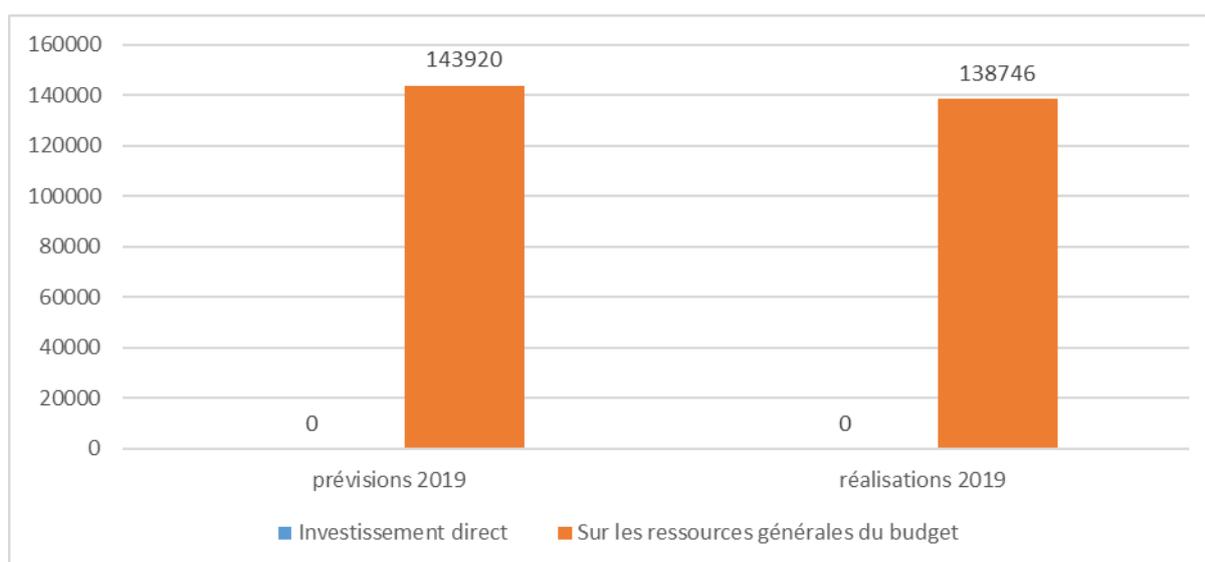
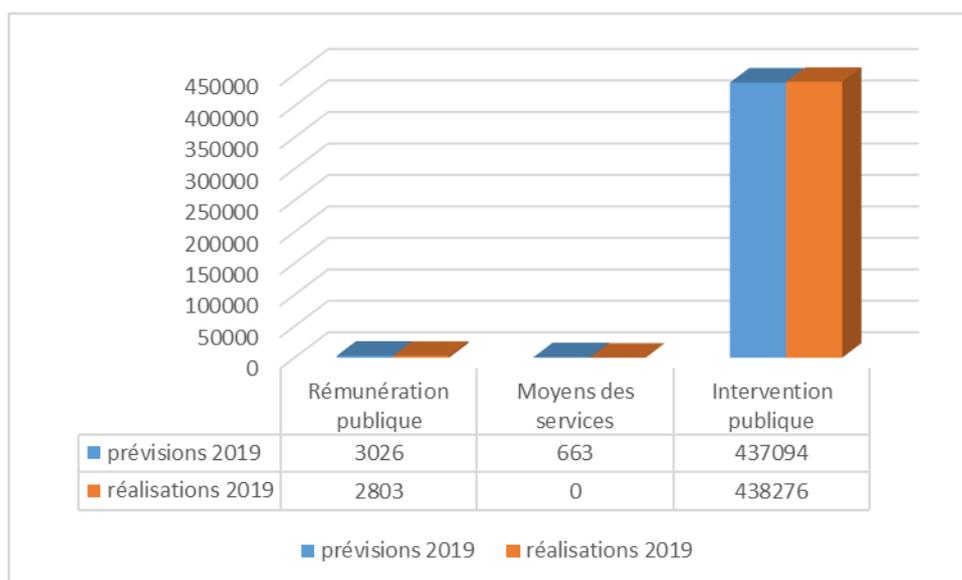
- Préparation d'un dossier relatif à la révision du système de sécurité routière. En effet un conseil ministériel restreint s'est réuni le 20 mai 2019 afin d'étudier un certain nombre de dossiers qui concernent le transport public entre autre la révision de l'organisation institutionnelle en matière de sécurité routière.
- Elaboration d'une décision commune entre les ministres du transport et le ministère de l'intérieur et l'équipement, relative à la fixation des conditions générales afférentes à la classification et équipement des points d'intersection des chemins de fer.
- Poursuite des procédures relatives à la création d'un certificat d'aptitude professionnelle, pour l'exercice du métier de chauffeur d'engin lourd pour le transport des marchandises ou engin pour le transport de personnes dont le nombre de places dépasse 8 sans compter la place du chauffeur.
- Poursuite des travaux relatifs à l'intégration de la Tunisie dans l'accord européen autour du travail des équipes spéciales du transport international inter routier .Ainsi on a adopté les machines numériques pour contrôler la durée de conduite ,durée du repos et la vitesse maximale autorisée ,pour les poids lourds et les bus dont le nombre de places dépasse les 8 sans compter la place du chauffeur.
- Poursuite de la révision de certaines dispositions du code de la route et de ses textes d'application en relation avec la sécurité routière.

3.Les résultats de la performance et exécution du budget du programme de l'année 2019

3.1 Exécution du budget du programme

Unité 1000d	Prévisions 2019		réalisations	Réalisations comparées aux prévisions	aux
	L.F	L.F Comp(1)	2019(2)	Montant (2)-(-1)	Taux % (2)/(1)
Dépenses de gestion	440783		441770	987	100 %
Rémunération publique	3026		2803	-223	93%
Moyens des services	663		691.2	28	104%
Intervention publique	437094		438276	1182	100%
Dépenses de développement	145420		138746	-6674	95%
Investissements directs	0		0	0	
Sur fonds propres du budget	0		0	0	
Sur emprunts extérieurs	0		0	0	
Financements publics	145420		138746	-6674	95%
Sur fonds propres du budget	143920		138746	-10380	93 %
Sur emprunts extérieurs	1500		5206	3706	347%
total	586203		580516	-5687	99%





3-2 présentation et analyse résultats de la performance

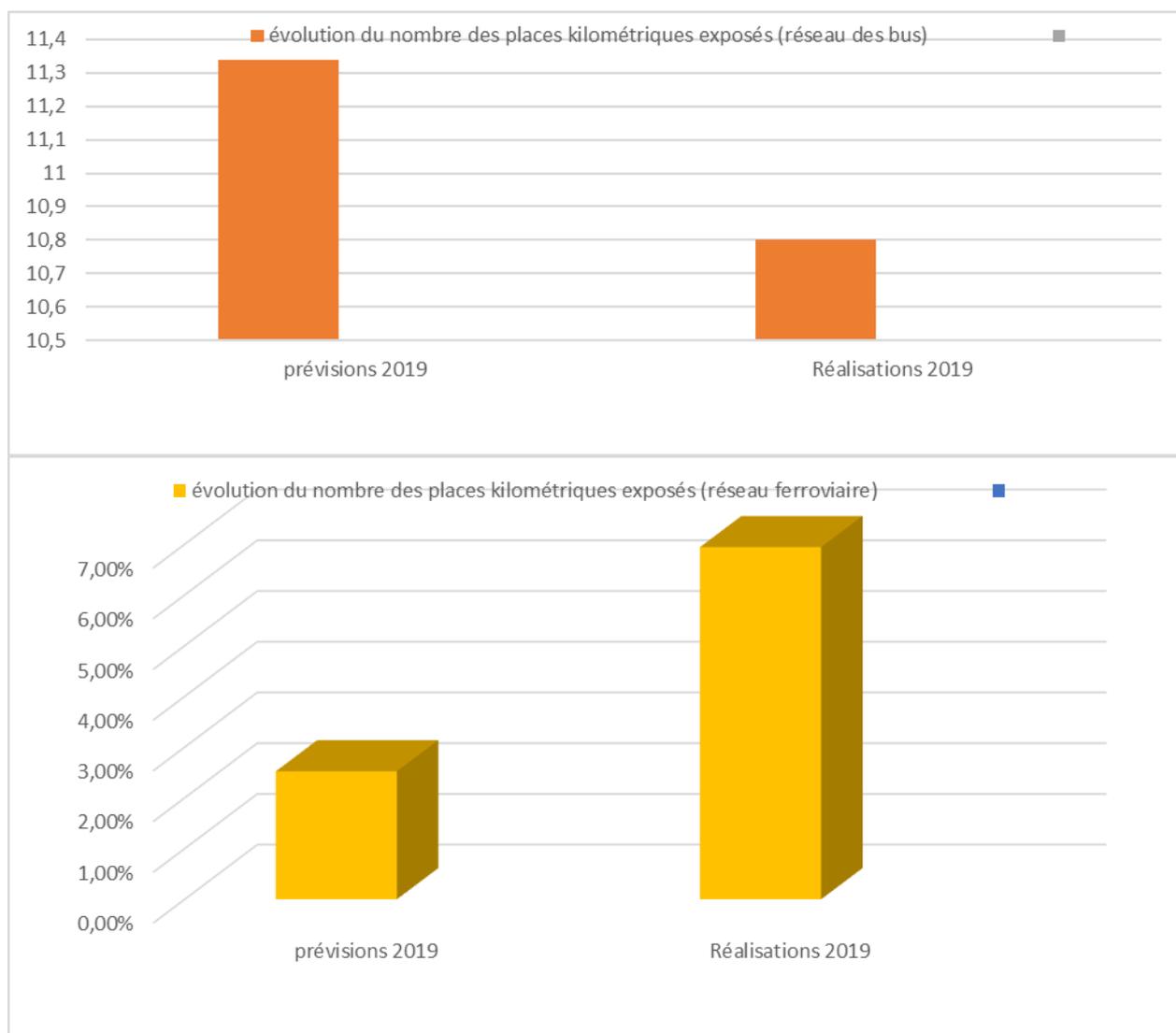
Objectif 1-1 Soutenir et développer le transport en commun

Présentation de l'objectif : Développer le transport terrestre et le transport ferroviaire dans le but d'augmenter la contribution du transport en commun dans l'ensemble du transport, par rapport au transport individuel, et ce afin de limiter les problèmes d'entassement et de pollution, ainsi que de maîtriser les coûts.

Référence de l'objectif : Le programme de travail du Ministère du transport.

Motifs de choix des indicateurs : Parmi les indicateurs disponibles, l'indicateur de l'évolution annuel du nombre de kilomètres offerts par rapport au réseau des bus et par rapport au réseau ferroviaire. Cet indicateur reflète le degré d'évolution de l'offre de transport public en commun.

Indicateur de performance	unité	Prévisions 2018	Réalisations 2018	Réalisations/Prévisions 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations/Prévisions 2019
Indicateur1 : évolution du nombre des places kilométriques offertes							
évolution du nombre des places kilométriques exposés (réseau des bus)	%	28.74%	25.27%	97%	11.34%	10.8%	99.5%
évolution du nombre des places kilométriques exposés (réseau ferroviaire)	%	6.74%	-18.5%	76%	2.52%	6.94%	78%

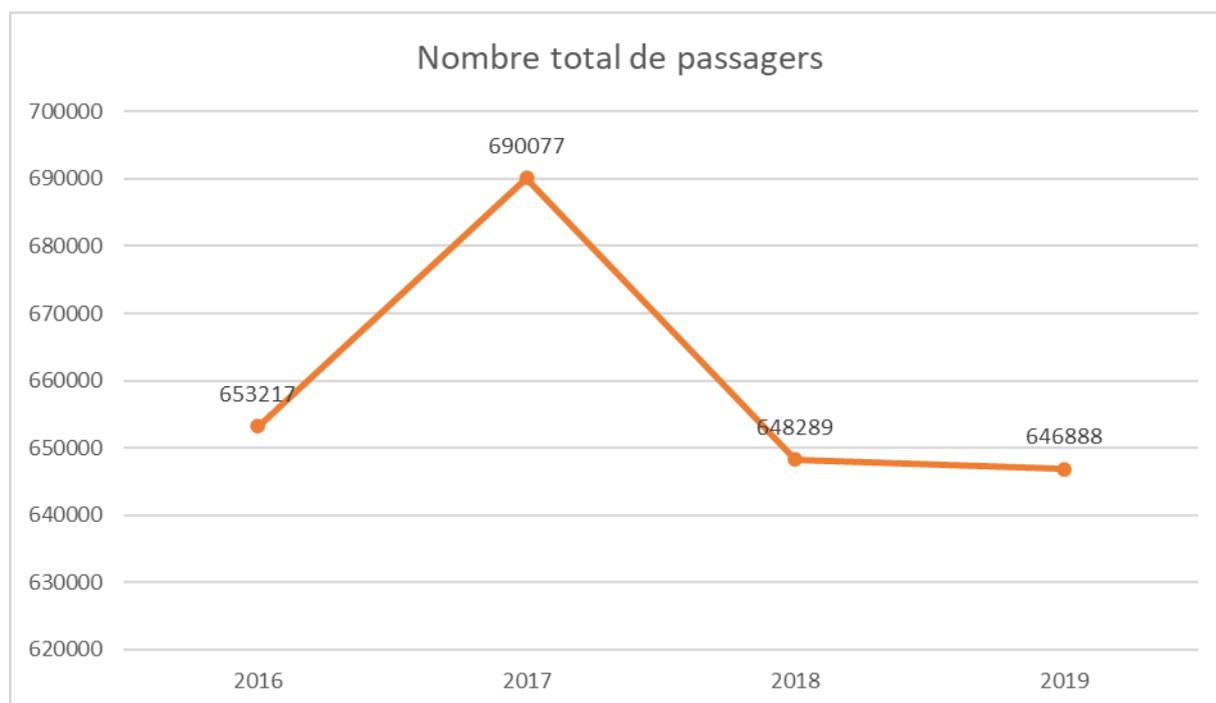


Les indicateurs d'orientation

▪ **Nombre de passagers**

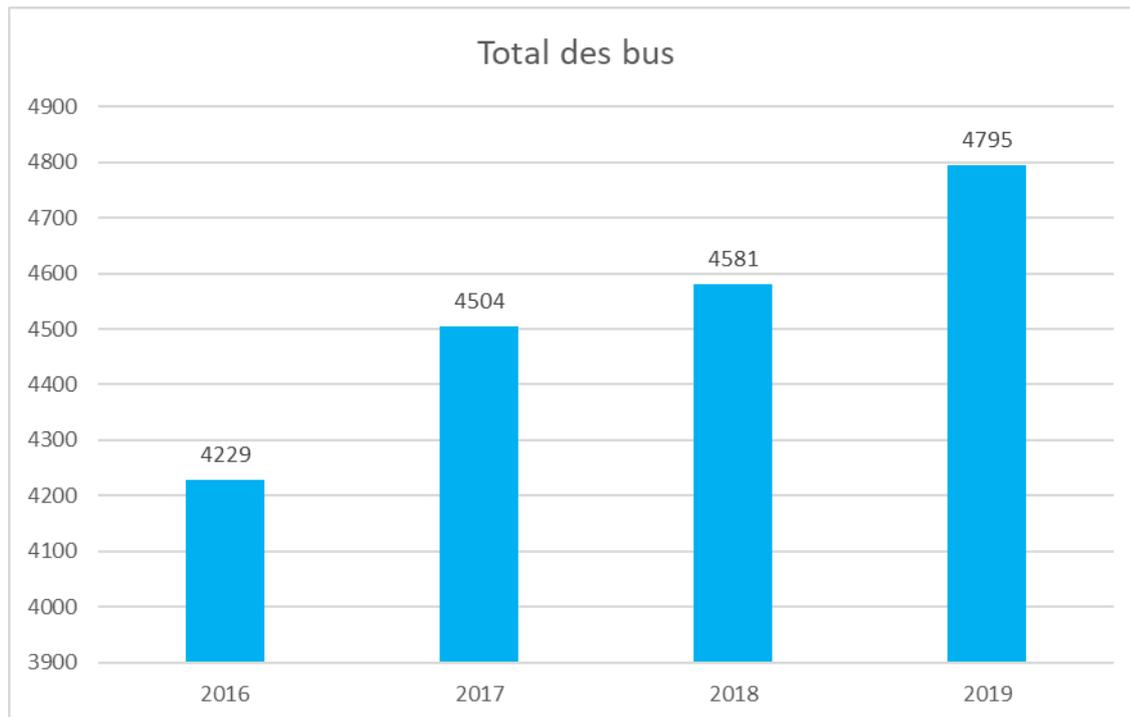
Nombre de passagers (mille passagers)	2016	2017	2018	2019
Nombre total de passagers	653217	690077	648289	646888
Nombre de passagers Réseau des bus	504371	530382	504978	512977
Nombre de passagers Réseau ferroviaire	148846	159695	143311	133911

- Y compris les passagers transportés gratuitement.



▪ **Le parc des bus**

Parc des bus (total)	2016	2017	2018	2019
Société régionale de transport	2801	3119	3151	3208
Société régionale de Tunis	1284	1263	1289	1439
Société nationale de transport entre les régions	144	122	141	148
total	4229	4504	4581	4795



Objectif 1-2 Renforcer la sécurité du transport en commun des personnes

-Présentation de l'objectif :

Veiller à mettre en place et à renforcer la sécurité au sein des moyens de transport publics des personnes (sur les routes et sur les chemins ferroviaires).

- Référence de l'objectif :

Le programme de travail du Ministère du transport et le programme de travail des entreprises publiques sous tutelle.

Motifs du choix des indicateurs : Parmi les indicateurs disponibles, deux indicateurs ont été retenus,

- le nombre de décès suite aux accidents des moyens de transport public en commun
- le nombre des blessés suite aux accidents des moyens de transport public en commun,

Ces indicateurs reflètent l'évolution du nombre d'accidents de la route des moyens de transport public en commun et le degré d'efficacité du système de sécurité du transport en commun des personnes.

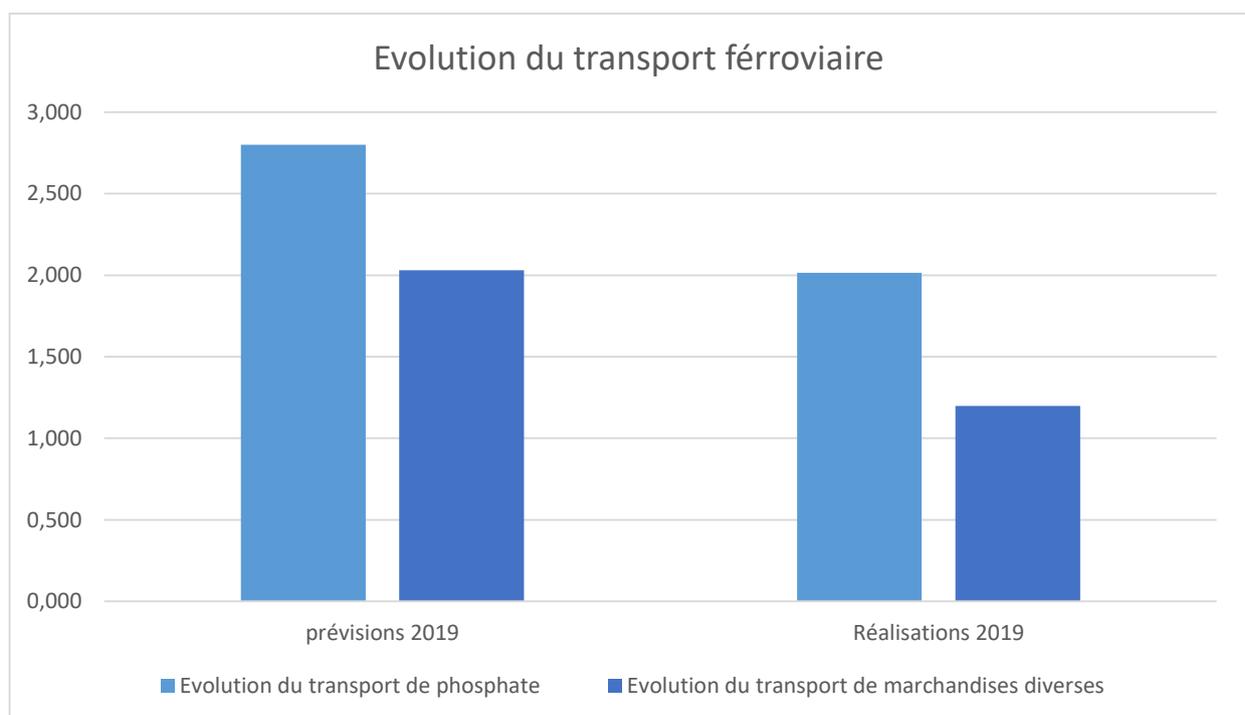
Objectif 1-3: Renforcement du transport ferroviaire de marchandises

- **La présentation de l'objectif :** Œuvrer au renforcement du transport ferroviaire de marchandises, principalement en soutenant les investissements en équipements automobiles destinés au transport de marchandises.

-La Référence de l'objectif : Le programme de travail du ministère du transport et le programme de travail de la Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens.

-Motifs du choix des indicateurs : En l'absence de statistiques et d'enquêtes périodiques permettant de connaître le pourcentage de transport ferroviaire de marchandises par rapport au total des marchandises transportées, l'indicateur de l'évolution des marchandises transportées par chemin de fer a été retenu.

Indicateur de performance	unité	Prévisions 2018	Réalisations 2018	Réalisations/Prévisions 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations/Prévisions 2019
Évolution du transport ferroviaire des marchandises (total)	Million De tonnes	5,8	4,002	69%	4.830	3,214	67%
Evolution du transport de phosphate	Million De tonnes	4	2,522	63%	2.800%	2,015	27%
Evolution du transport de marchandises diverses	Million De tonnes	1,8	1,48	82%	2,030%	1,199	59%



Analyse et explication des résultats comparés aux prévisions de l'année 2019

Objectif 1-1 Soutenir et développer le transport en commun

Indicateur 1-1-1 évolution du nombre de places offertes

On remarque une évolution du taux de réalisation de 10.8% en 2019 comparés aux résultats de 2018, provenant principalement de l'accroissement de l'offre.

Pour le réseau ferroviaire, cet indicateur a progressé de 6.94% dû à l'accroissement de l'offre.

Objectif 1-2 Renforcer la sécurité du transport en commun des personnes

Indicateur 1.2.1 Le nombre de décès suite aux accidents des moyens de transport public en commun

On a enregistré une diminution du nombre de décès ,68 en 2018 contre 60 en 2019.

Indicateur 1.2.2 le nombre de blessés suite aux accidents des moyens de transport public en commun

On a enregistré une régression du nombre des blessés de 1074 en 2018 à 960 blessés en 2019.

On remarque une amélioration des indicateurs de la sécurité et cela revient au programme de la sécurité adopté au niveau des établissements publics de transport à savoir :

- Accorder plus d'importance au recrutement et recyclage des agents et techniciens en tenant compte des aspects relatifs à la sécurité,
- Organiser des forums de sensibilisation et inviter les agents d'exploitation à mieux respecter la législation routière en coopération avec les associations spécialisées dans la prévention routière,
- Organiser des séminaires de formation des chauffeurs autour de la conduite économique sobre, de la sécurité routière et des premiers secours avec les bureaux spécialisés en la matière.
- Améliorer la gestion de l'entretien du parc avec la mise en place de la maintenance préventive,

- Organiser des actions de formation et de recyclage des techniciens dans le domaine de la maintenance technique et des technologies modernes de diagnostic des pannes,
- Equipement de quelques bus de pacemaker,
- Analyse des CD de suivi de vitesse afin de détecter et de traiter les dépassements
- Organiser des formations en matière de lutte contre les incendies et l'utilisation des extincteurs.
- Renouveau du parc.

Objectif 1-3: Renforcer le transport ferroviaire de marchandises

Indicateur 1-3-1 Evolution du transport ferroviaire des marchandises

On constate un taux de réalisation de 67% comparé aux prévisions de 2019 et ce malgré les difficultés rencontrées par la société de transport des phosphates au cours des dernières années qui pourraient être cernées principalement dans la perturbation du transport sur les chemins ferroviaires et la dégradation de leur état.

L'activité du transport des phosphates a atteint en 2019 un niveau de 2,015 million de tonnes enregistrant ainsi une régression de 20% par rapport à la production de 2018.

Quant au transport des marchandises diverses, ce dernier a enregistré un déclin de 19% en 2019 par rapport à 2018.

4. Les orientations futures pour améliorer la performance

Les obstacles qui entravent le développement du secteur :

- Financement des projets en cours,
 - Recherche des ressources de financement pour les projets programmés,
- Les difficultés financières que rencontrent les sociétés,
- Poursuite des contestations sociales, des sit-in et l'interruption des chemins de fer au bassin minier et la ligne Tunis-Gabes-Sfax et Gafsa, impliquant ainsi l'annulation de plusieurs voyages et l'interruption de l'activité de transport ferroviaire,
 - Mise en veille du tarif de transport contre une augmentation colossale des éléments de production.

Les mesures et activités à entreprendre

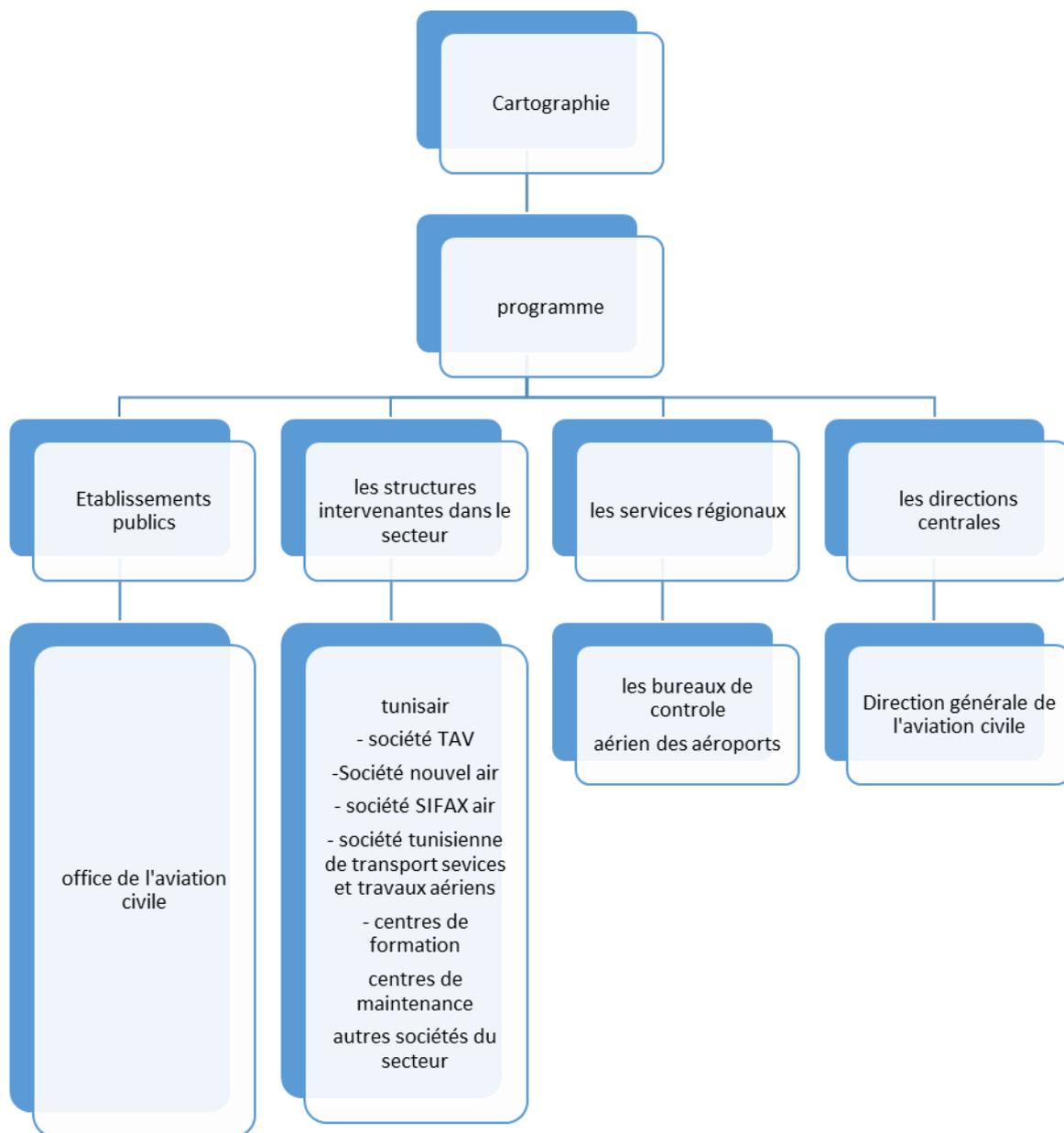
Cœuvrer à concrétiser les objectifs de développement fixés dans le cadre de la stratégie de développement du secteur inscrits dans le document d'orientation du programme quinquennal 2016-2020.

Programme de l'aviation civile

Responsable du programme :

M. Habib Al-Makki

Directeur général de l'aviation civile



1- Présentation générale du programme

Le secteur de l'aviation civile revêt une grande importance dans l'économie nationale, car il contribue au développement du produit intérieur brut du pays et soutient les divers secteurs vitaux tels que le tourisme, l'exportation, l'agriculture et d'autres domaines permettant ainsi la création de l'emploi.

Le transport interne réduit l'isolement des régions de l'intérieur et ce du fait que les aéroports contribuent à soutenir le développement régional en attirant des investisseurs et à promouvoir les projets. Sur le plan international, il relie la Tunisie à divers pays du monde, ce qui contribue à faciliter les échanges commerciaux et son intégration dans l'économie mondiale.

La caractéristique la plus importante du secteur du transport aérien est son étroite relation avec les organisations internationales, en particulier l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), compte tenu de la ratification par notre pays de la Convention de Chicago. Cette ratification est de nature à augmenter les défis que rencontre le secteur de transport aérien, notamment la dépendance de l'économie internationale, la concurrence rude, et la célérité des changements.

Sur cette base, la direction générale de l'aviation civile en tant qu'autorité viellant sur l'organisation et l'élaboration de la politique générale de l'espace aérien et de son suivi, conformément au décret n°410-2014 en date du 16 /1/2014 relatif à l'organisation des services centraux du ministère du transport, œuvre à suivre les nouveautés et à répondre aux besoins internationaux de ce secteur.

Le programme de l'aviation civile est décliné en un sous-programme de supervision sur le secteur d'aviation civile, tâche confiée à l'unité opérationnelle qui est la direction générale de l'aviation civile.

Afin de permettre à l'autorité de l'aviation civile de suivre les évolutions internationales et de promouvoir le secteur en Tunisie, la direction générale de l'aviation civile a défini les objectifs stratégiques qui se baseront pour les années à venir sur les exigences imposées par les choix et les réformes à entreprendre pour le secteur, ainsi que la poursuite de l'exécution de la stratégie de l'aviation civile prévue dans le cadre du plan quinquennal 2016-2020 comme suit :

- Réhabiliter l'Autorité de l'aviation civile pour renforcer son rôle de supervision et de régulation,
- Adaptation des textes juridiques relatifs au secteur de l'aviation civile aux exigences internationales et aux recommandations de l'OACI, notamment dans le domaine de la sécurité et de la sûreté
- Améliorer la sûreté et la sécurité de l'aviation civile au niveau des aéroports et des sociétés du transport aérien,

- Réhabiliter les sociétés de l'aviation civile dans le but d'accroître sa compétitivité,
 - Développer le système de transport aérien en tenant compte du développement durable surtout en ce qui concerne la réduction des effets résultants de l'activité de l'aviation civile,
 - Réhabiliter les infrastructures de base des aéroports tunisiens, afin de répondre aux exigences internationales, et s'adapter à l'évolution du rythme du mouvement aérien attendu,
 - Libération progressive du transport aérien,
 - Développer le secteur du fret aérien,
- Adoption des nouvelles technologies et techniques de communication ainsi que des systèmes d'information intégrés dans le domaine de l'aviation civile.

Par ailleurs, à la lumière des objectifs stratégiques cités, la direction générale de l'aviation civile a fixé les priorités conformément aux exigences de la situation actuelle, eu égard aux défis à relever que confronte le pays à l'instar de la concurrence internationale rude et l'apparition des sociétés d'aviation à tarif réduit avec l'avènement de l'entrée en vigueur de la convention sur du ciel ouvert avec l'union européenne, comme suit :

- Développer l'infrastructure de base des aéroports tunisiens,
- Adapter les textes juridiques portant sur le secteur de l'aviation civile aux exigences internationales et répondre aux recommandations de l'OACI, notamment dans le domaine de la sécurité et de la sûreté,
- Restructurer la compagnie nationale pour améliorer sa compétitivité
- Améliorer le niveau de sûreté et de sécurité de l'aviation civile.

2-Présentation des réalisations stratégiques du programme

2.1 Les principales réformes et objectifs stratégiques réalisés en 2019 en relation avec le programme aviation civile.

Les principales réformes et objectifs stratégiques relatifs à la direction générale de l'aviation civile.

- Adaptation des textes juridiques relatifs au secteur de l'aviation civile à la législation européenne et rapprochement des textes dans le cadre de l'exécution de l'ouverture de l'espace aérien.
- Poursuite de l'adaptation des textes juridiques relatifs au secteur de l'aviation civile aux exigences internationales et aux recommandations de l'OACI.
- Poursuite de l'exécution du programme d'ajustement de l'OACI relatif à la Tunisie portant sur la sécurité aérienne.

- Réhabiliter les établissements du secteur de transport aérien notamment Tunis-air.
- Réhabiliter les infrastructures de base des aéroports tunisiens, afin de répondre aux exigences internationales, et s'adapter à l'évolution du rythme du mouvement aérien attendu,

Les principales réformes et objectifs stratégiques relatifs à la office de l'aviation civile et des aéroports .

L'année 2019 est considérée comme l'année de la poursuite de l'exécution des réformes et objectifs définis et entamés en 2018 qui visent à soutenir les orientations stratégiques de l'office, fondées sur une vision stratégique dans les horizons de l'année 2040, validées par le conseil d'administration réuni le 25-5-2017.

A partir de cette vision stratégique de l'office qui se base sur les axes suivants :

- Adopter une démarche qualité dans le cadre de l'amélioration des services et de suivi des évolutions,
- Assurer la sureté et sécurité,
- Garantir le développement durable,
- Adopter la démarche marketing et promotionnelle pour mieux se positionner et rayonner,

A cet effet, l'office a veillé à améliorer la qualité de ses services et à accorder la place prépondérante au client au cours de l'année 2019.

Dans le cadre de la concrétisation des axes stratégiques, l'office de l'aviation civile et des aéroports œuvre à :

- Améliorer la qualité des services et accorder toute l'attention au client,
- Poursuite des opérations de mise en place des systèmes de gestion de qualité,
- Augmenter le niveau de la sureté et de la sécurité,
- Réhabiliter les infrastructures des aéroports, afin de répondre à l'évolution du mouvement de transport aérien,
- Adopter de nouvelles technologies et techniques de communication ainsi que des systèmes d'information intégrés,
- Garantir le développement durable avec ses dimensions diverses, social et économique (maitrise de l'énergie, développement des ressources humaines, maitrise des couts...)

Les principales réformes et objectifs stratégiques relatifs à la compagnie Tunis-air

La compagnie Tunis-air a présenté son plan de réforme et de développement (2018-2023) à l'attention du conseil ministériel du 20/5/2019 ,il vise à réaliser les objectifs suivants :

- Concevoir une stratégie commerciale en vertu de l'espace ouvert de la communauté européenne et améliorer ses revenus supplémentaires,
- Mettre en place un programme de la flotte pour dépasser les problèmes de l'obsolescence, de régularité des voyages et le manque d'avions,
- Assainir la situation financière et mobiliser les ressources afin de maintenir les équilibres financiers,
- Renforcer le programme de la maîtrise des charges,
- Adopter un nouveau mode de gouvernance.

La réunion de travail ministérielle a abouti aux conclusions suivantes :

- Accord de principe sur la restructuration du groupe Tunis-air. La commission technique de privatisation auprès de la présidence du gouvernement, avec la coordination de la compagnie Tunis-air et le ministère du transport s'est chargé d'auditer davantage le programme de restructuration proposé, à côté de l'aspect financier et social et ce dans le but de concevoir des scénarios chiffrés et définitifs, prenant en compte les moyens disponibles et réalisables sur des étapes.
- Soumettre le dossier au plus tard dans un mois à la commission d'assainissement et de restructuration des établissements à participation publique,
- Autoriser la compagnie Tunis-air à bénéficier des exonérations citées à l'article 22 troisièmement de la loi n° 9 de l'année 1989 en date du 1/2/1989 relative à la participation, entreprises et établissements publics révisé par la loi n°36 /2006 en date du 12/6/2006.

On prévoit d'instaurer ce plan sur des étapes à partir de 2020 dès l'achèvement de l'étude des aspects financiers, sociaux et réglementaires avec la commission d'assainissement et de restructuration des établissements à participation publique et les ministères concernés ,en plus des partenaires sociaux.

Les principales réalisations, et les grands projets exécutés pour atteindre les objectifs du programme de l'aviation civile et leur relation avec les dépenses

➤ Les principales réalisations, et les grands projets relatifs à la direction générale de l'aviation civile au cours de l'année 2019

- Election de la Tunisie pour siéger le conseil de l'OACI pour la période parlementaire 2019-2022, aux élections réalisées au cours de la quarantième session de l'association publique de l'organisation, réunis du 24/9/2019 au 5/10/2019 à Montréal Canada.
- Signature définitive du nouvel accord bilatéral dans le domaine du transport aérien entre le gouvernement tunisien et l'Etat Qatar,
- Signature des premières lettres des conventions bilatérales dans le domaine du transport aérien entre la Tunisie et le Niger, l'Iraq, Rouanda, Guinée équatorienne,
- Achèvement des négociations avec la TAV turque à propos du contrat de l'aéroport Nfidha, Hammamet, Monastir Habib Bourguiba, ainsi que la signature d'un avenant 3 du principal contrat en date du 6/11/2019,
- Création d'une nouvelle société de transport, (Jasmin Airways) spécialisées dans le transport non régulier des passagers,
- Réunion du conseil national de l'aviation civile en date du 10/10/2019 au cours duquel il y a eu accord sur la création de la société « V FLY AIR » ayant pour objet le transport aérien non régulier des passagers, et sur le projet de création de la société « SKY PARTNERS TUNISIA » pour exploiter l'activité de supervision sur les services aériens des aéroports tunisiens,
- Suivi du dossier de création du nouveau aéroport à grand Tunis et élaboration de l'étude des éléments référentiels ,cahier de charges et l'appel d'offre dans le but de choisir l'emplacement idéal du nouveau aéroport,
- Poursuite de l'exécution du projet de l'ouverture de l'aéroport de Rémada pour le trafic aérien en coordination avec les parties concernées,
- Préparation des textes législatifs, on cite principalement :
 - Le décret n°44 de l'année 2019 en date du 6/5/2019 relatif à l'organisation des opérations qui nécessitent l'enregistrement des avions civiles ,les conditions et moyens d'enregistrement , d'inscription et de radiation du registre,

- Arrêté du ministre du transport n°67 de l'année 2019 en date du 14/3/2019 relatif à la définition des procédures de gestion des correspondances régissant l'aviation civile internationale, et à la préparation des textes législatifs ,ainsi que la communication de tout différent à l'OACI,
- Arrêté du ministre du transport n°57 de l'année 2019 en date 28/2/2019 fixant les conditions d'approbation des opérations de communication, de contrôle soumis à l'impôt,
- Arrêté du ministre du transport n°364 en date 9/12/2019 fixant les exigences spécifiques à la sécurité du transport aérien des marchandises à risques,
- Arrêté du ministre du transport n°259 en date 30/10/2019 fixant les procédures de l'administration de la circulation aérienne appliquée en zone d'informations d'aviation à Tunis,
- Arrêté du ministre du transport n°278 en date 18/11/2019 fixant les procédures de supervision des aéroports,
- Arrêté du ministre du transport n°272 de l'année 2019 en date 8/11/2019 fixant les conditions de formation des agents techniques aux aéroports ouverts pour le trafic aérien public.

➤ **Les principales réalisations, et les grands projets relatifs à l'office d'aviation civile et des aéroports au cours de l'année 2019**

Parmi les grands projets réalisés ou en cours pour l'année 2019, qui s'inscrivent dans le cadre de la réalisation des objectifs et axes stratégiques de l'office susmentionnés on cite notamment :

- La réhabilitation de l'infrastructure des escaliers ses avions à l'aéroport de Djerba, Zarzis international avec un cout estimé à 50 million de dinars,
- Le remplacement de la station radar secondaire à Akoda pour un cout estimé à 5 million de dinars,
- L'extension du parc des avions à l'aéroport international de Sfax Tina pour un cout estimé à 8 million de dinars,
- Le renforcement de l'escalier et du ,,,,à l'aéroport de Tozeur Nafta international pour un cout estimé à 32.5 million de dinars,
- L'acquisition et mise en place d'un système d'information global aux aéroports (Cute) à un cout estimé à 5 million de dinars,

- L'instauration d'une station photovoltaïque à un cout estimé à 17 million de dinars,
- L'acquisition de camions d'extinction d'incendie à un cout estimé à 11 million de dinars,
- L'engagement des travaux d'isolation des plafonds à l'aéroport de Tabarka Ain Drahem à un cout estimé à 0.8 million de dinars,

➤ **Les principales réalisations, et les grands projets relatifs à Tunis-
air au cours de l'année 2019**

✚ **L'activité commerciale**

Le tableau ci-dessous retrace les résultats commerciaux pour l'année 2019 comparé à l'année 2018 :

Trafic des passagers	2018	2019	Taux d'évolution
L'activité régulière	3386269	3141306	-7%
L'activité régulière supplémentaire	65495	43391	-34%
L'activité non régulière	347990	240152	-31%
L'activité globale	3816190	3438018	-10%
Taux d'occupation	74.8%	74.4%	-.4 points

✚ **Sur le plan investissement**

Le tableau ci-dessous retrace les investissements estimés pour l'année 2019 :

désignations	Prévisions 2019
Pièces de rechange et régulations sur les appareils d'aviation	49176
Les outils et équipements	1
Les équipements d'exploitation	1400
Les équipements de transport	456
Ameublement et équipement bureautique	121
Conception et réhabilitation	313
programmation	2100
Equipement des technologies d'information et de communication	1745
total	5512

La maîtrise du volume de l'activité commerciale en été

Vu l'importance du programme de la maintenance des avions en 2019, Tunis-air a décidé de fermer les destinations à faible revenu compte tenu de l'indicateur du taux d'occupation, et ce dans le but de maîtriser le volume d'activité commerciale et de réviser la disponibilité de la flotte, sans réduire la programmation commerciale au profit des tunisiens résidents à l'étranger. Cette situation a été imposée par l'incapacité de Tunis-air à assurer l'opérationnalisation de toute la flotte composée de 27 avions. En effet, seulement 20 avions ont été effectivement prêts, outre les avions à louer en plus d'un avion pour la saison du pèlerinage.

Révision du programme de la flotte aérienne

Le conseil d'administration de la société a approuvé en date du 10/10/2018 les procédures spécifiques à adopter pour les ventes et les relocations « SLB », leasing opérationnel à long terme « Dry lease », ratifiées par le ministère de la tutelle en date du 11/03/2019.

Un appel d'offres international a été lancé en ligne à travers TUNEPS à la mi-moitié de l'année 2019 auprès des sociétés de location d'avions, qui a abouti à retenir la société SMBC (classée 5^{ème} mondialement possédant 729 avions ,86 transports aériens répartis sur 40 pays),

Conformément à un appel d'offres concurrentiel, acceptable à comparer au prix référentiel des avions et indicateur de rémunération adopté sur le marché. Une lettre d'intention a été signée à cet effet avec la société SMBC en date du 15/11/2019 relative au vente et relocation de 5 avions, suite à quoi on a entamé la discussion du contrat de location de ces avions afin de le soumettre à l'approbation du conseil d'administration.

3. les résultats de la performance du programme

3.1 Exécution du programme aviation civile

Tableau 1 Exécution budget du programme aviation civile année 2019 réparti selon la nature de la dépense

Unité 1000d	Prévisions 2019		réalisations 2019(2)	Réalizations comparées aux prévisions	
	L.F	L.F Comp(1)		Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Dépenses de gestion	4904,408	4904,408	4403,769495	-500,638505	90%
rémunérations	1562	1562	1061,362458	-500,637542	68%
Moyens des services					
Intervention publique	3342,408	3342,408	3342,407037	-0,000963	100%
Total	4904,408		4403,769495	-1001,277001	90%

Graphique : Comparaison entre les prévisions et les réalisations du budget du programme aviation civile pour l'année 2019 réparti selon nature de la dépense :

(Crédit de paiement)

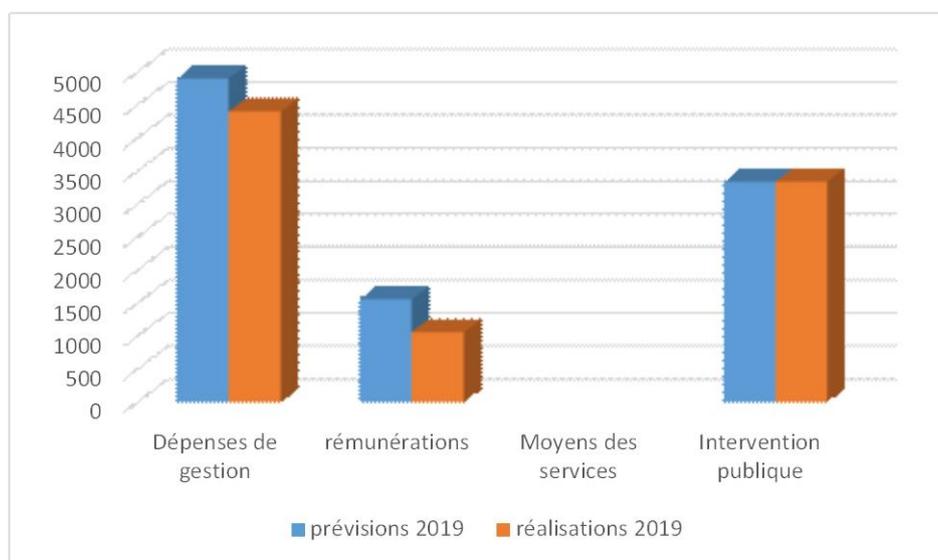


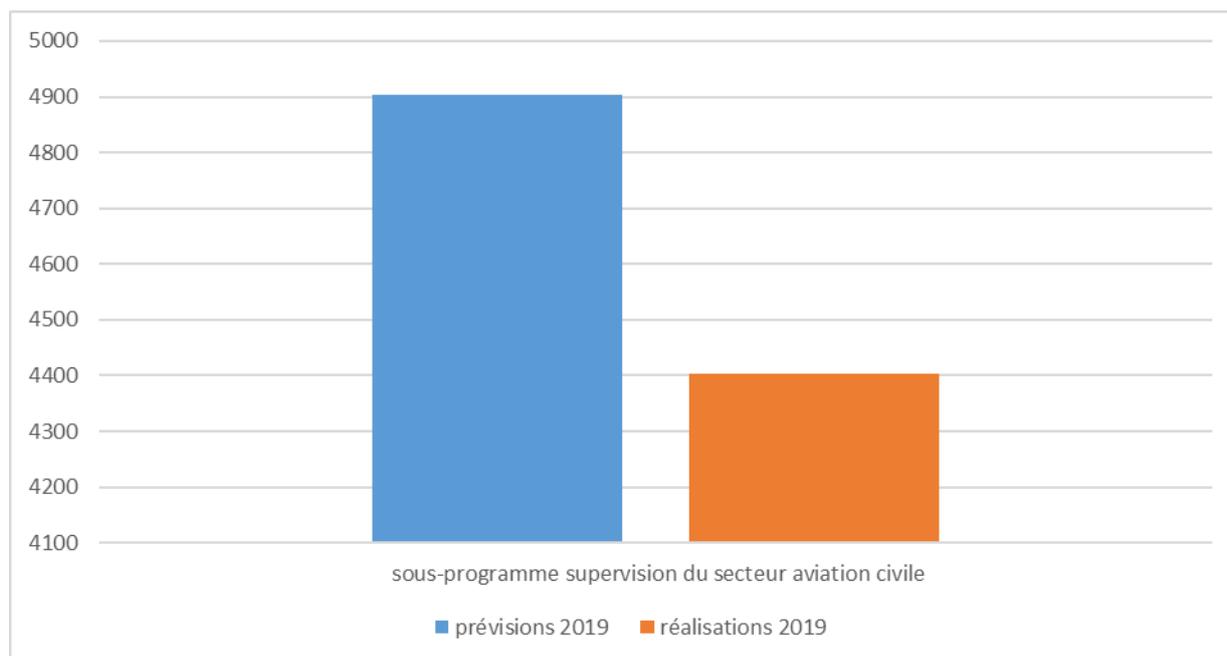
Tableau 2 : exécution du budget du programme aviation civile de l'année 2019 comparé aux prévisions

Répartition selon les sous programmes (crédits de paiements)

Sous programme	Prévisions 2019		réalisations 2019(2)	Réalizations comparées aux prévisions	
	L.F	L.F Comp(1)		Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Supervision du secteur	4904,408	4904,408	4403,769495	-500,638505	90%

aviation civile					
Total programme	4904,408	4904,408	4403,769495	-500,638505	90%
Aviation civile					

Graphique : Comparaison entre les prévisions et les réalisations du budget du sous-programme aviation civile pour l'année 2019



3.2 Présentation et analyse des indicateurs de performance de l'année 2019

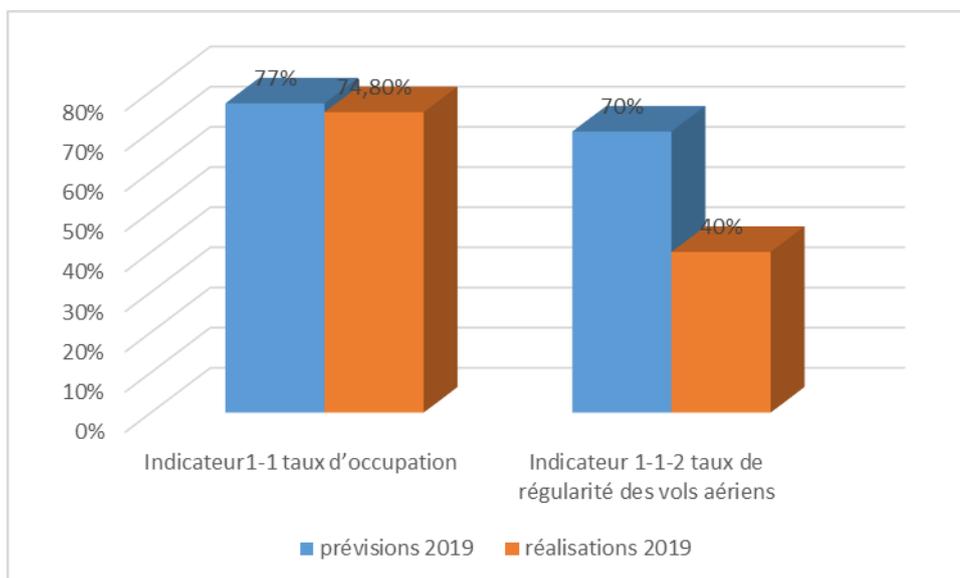
Objectif 1- Augmenter la compétitivité de Tunis-air

Il est considéré parmi les objectifs le plus important étant donné que Tunis-air constitue l'un des principaux acteurs du secteur aérien civil, outre le fait que l'Etat est le participant majoritaire dans la société. Par ailleurs, Tunis-air et afin de préserver sa position dans un environnement caractérisé par une concurrence rude, par l'apparition des sociétés à faible tarif et d'espace ouvert, a certainement besoin de restructuration.

Sur cette base, le choix s'est porté sur l'objectif susmentionné afin d'améliorer la compétitivité de Tunis-air à ce niveau.

Objectif stratégique 1	indicateur	unité	Réalisations 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Comparaison Entre 2018-2019		Comparaison réalisations 2019-Prévisions 2019	
			A	B	C	D=C-A	D/A %	M=C-B	M/B
	Indicateur1-1 taux d'occupation	%	73.7%	77%	74.8%	1.1%	1.49%	-2.2%	-2.9%
Indicateur 1-1-2 taux de régularité des vols aériens	%	42%	70%	40%	-2%	-5%	-30%	-43%	

Graphique 2 : comparaison entre les prévisions et les réalisations indicateurs de performance relatifs à l'objectif1 : Augmenter la compétitivité de Tunis-air



Objectif stratégique 2 : Améliorer l'efficacité de l'exploitation des aéroports

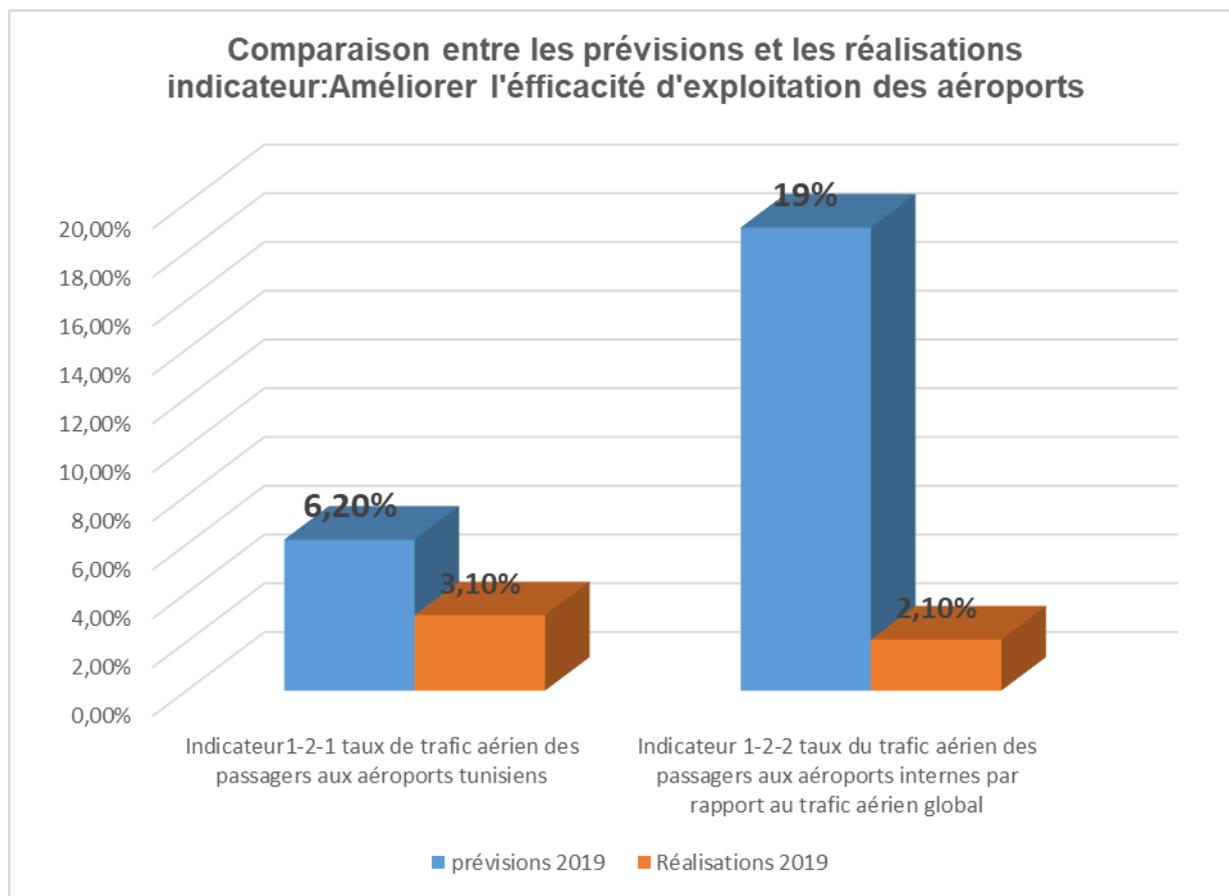
Présentation de l'objectif 2 : Améliorer l'efficacité de l'exploitation des aéroports

Cet objectif s'inscrit dans le cadre d'une exploitation optimale des aéroports tunisiens qui sont du ressort de l'office de l'aviation civile et des aéroports, et ce afin d'assurer l'équilibre entre eux surtout avec la disparité entre les passagers entrant. De même, cet objectif tend à préserver l'équilibre financier de l'office, à orienter ses investissements et à optimiser la gestion de ses projets.

Ainsi cet objectif permet de mesurer le nombre des passagers à l'aéroport et les passagers utilisant les aéroports internes.

Tableau : Objectif stratégique 2 : Améliorer l'efficacité de l'exploitation des aéroports

	indicateur	unité	Réalisations 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Comparaison Entre 2018-2019		Comparaison réalisations 2019- Comparaison prévisions 2019	
			A	B	C	D=C-A	D/A %	M=C-B	M/B
Objectif stratégique 2	Indicateur 1-2-1 taux de trafic aérien des passagers aux aéroports tunisiens	%	15,2%	6,2%	3,1%	-12,1%	-80%	-3,1%	-50%
	Indicateur 1-2-2 taux du trafic aérien des passagers aux aéroports internes par rapport au trafic aérien global	%	2,5%	19%	2,1%	-0,4%	-16%	-16,9%	-89%



Présentation objectif 3 : Renforcer le système de supervision de la sécurité d'aviation civile

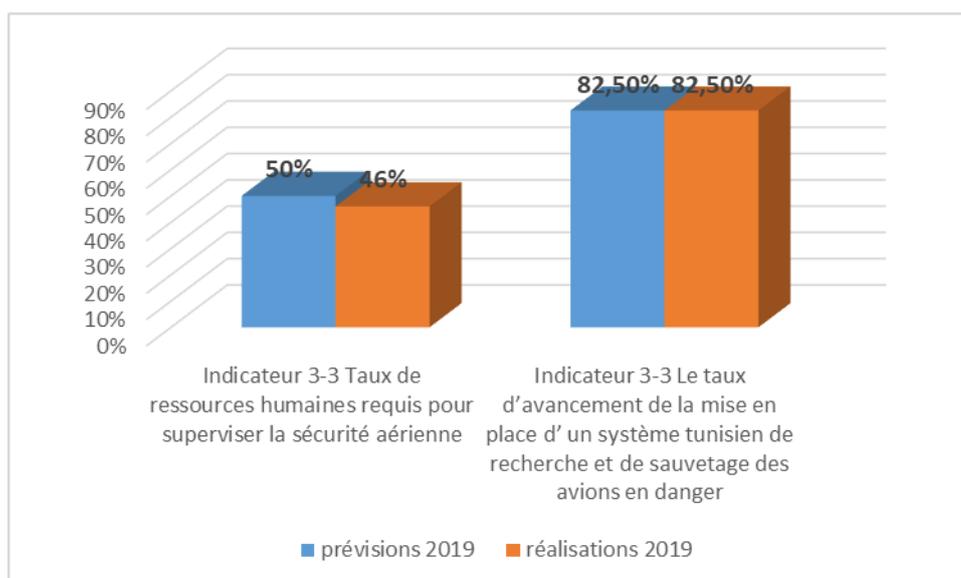
Étant donné que la sécurité des avions et des aéroports est l'une des questions les plus critiques, recommandées par l'Organisation mondiale de l'aviation civile ainsi que, par les différentes organisations spécialisées dans le domaine de l'aviation civile, cette mission est confiée à la direction générale de l'aviation civile conformément au décret n°2014-410 du 16 janvier 2014 portant organisation des services centraux du ministère du transport, révisé par l'arrêté n°97 du 11/1/2016.

Raison pour laquelle, cet objectif a été retenu reflétant ainsi les orientations stratégiques dans le secteur de l'aviation civile durant la période de 2016 à 2020.

Tableau : Objectif stratégique 3 : Renforcer le système de supervision de la sécurité d'aviation civile

indicateur	unité	Réalisations 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Comparaison Entre 2018-2019		Comparaison réalisations 2019- Prévisions 2019	
		A	B	C	D=C -A	D/A %	M=C -B	M/B
Indicateur 3-3 Taux de ressources humaines requis pour superviser la sécurité aérienne	%	41,66%	50%	46%	4,34 %	10,4 1%	-4%	-8%
Indicateur 3-3 Le taux d'avancement de la mise en place d' un système tunisien de recherche et de sauvetage des avions en danger	%	65%	82,5%	82,5%	17,5 %	27%	100 %	100 %

Graphique : comparaison entre les prévisions et les réalisations indicateurs de performances de l'objectif : Renforcer le système de supervision de la sécurité d'aviation civile



Analyse et explication des résultats comparés aux prévisions de l'année 2019

Objectif stratégique 1- Augmenter la compétitivité de Tunis-air

Indicateur 1-1 Taux d'occupation

Le taux d'occupation a constaté une légère augmentation en 2019 de 74.8% contre un taux de 73.7% en 2018, sauf que les réalisations en 2019 ont enregistré des résultats moindres que les prévisions de la même année qui étaient de 77% ainsi un taux de réalisation de -2.9%.

La légère augmentation des taux de réalisation en 2019 comparé à 2018 s'explique par la poursuite de l'instauration de la nouvelle stratégie commerciale (2018-2020) qui se base sur :

- ✚ Le renforcement de l'activité régulière de l'aéroport de Tunis Carthage international à travers l'augmentation du nombre de vols par semaine du 177 vers 220 vols pour la période 2018-2020.
- ✚ Développement du réseau de vols vers l'Afrique par l'ouverture de 10 nouvelles lignes jusqu'à la fin 2020. Dans ce cadre, il y a eu programmation d'ouverture de deux lignes vers Khortoum et Douala.

Par ailleurs cet indicateur n'a pas enregistré un accroissement remarquable, vu la faiblesse de la productivité de certaines destinations commerciales programmées ; raison pour laquelle, Tunis-air a décidé de maîtriser le volume de l'activité commerciale et de le réviser par la fermeture de certaines destinations à faible productivité.

Ces faibles résultats de l'indicateur du taux d'occupation pour l'année 2019 à comparer aux prévisions de la même année s'expliquent par la baisse du trafic des passagers par rapport à 2018 , en plus de la non disponibilité et le vieillissement de la flotte aérienne, en plus du nombre réduit des avions requis pour exécuter la nouvelle stratégie commerciale.

Indicateur 1-1-2 : Taux de régularité des vols aériens

Cet indicateur a enregistré une légère baisse en 2019 pour atteindre 40% contre 42% en 2018. De même le taux de réalisation a suivi le même déclin comparé aux prévisions de la même année qui a enregistré 70%, soit un taux de réalisation de 57%.

Cette amélioration s'explique par des facteurs internes et autres externes qui entravent l'atteinte de niveaux élevés de taux de régularité des vols aériens ,à l'instar de :

- la limite de l'infrastructure des aéroports, surtout l'aéroport de Tunis Carthage,
- le vieillissement de la flotte,
- le déclin du niveau d'activité des services terrestres...

Objectif stratégique 2 : Améliorer l'efficacité de l'exploitation des aéroports

Indicateur 2-1 : Taux d'évolution du trafic aérien pour les passagers de l'aéroport de Tunis Carthage :

Cet indicateur a enregistré une régression par rapport aux réalisations de 2018 ou il a atteint un taux de 3.1% contre 15.2% au cours de l'année précédente. Ce même le taux de réalisation a constaté un niveau de (3.1%) plus bas que le taux estimé de 6.2%.

Ceci revient au déclin du trafic aérien en 2019 à comparer à 2018 en plus de l'annulation de la saison du pèlerinage en 2019.

Indicateur 2.2.2 Taux de trafic des passagers aux aéroports internes comparé au trafic global :

Le taux de réalisation a atteint 2.1% en 2019 contre 2.5% en 2018, constatant une légère régression, de même le taux de réalisation a atteint une valeur moins que prévu pour 2019, soit un écart de -0.89% contre un taux de réalisation de 92.5% en 2018.

Ces résultats s'expliquent par les événements qui ont lieu à l'aéroport de Matigua libyen en 2019 surtout pour l'aéroport de Sfax, ainsi que la régression du trafic aérien au cours de la même année.

D'une manière générale, la part du trafic aérien interne par rapport à l'ensemble du trafic reste insuffisante et la raison principale reste les lignes tunisiennes rapides.

Objectif stratégique 3 : Renforcer le système de supervision de la sécurité d'aviation civile

Indicateur 3-3 Taux de ressources humaines requis pour superviser la sécurité aérienne

L'année 2019 a constaté une évolution positive en effet, cet indicateur a atteint 46% contre 41.66% en 2018.

Cela s'explique par le renforcement des ressources humaines de la direction de la sécurité aérienne, à travers l'affectation d'un cadre de l'office de l'aviation civile compétant en sécurité aérienne, sauf que le taux de réalisation en 2019 a connu une chute comparé aux prévisions au titre de la même année, soit un taux de -8%.

Ces résultats peuvent être interprétés par le détachement d'un cadre du ministère de défenses à la direction générale d'aviation civile ainsi que par la possibilité de recruter un cadre spécialisé en la matière actuellement.

Indicateur 3-3 Le taux d'avancement de la mise en place d' un système tunisien de recherche et de sauvetage des avions en danger

Cet indicateur a connu une amélioration en 2019 pour atteindre 82.5% contre 65% en 2018, ceci s'explique par le renforcement du bureau d'études de coordination ,de recherche et de sauvetage par deux cadres (directeur et technicien) ainsi le taux de réalisation a atteint 100%. Comparé aux prévisions de la même année , ou on a poursuivi l'exécution des activités programmées au cours de l'année 2018, de même on a réalisé plusieurs activités en 2019 :

- Publication de l'arrêté n°174 /2019 en date du 18/2/2019 relatif à la révision de l'arrêté n°3333/2009 en date du 2/11/2000 relatif à la fixation des programmes d'interventions et moyens mises en place pour aider les avions en danger,
- Publication d'une décision du ministère de transport n°258 en date du 30/10/2019 relative à la détermination des procédures adoptées au niveau national et régional lors d'un accident aérien survenant au sein de la zone de recherche et de sauvetage en Tunisie,
- Publication de décisions se rapportant à la formation des auditeurs en matière de recherche et de sauvetage,
- Préparation de la quatrième réunion de la commission nationale de recherche et de sauvetage, pour cela on a préparé un projet sur un programme des missions d'audit et un programme d'opérations et exercices blancs.

4. Les orientations futures pour améliorer la performance

Les défis, difficultés et mesures à entreprendre pour le programme d'aviation civile

Les difficultés

- Insuffisance des ressources humaines et matérielles au niveau de la direction de l'Aviation Civile ce qui entrave d'assurer convenablement ses missions ,
- Un chevauchement des attributions de contrôle entre la direction générale de l'aviation civile et l'OACA,

- La Non-finalisation de la mise en œuvre de tout le plan de réforme préparé par l'équipe d'audit de l'Organisation mondiale de l'aviation civile à la suite de sa visite de terrain auprès des services de l'aviation civile tunisienne en 2009 ,
- L'insuffisance du nombre de contrôleurs du transport aérien dans les aéroports en raison à la mise à la retraite de certains sans être remplacés,
- Le manque de formation technique spécifique requise au profit de tous les cadres de la direction générale de l'aviation civile en raison du manque de ressources financières adéquates,
- Le déséquilibre entre les aéroports internes et le reste des aéroports ce qu'infligent l'office d'aviation civile et les aéroports des pertes colossales,
- L'encombrement des stations aériennes surtout l'aéroport de Tunis Carthage,
- La répercussion des retards des vols surtout pour l'aéroport de Tunis Carthage, aéroport de Djerbaet Zarzis international,
- L'augmentation de créances envers l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA),
- La mauvaise gestion des ressources humaines, déclin de la productivité et régression du taux d'encadrement,
- L' augmentation du taux d'exploitation ce qui a engendré des pertes cumulées depuis 2011,
- La soumission de Tunis-air à un mode de gouvernance non adopté à la réalité, ce qui l'empêche d'atteindre l'efficacité espérée,
- L'obsolescence de la flotte de Tunis air (16 ans en moyenne) résultat du retard de la mise en place du programme ,en plus du manque du nombre d'avions nécessaires à la concrétisation du nouveau plan stratégique,
- la nécessité d'améliorer la productivité du réseau des vols,
- la nécessité de revoir la stratégie de formation et sa réponse aux besoins du secteur de transport aérien,

Solutions et réformes à entreprendre pour remédier aux insuffisances

- Restructurer les services rattachés à la direction générale de l'aviation civile,
- Renforcer la direction générale de l'aviation par des ressources humaines spécialisées requises, par le mécanisme de détachement afin de couvrir les insuffisances en cadres spécialisés, à l'instar du détachement des militaires du ministère de la défense nationale auprès du ministère du transport,
- Accélérer la finalisation du programme de réformes pour traiter les insuffisances soulevées par l'équipe d'audit de l'organisation mondiale de l'aviation civile,
- Assurer la formation continue de tous les cadres de l'administration générale de l'aviation civile,

-Elaborer un programme de restructuration de Tunis-air avant la fin de 2019 par une commission réduite au niveau de la direction de privatisation de la présidence du gouvernement.

A cet effet, des réunions de travail ont été menées avec la participation des parties concernées pour examiner les trois axes principales :

- Restructuration financière de la société,
- Restructuration des ressources humaines,
- Des procédures d'accompagnement (gouvernance, avantages financiers et fiscaux).

Les outputs de ce dossier seront définis et soumis à la commission d'assainissement et de restructuration des établissements publics (CAREP).

- La mise en place d'un système complet et intégré pour l'enregistrement des passagers et des bagages ,ainsi que des appareils d'auto-enregistrement en se basant sur des programmes développés qui aident directement à l'exploitation optimale des aéroports de la part de l'OACA ,particulièrement l'aéroport de Tunis Carthage ,Djerba et Zarzis (AODB-FIDS-RMS).
- L'Augmentation de la régularité des vols revenant aux services terrestres, et ce à travers l'amélioration de la qualité de ses services et du renouvellement de son équipement outre que la réhabilitation des ressources logistiques et techniques nécessaires.

Programme du transport maritime et des ports

**Responsable du programme :
M. Youssef ben Romdhane**

**Directeur général du transport
maritime et des ports maritimes
marchands**

Cartographie

Etablissements publics

Directions centrales

Office de la marine
marchande et des ports

Compagnie tunisienne de
navigation

Société tunisienne
d'acconage et de
manutention

Société nouvelle de
transport de Kerkéna

Société de port Enfidha

Direction générale de la
marine marchande

1-Présentation générale du programme

1.1 Objectifs et indicateurs de performance

Le programme du transport maritime et des ports vise principalement à :

- Développer l'infrastructure portière et améliorer les services
- Renforcer et développer la flotte nationale maritime et encourager l'investissement privé des navires modernes
- Assurer la sûreté et la sécurité des navires et installations maritimes, en luttant contre la pollution
- Développer les services maritimes venant et allant à Tunis, en améliorant les liaisons entre les ports tunisiens et les ports étrangers.

1.2- Les priorités

Les priorités du programme transport maritime consistent à :

- Développer les infrastructures portuaires afin d'assurer le transit des échanges commerciaux de haute qualité et efficacité,
- Sécuriser le transit au moindre coût, dans les délais les plus rapides en respectant les règles de sécurité des marchandises, et ce en adéquation entre l'offre et la demande,
- Assurer une bonne gouvernance de la chaîne logistique du transport
- Soutenir la compétitivité des exportations et importations tunisiennes,
- Ouvrir de nouvelles lignes maritimes entre les ports tunisiens et les ports étrangers,
- Renforcer et développer la flotte maritime afin d'augmenter le taux de participation de la flotte nationale dans le transit des échanges commerciaux,
- Intégrer les chaînes de transport et développer le transport multimodal et les services logistiques,
- Poursuivre l'allégement des procédures et l'adoption de technologies modernes pour échange d'information,
- Adapter le cadre juridique et réglementaire national du secteur du transport maritime et des ports aux dispositions des accords maritimes internationaux.
- Réhabiliter et développer des métiers portuaires et maritimes et des agents de transit.
- Adapter la formation aux normes internationales et la diversifier selon les exigences du secteur ainsi que s'orienter vers la spécialisation à forte capacité opérationnelle suivant les besoins du marché,

- Soutenir la sûreté et la sécurité des navires, des ports et de la navigation maritime, et protéger le milieu marin de la pollution.

2. Présentation des réalisations stratégiques du programme

2.1 Les principales réformes et objectifs stratégiques réalisés liés au programme

1. Suivi de l'exécution du programme d'amélioration de la qualité des services du port de Rades

La poursuite de suivi du programme d'amélioration de la qualité de services au port de Rades pour l'année 2019 et qui consiste principalement à :

- Réhabiliter des étendus et des quais actuelles,
- Changer le mode d'exploitation par l'utilisation des leviers de type RTG,
- Maintenir équipements de d'aconage et de manutention,
- Accroître le pourcentage d'équipements d'aconage disponibles pour atteindre un taux de 70%,
- Poursuivre l'adoption du système de la liasse de transport et particulièrement les procédures relatives à l'exportation, et veiller à sa généralisation surtout pour les ports internes,
- Suivre l'état d'avancement du programme d'investissement de la STAM, en effet, il y a eu acquisition de 6 leviers de type RTG, 18 tracteurs navales, 4 typographes conteneurs, 14 semi-remorques... pour un montant de 30MD.
- Mettre en application du nouveau mode d'exploitation par l'utilisation du système automatique de gestion des conteneurs TOS, de même en ce qui concerne les portes pour l'entrée et sortie des camions SMART GATES et RTG en date du 4/12/2019,

L'intégration des trois systèmes et leur mise en application devrait doubler la capacité du port de Rades de 8 milles à 16 milles conteneurs d'une part, et à réduire les délais d'attente par l'identification instantanée de la place du conteneur et de la semi-remorque d'autre part.

2. Suivi de l'exécution du projet du port des eaux profondes

- Approbation par l'instance supérieure de la demande publique du 24/5/2019, de la liste limitative des sociétés soumissionnaires pour présenter leur offre pour réaliser les travaux,
- Préparation du dossier d'appel d'offre pour réaliser la première tranche du projet et son diffusion sur les sociétés concernées en mois de février 2020,

- L'engagement du ministère des finances à allouer les crédits nécessaires pour poursuivre les procédures de réalisation du projet, et ce conformément aux décisions du conseil ministériel conclu le 16/8/2019,
- Démarrage de l'élaboration du dossier du changement de type de la « société du port de Nfidha » en société anonyme conformément aux décisions du conseil ministériel conclu le 16/8/2019,

Actuellement, on est sur :

- La prolongation des délais de présentation des offres pour la construction de la première tranche du projet de trois mois,
- L'achèvement des travaux d'appel d'offre pour le choix de banque d'affaires,
- L'achèvement des procédures de changement de type de société « port de Nfidha » en société anonyme lui permettant de plus de souplesse dans sa gestion,
- Poursuite des procédures de la publication de l'arrêté relatif à l'expropriation des terrains spécifiques pour les ports dans l'intérêt public.

3. Suivi de l'exécution des quais 8 et 9 du port de Rades

- Lancement de l'appel d'offre relatif à l'exécution des travaux en date du 10/4/2018, évaluation des offres et transmission du rapport au cours de la première semaine du mois de février 2019 à la commission suprême de contrôle et d'audit des appels d'offres publics. Toutefois, il est jugé non fructifiant de la part de la commission susmentionnée pour absence de concurrence.
- Publication de l'appel d'offre à nouveau en date du 14/6/2019 avec une date limite de réception des offres le 10/9/2019, pour un cout d'investissement de 160 MD et durée de réalisation de 30 mois. Par ailleurs les travaux d'évaluation des offres reçus par l'office de la marine marchande et des ports sont achevés et transmis à la commission suprême de contrôle et d'audit des appels d'offres publics.

Entre temps il y a eu :

- Accord de la commission suprême de contrôle et d'audit des appels d'offres publics sur la construction des quais 8 et 9
- Le démarrage des travaux d'étude au cours de l'année 2020 pour déterminer le cadre institutionnel de l'exploitation des stations des conteneurs comportant les quais 6,7,8 et 9.

4.numérisation des services maritimes au sein du dossier de transport

Dans le cadre des efforts de numérisation des services portières de la liasse de transport, on veille actuellement à :

- Numériser des désignations du contenu à l'exportation et le démarrage de son utilisation en tant que test,
 - Recevoir de déposition des marchandises au port lors de l'exportation,
 - Informatiser l'arrivée des marchandises,
 - Lever des marchandises selon des rendez-vous,
 - Signature et paiement électronique.
- Ajuster les désignations du contenu à l'importation après l'expiration des délais légaux (liés aux procédures douanières).

2.2Les principales réalisations, et les grands projets menés pour la réalisation des objectifs du programme et ses relations avec les dépenses engagées au niveau du programme

1- Le trafic portuaire de l'année 2019 comparé à 2018

- Le volume du trafic portuaire marchand a atteint 27.2 million de tonnes en 2019 contre 30.5 million de tonnes en 2018 (réduction de 11% par rapport à 2018)
- Réduction du trafic des semi-remorques à 147 milles semi-remorques en 2019, soit une réduction de 2% contre 139 milles en 2018.
- Le nombre des passagers a atteint 733 milles en 2019 contre 717 passagers en 2018,
- Le nombre des voitures a atteint 276 milles voitures en 2019 contre 271 milles en 2018

L'activité du transport maritime

La CTN a assuré 9 voyages entre le port de Zarzis et le port de Marseille par le moyen du bateau 'Carthage', le nombre des passagers a atteint 8336 et le nombre de voitures était 2961.

Les projets

- Démarrage de la réhabilitation des étendus pour un montant de 10MD au port de Bizerte,
- Démarrage de la réhabilitation du dépôt n°2 et 3 pour traiter le trafic des passagers pour un montant de 2.5 MD,
- Projet d'exploitation des stations des conteneurs au port de Rades les quais 6, 7,8 et 9) :

- démarrage de l'étude de conception et d'exploitation de la station portuaire de Rades réalisée par la STAM,
- Réalisation du 2ème quai multi pour vrac au port de Rades par l'office de la marine marchande et des ports : signature d'un contrat d'un montant de 31MD et d'une durée de réalisation de 30 mois en 21/10/2019, La zone logistique de Rades (47hectares) : 200 MD :
- diffusion du dossier d'appels d'offres sur les investisseurs inscrits sur la liste limitative pour présenter leur offre pour réaliser le projet,
- Réhabilitation de la centrale de la rive nord et la rattacher aux étendus pour un montant de 4 MD au port de Sousse,
- L'arrêt de l'activité des matières chimiques relative aux phosphates et sulfates et le démarrage de l'étude de transfert du trafic d'exportation au port de Gabes en attendant le plan directeur du port de Skhira,
- Démarrage de la réhabilitation du port de Sidi Youssef à Kerkenna et séparation du trafic des passagers, de l'activité des navires de pêche maritime,
- Décision du conseil ministériel restreint réuni en 16/8/2019 portant sur l'accélération de la signature du contrat de concession pour l'exploitation pétrolière au port de Skhira,
- Coordination entre le ministère du transport et le ministère des domaines de l'Etat et des affaires foncières, afin de trouver une solution juridique pour la partie habilitée à signer le contrat de prolongement de manière à assurer la célérité et la souplesse dans la gestion ainsi que la coordination avec les parties concernées,
- Réhabilitation de la deuxième partie de la station des passagers au cours de 2019 pour un montant de 4 MD au port de Zarzis
- Réparation du quai pétrolier, des quais commerciaux et du quai des services pour un montant de 9 MD au port de Zarzis,
- Démarrage du programme d'assurance des entrées terrestres des ports de la goulette, Rades, Bizerte, Menzel Bourguiba et acquisition d'équipements pour un montant de approximatif de 16 MD,
- Démarrage des procédures d'acquisition de 6 remorques pour un montant de 135 MD : une correspondance a été adressée au ministère de développement, d'investissement et de coopération internationale, dans la recherche des ressources de financement un appel d'offre sera en second lieu lancé.
- Révision des plans de sécurité des ports maritimes marchands, ainsi que la participation aux travaux de la commission nationale d'évaluation de la sécurité des ports et approbation des données de conformité,

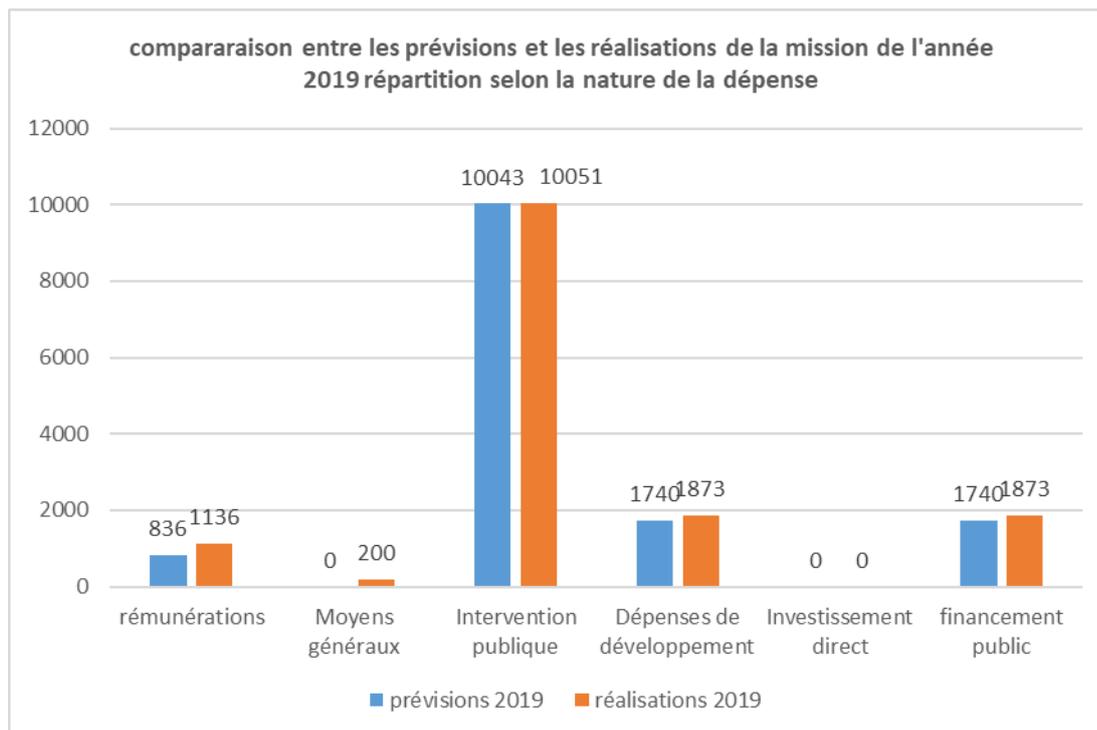
- Suivi du programme de réorganisation et des modes de gestion de l'office de la marine marchande, à travers la publication de son nouvel organigramme (arrêté gouvernemental n°623 de l'année 2019 en date du 12/7/2019)
- Le démarrage de la révision du système qualité et l'élaboration du manuel de procédures,
- Poursuite des procédures d'organisation de l'activité de nouage et détachage des navires, tout en assurant sa surveillance au port de la marine marchande. Outre la poursuite du dialogue avec les parties concernées sur les négociations autour de la convention sectorielle des métiers portuaires.

3-Les résultats de la performance et exécution du budget du programme

3-1 Présentation de l'exécution du budget de programme

Unité : 1000 dinars

	Prévisions 2019		réalisations	Réalizations comparées aux prévisions	
	L.F	L.F Comp(1)	2019(2)	Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Dépenses de gestion	10879	10879	11387	-508	105 %
Rémunération publique	836	836	1136	-300	136%
Moyens des services			200	-200	
Intervention publique	10043	10043	10051	-8	100%
Dépenses de développement	1740	1740	1873	-133	108%
Investissements directs					
Sur fonds propres du budget					
Sur emprunts extérieurs					
Financements publics	1740	1740	1873	-133	108%
Sur fonds propres du budget	1740	1740	1873	-133	108 %
Sur emprunts extérieurs					
total	12619	12619	13260	-641	105%



3-2 Présentation et analyse des résultats de performance

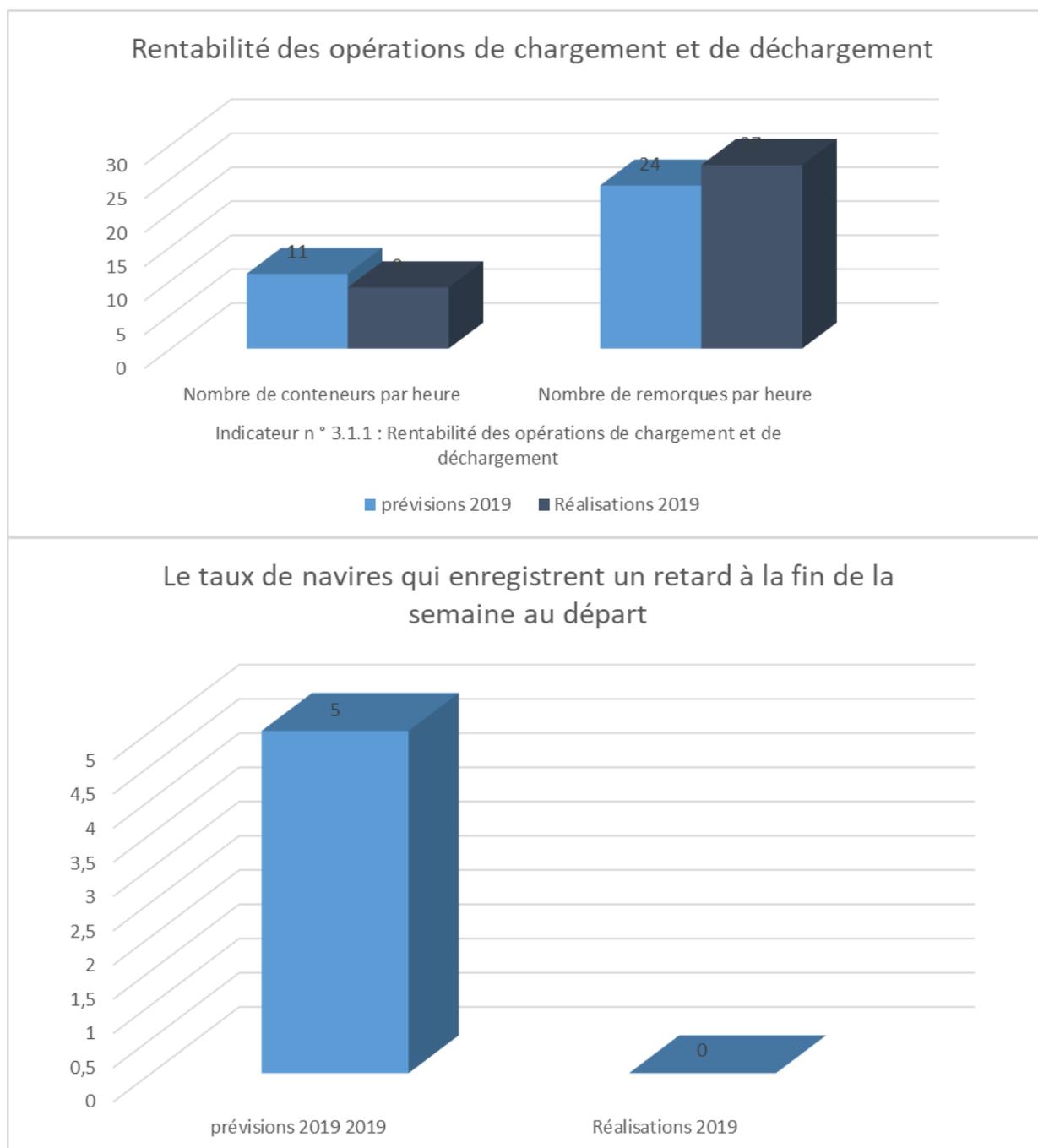
L'objectif 3-1 Moderniser l'infrastructure portuaire et améliorer les services

Présentation de l'objectif :

Cet objectif tend à moderniser l'infrastructure portuaire et à renforcer les équipements portuaires afin d'améliorer la qualité des services et d'augmenter la rentabilité.

L'objectif 3-1 modernisation de l'infrastructure portuaire et amélioration des services	Indicateur de performance	unité	Prévisions 2018	Réalisations 2018	Réalisations/ Prévisions 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations/ Prévisions 2019	
	Indicateur n° 3.1.1 : Rentabilité des opérations de chargement et de déchargement	Nombre De conteneurs		10	8,4	84%	11	9	82%
		Nombre de remorques par heure		23	23	100%	24	27	113%
	Indicateur n° 3.1.2 : Le taux de navires qui enregistrent un retard à la fin de la semaine au départ	%		10	-	-	5	-	0%

Moderniser l'infrastructure portuaire et améliorer les services

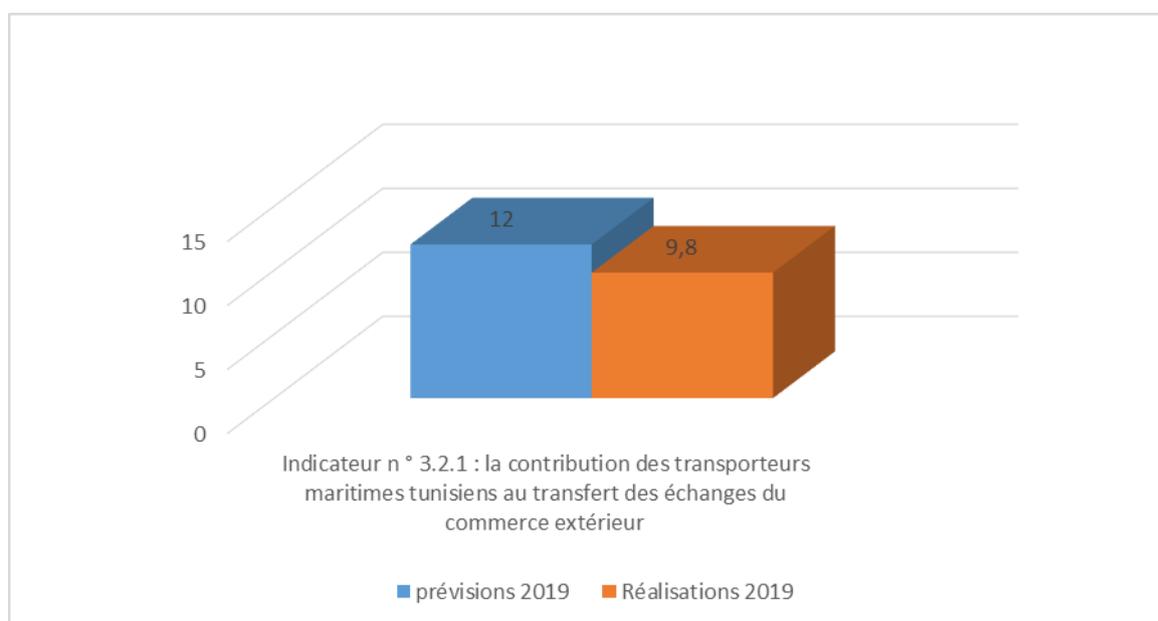


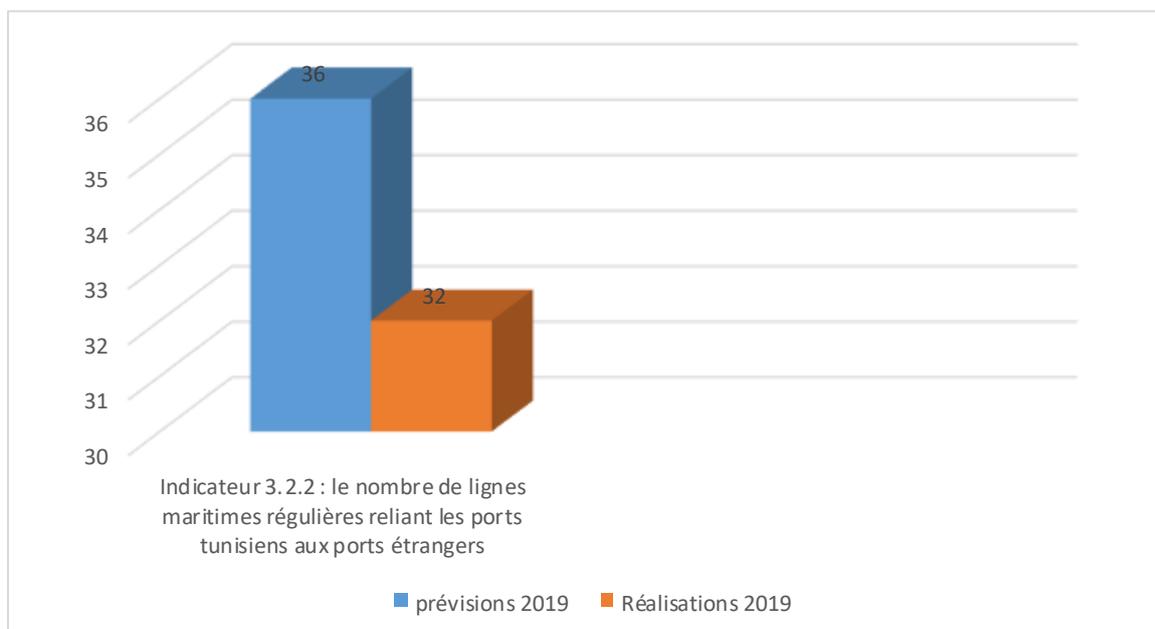
Objectif 3-2 : Soutenir et développer la flotte nationale maritime et encourager l'investissement privé

Cet objectif vise à soutenir, à développer la flotte nationale maritime et à encourager l'investissement privé pour une meilleure contribution au transport des échanges extérieurs, ainsi que la création de la valeur ajoutée et de l'emploi.

Objectif 3-2 : Soutenir et développer la flotte nationale maritime et encourager l'investissement privé	Indicateur de performance	unité	Prévisions 2018	Réalisations 2018	Réalisations/Prévisions 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations/Prévisions 2019
	Indicateur n ° 3.2.1 : la contribution des transporteurs maritimes tunisiens au transfert des échanges du commerce extérieur	%	12	9,5	79%	12	9,8	82%
	Indicateur 3.2.2 : le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers	nombre	35	41	117	36	32	89%

Soutenir et développer la flotte nationale maritime et encourager l'investissement privé



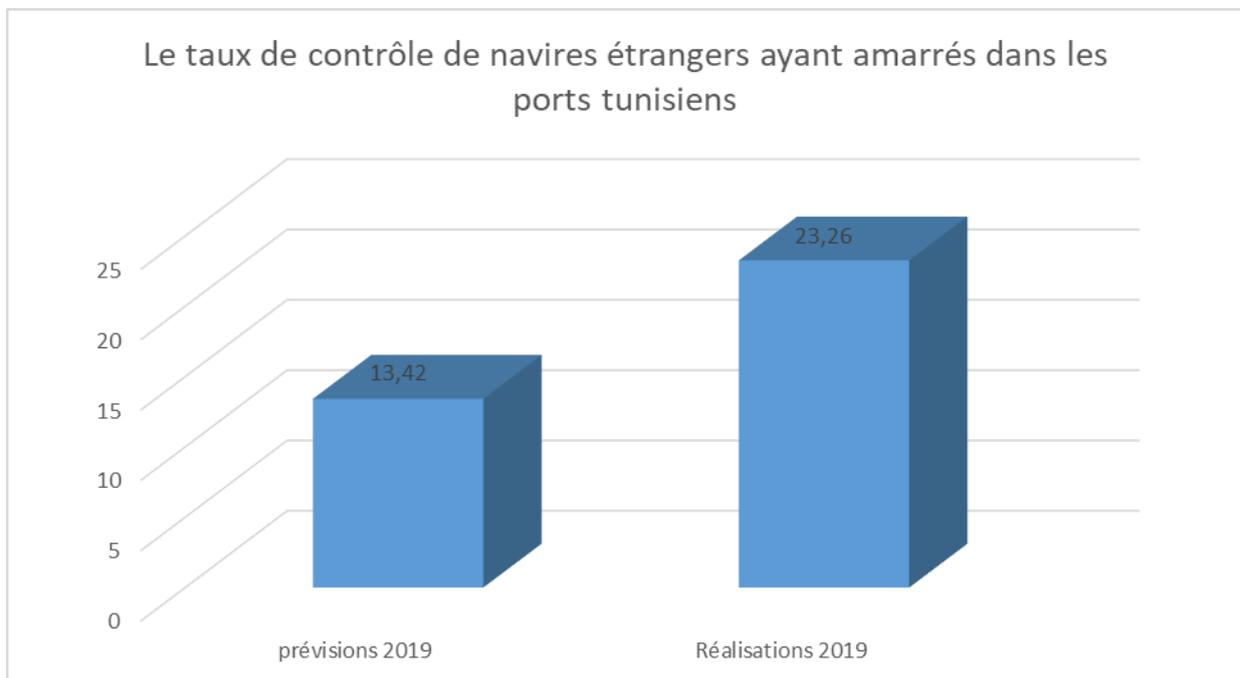
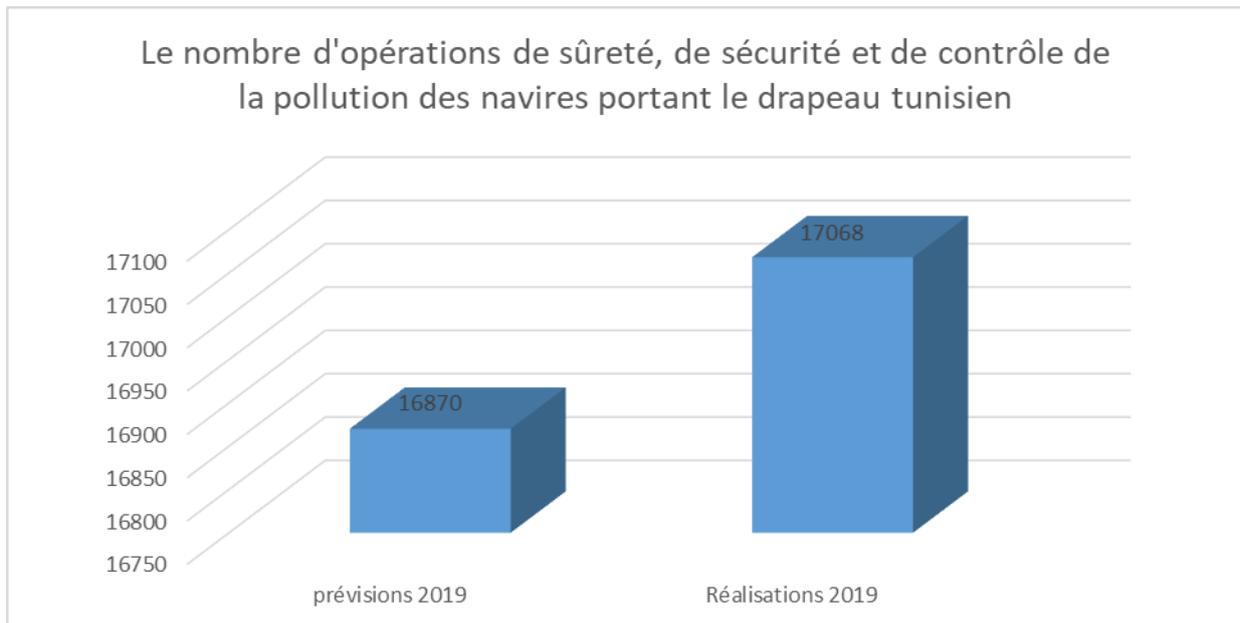


Objectif 3-3 : Renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et lutter contre la pollution

• **Présentation de l'objectif :** Cet objectif vise à renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et à lutter contre la pollution pour préserver le milieu marin, les personnes et les biens et réaliser le développement durable

Objectif 3-3 : Renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et lutter contre la pollution	Indicateur de performance	unité	Prévisions 2018	Réalisations 2018	Réalisations/ Prévisions 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations/ Prévisions 2019
	Indicateur n°3.3.1 Le nombre d'opérations de sûreté, de sécurité et de contrôle de la pollution des navires portant le drapeau tunisien	nombre	16067	16323	102	16870	17068	101%
	Indicateur n ° 3.3.2 : Le taux de contrôle de navires étrangers ayant amarrés dans les ports tunisiens	%	12,68	17,7	140	13,42	23,26	173%

Renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et lutter contre la pollution



Analyse et explication des résultats réalisés comparés aux prévisions de l'année 2019

L'objectif 3-1 modernisation de l'infrastructure portuaire et amélioration des services

Indicateur n ° 3.1.1 : Rentabilité des opérations de chargement et de déchargement

La rentabilité des opérations de chargement et de déchargement des conteneurs en 2019 est moindre que celle programmée, et cela revient principalement à la non disponibilité des équipements de chargement et de déchargement.

Indicateur n ° 3.1.2 : Le taux de navires qui enregistrent un retard à la fin de la semaine au départ

Aucun retard n'est enregistré.

Objectif 3-2 : Soutenir et développer la flotte nationale maritime et encourager l'investissement privé

Indicateur n ° 3.2.1 : la contribution des transporteurs maritimes tunisiens au transfert des échanges du commerce extérieur

On a enregistré un taux de réalisation de 82%, vu la difficulté d'investissement dans les nouvelles unités, outre la difficulté de coordination entre les transporteurs maritimes tunisiens et les chargeurs tunisiens.

Indicateur n ° 2.3.3 : Le taux de contrôle de navires étrangers ayant amarrés dans les ports tunisiens

On a enregistré un taux de réalisation de 89%.

Objectif 3-3 : Renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et lutter contre la pollution

Indicateur n°3.3.1 : Le nombre d'opérations de sûreté, de sécurité et de contrôle de la pollution des navires portant le drapeau tunisien

On a enregistré un taux de réalisation de 101%.

Indicateur n ° 3.3.2 : Le taux de contrôle de navires étrangers ayant amarrés dans les ports tunisiens

On a enregistré un taux de réalisation de 173%, ce taux est expliqué par le renforcement du contrôle des navires étrangers qui ont amarrés dans les ports tunisiens dans le cadre du contrôle de l'Etat des ports.

4. Les orientations futures pour l'amélioration de la performance

Les obstacles qui entravent le développement du secteur

- Faiblesse des investissements en acquisition de navires modernes par les transporteurs marins,
- Non adaptation les installations portuaires au développement des navires de commerce en termes de longueur, de tonnage et de la profondeur des eaux. outre, la nature du trafic marin spécialisé à l'instar des unités de chargement et la qualité de services,
 - La complexité des procédures administratives portuaires et douanières lors du passage des marchandises, ce qui est de nature à allonger la durée d'amarrage ainsi qu'augmenter les couts. Tous ces facteurs affectent la compétitivité des exportations et importations,

Les mesures et activités à entreprendre

Accélérer le rythme de réalisation des projets en cours et les projets programmés.

Programme de la météorologie

Responsable du programme :

M. Hédi Agribi Jaouadi

Directeur général de la météorologie

Cartographie

Les services régionaux

- Subdivision régionales
Météorologiques de Tunis
(Tunis, Bizerte, Zaghouan)
- Subdivision régionales
Météorologiques de Jendouba
- Subdivision régionales
Météorologiques de Sousse
(Nabeul, Sousse, Monastir, Kairouan, Mahdia)
- Subdivision régionales
Météorologiques de Sfax
(Sfax, Sidi Bouzid, Kasserine, Gabes)
- Subdivision régionales
Météorologiques de Tozeur (Tozeur, Gafsa, Kébili)
- Subdivision régionales
Météorologiques de Médenine (Médenine, Tataouine)

Directions centrales

- Direction des unités régionales et du marketing
 - direction des technologies de l'observation et de l'information
 - direction de la production,
 - direction de la recherche et du développement en météorologie,
 - direction de la géophysique et de l'astronomie,
 - unité de la planification et de la qualité et des relations internationales,
 - Sous-direction des affaires administratives et financières,
 - Service audit

1- Présentation générale du programme

Le programme de la météorologie correspond aux crédits alloués à l'ensemble des activités et missions attribués à l'institut national de la météorologie, notamment la météorologie, la sismologie, l'astronomie ainsi que les prévisions météorologique et climatiques. C'est un établissement public à caractère non administratif.

De même, le programme couvre le financement de l'Etat pour le soutien opérationnel continu qu'offre l'INM au profit du ministère de l'agriculture, ministère de la défense nationale, ministère de l'intérieur (protection civile) et le ministère de l'enseignement et de la recherche scientifique.

Il est toutefois, à signaler qu'un nombre important des activités économiques et sociales dépendent de plus en plus des aléas climatiques et des intempéries (agriculture, le transport, le tourisme, et autres).

Pareillement, la réglementation du ciel ouvert invite à fournir plus d'effort afin d'assurer un service de qualité octroyé par l'INM au profit de l'aviation civile avec une maîtrise des coûts résultants.

D'autre part dans le cadre des priorités soulevées en ce qui concerne le développement durable, l'INM est tenu de fournir une contribution efficace et efficiente à ces fins. Par conséquent, la participation à l'allègement et à l'adaptation aux aléas climatiques soulève des questions scientifiques difficiles, requérant à l'INM :

- l'instauration d'une infrastructure adéquate,
- la mise en place de mécanisme et de conditions modernes permettant de faire des recherches scientifiques,
- le développement de services climatiques et météorologiques adaptés.

Le programme de la météorologie tend à réaliser les objectifs suivants :

- 1- La mise en place d'un système opérationnelle efficace et effective pour améliorer les prévisions météorologiques, la prévention des risques climatiques et les phénomènes météorologiques aigus,
- 2- La valorisation des données, informations climatiques et météorologiques, ainsi que les résultats des recherches et applications, au profit de l'économie nationale et du développement durable,

3- L'amélioration du contrôle de l'activité sismique afin de réduire ses risques.

2- Présentation des réalisations stratégiques du programme

Dans le cadre de son nouveau statut, l'INM a entrepris un certain nombre de réformes stratégiques, et il a pris des mesures organisationnelles efficaces lui permettant d'améliorer sa performance notamment :

- L'élaboration d'un statut au profit du personnel,
- Le démarrage de l'instauration d'un système de gestion moderne et sa mise en place (inventaire des actifs mobiles et immobiliers, élaboration de la balance d'ouverture et d'accompagnement comptable),
- La formation et développement des compétences des observateurs et ingénieurs producteurs (formation de base, stages scientifiques et techniques),
- La préparation d'un plan stratégique de développement 2016-2020,
- L'élaboration d'un nouvel organigramme qui s'adapte avec le nouveau statut de l'INM ,
- L'adhésion de l'institut au programme de jumelage dans le domaine de gouvernance du secteur de transport.

3- Résultats de la performance et exécution du budget du programme

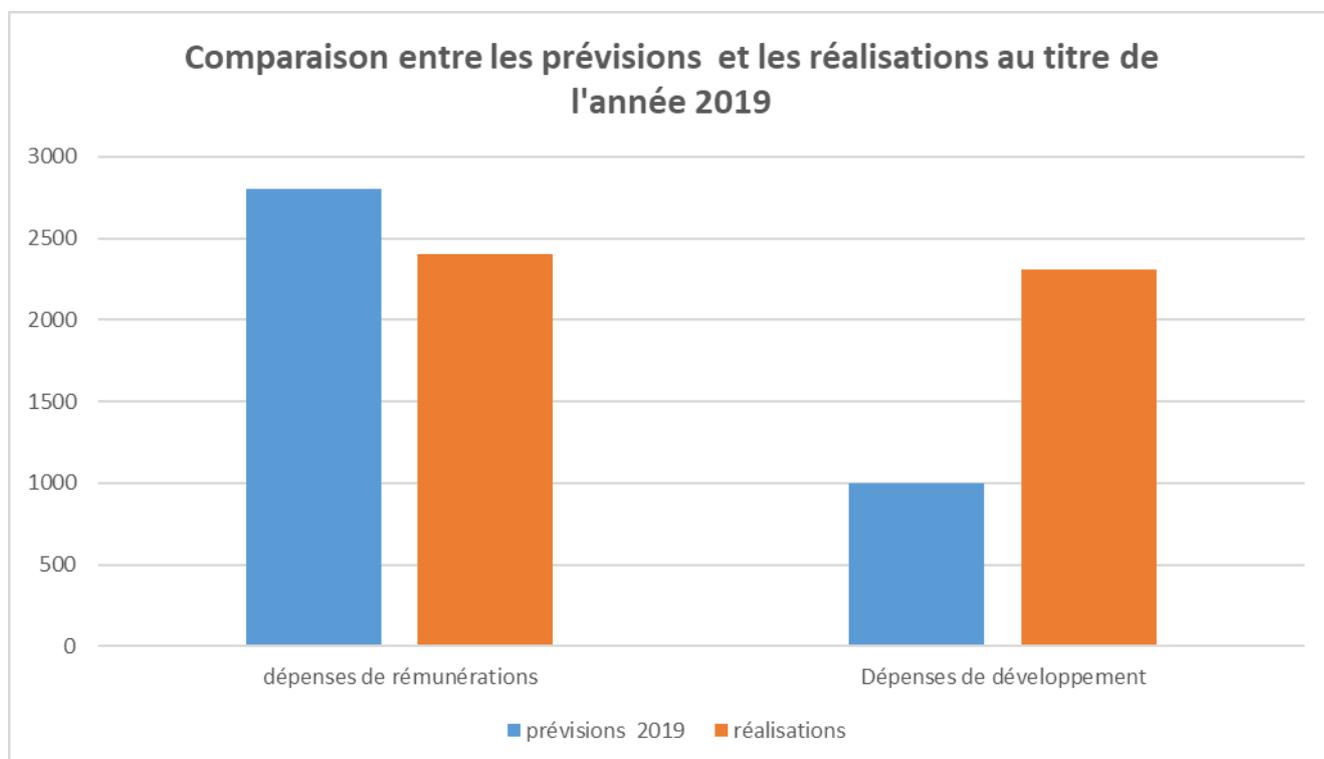
3.1 Présentation de l'exécution du budget

Unité	Prévisions 2019	réalisations	Réalizations comparées aux prévisions	
			Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
1000d	L.F	2019(2)		
Dépenses de gestion	2800	2400	0	85,7%
Rémunération publique	2800	2400	0	85,7%
Moyens des services				
Intervention publique				
Dépenses de développement	1000	2309		
Investissements directs				
Sur fonds propres du budget				

Sur emprunts extérieurs				
Financements publics	1000	2309	1309	269%
Sur fonds propres du budget	1000	2309	1309	269 %
Sur emprunts extérieurs				
total	3800	4709	909	123.9%

L'écart entre ce qui est enregistré dans le cadre de la loi de finances et les réalisations, par rapport aux dépenses de rémunération s'explique par la réduction de la subvention de l'Etat lors de la liquidation de la 2^{ème} tranche de l'indemnité estimée à 1400MD (50%) à 1000MD, soit une différence de 400 MD qui correspond à 14.3% du montant de l'indemnité.

Quant à l'évolution des dépenses de développement qui représente un taux de 269%, s'explique par l'obtention de l'INM de crédits complémentaires pour un montant de 1329 MD afin de couvrir le cout du projet d'acquisition d'un ordinateur à haute fonctionnalité.



3.2 Résultats des indicateurs de performance et leur analyse

Le programme de la météorologie vise à réaliser les objectifs suivants :

- 1- Mettre en place un système opérationnel efficace et effectif pour améliorer les prévisions météorologiques, la prévention des risques climatiques et les phénomènes météorologiques aigus,
- 2- Valoriser des données, informations climatiques et météorologiques, ainsi que les résultats des recherches et applications, au profit de l'économie nationale et du développement durable,
- 3- Améliorer le contrôle de l'activité sismique afin de réduire les risques.

L'objectif n°1 : La mise en place d'un système opérationnel efficace et effectif pour améliorer les prévisions météorologiques, la prévention des risques climatiques et les phénomènes météorologiques aigus,

Présentation de l'objectif

- L'objectif consiste à installer un système d'alerte précoce des phénomènes météorologiques extrêmes et des événements très durs, ce qui permettra à contribuer d'une manière effective à protéger les personnes et les biens à travers une cartographie d'éveil, qui est de nature à soutenir les structures d'intervention nationale pour affronter les catastrophes naturelles et la bonne gestion des risques causés.
- Cet objectif met l'accent sur la performance de l'institut eu égard à son activité principale. En effet les prévisions météorologiques de haute qualité fournies sont utiles pour tout le monde et pour tous les secteurs économiques dans la vie journalière. De même, elles sont utiles pour la protection des personnes et des biens des risques d'averses, surtout dans les situations exceptionnelles,
- Les prévisions météorologiques et climatiques exigent la mobilisation de toutes les compétences et ressources disponibles à l'institut, ainsi que leur meilleure utilisation : recherche, la science des climats, l'observation, Le contrôle (station terrestre pour la réception des satellites industrielles, radiosondage), radars et stations d'observation terrestre, simulation numérique, surtout l'ordinateur à haute performance , la compétence des ressources humaines nécessaires pour analyser ,expliquer les résultats des modèles numérique sen tenant compte des spécificités géographiques et climatiques locales, enfin les moyens de la diffusion et de la répartition des informations.

- En ce qui concerne les indicateurs choisis, ils reflètent d'une manière directe la performance réalisée à travers une chaîne de compétences ; entre autre à travers la contribution des modèles numériques.

La performance relative à cet objectif se mesure au départ au niveau d'un modèle numérique pour les prévisions météorologiques à court terme sur l'espace géographique tunisien. Toutefois, par rapport au choix de 48 heures pour mesurer la performance appartient au fait, que les différents modèles numériques fournissent de plus en plus des prévisions de qualité sur les 24 heures équivalentes aux observations climatiques. En revanche, cela n'est pas possible pour les 48 heures qui requièrent plus de recherche, de développement, d'investissement dans le domaine d'observation et de contrôle, des recherches pour approfondir les connaissances sur la météo et ses agitations et enfin sur le climat et ses changements.

- **Référence de l'objectif**

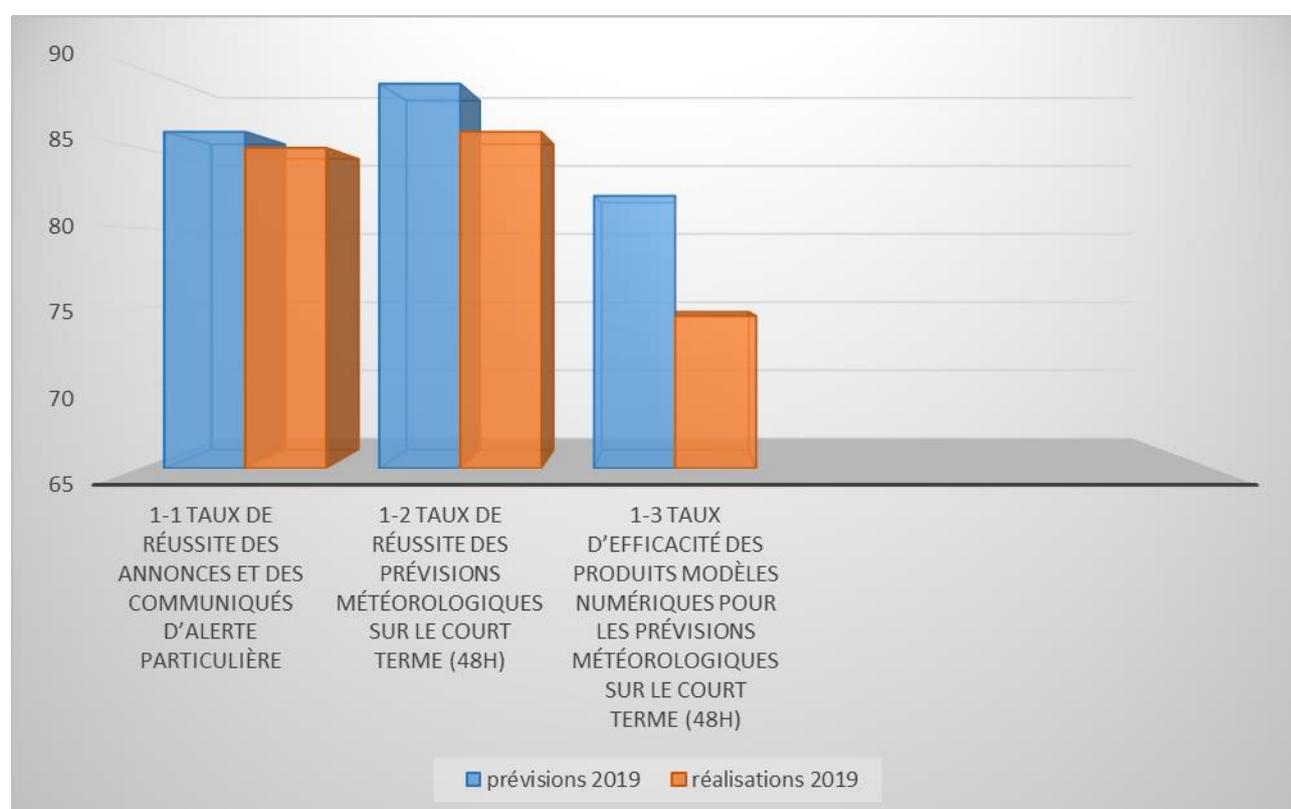
- Stratégie de développement de l'institut et d'amélioration de ses services 2015-2020 (rapport du bureau d'expert « particip » 2014, dans le cadre du projet de jumelage de l'INM avec l'un des accompagnants météorologiques européens), actualisé en 2016.
- Le plan stratégique de l'organisation mondiale des observations météorologiques.

- Indicateur relatif au premier objectif

Indicateur	Unité	Réalisations	Prévisions	Taux de réalisations
De performance		2019	2019	Comparées aux prévisions 2019
1-1 Taux de réussite des annonces et des communiqués d'alerte particulière	%	86	85	99
1-2 Taux de réussite des prévisions météorologiques sur le court terme (48h)	%	89	86	97

1-3 Taux d'efficacité des produits modèles numériques pour les prévisions météorologiques sur le court terme (48h)	%	82	74.5	91
--	---	----	------	----

Comparaison entre les prévisions et les réalisations d'Indicateur de performance de l'année 2019 relatif à l'objectif 1



Analyse et explication des résultats réalisés comparés aux prévisions de l'année 2018

- **Indicateur 1.1 : Taux de réussite des annonces et des communiqués d'alerte particulière**

On accuse une régression de 1% par rapport aux prévisions de l'année 2019 conséquence de non disponibilité de données supplémentaires locales, qui concernent les prévisions météorologiques numériques provenant du fonctionnement des modèles numériques à forte capacité de précision (non

acquisition d'ordinateur à haute performance) et la non possibilité d'adoption de données observées supplémentaires , soit sur terre ,soit à travers les satellites industrielles et les radars.

▪ **Indicateur 1-2 : Taux de réussite des prévisions météorologiques sur le court terme (48h)**

On enregistre une régression de 3% par rapport aux prévisions de l'année 2019 conséquence de non disponibilité de données supplémentaires locales, qui concernent les prévisions météorologiques numériques provenant du fonctionnement des modèles numériques à forte capacité de précision (non acquisition d'ordinateur à haute performance) et la non possibilité d'adoption de données observées supplémentaires , soit sur terre ,soit à travers les satellites industrielles et les radars.

▪ **Indicateur 1-3 :Taux d'efficacité des produits modèles numériques pour les prévisions météorologiques sur le court terme (48h)**

On enregistre une régression de 9% par rapport aux prévisions de l'année 2019 vu la non installation et la non exploitation de la version locale du modèle numérique AROME -TUNISIE à forte précision, en raison du retard enregistré dans la réalisation de l'appel d'offre relatif à l'acquisition de l'ordinateur haute performance nécessaire pour fonctionner le modèle AROME TUNISIE.

1- Objectif 2 : Valorisation des données, informations climatiques et météorologiques, ainsi que les résultats des recherches et applications, au profit de l'économie nationale et du développement durable,

▪ **Présentation de l'objectif**

L'objectif consiste à ;

- Développer la base des données météorologiques nationales par le moyen d'acquisition, d'application des systèmes et programmes développés pour le contrôle de la qualité des données climatiques,
- Développer les services météorologiques et proposer des scénarios météorologiques régionaux au profit de différents acteurs parmi les preneurs de décisions, capables de les orienter et de les assister pour la planification des projets de réhabilitation et d'investissement (tourisme, agriculture, transport, environnement, énergie...)
- Instaurer les méthodes appropriées à l'institut afin de contribuer à l'application du cadre international des services météorologiques au niveau national,

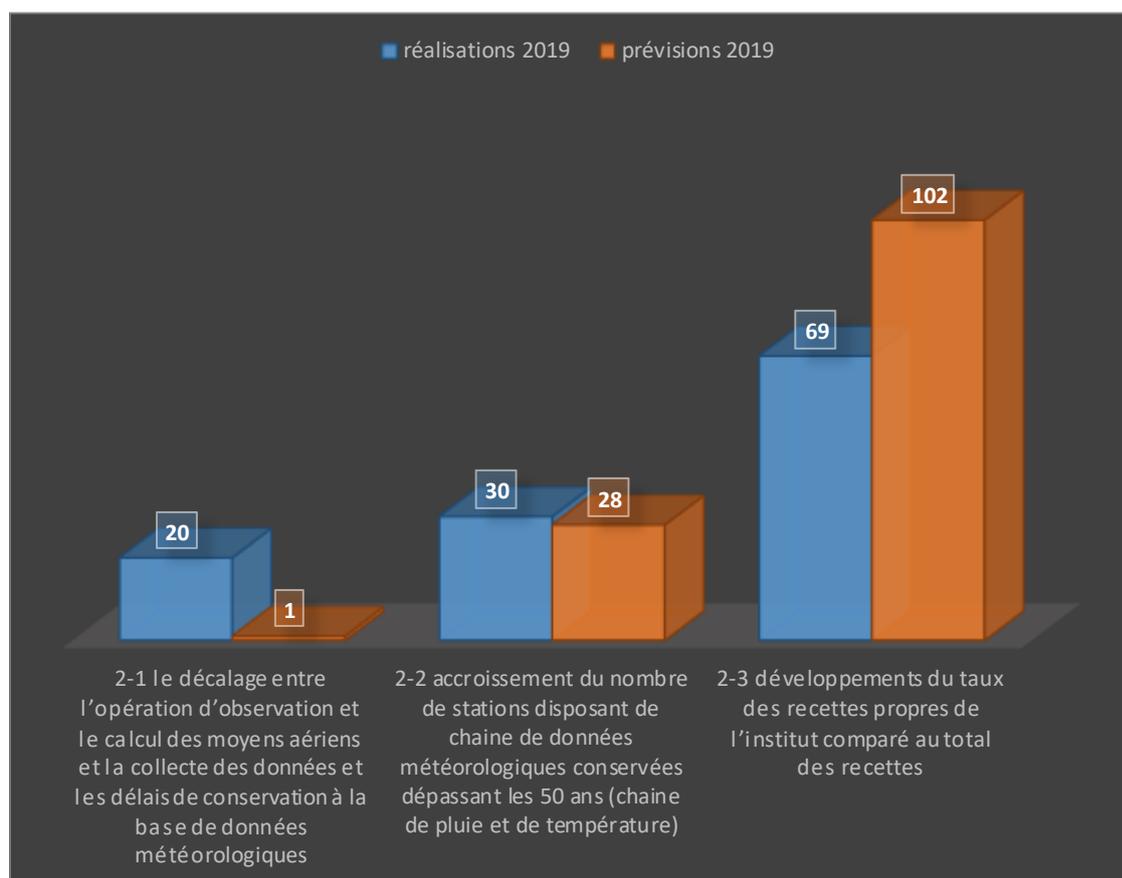
- Employer les moyens de communication modernes (distributeur vocal, réseau social, le site officiel web) dans les prestations de services de la météorologie pour les citoyens et les différents secteurs, et œuvrer au développement des moyens de communication de l'information,
 - Coordonner avec les différents moyens d'information pour l'installation d'une source d'information météorologique qui émet à travers les différents moyens d'information,
- **Référence de l'objectif**
- Stratégie de développement de l'institut et d'amélioration de ses services 2015-2020 (rapport du bureau d'expert « particip » 2014, dans le cadre du projet de jumelage de l'INM avec l'un des accompagnants météorologiques européens), actualisé en 2016.
 - Le plan stratégique de l'organisation mondiale des observations météorologiques.

▪ **Indicateurs relatif à l'objectif 2**

Indicateur De performance	Unité	Réalisations 2019	Prévisions 2019	Taux de Réalisations Comparées aux Prévisions 2019
2-1 Le décalage entre l'opération d'observation et le calcul des moyens aériens et la collecte des données et les délais de sa conservation à la base de données météorologiques	mois	20	01	Réduction des délais en effet l'opération de conservation est presque instantanée
2-2 accroissement du nombre de stations disposant de chaîne de données météorologiques conservées dépassant les 50 ans (chaîne de pluie et de	%	30	28	93

température)				
2-3 Développements du taux des recettes propres de l'institut comparé au total des recettes	%	69	102	147

Comparaison entre les prévisions et les réalisations de l'indicateur de performance de l'année 2019 relatif à l'objectif 2



Analyse et explication des résultats réalisés comparés aux prévisions de l'année 2019

Indicateur 2-1 : Le décalage entre l'opération d'observation et le calcul des moyens aériens et la collecte des données et les délais de sa conservation à la base de données météorologiques

On a enregistré une régression remarquable dans les délais de conservation des données nouvellement collectées dans la base de données météorologiques et l'opération est devenue presque instantanée (les délais ne dépassent pas le mois dans les pires des cas), cela revient à :

- La mécanisation de collecte des données observées aux stations météorologiques, en effet l'opération se fait automatiquement par le moyen de l'application d'ARQUS développée par l'INM et qui limite l'intervention manuelle,
- La mécanisation de l'opération d'intégration des données dans l'application de gestion des données météorologiques « Messir Clim», en effet, on a adapté le programme afin d'éliminer d'une manière définitive la saisie manuelle des nouvelles données,
- Retard de saisie des données collectées entre les années 2014-2018, il est prévu de charger les stations et les subdivisions de cette opération dans les plus brefs délais.

Indicateur 2-2 : Accroissement du nombre de stations disposant de chaîne de données météorologiques conservées dépassant les 50 ans (chaîne de pluie et de température)

On a enregistré un taux de 93% par rapport aux prévisions, ceci s'explique principalement par les facteurs suivants :

- La non collecte des documents techniques relatifs aux périodes antérieures et surtout celles des stations intérieures,
- Le non démarrage de l'opération d'intégration des données techniques historiques à la base de données et ce pour manque du personnel, il est prévu de charger certains agents des stations et des subdivisions de saisir ces documents.

Indicateur 2-3 Accroissement du taux des recettes propres de l'institut comparé au total des recettes

On a enregistré un taux de réalisation de 147% pour l'accroissement du taux des recettes propres de l'institut au cours de 2019. Ce taux a augmenté par rapport

aux prévisions de 19.6%.c'est le résultat de l'augmentation des rentrées des services météorologiques au profit de l'aviation.

2- Objectif 3 : Améliorer le contrôle de l'activité sismique afin de réduire ses risques.

▪ Présentation de l'objectif

Cet objectif vise à élargir la couverture du réseau météorologique et à mieux contrôler ses activités pour englober tout le territoire tunisien, ainsi qu'améliorer le type d'alerte, à travers :

- 1- La détection rapide des lieux de séismes et évaluation du niveau de fiabilité des alertes et de l'intensité des secousses en fournissant en temps réel les informations sur l'origine du séisme, son intensité et la cartographie des secousses,
- 2- L'intégration des résultats dégagés au sein d'une infrastructure dynamique des informations géophysiques numériques, et les mettre à la disposition des utilisateurs par le biais d'écran vidéo.

Le système d'alerte requiert :

- La modernisation des moyens de mesure des secousses terrestres,
- La modernisation des outils de communication pour assurer l'accueil des signaux sismiques provenant des enregistrements des stations de mesure des séismes,
- Un meilleur emploi des stations.

Ainsi on peut résumer ces exigences en une haute fiabilité et une faible latence.

Il est toutefois, primordial de mettre en place une rue nouvelle de localisation rapide de l'épicentre à partir des premières secondes afin d'enregistrer les signaux dans un nombre limité de stations, ce qui permettra de :

- Réduire le décalage entre la survenance du séisme, sa localisation et sa signalisation,
- Augmenter la précision de la localisation des lieux du séisme,
- Détecter les secousses légères qui ne peuvent pas être enregistrés au réseau analogique actuel,
- Détecter les secousses automatiquement de manière à contribuer à soutenir le système d'alerte précoce du phénomène du tsunami à la méditerranée,

- Obtenir des signaux sismiques numériques qui ouvre la possibilité de réaliser des études relatives à la connaissance des spécificités géologiques du sous-sol.

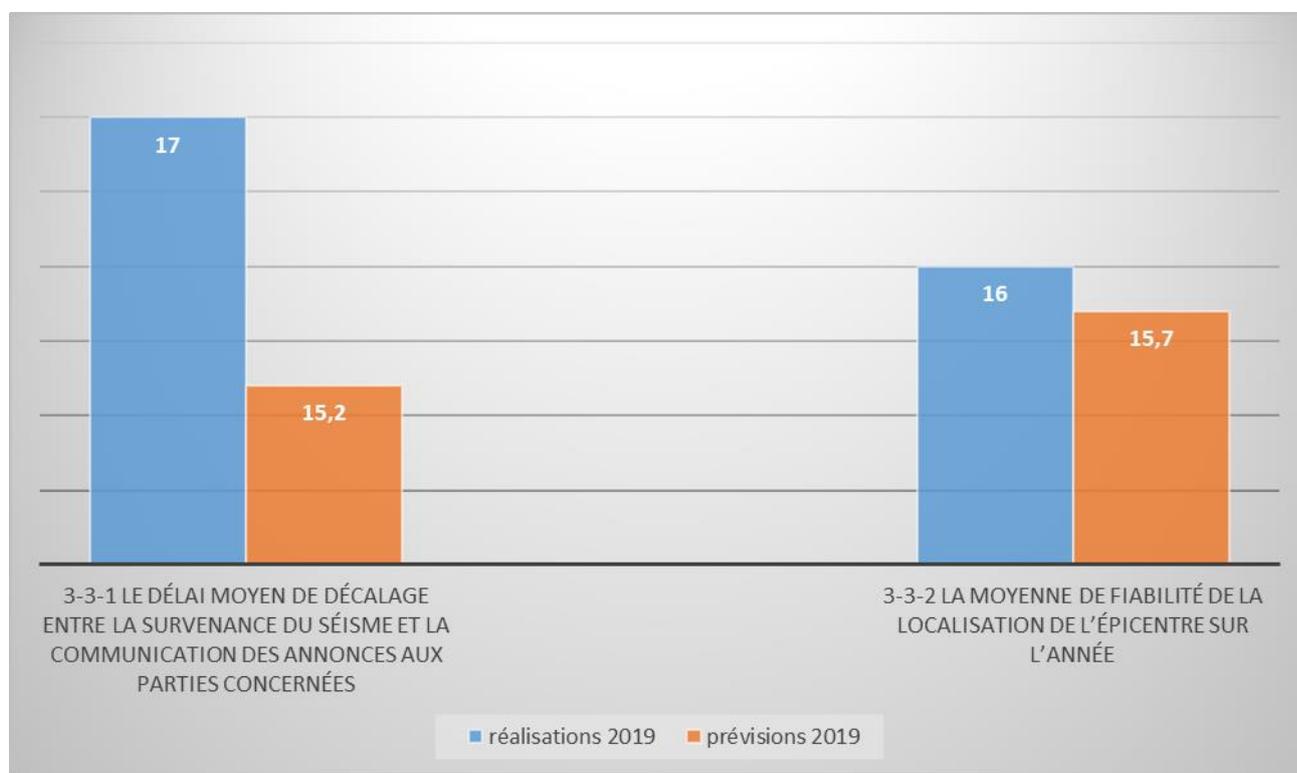
Référence de l'objectif :

- Stratégie de développement de l'institut et d'amélioration de ses services 2015-2020 (rapport du bureau d'expert « particip » 2014, dans le cadre du projet de jumelage de l'INM avec l'un des accompagnants météorologiques européens), actualisée en 2016.

Les indicateurs de performance relatifs à l'objectif 3

Indicateur de performance	Unité	Réalisations 2019	Prévisions 2019	Taux de Réalisations Comparées aux Prévisions 2019
3-3-1 Le délai moyen de décalage entre la survenance du séisme et la communication des annonces aux parties concernées	seconde	17	15,2	Amélioration de 1,8 s
3-3-2 La moyenne de fiabilité de la localisation de l'épicentre sur l'année	km	16	15,7	Amélioration de 0.3 km

Comparaison entre les prévisions et les réalisations des indicateurs de performance de l'année 2019 relatifs à l'objectif 3



Analyse et explication des résultats réalisés comparés aux prévisions de l'année 2019

Indicateur 3-3-1 : Le délai moyen de décalage entre la survenance du séisme et la communication des annonces aux parties concernées

On a enregistré une amélioration de 1.8 secondes pour le taux de réalisation par rapport aux prévisions de 2019, ainsi on peut considérer que l'objectif est atteint. Cela revient à l'entrée en exploitation du réseau d'alerte sismique basé sur des technologies numériques.

Indicateur 3-3-2 : La moyenne de fiabilité de la localisation de l'épicentre sur l'année

On a enregistré une amélioration de fiabilité de la localisation de l'épicentre de 0.3 km par rapport aux prévisions de 2019, conséquence de l'adoption des modèles numériques de célérité du sous-sol par l'INM qui sont relativement plus fiables, ainsi que l'élaboration d'études approfondies pour améliorer la fiabilité des modèles numériques susmentionnés.

4-les orientations futures pour l'amélioration de la performance

Les problématiques soulevées	Les propositions de résolution
<p>1- Limite des ressources propres provenant des services fournis à la navigation aérienne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Recherche de nouvelles conventions, - Poursuite vulgarisation des produits de l'institut, - Développer les moyens de commercialisation, - Conclure un mémorandum d'accord avec les structures de la recherche scientifique afin de prendre en charge partiellement les frais des données fournies actuellement aux étudiants et chercheurs gratuitement.
<p>2- Le manque d'effectif d'agents de saisie pour cause des départs à la retraite.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboration d'une application informatique permettant de stocker les données à la base des données météorologiques d'une manière automatique,
<p>3- Limite de résultats des modèles numériques à forte capacité d'exploitation actuellement,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Acquisition d'ordinateur de haute performance pour fonctionner les modèles numériques plus fiables à l'instar d'AROME TUNISIE (avec une résolution de 2.5 km)
<p>4- Limite du système actuel de gestion des données météorologiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation et mécanisation de l'opération de collecte de données, - Exécution du nouveau projet de gestion des données météorologiques pour stocker, traiter et exploiter ces données,
<p>5- Soutenir la performance du personnel travaillant dans le domaine de contrôle de l'activité sismique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Formation des agents de la sous-direction de la géophysique sur l'utilisation des systèmes numériques exploités dans le domaine et le développement des modèles numériques exploités.

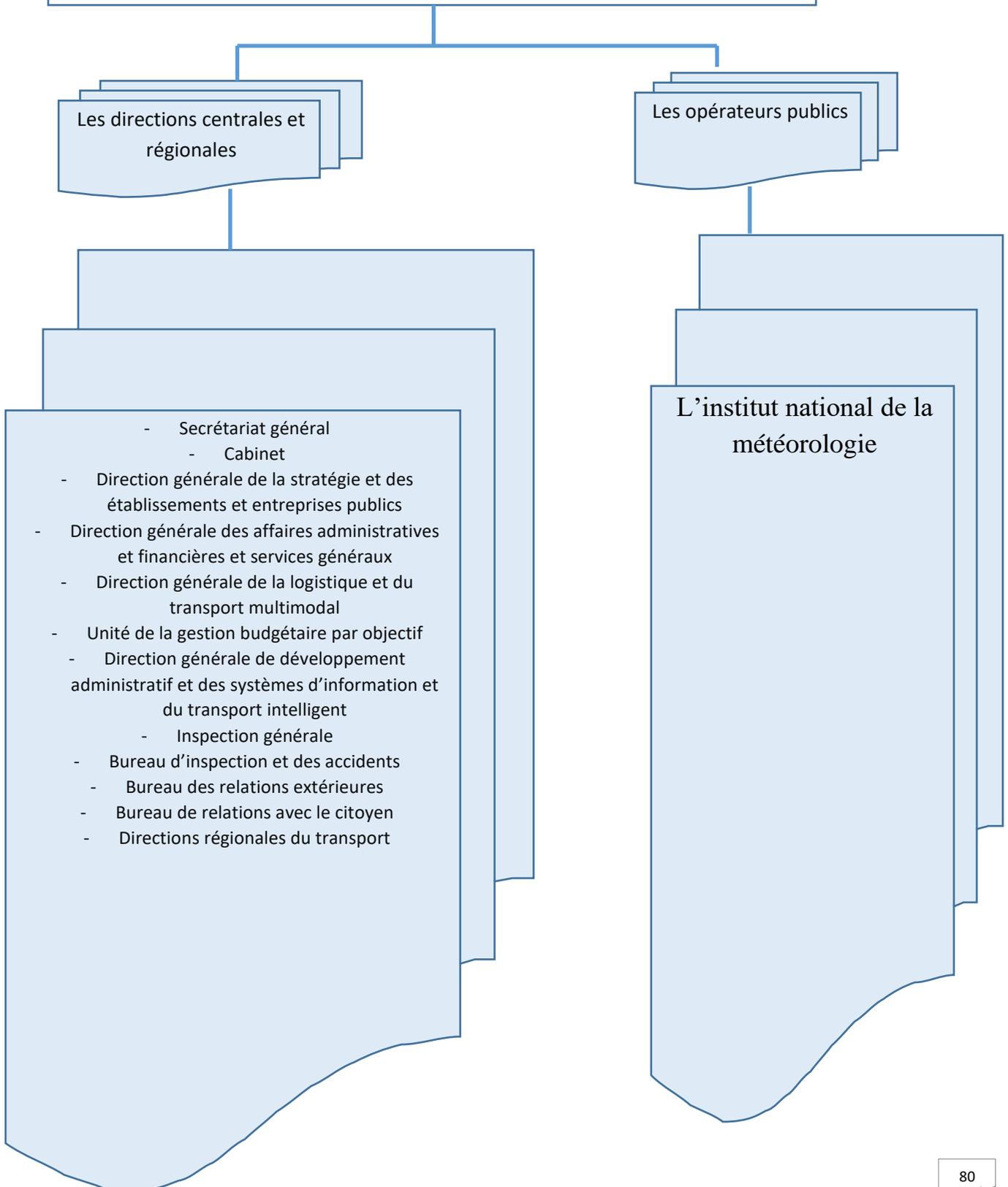
Programme pilotage et appui

Responsable du programme :

M. Belgacem Tayaa

Secrétaire général du ministère

Cartographie : l'institut national de la météorologie



1- Présentation générale du programme

Les services de pilotage et appui interviennent transversalement , en effet le programme de pilotage et d'appui représente le pilier du ministère de transport au vue du soutien matériel, administratif et technique qu'il fournit au reste des autres programmes et la coordination entre eux en fournissant les moyens matériels et les services nécessaires et en développant les ressources humaines en tant qu'élément principal pour qualifier l'administration et améliorer la qualité de ses services. Le programme veille aussi à l'amélioration du niveau des équipements informatiques et la structure de communication pour l'échange de l'information et la mise en œuvre des applications de gestion pour soutenir l'utilisation des technologies modernes de l'information à leur mise à la disposition des différents intervenants du secteur.

La stratégie du programme pilotage et appui comprend :

- Le renforcement des méthodes de supervision des établissements publics par le suivi des projets sectoriels et des objectifs assignés à travers des contrats-programmes sur la période du 2017 au 2019, en plus de suivi des indicateurs financiers de ces structures
- Le développement des fonctions de planification et de prospection à travers des plans de développement quinquennaux dans le domaine
- L'élaboration des études sectorielles qui visent à ajuster la stratégie du secteur des transports à court, moyen et long terme, à définir une feuille de route claire pour la réalisation
- le suivi de la mise en œuvre de la stratégie par toutes les structures intervenantes.

La stratégie du programme pilotage et Appui comprend également :

- La mise en œuvre du rôle du Ministère en tant que locomotive pour le développement de la logistique dans le pays, compte tenu de son impact direct sur l'amélioration de la performance du secteur du transport dans ses différents composantes, le renforcement de la compétitivité de l'économie nationale et l'attraction des investissements étrangers,
- L'exécution de mission de contrôle et d'audit de certains aspects de la gestion des entreprises publiques de transport et le suivi des rapports de contrôle émis par les autres organes,

- Le développement des activités relatives aux affaires juridiques et gestion des archives,
- Le renforcement des activités de la coopération internationale mutuelle, coopération bilatérale et multipartite des différents types de transport.

2-Présentation générale des réalisations stratégiques du programme

Présentation des réalisations par rapport aux priorités stratégiques fixées par le projet annuel de performance qui consistent à :

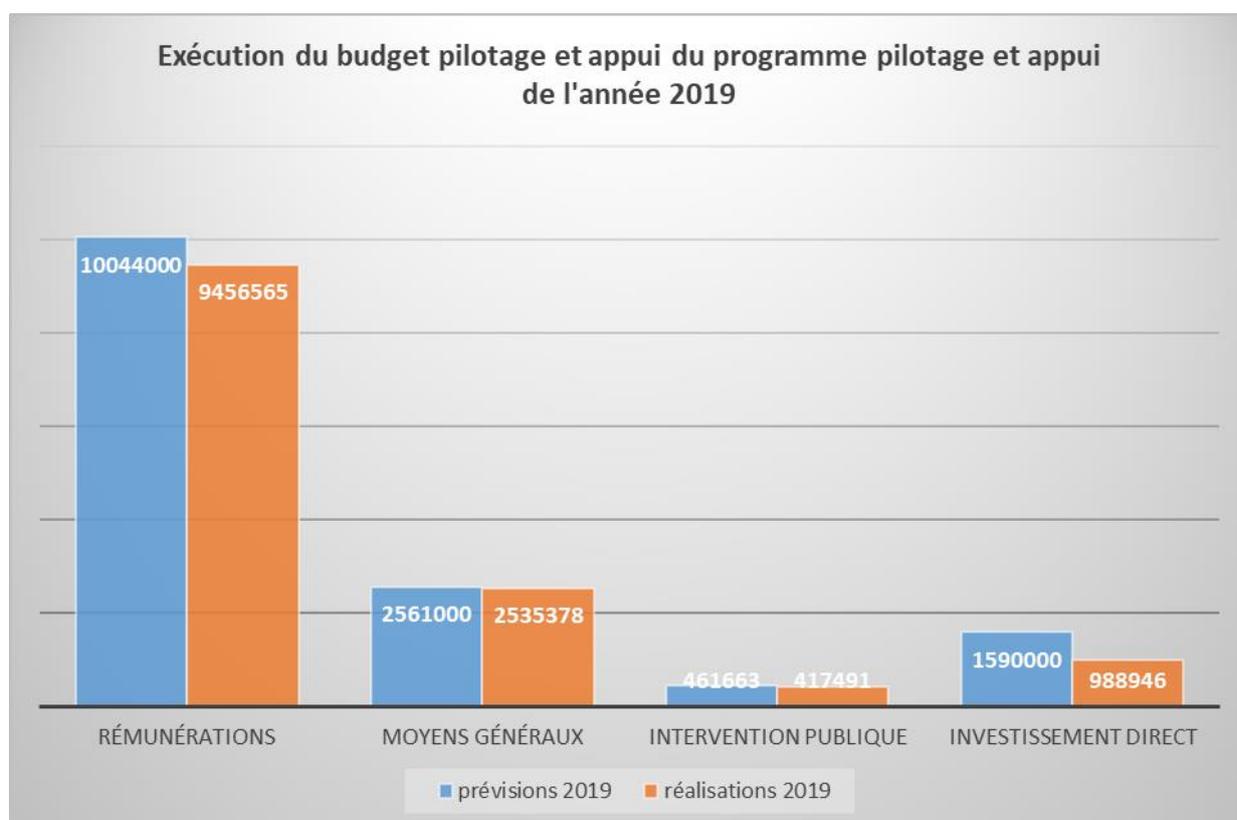
- Améliorer la gestion des ressources humaines,
- Améliorer la gestion des moyens de transports et rationalisation de la consommation de carburant,
- Améliorer la qualité des équipements informatiques et mettre en place des Applications
- Développer les fonctions de planification et de prospection.

3-Résultats de la performance et exécution du budget du programme

3.1 Exécution du budget du programme

Unité 1000d	Prévisions 2019		réalisations 2019(2)	Réalizations comparés aux prévisions	
	L.F	L.F Comp(1)		Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Dépenses de gestion	12400000	13066663	12409434	-657229	94.97
Rémunération publique	9669000	10044000	9456565	-587435	4.159
Moyens des services	2376000	2561000	2535378	-25622	99.19
Intervention publique	355000	461663	417491	-44172	90.43
Dépenses de développement	1840000	1840000	988946	-851054	53.75
Investissements directs	1590000	1590000	988946	-601054	62.2

Sur fonds propres du budget	1590000	1590000	988946	-601054	62.2
Sur emprunts extérieurs	250000	250000	0	-250000	0
Financements publics					
Sur fonds propres du budget					
Sur emprunts extérieurs					
total	14240000	14906663	13398380	-1508283	89.88%



3.2 Présentation et analyse des résultats de la performance du programme

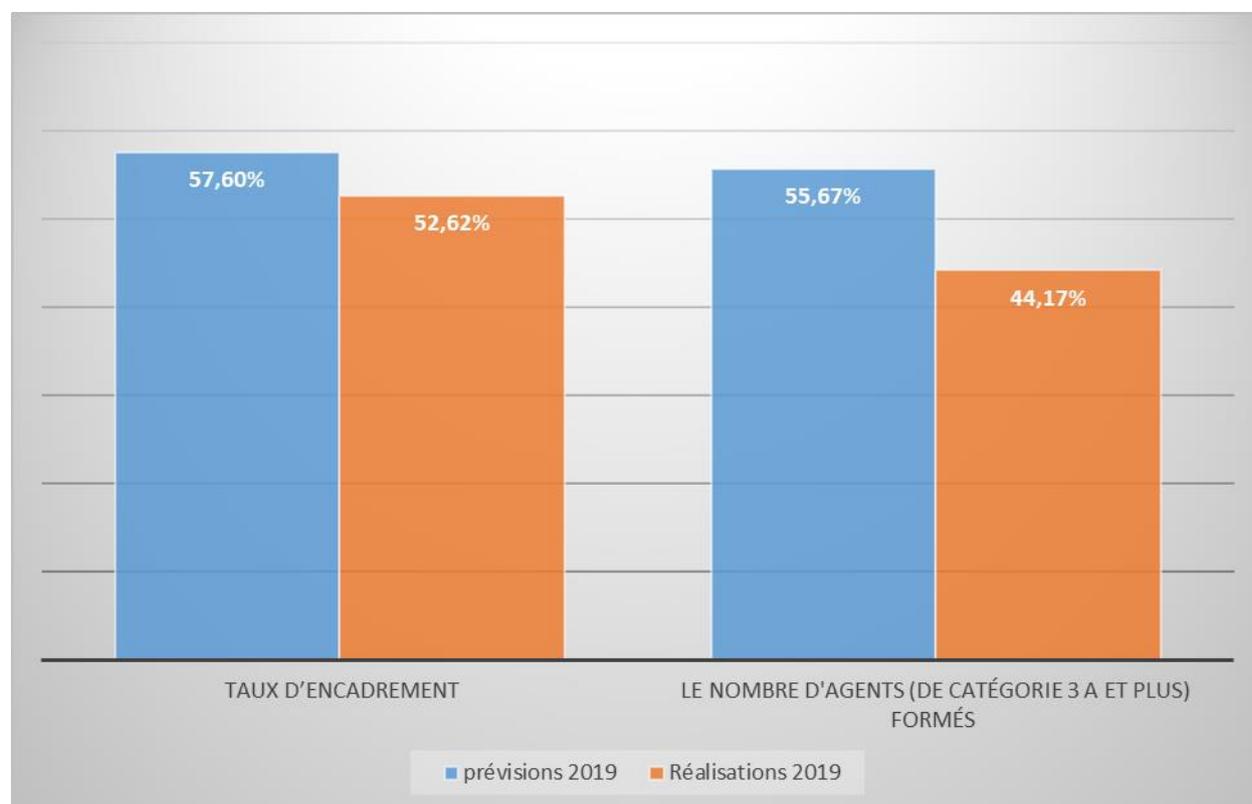
- Objectif1 : Améliorer la gestion des ressources humaines,

Présentation de l'objectif : Cet objectif contribue à améliorer et développer les capacités des ressources humaines et à les adapter aux besoins actuels en renforçant le taux d'encadrement et de qualification des agents et des cadres à travers des sessions de formation.

Indicateur 1 : taux d'encadrement

Indicateur 2 : Le nombre d'agents bénéficiant d'au moins une session formation

Indicateur de performance	unité		Prévisions 2018	Réalisations 2018	Réalisations/Prévisions 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations/Prévisions 2019
	Indicateur 1 :- Taux d'encadrement	%	Total personnel ministère Du transport	656	527	-	508	496
%		Nombre des cadres	369	253		293	261	
%		Taux d'encadrement	56,250%	48,008%	-14,653%	57,60%	52,62%	-9,13%
Indicateur 2 :- Le nombre d'agents bénéficiant d'au moins une session formation	%	Total personnel catégorie 3A et plus	499	363		476	369	
		Total personnel catégorie 3A et plus bénéficiant d'au moins une action de formation	260	189		265	163	
		Taux des agents formés catégorie A3	52,104%	52,00%	-0,01%	55,67%	44,17%	-7,793%



Analyse et explication des résultats réalisés à comparer aux prévisions

Indicateur 1 : Taux d'encadrement

Bien qu'il n'y a pas eu d'autorisation pour le ministère du transport pour recruter du personnel au titre de l'année 2019, à l'exception de l'admission de certains agents et cadres par le moyen de mutation, de détachement pour renforcer le cabinet du ministère. Le taux d'encadrement a accusé une légère augmentation, il a atteint un taux de 52.62% en 2019 à comparer à 2018 qui était de 48,008%. Ce taux est globalement acceptable vu qu'il n'y a pas eu de recrutement externe d'une part, et à la faiblesse des postes de fonctions à promouvoir par rapport aux candidats éligibles pour la promotion des catégories A1 et A2, limité à 20% par les circulaires relatifs à l'élaboration des budgets d'autre part.

Indicateur 2 : Le nombre d'agents bénéficiant d'au moins une session formation

On remarque un accroissement notable par rapport à 2018 du nombre d'agents bénéficiant de sessions de formation, à comparer à 2017 pour atteindre un taux de 87.879%.

Il est à signaler qu'on a tenu compte pour le calcul du nombre des formés, de la participation des agents aux congrès, ainsi qu'aux actions de formation même si le même agent a participé à différentes actions, toutefois, il y a eu rectification lors de l'élaboration du projet de performance de 2020, en comptant le taux des agents bénéficiant d'au moins d'une action de formation de la catégorie 3A et plus.

En 2019, le taux de réalisation a atteint 43.35%, en effet on a consacré presque un taux de 40% du total des crédits alloués pour la formation des agents affectés aux directions régionales du transport, ou il y a eu formation au niveau des régions.

Par ailleurs, on a dépensé la totalité du montant alloué aux congrès de formation soit dans le cadre de consultation ou par l'organisation directe des actions de formation au siège du ministère ou dans les régions.

Analyse et explication des résultats réalisés à comparer aux prévisions

Indicateur 1 : Taux d'encadrement :

Conformément à la note du ministre de finances n°494 du 16/3/2020 et à la circulaire du président du gouvernement n°16 en date du 14/5/2020 relatifs à l'élaboration du budget de l'année 2021, le taux d'encadrement constatera une stabilité si non une régression. En effet, la note prévoit le report des autorisations de recrutement externe prévues par la loi de finances 2020 et provenant des autorisations des années précédentes ; et ce jusqu'à l'année 2021. Dans le même contexte, les promotions annuelles internes au titre de 2020 sont aussi reportées à l'année 2021.

Tout en sachant ,qu'en vertu de la loi n°37 de l'année 2019 datée le 30/4/2019 ratifiée et complétée par la loi n°12 de l'année 1985 relative au régime des retraites civiles et militaires et des ayants droit dans le secteur public ,et en vertu du circulaire gouvernementale n°13 de l'année 2019 en date du 20/5/2019, portant sur l'application des dispositions de la loi n°37 de l'année 2019 en date du 30/4/2019 susmentionnée ,le 2^{ème} semestre de l'année 2020 enregistrera la mise à la retraite de 7 agents et cadres dont des ingénieurs généraux, des techniciens chef ,difficile de les remplacer pour les considérations citées précédemment.

Afin de préserver ce taux d'encadrement et vu les conditions actuelles, il est primordial pour la direction de s'orienter vers d'autres solutions afin d'appuyer les ressources humaines par les cadres requis à l'instar des mutations, détachement hors ministère et ce dans le cadre de l'encouragement de la mobilité fonctionnelle pour combler les postes vacants sans impacter la masse salariale au niveau national.

Indicateur 2 : Le nombre d'agents bénéficiant d'au moins une session formation

La direction va poursuivre pour l'année 2020 l'intensification des actions de formation orientées vers les cadres et agents des directions régionales du transport. De même elle va continuer à réserver une bonne partie des crédits alloués à ces fins, en veillant à faire participer le reste des catégories des agents à l'instar des ouvriers non inclus dans le calcul de l'indicateur. En effet, seuls les agents de catégorie 3 A et plus sont pris en compte dans le calcul de l'indicateur de formation, raison pour laquelle il est recommandé de le réviser surtout qu'un bon nombre d'ouvriers formés peuvent être chargés de fonctions administratives.

Il est à signaler que les cadres des directions générales techniques du ministère, participent aux congrès et actions de formation sans informer les services concernés de la direction générale des affaires administratives et financières et des moyens généraux, par conséquent ces derniers ne sont pas précomptés dans le calcul de l'indicateur de formation.

Ainsi dans le but de collecter toutes les activités de formation et d'analyser les données y afférentes, il y a lieu pour le futur prendre en considération toutes les participations et d'inviter les directions techniques pour communiquer toutes les données sur la formation.

Par ailleurs, la direction doit veiller pour le reste de l'année 2020 à organiser des actions de formation au siège du ministère et dans les régions afin de préserver les taux acquis.

Les principales activités entreprendre consistent en :

- Développer les compétences scientifiques afin de renforcer le professionnalisme et surmonter les défis dans le secteur du transport,
- Inclure les ouvriers de ménage dans le plan de formation eu égard l'importance de l'hygiène et de l'environnement d'une part, et les orientations de l'Etat dans ce domaine d'autre part.
- Intégrer les agents d'accueil ,de gardiennage et les chauffeurs dans le plan de formation étant donné les conditions sécuritaires que connaît le pays , outre l'importance du professionnalisme dans la sécurité et l'affrontement des risques,
- Inclure les standardistes, les agents du bureau d'ordre central et du bureau des relations publiques dans le plan de formation, vu leur rôle principal dans la concrétisation d'une image positive auprès des vis-à-vis de l'administration,
- Poursuivre l'intégration des agents des directions régionales dans le plan de formation en adéquation avec leurs attributions dans les régions,
- Former dans le domaine technique à l'instar de contrôle du transport terrestre, du diagnostic des autos et du transport des matières toxiques.

Objectif 2 : Améliorer la gestion des moyens de transports et rationalisation de la consommation de carburant,

Il contribue à la bonne application de la politique d'Etat en ce qui concerne l'amélioration de la gestion des moyens du transport et la

rationalisation de la consommation de carburant conformément aux deux indicateurs suivants :

objectif	Indicateur de performance
Améliorer la gestion des moyens de transports et rationalisation de la consommation de carburant	<p>Indicateur n°1 : Le coût de l'entretien des voitures administratives</p> <p>Indicateur n°2 : Consommation moyenne de carburant (l / 100 km).</p>

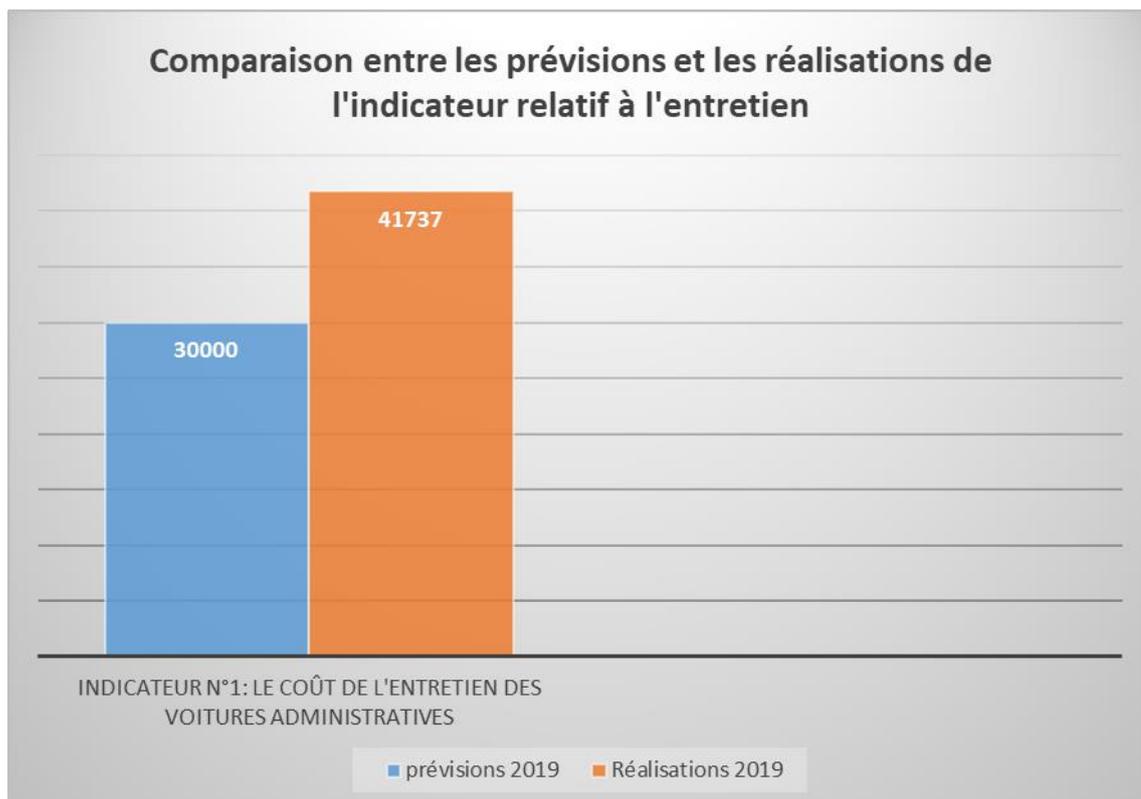
Tableau des indicateurs de performance

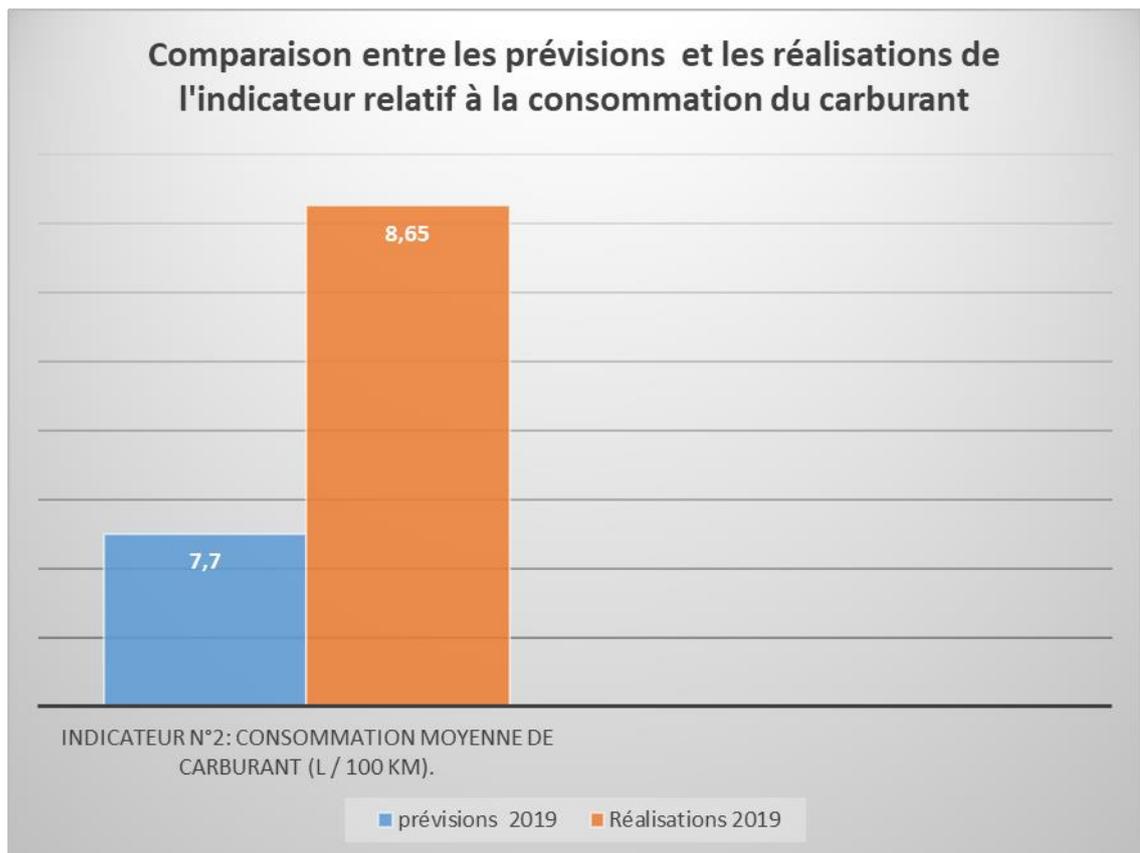
Objectif 2 : Améliorer la gestion des moyens de transports et rationalisation de la consommation de carburant	Indicateur de performance	unité	Prévisions 2018	Réalisations 2018	Réalisations/ Prévisions 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations/ Prévisions 2019
	Indicateur n°1: Le coût de l'entretien des voitures administratives	MD	25000	58311	233,24%	30000	41,737	139,12%
	Indicateur n°2: Consommation moyenne de carburant (l / 100 km).	MD	8	8,37	104,62%	7,7	8,65	112,33%

Les prévisions 2020 ,2021 et 2022

Objectif 2 : Améliorer la gestion des moyens de transports et rationalisation de la consommation de carburant	Indicateur n°1: Le coût de l'entretien des voitures administratives	MD	2020	2021	2022
			65000	70000	75000

	Indicateur n°2: Consommation moyenne de carburant (l / 100 km).	l/100km	8	7,7	7,7
--	---	---------	---	-----	-----





Analyse et explication des résultats réalisés comparés aux prévisions

indicateur	unité	réalisations				2019	prévisions		
		2016	2017	2018	2020		2021	2022	
Indicateur n°1 : Le coût de l'entretien des voitures administratives	MD	40865	69994	58311	41737	65000	70000	75000	

Indicateur n°1 : Le coût de l'entretien des voitures administratives

Le cout de l'entretien des voitures a continué à augmenter au cours de l'année 2019, enregistrant un montant important de 41.737MD d'un total de dépenses prévues de 30MD. Cet accroissement s'explique par le vieillissement du parc

auto d'une part, et par l'augmentation remarquable des prix des pièces de rechange d'autre part. Il est attendu que le total des dépenses à ce titre dépasseront les 60 MD pour l'année 2020.



Indicateur n°2 : Consommation moyenne de carburant (l / 100 km)

La moyenne de consommation du carburant a atteint pour l'année 2019 ,8.65 l/100km, et il est question de réduire cet indicateur à 8 l/100km en 2020, grâce au suivi précis de la consommation en se basant sur l'application « Agilis » relative à la carte intelligente de ravitaillement en carburant.

indicateur	unité	réalisations				prévisions		
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Indicateur n°2: Consommation moyenne de carburant (l / 100 km).	l/100 km	8,38	8,2	8,37	8,65	8	7,77	7,7

Les orientations futures pour améliorer la performance

Indicateur n°1 : Le coût de l'entretien des voitures administratives

Il est prévu que le cout de l'entretien des voitures administratives s'accroitra au cours des années 2020-2021-2022 entre 65MD et 75 MD. Ceci s'explique par l'augmentation des prix de pièces de rechange et par le vieillissement du parc. En plus de la nécessité de renforcer l'entretien périodique et préventive afin de maintenir les moyens de transport en bon état.

Indicateur n°2 : Consommation moyenne de carburant (l / 100 km).

Compte tenu des données enregistrées, les objectifs définis pour cet indicateur ont été révisés pour atteindre une moyenne de consommation de 8 l/100 km en 2020 7,7 l/100km en 2021, et se stabiliser à une moyenne de 7,7l/100km en 2022, à travers :

- La nécessité de regrouper les différentes structures en un seul bâtiment afin de réduire la circulation des voitures de services,
- sensibiliser les structures centrales à mieux respecter les rendez-vous de distribution du courrier et à réduire les déplacements journaliers,
- Intensifier le contrôle du parc auto par les systèmes de localisation des lieux d'une façon journalière,
- Sensibiliser les chauffeurs à suivre une conduite économique et à éviter l'excès de vitesse,
- Accorder de l'importance à l'entretien préventif et périodique, qui a des répercussions sur l'économie de la consommation du carburant, ainsi qu'à la périodicité du changement des pneus,
- Adopter l'application de gestion du carburant « Agilis » relative à la carte intelligente de ravitaillement en carburant, assurant ainsi le contrôle et la rationalisation de la consommation du carburant.

- Les principales activités programmées pour la réalisation de la valeur espérée de l'indicateur :

indicateur	Les activités
Indicateur n°1 : Le coût de l'entretien des voitures administratives	<ul style="list-style-type: none"> -Renouvellement du parc. -Sensibiliser les conducteurs à la nécessité d'une conduite rationnelle et réduire le nombre d'accidents. -Renforcement des opérations de maintenance périodique et préventive. -Soutenir l'entrepôt central avec les ressources humaines

	<p>techniques nécessaires</p> <p>-Soutenir la sous-direction des bâtiments et des moyens du transport avec des ressources humaines administratives adéquates</p>
--	--

- Les principales activités programmées pour la réalisation de la valeur espérée de l'indicateur :

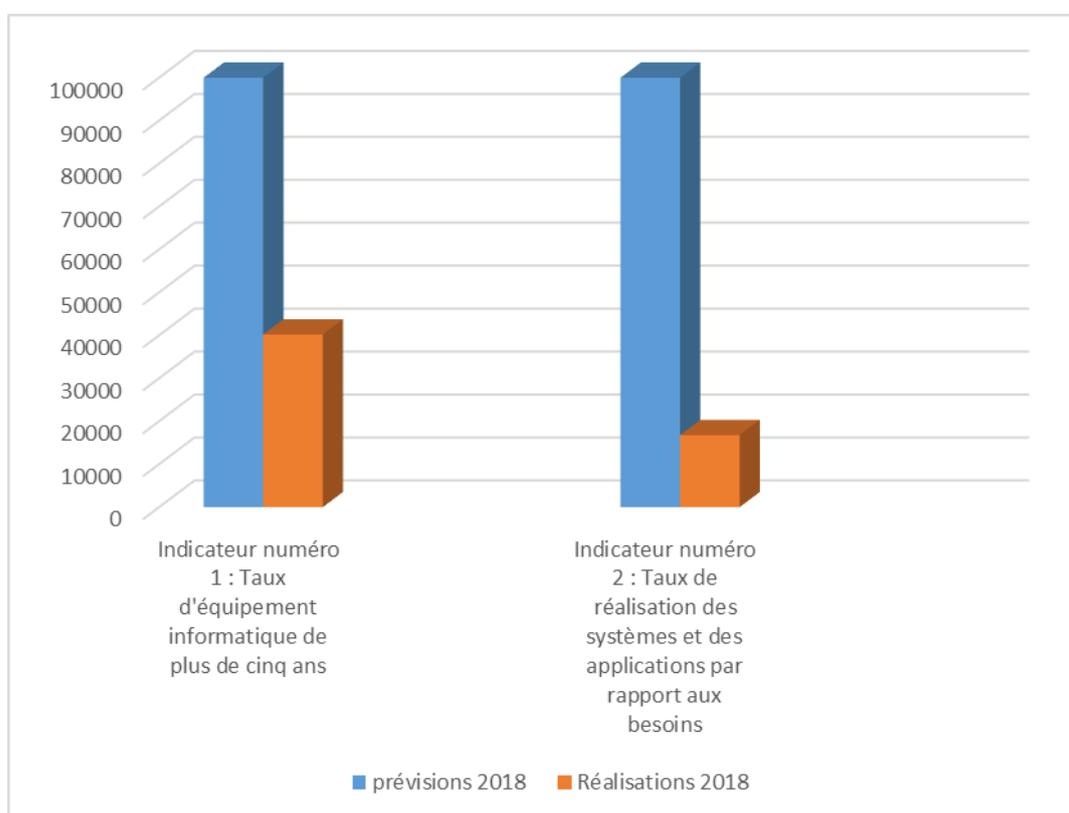
indicateur	Les activités
Indicateur n°2 : Consommation moyenne de carburant (l / 100 km).	<ul style="list-style-type: none"> - sensibiliser les structures centrales à mieux respecter les rendez-vous de distribution du courrier et à réduire les déplacements - mieux entretenir le parc auto, - renouveler le parc, - suivi journalier de la circulation des voitures de service par le système GPS, - Adopter l'application de gestion du carburant « Agilis » relative à la carte intelligente de ravitaillement en carburant, assurant ainsi le contrôle et la rationalisation de la consommation du carburant,

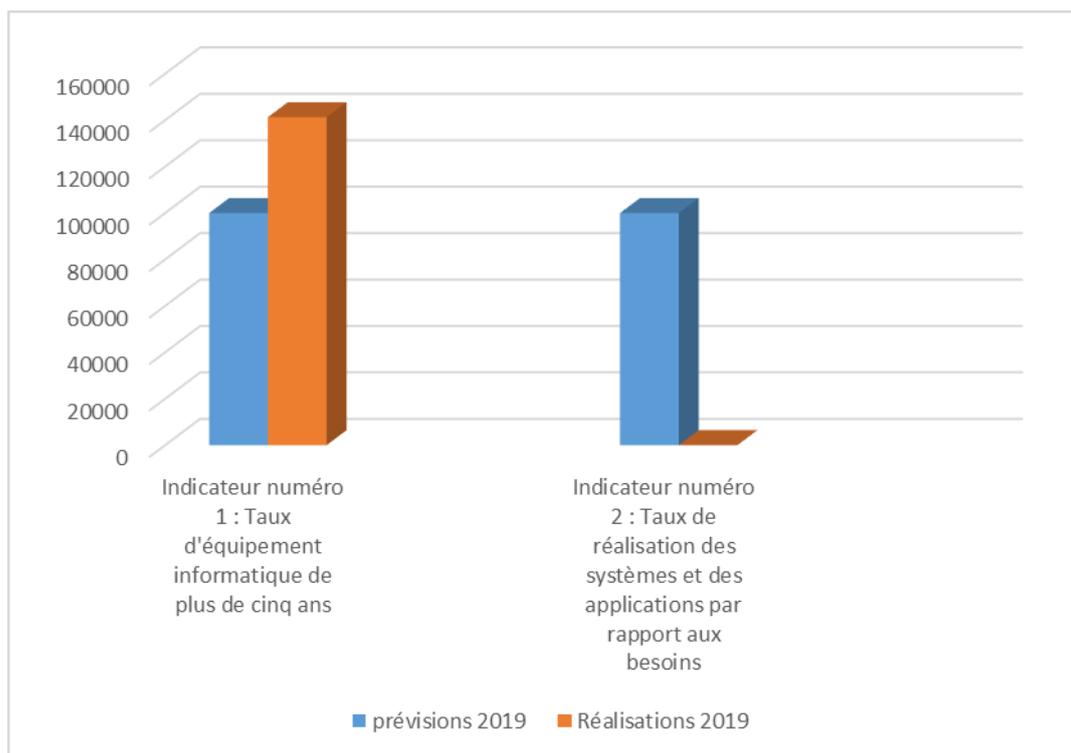
L'objectif 3 : Améliorer la qualité des équipements informatiques et mettre en place des Applications

Cet objectif contribue à améliorer la qualité du matériel informatique et sa disponibilité et à parvenir à un équilibre dans sa répartition entre les différentes structures, en mettant en place les systèmes d'information dans divers domaines pour le développement du travail, et à mettre en place les systèmes d'information afin d'assurer la disponibilité des données au Ministère et l'échange électronique des documents et de l'information.

L'objectif 3 : Améliorer la qualité des équipements informatiques et mettre en place des Applications	Indicateur de performance	unité	Prévisions 2018	Réalisations 2018	Réalisations / Prévisions 2018	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations / Prévisions 2019
	Indicateur numéro 1 : Taux d'équipement informatique de plus de cinq ans	%	100000	40203	40,2%	100000	141275	141,28%
	Indicateur numéro 2 : Taux de réalisation des systèmes et des applications par rapport aux besoins	%	100000	16800	16,8%	100000	0	0%

Comparaison entre les prévisions et les réalisations des indicateurs relatifs à l'objectif 3





Analyse et explication des résultats réalisés comparés aux prévisions

- La moitié du parc au cours des années 2012 et 2013 a dépassé cinq ans.
- Au cours de l'année 2015, 76 ordinateurs de bureau, une imprimante laser couleur en réseau, 05 scanners et 3 points de passage ont été acquis au profit des services centraux et régionaux du ministère des transports, ce qui a augmenté à 60% le taux de matériel informatique âgé de moins de cinq ans contre 54% en 2014.
- En 2016, 55 ordinateurs ont été acquis, 4 scanners au profit de la direction des archives ce qui a augmenté à 70% le taux d'équipement informatique âgé de moins de cinq ans.
- En 2017, 40 ordinateurs de bureau, 04 imprimantes laser réseau couleur, 12 imprimantes laser réseaux classiques, 06 scanners à chargeur automatique et un serveur ont été acquis, et le pourcentage d'équipements informatique de moins de cinq ans est resté à 70%.
- En 2018, un appel d'offre a été lancé pour acquérir 69 ordinateurs de bureau, 35 imprimantes, 35 scanners, laser dans le but d'augmenter le taux d'équipements informatique de moins de cinq ans à 76%, il était question d'accuser un taux de réalisation de 127% mais ce projet a connu un retard en vue de la ré-annonce de l'article portant sur les ordinateurs de bureau.

Ainsi le taux de réalisation n'a pas dépassé les 40.2%, et le paiement du chapitre sur les ordinateurs de bureau s'est conclu sous le titre de 2019.

- Au cours de l'année 2019, un appel d'offre a été lancé pour acquérir 20 ordinateurs de bureau, 15 imprimantes laser, ainsi que le paiement de 69 ordinateurs dans le cadre d'appel d'offre national au titre de l'année 2018.
Par conséquent le taux de réalisation a atteint 141.28% et le taux d'équipements informatiques âgés de moins de cinq ans a enregistré 78%.

Indicateur numéro 2 : Taux de réalisation des systèmes et des applications par rapport aux besoins

- Dans le cadre de la concrétisation du schéma directeur de l'informatique, une consultation nationale a été lancée pour sélectionner un bureau d'études afin d'élaborer les termes référentiels pour développer les applications informatiques relatives à l'aviation civile, un cahier de charges a été préparé pour un montant de 16.800MD.
- Au cours de l'année 2018, un appel d'offre pour le développement des applications informatiques relatives à l'aviation civile a été lancé, mais il n'a pas abouti et une ré-annonce sera faite au cours de l'année 2019 pour le choix d'un bureau qui s'en charge de développer les applications susmentionnées.

4. Les orientations futures pour l'amélioration de la performance

Indicateur numéro 1 : Taux d'équipement informatique de plus de cinq ans

- **Les principales problématiques**
- Le pourcentage d'équipement informatique de moins de cinq ans qui représente 76% est considéré acceptable et satisfaisant, sauf que le retard enregistré pour l'acquisition d'équipement informatique au titre de l'année 2018 a empêché le ministère d'acquérir des équipements pour l'année 2019.
- Il est à noter qu'au cours de l'année 2018, des équipements ont été acquis au profit des services centraux et régionaux du ministère pour un coût de 40.000 dinars, ce qui représente un tiers des besoins annuels du ministère, ce qui a entraîné de nombreux dégâts dans les imprimantes en raison du manque d'utilisation.
- **Les mesures :**
- La nécessité d'améliorer la qualité des fonctionnalités liées à l'équipement informatique,
- Conclusion d'un contrat de maintenance des équipements informatiques,
- Distribution optimale du matériel informatique.
- Veiller à acquérir des équipements informatiques annuellement afin d'atteindre les objectifs tracés, et de réduire les équipements informatique de plus de cinq ans.

Indicateur numéro 2 : Taux de réalisation des systèmes et des applications par rapport aux besoins

Les principales problématiques

- Il était prévu d'achever le projet de développement d'un système d'information pour la gestion du transport maritime au cours de 2016, sauf que le retard accusé dans l'approbation des différentes phases a empêché la réalisation de l'objectif.
- Au cours de l'année 2018, les termes de référence du système d'information de l'aviation civile ont été élaborés et un appel d'offre pour le développement du système d'information a été annoncé, mais il a été infructueux.

Les mesures

- Œuvrer à l'approbation des phases 3 et 4 du projet de développement de gestion du transport maritime dans les meilleurs délais,
- Relancer l'appel d'offre du projet de développement du système d'information de l'aviation maritime dans les meilleurs délais, et ce après révision du cahier de charges, du cout estimatif du projet et de la mise à jour des crédits inscrits au budget.

Objectif 4 : Développement des fonctions de planification, d'études et de supervision des établissements publics

Cet objectif consiste à soutenir les moyens de de supervision des établissements publics, à développer les fonctionnalités de la planification et de la supervision.

L'indicateur n°1 : Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur du transport.

L'indicateur n-2 La réalisation des objectifs contenus dans les contrats-programmes pour les établissements sous tutelle.

L'indicateur n°1 : Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur du transport.

indicateur	unité	Prévisions 2018	Réalisations 2018	Taux De réalisation Comparé aux Prévisions 2017	Prévisions 2019	Réalisations 2019	Taux De réalisations Comparées aux Prévisions 2018
L'indicateur n°1 : Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur du transport.	qualitatif	3	3	100%	4	3	95%

Analyse et explication des résultats réalisés comparés aux prévisions 2019

Après l'approbation du rapport final de l'étude au cours de l'année 2019, les travaux ont commencé au cours de l'année 2020. Le rapport d'évaluation du plan quinquennal dans le domaine du transport pour la période 2016-2020, la poursuite de la réalisation des projets programmés au cours de cette période et la préparation du prochain plan 2021- 2025 ont été entamés en coordination avec les services compétents du ministère du Développement, de l'Investissement et de la Coopération Internationale.

L'indicateur n-2 Taux de réalisation des objectifs contenus dans les contrats-programmes pour les établissements sous tutelle

Au cours de la période à venir, la priorité sera donnée à la conclusion de contrats-programmes entre le ministère du transport et de la logistique d'une part et les établissements publics sous tutelle d'autre part, dans le cadre d'un programme gouvernemental sous la tutelle de la présidence du gouvernement.

La Direction générale de la stratégie, des établissements et des entreprises publiques œuvrera, dans le cadre de ses missions liées à la supervision des établissements ou entreprises publiques, à la réalisation des objectifs inscrits dans les contrats-programmes précités.