

République tunisienne
MINISTERE DU TRANSPORT

RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE 2020

**MINISTERE DU
TRANSPORT**

Décembre 2021

SOMMAIRE

Chapitre 1 : présentation générale

- 1- Présentation générale des principaux aspects de l'activité du ministère au titre de l'année 2020
- 2- Exécution du budget du ministère au titre de l'année 2020

Chapitre 2 : présentation des programmes du ministère

I. Programme du transport terrestre

- 1- Présentation générale du programme et ses réalisations
- 2- Résultats de la performance et analyses
- 3- Exécution du budget du programme au titre de l'année 2020

II. Programme de l'aviation civile

- 1-Présentation générale du programme et ses réalisations
- 2-Résultats de la performance et analyses
- 3-Exécution du budget du programme au titre de l'année 2020

III. Programme du transport maritime et portuaire

- 1-Présentation générale du programme et ses réalisations
- 2-Résultats de la performance et analyses
- 3-Exécution du budget du programme au titre de l'année 2020

IV. Programme de pilotage et appui

- 1-Présentation générale du programme et ses réalisations
- 2-Résultats de la performance et analyses
- 3-Exécution du budget du programme au titre de l'année 2020

Chapitre premier :

Présentation générale de la mission du transport

1- 1 Présentation du ministère et des politiques sectorielles

Le secteur du transport constitue une source importante de croissance et d'emploi, il contribue efficacement au développement économique et social du pays. Le ministère du transport a opté pour une stratégie globale pour la période 2016-2020 qui vise à ouvrir les horizons de croissance aux secteurs de production et à accorder à la dimension régionale toute l'attention afin d'assurer un équilibre entre les régions et à atteindre ainsi un niveau de vie plus élevé.

Une vision stratégique est fixée pour le secteur au cours de la période 2016-2020 pour faire

- Secteur porteur de croissance - un facteur pour briser l'isolement
- facteur d'intégration sociale - faire de la Tunisie un pôle mondial et méditerranéen du commerce et des services.

Pour atteindre ces objectifs, le plan de développement du secteur a inclus dans le plan quinquennal 2016-2020 plusieurs axes :

- 1-Soutenir le transport collectif et mettre en place une politique en matière de financement
- 2- développer le transport ferroviaire des personnes et des marchandises
- 3- mettre à niveau le secteur et restructurer les entreprises publiques en difficultés financières
- 4-renforcer les infrastructures et développer les projets de partenariat public-privé
- 5-Développer et renouveler la flotte de transport, améliorer la qualité des services et assurer la sécurité
- 6- faire de la Tunisie un pôle logistique pour le sud de la méditerranée
- 7-adopter le transport intelligent en intégrant les applications des technologies modernes et en améliorant l'efficacité énergétique du secteur.

Ainsi les projets de transport les plus importants en 2020 étaient les suivants :

L'infrastructure :

- Continuation de la première phase du projet réseau ferroviaire
- Projet de réhabilitation et maintenance du réseau métro
- Rénovation du ligne TGM : Tunis-La Goulette-La marsa
- Programme de grandes maintenance et rénovation rails par la société nationale des chemins de fer
- L'exécution des travaux des grandes maintenances des ports frontaliers et réhabilitation du port malloula

Les matériels :

- La livraison des rames électriques relatives au projet RFR
- Programme de développement et renouvellement du parc des sociétés nationales et sociétés régionales
- L'acquisition de 6 tracteurs marins par l'office de la marine marchande et des ports
- Système de sureté et de sécurité des ports
- Programme de flotte de Tunisair

Néanmoins le secteur n'a pas pu réaliser les objectifs fixés durant l'année 2020. La régression du taux d'exécution par rapport aux prévisions initiales est due à plusieurs facteurs résumés comme suit :

- Une situation économique générale du pays difficile et la régression des indications de développement de croissance ainsi le taux de croissance de PIB a atteint 1,7% pour la période 2016-2020 pour une taxe de croissance négatif de - 7,3% par année 2020 à la suite de conséquences de la pandémie de corona
- Des difficultés financières et structurelles pour la plupart des établissements et entreprises publiques dans le domaine du transport et la logistique et son impact sur la mise en œuvre des projets programmés dans le domaine des infrastructures et équipements.
- Des difficultés de trouver des sources de financement pour les grands projets exposés au financement public ou dans le cadre du partenariat public privé en raison de la situation des finances publiques difficiles d'une part et la situation financière critique pour les sociétés concernées pour l'exécution des conventions de financement d'autre part, en plus de la fragilité de la conjoncture

économique et le climat des affaires et des investissements en général, en faveur du secteur privé

- L'incapacité du budget de l'Etat d'allouer les fonds nécessaires programmés dans le plan estimés à 3500 MD équivalent à 700 MD par an, alors que les crédits alloués pour le budget d'investissement dans le budget du ministère du transport et de la logistique n'a pas dépassé 200MD annuellement
- La lenteur dans la réalisation des études et leur validation par les différentes structures concernées en plus des délais relatifs aux dossiers immobiliers et la liaison de réseau
 - L'effet des mouvements sociaux successifs sur le rythme de réalisation de nombreux projets d'infrastructure et spécialement ferroviaire

Ce secteur vital et sensible a connu pour les dernières années une baisse importante concernant les services rendus surtout pour le transport public des personnes en termes de temps d'attente et de manque des moyens de transport et d'encombrement. d'ou des efforts concertés de toutes les parties afin de passer outre toutes les problématiques en plus de relever les nombreux défis et les enjeux sur le plan national et international. Dans ce cadre le ministère a cherché à travers de nombreux mécanismes dont le dialogue national concernant le secteur du transport à trouver des solutions pour passer outre les problématiques qui contribuent à l'efficacité du secteur et la réalisation d'un changement radical pour les divers modes du transport terrestre / maritime et aérien et logistique pour l'amélioration et la promotion des conditions de vie des citoyens et de soutenir la contribution du secteur au cycle économique et les efforts de l'Etat dans le domaine du développement et de l'emploi.

1-2 Structuration des programmes de la mission

Dans le cadre de la mise en place de la gestion budgétaire par objectifs, le découpage programmatique du ministère du transport se présente 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 : transport maritime et des ports
- 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 multi modal

-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 régionales

2- Exécution du budget de la mission

-Présentation du budget du ministère de l'année 2020

Le budget du ministère du transport pour l'année 2020 a été fixé (loi de finances initiale et complémentaire) à 833 924 MD contre 621 705MD en 2019 répartis comme suit :

- Dépenses de rémunération : 21000MD
- Dépenses de fonctionnement : 3700 MD
- Dépenses d'interventions : 803224MD
- Dépenses d'investissement : 6000 MD

Comparaison entre les prévisions et les réalisations du budget de la mission transport pour l'année 2020 réparties selon nature de la dépense :

Tableau 1 Exécution budget ministère du transport année 2020 réparti selon nature de la dépense crédit de paiement.

Unité 1000 DT		Prévisions 2020 L.F Comp (1)	Réalizations 2020 (2)	Réalizations comparées aux prévisions	
				Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Dépenses de Rémunération**	Paiements	21000	19398	-1602	92%
Dépenses de gestion	Paiements	3700	3667	-33	99%
Dépenses d'Intervention	Engagements	803224	790358	-12866	98%
	Paiements	803224	783759	-19465	98%
Dépenses d'investissement	Engagements	33680	2427	-31253	7%
	Paiements	6000	1173	-4827	20%
Total	Engagements	861604	813396	-48208	94%
	Paiements	833924	807997	-25927	97%

Le taux de consommation du budget du ministère du transport et de la logistique pour l'année 2020 est de 97%, cela est dû :

- Rémunération : La non recrutement de 25 officiers de défense qui ont été approuvés par les budgets 2019-2020
- Les interventions concernant le financement public par les entreprises publiques sous-tutelle, la non-exécution des projets des entreprises (SNCFT et la société du transport de Tunis) .
la longueur des procédures liées aux projets et la non réalisation des études.
- Les dépenses d'investissement (relatives au ministère) le non avancement des études relatives à la logistique et la non exécution de la succession relative au projet métro de sfax.

Tableau 2 : Comparaison entre les prévisions et les réalisations du budget de la mission transport pour l'année 2020 réparti selon les programmes

Unité 1000DT		Prévisions 2020	Réalizations 2020 (2)	Réalizations comparées aux prévisions	
		L.F Comp (1)		Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Programme 1	Engagements	801435	757982	-43453	94.58%
	Paielements	778720	757941	-20779	97.33%
Programme 2	Engagements	12087	11798	-289	97.61%
	Paielements	12087	11666	-421	96.52%
Programme 3	Engagements	23136	22895	-241	98.96%
	Paielements	23136	21540	-1596	93.0%
Programme 4	Engagements	24946	20721	-4225	83.06%
	Paielements	19981	16850	-3131	84.33%
Total	Engagements	861604	813396	-48208	94.40%
	Paielements	833924	807997	-25927	96.89%

On constate un écart concernant l'exécution du budget pour l'année 2020 entre les programmes cela est dû :

- La société nouvelle du transport de Kerkennah n'a pas pu acquérir une nouvelle navire d'une valeur de 5MD malgré l'imputation dans les crédits d'engagements et la non réalisation du programme de maintenance pour ces navires concernant le programme de transport maritime et des ports
- La non réalisation des dépenses d'investissement (les études, la construction de siège du ministère ainsi que les sièges des directions régionales relatif au programme pilotage et appui .

Chapitre 2

Présentation des programmes du ministère

Programme 1

Transport terrestre

Responsable du programme :

Directeur général du transport terrestre

1- Introduction générale :

Avec l'accroissement de la population, les grandes villes tunisiennes ne cessent de connaître un développement urbain rapide accompagné par un recours massif à l'utilisation des voitures particulières. Ainsi, la population tunisienne évolue à un taux de croissance annuelle moyen de 1% sur la période 2011-2020 avec une concentration dans l'agglomération de Grand Tunis qui représente seule 24% de la population totale. Parallèlement, le parc automobile a été estimé à plus de 2,8 millions de véhicules en 2020. Le parc automobile, a connu, depuis les années 2000, une baisse de la croissance, évoluant à un taux de croissance annuelle moyen de 5% sur la période 2000-2020. Ce recours massif au moyen de transport individuel motivé par la dégradation de l'offre des transports collectifs (en quantité et en qualité), a généré une externalité négative significative traduite essentiellement par la forte congestion surtout en périodes de pointe et une augmentation du niveau de la pollution. Selon les résultats de l'inventaire national des GES (2018), au total 9,6 Mt CO₂e auraient été émis en 2016 par le transport routier et ferroviaire. Les trois catégories les plus émettrices sont : les voitures 45%, les camionnettes 32%, les camions et tracteurs routiers 22%. Par contre, le transport ferroviaire représente moins de 1% des émissions totales. Ainsi le transport ferroviaire longue distance est deux fois plus efficace que les voitures. Pour cela, la promotion du transport collectif (notamment le transport ferroviaire) peut jouer un rôle déterminant dans la limitation des impacts négatifs susmentionnés. Dans l'ensemble et en tenant compte des contraintes auxquelles le secteur transport est soumis, la stratégie future consistera à construire un système de transport durable et efficace qui permettra de satisfaire la demande dans les meilleures conditions.

Compte tenu de ce qui précède, le programme de transport terrestre a pour objectifs :

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

2- Objectifs et indicateurs de performance

- **Objectif 1.1 : promotion du transport collectif**

Présentation de l'objectif : Développer le transport terrestre, en particulier le transport ferroviaire, dans le but d'augmenter sa contribution dans l'ensemble des déplacements et afin de limiter les externalités négatives liées à l'utilisation croissante des moyens de transport individuels.

Indicateur 1.1.1 : Evolution du nombre des places kilométriques offertes (PKO) (nombre de places offertes routier et nombre de sièges offerts pour le ferroviaire (assises) + places debout)

- Réseau Bus :

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisation 2020 (2)	Réalisations / Prévisions 2020 1/2	Prévision 2021	Prévisions 2022
%	2%	1.5%	2%	-15%	81%	19%	15%

- Réseau ferré :

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisation 2020 (2)	Réalisations/ Prévisions 2020 1/2	Prévision 2021	Prévisions 2022
%	1.4%	1.4%	2%	-7%	91%	13%	3%

- **Présentation de l'indicateur** : Cet indicateur reflète le degré d'évolution de l'offre du transport public en commun.
- **Méthode de calcul de l'indicateur** : Données fournies par les sociétés nationales et régionales du transport terrestre- l'indicateur est calculé par la plupart des sociétés comme suit : nombre de places offertes * distances parcourues / flottes
- **Source des données** : Sociétés nationales et régionales du transport terrestre

Avec les retards enregistrés au niveau de la réalisation des programmes d'investissements (essentiellement l'acquisition de matériels roulants) qui résulte, notamment, des contraintes budgétaires auxquelles les entreprises publiques de transport terrestre sont soumises, l'offre n'a pas cessé de se dégrader durant les dix dernières années. A titre d'exemple, la société des transports de Tunis qui assure la desserte urbaine et suburbaine dans le Grand Tunis enregistre, actuellement, un taux de disponibilité des bus de

50%. Cette situation, qui n'est pas unique pour l'agglomération tunisoise, s'est aggravée avec la pandémie. Par conséquent, la plupart des opérateurs de transport terrestre n'ont pas pu atteindre leur objectif. Ainsi, l'indicateur de nombre de places offertes relatif au premier objectif (siège offert pour le réseau ferroviaire) a connu une baisse par rapport à 2019 (-15% pour le réseau de bus et -7% pour le réseau ferroviaire).

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 (Réseau bus et réseau ferré).

Indicateur 1.2.1 : Nombre des tués suite aux accidents des moyens de transport public en commun, (à remplacer par le nombre d'accidents et d'incidents)

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisations 2020 (2)	Réalisations/ Prévisions 2020 1/2	Prévision 2021	Prévisions 2022
Nombre des tués	68	60	Réduire le nombre des tués suite aux accidents par rapport à l'année précédente	48	Baisse du nombre des tués	Réduire le nombre des tués	

- **Présentation de l'indicateur :** Cet indicateur reflète le nombre de décès suite aux accidents des moyens de transport public en commun.
- **Méthode de calcul de l'indicateur :** données annuelles fournies par les sociétés de transport.
- **Source des données :** Sociétés nationales et régionales du transport terrestre

On a enregistré une régression du nombre des tués de 60 en 2019 à 48 tués en 2020. Cette amélioration est due au programme de sécurité adoptée au niveau des établissements publics de transport ainsi qu'aux mesures

sanitaires prises tout le long de l'année 2020 et surtout durant les périodes du confinement général (réduction de la demande et des déplacements).

Indicateur 2.2.1 : Nombre des blessés suite aux accidents des moyens de transport public en commun,

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisation 2020 (2)	Réalisations / Prévisions 2020 1/2	Prévision 2021	Prévisions 2022
Nombre des blessés	1074	960	Réduire le nombre des blessés par rapport à l'année précédente	509	Baisse du nombre des blessés	Réduire le nombre des blessés	

- **Présentation de l'indicateur :** Cet indicateur reflète le nombre de blessés suite aux accidents des moyens de transport public en commun.
- **Méthode de calcul de l'indicateur :** données annuelles fournies par les sociétés nationales et régionales de transport terrestre.
- **Source des données :** Sociétés nationales et régionales du transport terrestre

On a enregistré une régression du nombre des blessés de 960 en 2019 à 509 blessés en 2020. Cette amélioration est due au programme de la sécurité adoptée au niveau des établissements publics de transport ainsi qu'aux mesures sanitaires prises tout le long de l'année 2020 et surtout durant les périodes du confinement général.

Objectif 3 : Renforcer le transport ferroviaire de marchandises

Présentation de l'objectif: œuvrer au renforcement du transport ferroviaire de marchandises, principalement en soutenant les investissements en matériels roulant de transport de marchandises.

Indicateur 1.3.1 :Evolution du transport ferroviaire de marchandises

Total marchandises transportées

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisation 2020 (2)	Réalisations/ Prévisions/ 2020 1/2	Prévision 2021	Prévisions 2022
Million de tonnes	3,103	3,214	7,440	2,067	30%	4,166	5,529

- Evolution du transport de phosphate

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisation 2020 (2)	Réalisations/ Prévisions 2020 1/2	Prévision 2021	Prévisions 2022
Million de tonnes	1,717	2,015	4,600	1,183	26%	2,520	3,024

- Evolution du transport de marchandises diverses

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisation 2020 (2)	Réalisations/ Prévisions 2020 1/2	Prévision 2021	Prévisions 2022
Million de tonnes	1,368	1,199	2,840	0,884	31%	1,646	2,505

- **Présentation de l'indicateur :** la principale marchandise transportée par la SNCFT est le phosphate. Ainsi, la société assure le transport de phosphate entre les six sièges miniers de la Compagnie de Phosphate de Gafsa, vers les six usines de transformation du Groupe Chimique Tunisien (GCT). Pour les marchandises diverses, la SNCFT est le client de plusieurs demandeurs de transport de marchandises, en l'occurrence, l'office de sérial, les cimenteries, etc.....
- **Méthode de calcul de l'indicateur :** données annuelles sur le transport de marchandises (en million de tonnes) fournies par la SNCFT.
- **Source des données :** Société nationale des chemins de fers tunisiens (SNCFT)

Selon les données présentées, l'extraction des phosphates, a atteint, à près de 1.183 millions de tonnes en 2020, contre 2.015 millions de tonnes en 2019 ce qui représente une baisse de 41 %. Et malgré les difficultés rencontrées lors 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, on constate un taux de réalisation de 26% comparé aux prévisions pour l'année 2020 (1.183 millions de tonnes contre les prévisions de 4.600 millions de tonnes).

Quant au transport des marchandises diverses, ce dernier a enregistré une régression de 26% en 2020 par rapport à l'année 2019. De même on constate un taux de réalisation de 31% comparé aux prévisions pour l'année 2020 (0.884 millions de tonnes contre les prévisions 2.0884 millions de tonnes).

3- La réalisation du budget relatif au programme de transport terrestre

Tableau n°1

Unité 1000DT		Prévisions 2020	Réalizations 2020 (2)	Réalizations comparées aux prévisions	
		L.F Comp (1)		Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Dépenses de Rémunération**	Paielements	6 249	6 114	-135	98%
Dépenses de gestion	Paielements	671	648	-23	97%
Dépenses d'Intervention	Engagements	768 805	751 119	-17 686	98%
	Paielements	768 805	751 119	-17 686	98%
Dépenses d'investissement	Engagements	25 710	60	-25 650	0%
	Paielements	2 995	60	-2 935	2%
Total	Engagements	801 435	757 982	-43 453	95%
	Paielements	778 720	757 942	-14 529	98%

** En se référant à l'arrêté du ministre des Finances du 10 avril 2019, fixant la nomenclature des dépenses du budget de Etat.

Tableau n°2

Programme	Activités	Prévisions 2020 L.F	Prévisions 2020 L.F Comp (1)	Réalisations 2020 (2)	Réalisations comparées aux prévisions 1-2	Taux % (2)/(1)
Sous programme	Activité 1 : Organisation du transport terrestre	7406	7 406	4 278	7406	58%

	Activité 2 : Appui des SRT	300 000	335 000	335 000	300 000	100%
	Activité 3 : Appui à la SNCFT	143 200	183 200	171 808	143 200	94%
	Activité 4 : Appui STCFR	62 000	62 000	60 200	62 000	97%
	Activité 5 : Appui à la TRANSTU	153 000	173 000	169 696	153 000	98%
	Activité 6 : Appui à la SNTRI	2 500	7 500	7 500	2 500	100%
	Activité 7 : Appui SMLS	5 357	5 357	5 259	5 357	98%
	Activité 8 :	5 257	5 257	4 200	5 257	80%
Total	Total	678720	778 720	757 941	678720	97%

4- Les orientations futures pour améliorer la performance

Les obstacles qui entravent le développement du secteur :

- difficulté de 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 miner et la ligne Tunis-Gabes-Sfax et Gafsa, impliquant ainsi l'annulation de plusieurs voyages et l'interruption de l'activité de transport ferroviaire de marchandises,

- Augmentation des coûts de production essentiellement l'acquisition des pièces de rechanges et les carburants)

Les mesures et activités à entreprendre

Œuvrer à concrétiser les objectifs de développement de secteur fixés dans le cadre de la stratégie de développement du secteur inscrits dans le document du programme de développement quinquennal 2016-2020 ainsi que les orientations du PDNT en matière de TT .

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 occupe une place essentielle dans l'économie nationale, vue qu'il contribue à la création des postes d'emplois importantes, à la promotion de l'exportation et permet d'assurer la liaison de la Tunisie avec les autres pays ce qui favorise son rayonnement à l'extérieur et de dynamiser par conséquence son économie et permet d'un autre côté de désenclaver les régions internes du pays.

Il faut souligner par ailleurs, que le secteur de l'aviation civile est un secteur compétitif par excellence et connaît une évolution rapide et se caractérise aussi par son influence importante par les facteurs économiques, politiques, sociaux .. que ce soit à l'échelle interne ou externe.

Et afin d'œuvrer à la concrétisation des stratégies du secteur de l'aviation qui sont imposées par les défis du futur, ainsi que les engagements de notre pays envers les organisations internationales à savoir l'organisation de l'aviation civile internationale, il a été indiqué dans le cadre du projet annuel de performance de l'année 2020 les trois objectifs suivants :

Objectif N 1 : Hisser la compétitivité de la compagnie nationale,

Objectif N 2 : Améliorer l'efficacité de l'exploitation des aéroports,

Objectif N 3 : Renforcer le système de supervision de la sécurité de l'aviation civile.

2-Evaluation des résultats de la performance et analyse :

Objectif stratégique 2.1 :hisser la compétitivité de la compagnie nationale :

❖ **Taux de régularité des vols aériens :**

Unité de l'indicateur	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisations 2020 (2)	Réalisations 2020 en comparaison avec les prévisions 2020 (2)/(1)	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Pourcentage	42%	40%	50%*	53%	106%	70%	75%

Définition de l'indicateur :

Cet indicateur permet de déterminer le nombre des vols aériens qui sont partis dans les horaires programmés (inférieur à 15 minutes de retard) par rapport au nombre total des vols, cet indicateur constitue en outre parmi les facteurs les plus importants qui affecte la qualité des services de Tunisair et permet par conséquent de hisser sa capacité compétitive.

La méthode du calcul de l'indicateur :

Le nombre des vols aériens qui sont partis dans les horaires programmés (inférieur à 15 minutes de retard) /le nombre total des vols aériens.

La source de l'information :le système d'information de Tunisair.

✓ Analyse et justification de l'indicateur au titre de l'année 2020 en comparaison avec les prévisions de la même année :

Le taux de 65% qui représente les prévisions de l'année 2020 tel que adopté dans le projet annuel de performance de la même année, a été remplacé par le taux de 50% vue que les données communiquées par Tunisair à la direction générale de l'aviation civile suite à la demande de cette dernière sont temporaires, et changent une fois que le budget de ladite année a été actualisé sur la base des résultats enregistrés à cette période .

Les réalisations de l'année qui concernent l'indicateur de régularité des vols aériens, ont atteint un taux de 53% contre 50% au titre des prévisions de la même année, ce qui nous permet de constater l'enregistrement d'une nette amélioration au niveau de l'indicateur de régularité des vols aériens.

Ceci s'explique par la baisse de l'activité de Tunisair suite à la diminution du trafic aérien en raison des effets du coronavirus. En effet, l'espace aérien a été fermé depuis mi-mars 2020, ce qui a causé l'arrêt total de l'activité commerciale de Tunisair jusqu'à 26 juin 2020 à l'exception de

l'organisation des vols d'évacuation et des opérations du fret aérien au profit des établissements sanitaires tunisiens.

Ceci a contribué à l'allègement de la pression sur les aéroports tunisiens surtout au niveau de l'aéroport Tunis-Carthage qui souffre d'une infrastructure limitée et détériorée, de même cette baisse de trafic a permis d'alléger la pression sur l'activité de la société Tunisair handling qui souffre aussi de la vétusté de ses équipements et la diminution du niveau de son activité. Il faut souligner aussi que la baisse du trafic a permis de dépasser actuellement les problèmes de la disponibilité de la flotte ,qui constitue parmi les causes essentielles de la non régularité des vols aériens de tunisair. Ainsi, cette baisse du trafic au niveau de l'aéroport de Tunis - Carthage a permis d'éviter les retards des avions de Tunisair ,enregistrés avant la crise mondiale sanitaire.

❖ **L'indicateur 2.1.2 Taux de remplissage :**

Unité de l'indicateur	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisations 2020 (2)	Réalisations 2020 en comparaison avec les prévisions 2020 (2)/(1)	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Pourcentage	73.7%	74.8%	70.2%*	66.3%	89.11%	75%	76%

Définition de l'indicateur :

Cet indicateur permet de déterminer le nombre des sièges réservés en comparaison avec l'offre (le nombre des sièges offerts).

La méthode du calcul de l'indicateur :

Le nombre des passagers/le nombre des sièges offerts

La source de l'information : le système de l'information de Tunisair

✓ **L'analyse et la justification des résultats de l'indicateur au titre de l'année 2020 en comparaison avec les prévisions :**

Le taux de 74.2% figurant dans le projet annuel de performance de l'année 2020 au titre des prévisions de la même année, a été remplacé par le taux de 70.2%. Il faut signaler à ce titre que les données relatives aux taux d'indicateurs demandés, sont transmises par Tunisair à la direction générale de l'aviation civile. En fait, ces données sont temporelles et qui sont actualisées par la suite dans le cadre du budget de la compagnie et sur la base des résultats enregistrés jusqu' à la date de la demande de ces informations .

Il faut signaler d'un autre côté, qu'en ce qui concerne le taux de remplissage au titre de l'année 2020,on enregistre un léger décalage entre les réalisations et les prévisions de la même année ,en faite les réalisations de l'année précitée ont atteint un taux de 66.3% en contrepartie d'un taux de 70.2% au titre des prévisions de la même année. Ces résultats ont régressé aussi par rapport aux années antérieures tel que l'année 2019 qui a enregistré un taux de réalisation de 74.8 % en contrepartie d'un taux de 73.7 % en 2018. Ceci s'explique par les répercussions de la pandémie du coronavirus qu'a connue le monde au début de l'année de 2020.En effet, la fermeture de l'espace aérien a causé la diminution du trafic aérien jusqu'à un taux de 71%,ce qui représente un taux très bas jamais atteint auparavant.

Afin de faire face à cette situation, Tunisair a veillé à adapter son programme des vols en tenant compte du changement qui a lieu au niveau de la demande et les restrictions imposées aux passagers selon la destination concernée ,ce qui a empêché Tunisair de continuer la mise en œuvre sa nouvelle politique commerciale.

✓ **L'analyse et la justification du niveau de réalisation de l'objectif de la promotion de la compétitivité de la compagnie nationale :**

Suite aux résultats enregistrés au niveau des deux indicateurs : taux de régularité des vols et le taux de remplissage tel que analysé antérieurement, on constate une nette régression des réalisations ,ce qui est dû aux effets de la pandémie coronavirus qui a approfondi encore les difficultés financières de Tunisair accumulées depuis 2011.Ces difficultés se présentent comme suit

- Des insuffisances structurelles et organisationnelles,
- La hausse du nombre personnel et la diminution de la productivité,
- L'aspect saisonnier de l'activité commerciale,
- La hausse des charges de Tunisair,

En somme, même si Tunisair a fourni des efforts afin de contenir les effets négatifs de la pandémie coronavirus 19 et de limiter ses difficultés financières, on déduit cependant d'après les résultats négatifs enregistrés par les deux indicateurs précités (taux de remplissage, taux de régularité), qu'aucun avancement au niveau de l'objectif relatif à l'amélioration de la compétitivité de la compagnie nationale n'a été réalisé, il est même inopportun de parler en cette circonstance de la compétitivité, tant que Tunisair connaît une situation financière très critique qui nécessite la mise en œuvre immédiat d'un plan de redressement afin de récupérer son activité et de conquérir les marchés de nouveau.

Objectif stratégique 2.2 : Améliorer l'efficacité de l'exploitation des aéroports :

❖ **Taux d'évolution du trafic aérien des passagers dans les aéroports Tunisiens(les aéroports exploités par l'office de l'aviation civile):**

Unité de l'indicateur	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisations 2020 (2)	Réalisations 2020 en comparaison avec les prévisions 2020 (2)/(1)	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Pourcentage	15.2%	3.1%	5.9%	-70.6%	-1.2%	6.5%	7.5%

Définition de l'indicateur :

Cet indicateur permet de mesurer le taux de l'évolution du trafic aérien des passagers annuellement au niveau de tous les aéroports tunisiens relevant de l'office de l'aviation civile et des aéroports.

La méthode du calcul de l'indicateur :

Le nombre annuel des passagers/le nombre des aéroports.

La source de l'information : l'office de l'aviation civile et des aéroports.

✓ L'analyse et la justification des résultats de l'indicateur au titre de l'année 2020 en comparaison avec les prévisions :

Les réalisations de l'année 2020 relatifs à l'indicateur du taux de l'évolution du trafic aérien des passagers aux aéroports tunisien, ont atteint un taux de -70.6% en contrepartie de 5.9% au titre des prévisions de la même année d'où un taux de réalisation de -1.2%. Cette importante régression du trafic aérien s'explique par la propagation de pandémie coronavirus 19 au niveau international, ce qui a engendré la fermeture totale du trafic aérien dès mi-mars 2020. Pendant cette période il n'a été programmé que les vols d'évacuation de et vers la Tunisie. Cette crise sanitaire a abouti à son tour à la fermeture des aéroports et l'imposition du confinement aux passagers venant au Tunisie.

Cependant, malgré la reprise de l'activité du transport aérien de façon progressive, le niveau trafic aérien est encore en diminution par rapport les années précédentes.

❖ **L'indicateur 2.2.2.taux du trafic aérien des passagers aux aéroports internes par rapport au trafic aérien total :**

Unité de l'indicateur	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisations 2020 (2)	Réalisations 2020 en comparaison avec les prévisions 2020 (2)/(1)	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Pourcentage	2.5%	2.1%	3.5%	2.1%	60%	4%	5%

Définition de l'indicateur :

Cet indicateur permet de mesurer le taux de trafic aérien des passagers au niveau les aéroports internes en comparaison avec le trafic aérien total.

La méthode du calcul de l'indicateur :

La somme des passagers des aéroports internes /la somme des passagers des aéroports exploités par l'office de l'aviation civile et des aéroports.

La source de l'information : l'office de l'aviation civile des aéroports.

✓ **L'analyse et la justification des résultats de l'indicateur au titre de l'année 2020 en comparaison avec les prévisions :**

Il a été enregistré en 2020 un taux de 2.1 % en contrepartie de 3.5 % au titre des prévisions de la même année ,ceci s'explique par les répercussions de la pandémie coronavirus 19 qui a causé une paralysie du trafic aérien au niveau des divers aéroports et notamment les aéroports internes qui ont été très touchés.

A ce titre, l'aéroport de Tabarka-Ain Drahim souffre d'une absence de trafic aérien, en sus la saison de pèlerinage et el Omra de l'année 2020 ont été annulés.

En outre, les problèmes profonds des aéroports internes ont abouti à la régression de l'activité des aéronefs surtout celles de Tunisair express de et vers ces aéroports.

✓ **L'analyse et la justification du niveau de réalisation de l'objectif relatif à l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation des aéroports :**

L'année de 2020 a été considérée comme une année exceptionnelle au niveau du transport aérien, en effet la pandémie coronavirus 19 a engendré des effets néfastes sur le trafic aérien dans tous les aéroports tunisiens, surtout dans les aéroports internes, ce qui a eu un impact sur les recettes de l'office de l'aviation civile et des aéroports. Pour remédier à cette situation, les projets programmés dans le budget de l'investissement de l'office au titre de l'année 2020 ont été actualisés, parmi-lesquels les projets dédiés aux développement des aéroports qui lui relèvent.

Il a été ainsi pris en considération les aspects suivants :

- Donner une priorité absolue pour les projets continus afin de les finaliser dans les délais les plus brefs,
- Maintenir les projets qui ne peuvent plus être reportés,
- Reporter le reste des projets à l'année 2021.

C'est ainsi que le programme de l'investissement actualisé de 2020, s'est contenté des projets prioritaires, qui ont finalisé leurs études,

dont les procédures administratifs sont déjà lancés et qui ont rempli toutes les données et les éléments nécessaires pour leur concrétisation au cours de l'année 2020.

D'un autre côté, on constate d'après les résultats réalisés selon les deux indicateurs relatifs à l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation des aéroports à savoir le taux de développement du trafic aérien des passagers dans les aéroports tunisiens et le taux du trafic aérien des passagers dans les aéroports intérieurs par rapport au trafic aérien global, ce qui implique que les prévisions de l'année 2020 n'ont pas été atteints et sont très bas par rapport aux taux escomptés. Il s'ensuit que l'office de l'aviation civile et des aéroports n'a pas encore réussi à atteindre l'objectif précité, malgré ses efforts fournis pour faire face à la pandémie coronavirus -19 d'un côté et de l'autre côté de limiter le déséquilibre au niveau des charges financières entre tous les aéroports.

Cependant, la réalisation dudit objectif ne dépend pas seulement de l'office de l'aviation civile et des aéroports, mais il repose aussi sur la contribution des divers intervenants à savoir la présidence du gouvernement, le ministère du Transport, le ministère de du tourisme, de l'équipement ...dans le but d'accorder aux aéroports intérieurs plus d'opportunités pour y développer le trafic aérien.

Objectif stratégique 2.3: Le renforcement du système de la supervision de la sécurité :

❖ **Indicateur 2.3.1 de taux de disposition des ressources humaines essentielles pour la supervision de la sécurité aérienne:**

Unité de l'indicateur	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020 (1)	Réalisations 2020 (2)	Réalisations 2020 en comparaison avec les prévisions 2020 (2)/(1)	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Pourcentage	41.66%	46%	66.66%	25%	37.5%	*20%	*17%

Définition de l'indicateur : Cet indicateur mesure le taux des ressources humaines essentielles pour assurer la supervision de la sécurité aérienne qui sont parmi les prérogatives les plus importantes de la direction générale de l'aviation civile.

Méthode de calcul de l'indicateur : les ressources humaines disponibles/ressources humaines minimales essentielles.

Les ressources des informations : direction de la sécurité aérienne.

✓ **L'analyse et la justification des résultats de l'indicateur au titre de l'année 2020 en comparaison avec les prévisions :**

Il faut signaler tout d'abord, qu'il a été introduit des modifications au niveau des prévisions de 2021, ainsi le taux de 83.33 % figurant dans les prévisions du projet annuel de performance de l'année 2020 a été changé par le taux de 20 % et c'est suite à la modification du nombre minimum essentiel des ressources humaines (24) qui a été adopté et proposé par la direction de la sécurité aérienne depuis 2018 pour devenir (30), vu l'augmentation des prérogatives de cette direction surtout avec l'entrée en exploitation des nouvelles compagnies et organismes, à savoir Tunisia support hélicoptère, Tunisie hélicoptère et Jasmin Airways qui a commencé son exploitation depuis 2019.

D'où cette augmentation des tâches, nécessite par conséquence des ressources humaines supplémentaires afin d'accomplir les missions de ladite direction de façon optimale.

Cependant, vu l'absence du recrutement, ainsi que le départ consécutif des cadres mis à la disposition de la direction générale de l'aviation civile, les prévisions au titre des années 2021 et 2022 vont encore baisser comme cela est démontré dans le tableau ci-dessous, surtout avec la possibilité du départ d'un autre cadre de l'office de l'aviation civile et des aéroports en 2022.

Il faut admettre que l'année 2020 a connu une importante diminution du taux de disposition des ressources humaines essentielles pour la supervision de la sécurité aérienne, en effet il a été enregistré un taux de réalisation de 25% par rapport aux prévisions de la même année qui représente un taux de 66.66% .Par ailleurs, le taux de réalisation de l'année 2020 a aussi baissé par rapport aux réalisations de l'année 2019 et 2018 qui ont atteint respectivement un taux de 46% et 41.66%.

Cette diminution est justifiée par la fermeture du recrutement depuis 2015 et aussi par le départ des cadres de l'office de l'aviation civile et des aéroports mis à la disposition de la direction générale de l'aviation civile et aussi vu le retour de certains cadres relevant du Ministère de la défense nationale à leur poste de désignation initiale.

❖ **Indicateur 2.3.2 le degré de l'implémentation du système de recherche et sauvetage des aéronefs en cas de détresse :**

Unité de	Réalisations	Réalisations	Prévisions	Réalisations	Réalisations	Prévisions	Prévisions
----------	--------------	--------------	------------	--------------	--------------	------------	------------

l'indicateur	2018	2019	2020 (1)	2020 (2)	2020 en comparaison avec les prévisions 2020 (2)/(1)	2021	2022
Pourcentage	65%	82.5%	70%	40%	85.71%	80%	80%

Définition de l'indicateur : cet indicateur permet de mesurer le degré d'avancement de l'implémentation d'un système national efficace de la recherche et de sauvetage des aéronefs en cas de détresse conformément aux exigences et standards internationaux, en élaborant des textes juridiques et des procédures en rapport et en disposant des ressources matérielles et humaines essentielles.

Méthode de calcul de l'indicateur : le nombre des procédures effectuées/le nombre des procédures exigées conformément aux standards internationaux.

Les ressources des informations : bureau SAR.

✓ **L'analyse et la justification des résultats de l'indicateur au titre de l'année 2020 en comparaison avec les prévisions :**

En 2020, il a été réalisé un taux de 40% alors que les prévisions de la même année sont 70 % d'où un taux de réalisation de 57.14%.

En ce qui concerne l'indicateur de degré de l'implémentation du système de la recherche et de sauvetage des aéronefs en cas de détresse, on peut constater qu'il y a une baisse des réalisations en comparaison avec les réalisations de l'année 2019 qui ont atteint un taux de 82.5% en contrepartie la réalisation d'un taux de 65% au titre de l'année 2018. Cette baisse s'explique par la pandémie de coronavirus 19 ainsi que les procédures de confinement en rapport,

ce qui a eu un effet sur le rythme du travail du bureau Sar, ainsi les audits et les exercices et les opérations blanches programmés pour l'année 2019 n'ont pas été concrétisés, c'est ainsi que le bureau s'est contenté de l'organisation des réunions et les autres activités ordinaires.

D'un autre côté, la diminution du taux relatif à cet indicateur précité est dû au manque des ressources humaines et matérielles essentielles afin de répondre aux exigences minimales requises de l'OACI.

✓ **L'analyse et la justification relatif au renforcement du système de supervision de la sécurité aérienne:**

Selon les résultats des indicateurs relatifs à l'objectif du renforcement du système de supervision de la sécurité aérienne, on peut constater une régression au niveau des taux réalisés en comparaison avec les prévisions des années de l'année 2020 et les réalisations des années 2018 et 2019, ceci s'explique par les répercussions de la pandémie coronavirus 19 sur le transport aérien, ce qui a eu aussi un impact sur la performance de la direction générale de l'aviation civile au niveau de la réalisation de son objectif, ajoutons à cela le manque des ressources humaines et matérielles essentielles pour l'amélioration du niveau de la performance conformément aux standards internationaux. Au vu ce que précède, le niveau de l'amélioration de la performance reste en deçà des résultats escomptés.

3-Présentation de l'exécution du budget du programme aviation civile :

Tableau N :3

Exécution du budget du programme au titre de l'année 2020

En comparaison avec les prévisions

Répartition selon la nature de la dépense

Unité : mille dinars

Les dépenses		Prévisions 2020	Réalizations 2020 (2)	Réalizations en comparaison avec les prévisions	
		L. F Complémentaire (1)		Montant (2)-(1)	Taux De réalisation
Rémunération	Crédit De paiement	1667000	1247731	-419269	74.84%
Dépenses d'intervention	Crédit D'engagement	10420000	10417729	-2271	99.97%
	Crédit De paiement	10420000	10417729	-2271	99.97%
Total	Crédit D'engagement	12087000	11797688	-289.312	97.60%
	Crédit	12087000	11665460	-421540	96.51%

	De paiement				
--	----------------	--	--	--	--

*Sans considérer les ressources propres de l'établissement

Tableau N :4

Exécution du budget du programme au titre de l'année

2020

En comparaison avec les prévisions

Répartition selon les programmes subsidiaires et les activités

Unité :mille dinar

Programmes subsidiaires	Les activités	Prévisions 2020 L.F Original	Prévisions 2020 L.F Complémentaire (1)	Réalisations 2020 (2)	Réalisations en comparaison avec les prévisions Montant (2)-(1)	Taux De réalisation
Programme Subsidiaire 1	Pilotage	2087000	2087000	1665460	-421.540	79.80%
La supervision du	Appui De l'acteur public	10000000	10000000	10000000	0	100%

secteur de l'aviation civile						
	Total	12087000	12087000	11665460	-421540	%96.51

*Sans considérer les ressources propres de l'établissement

Les défis, les difficultés et les mesures à prendre pour réaliser la performance du programme de l'aviation civile :

✈ Les problématiques et carences :

- *Détérioration de l'infrastructure des aéroports notamment de Tunis Carthage,
- *La faiblesse du trafic aérien au niveau des aéroports internes et la non rentabilité des petits aéroports,
- *Le manque des ressources humaines et matérielles de la direction de l'aviation civile, ce qui entrave son bon fonctionnement,
- *L'existence s'un chevauchement au niveau des fonctions du contrôle entre la direction de l'aviation civile et l'office de l'aviation civile et des aéroports,
- *La non-jouissance de la direction de l'aviation civile d'une structure indépendante doté d'une autonomie financière conformément aux recommandations de l'office de l'aviation civile et des aéroports,

*Le non accomplissement de l'exécution du plan correctif préparé par l'équipe de l'audit relevant de l'organisation de l'aviation civile internationale, suite à leurs missions d'audits effectués auprès des services de l'aviation civile de Tunisie en 2009 et en février 2020,

*Le manque des contrôleurs aériens au niveau des aéroports, suite le départ à la retraite de beaucoup de ces contrôleurs sans les avoir remplacés,

*Les problèmes financiers et structurels de Tunisair qui se présentent comme suit :

- ✓ La baisse des fonds propres et l'augmentation de l'endettement ainsi que la continuation du déficit de la liquidité,
- ✓ Des insuffisances au niveau structurel et organisationnel de Tunisair,
 - ✓ Le sureffectif et la baisse de la productivité,
 - ✓ La vétusté de la flotte,
 - ✓ L'aspect saisonnier de l'activité commerciale,
 - ✓ L'augmentation des charges de Tunisair,
 - ✓ La direction de l'aviation civile n'est pas dotée d'un système d'information propre,
 - ✓ Le manque de formation spécifique technique au profit les cadres de la direction générale de l'aviation civile vue l'insuffisance des ressources financières,

- ✓ L'inexistence des bases de données propres à la direction de la sécurité aérienne,
- ✓ La non existence d'un programme de sécurité de l'Etat (SSP).

✈ **Les mesures et les procédures à prendre :**

- La restructuration des services relevant de la direction générale de l'aviation civile,
- Renforcement de la direction générale par les ressources humaines nécessaires spécialisés, en faisant recours au détachement des cadres spécialisés appartenant au ministère de la défense nationale,
- Etablissement d'un système d'information de la direction générale de l'aviation civile,
- Dispense d'une formation continue spécialisée au profit de tous les cadres de la direction générale de l'aviation civile,
- L'accélération de l'accomplissement du programme correctif afin de pallier aux insuffisances enregistrées par l'équipe de l'audit relevant de l'organisation de l'aviation civile internationale,
- Etablissement du programme de l'Etat de la sécurité aérienne,
- La mise en place d'un système sanitaire dans les aéroports de l'office de l'aviation civile et des aéroports pour faire face au coronavirus et suivre les évolutions et les mesures en rapport,

-La maîtrise des dépenses de l'office de l'aviation civile et des aéroports (consommation, maîtrise des charges de l'office, détachement, formation...),

En ce qui concerne Tunisair, elle va préparer un business plan pour la période (2021-2025) qui repose sur les éléments suivant :

✓ La reprise du niveau de l'activité commerciale de 2019 vers l'an 2024 avec 3.4 millions de passagers,

✓ La mise en exploitation d'un réseau aérien régulier basé sur la rentabilité,

✓ Actualisation du plan de la flotte en livrant 5 aéronefs A320 Néo entre 2021-2023, en contrepartie du retrait de 11 aéronefs dépassant les 20 ans de service pendant cette période.

D'un autre côté Tunisair va œuvrer en 2020 dans le cadre de la réduction des effets négatifs de la pandémie coronavirus et afin de trouver les solutions adéquates pour s'en sortir de cette situation difficile à :

***Préparation d'un plan de sauvetage financier :**

-Tunisair a préparé un plan de sauvetage financier qui se base sur l'adoption des mesures urgentes visant à assurer les dépenses immédiates de la compagnie et le report de l'ensemble des engagements à quelques mois,

***Actualisation du plan de la flotte :**

Suite aux effets néfastes de la pandémie coronavirus sur la compagnie Tunisair, il a été convenu au cours des mois juin et

juillet 2020, avec le constructeur Airbus à rééchelonner les dates de livraison des 5 avions A320 Néo comme suit :2 avions en 2021 ,2 avions en 2022,un avion en 2023.

***L'adoption d'une politique d'austérité :**

Afin de permettre à la compagnie Tunisair de continuer son activité durant la période de la crise sanitaire covid-19, celle-ci a adopté une politique d'austérité basée sur les éléments suivants :

- La révision du réseau commercial,
- Le report de plusieurs investissements(réduction du budget des investissements à un taux de 68% y compris la révision du plan de la flotte),
- La maîtrise des dépenses par la réduction du nombre des représentations et des attachés à l'étranger, la réduction de la masse salariale des ouvriers étrangers aux représentations à l'étranger, aussi la diminution des charges d'exploitation suite à la baisse du trafic aérien(le carburant, l'assistance en escale, les charges de la navigation aérienne et des aéroports ,la maintenance, la location des avions et le salaire du personnel navigant et de PNC).

Programme du transport maritime et des ports

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

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

1. Introduction du programme

La stratégie de développement du secteur du transport maritime et portuaire vise notamment le renforcement des échanges maritimes commerciaux de la Tunisie dans les meilleures conditions d'efficacité en terme des coûts, des délais, de qualité et de maîtrise de la chaîne logistique du transport, afin de consolider la compétitivité des exportations et des importations, attirer les investisseurs étrangers et favoriser la création d'emploi.

Le programme du transport maritime et portuaire s'articule autour des axes suivants :

- Le développement de l'infrastructure portuaire et l'amélioration la qualité des services;
- Le développement de la flotte nationale maritime et encourager l'investissement public et privé dans des navires modernes;
- Le renforcement de la sûreté, la sécurité des navires et des installations portuaires et la protection de l'environnement marin;
- L'incitation pour l'ouverture de nouvelles lignes maritimes régulières.

2. Présentation et évaluation des résultats des performances :

L'objectif 3-1 : Le développement de l'infrastructure portuaire.

Présentation de l'objectif :

Cet objectif vise à moderniser l'infrastructure portuaire et renforcer les équipements afin d'améliorer la qualité des services et les rendements.

Indicateur n° 3.1.1 : rendement des opérations de manutention :

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Nombre de conteneurs par heure	8	9	10	4	40%	10	12
Nombre de remorques par heure	23	27	24	22	92%	24	24

- **Présentation de l'indicateur** : Nombre d'unités manutentionnées par heure (nombre /heure) : Cet indicateur vise à mesurer l'efficacité de l'exploitation des équipements de manutention et des ressources humaines.
- **Sources:**
 - Société Tunisienne d'Acconage et de Manutention (STAM)
- **Analyse de l'écart enregistré au niveau des réalisations par rapport aux prévisions de l'année 2020 :**
 - Le rendement moyen des opérations de manutention des conteneurs en 2020 a atteint seulement 4 conteneurs par heure contre une prévision de 10 conteneurs par heure, ceci est dû d'une part à la non disponibilité des équipements de manutention à cause des pannes des grues et les difficultés d'acquisition des pièces de rechanges. D'autre part, le stock élevé des conteneurs à l'intérieur du port suite aux effets directs de la pandémie de Covid 19 a affecté les opérations d'enlèvement.

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

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
%	-	-	3	-	-	-	-

Aucun retard n'a été enregistré

- **Présentation de l'indicateur** : (le nombre de navires rouliers qui enregistrent un retard au départ en fin de la semaine/le nombre Total des départs de navires rouliers en fin de la semaine) : Cet indicateur reflète la disponibilité des postes à quai aménagés pour recevoir les navires rouliers et la qualité des services.
- **Sources:**

- Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP)

Objectif 3-2 : renforcement et développement de la flotte maritime nationale et encouragement de l'investissement

Cet objectif vise à soutenir et développer la flotte maritime nationale et à encourager l'investissement dans des nouvelles unités afin d'améliorer la participation de la flotte maritime nationale dans le trafic maritime commercial de la Tunisie.

Indicateur n ° 3.2.1 : le taux de participation des transporteurs maritimes tunisiens dans les échanges commerciaux :

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
%	9,5	9,8	11	8,3	75%	12	12

- **Présentation de l'indicateur** : le volume du trafic maritime commercial assuré par les transporteurs maritimes tunisiens / Le volume total du trafic maritime commercial.

Cet indicateur permet d'évaluer la capacité de l'offre de l'armement national par rapport à la demande du trafic maritime commercial tunisien.

Il est à noter que les échanges commerciaux sont assurés par des moyens affrétés et des moyens propres.

- **Sources:**
 - Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN)
 - Armateurs privés
- **Analyse de l'écart enregistré au niveau des réalisations par rapport aux prévisions de l'année 2020**

Le taux de participation des transporteurs maritimes tunisiens dans le trafic maritime commercial a atteint seulement 8,3% en 2020 contre une prévision de 11%. Cet écart s'explique essentiellement par les

répercussions de la pandémie de Covid-19 sur le secteur du transport maritime et portuaire.

Cet indicateur reflète aussi une faiblesse au niveau de la flotte maritime nationale vu les coûts élevés des investissements dans des nouveaux navires avec un manque d'incitations et d'encouragements en la matière.

La Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN) est actuellement le principal armateur agissant dans les échanges maritimes commerciaux avec une part de plus de 5%. La participation des armateurs privé ne dépasse pas les 3%.

Indicateur 3.2.2 : le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Nombre	41	32	34	39	115%	36	38

- **Présentation de l'indicateur** : le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports.

Cet indicateur mesure la connectivité des ports maritimes de commerce tunisiens au ports étrangers et met en exergue la capacité de l'offre du transport maritime.

- **Sources:**

- Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP)
- Consignataires de navires

analyse des écarts

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 protéger l'environnement marin, les personnes et les marchandises et contribuer au développement durable.

Indicateur n°3.3.1 Le nombre des visites de sécurité des navires battant pavillon tunisien

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Nombre	16323	17068	17714	14371	81%	17805	17813

- **Présentation de l'indicateur** : le nombre de visite de sécurité des navires battant pavillon tunisien.

Cet indicateur vise à mettre en évidence l'effort déployé par l'Autorité Maritime en matière du contrôle du respect des navires battant pavillon tunisien des règles de sécurité en vigueur au niveau national et international.

- **La méthode de calcul de l'indicateur (Formule)** :
- **Sources** :
 - Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP)
- **Analyse de l'écart enregistré au niveau des réalisations par rapport aux prévisions de l'année 2020**

Le nombre des visites de sécurité a atteint 14371 visites en 2020 contre 17714 visites programmées, soit un taux de réalisation de 81%. Cet écart est expliqué essentiellement par la période de confinement sanitaire à la suite de la pandémie de Covid 19.

Indicateur n ° 3.3.2 : Le taux de contrôle de navires étrangers faisant escales dans les ports tunisiens

Unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
%	17,7	23,26	25	21,31	85%	30	30

- **Présentation de l'indicateur** : Cet indicateur permet d'évaluer le plan d'action de l'Autorité Maritime en matière de contrôle des navires étrangers faisant escales dans les ports maritimes de commerce tunisiens dans le cadre de mémorandum d'entente régional (MEDMOU).

- **La méthode de calcul de l'indicateur (Formule)** : le nombre de navires étrangers contrôlés/ le nombre de navires étrangers faisant escales dans les ports tunisiens.
- **Sources:**
 - Office de la Marine Marchande et des Ports
- **Analyse de l'écart enregistré au niveau des réalisations par rapport aux prévisions de l'année 2020**

Un taux de contrôle de 21.31% a été enregistré en 2020 contre un taux programmé de 25%, soit un taux de réalisation de 85%. Cet écart est dû à la période de confinement sanitaire à la suite de la pandémie de Covid 19.

3. Présentation de l'exécution du budget du programme

Nature des dépenses		Prévisions 2020 (1.f)	prévisions 2020 (1.f.c)	Réalizations 2020 (2)	Réalizations/prévision	
					Montant (2)-(1)	Taux de réalisation (%) (2) / (1)
Rémunérations	Crédit de paiement	1897	1897	1821	76	96%
Dépenses de fonctionnement	Crédit de paiement	400	400	400		100%
Dépenses d'intervention	Crédit d'engagement	15565	20839	19371	1468	93%
	Crédit de paiement	15565	20839	19371	1468	93%
Dépenses d'investissements	Crédit d'engagement					
	Crédit de paiement					
Dépenses des opérations financières	Crédit d'engagement					
	Crédit de paiement					
Total général	Crédit d'engagement	17862	23136	21592	1544	93%

	Crédit d'engagement	17862	23136	21592	1544	93%
--	---------------------	-------	-------	-------	------	-----

- Le taux de réalisation du budget 2020 s'élève à 93% suite au report d'une partie du programme de maintenance de la Société Nouvelle de Transport de Kerkennah à la fin de l'année 2020.

**Exécution du budget du programme de l'année 2020 par rapport aux prévisions
Répartition par sous-programme et activités (Crédit de paiement)**

Eléments du programme	Activités	Prévision 2020 (L.f)	Prévision 2020 (L.f.c)	Réalizations 2020 (2)	Réalizations/prévision	
					Montant (2)-(1)	Taux de réalisation (%) (2) / (1)
Sous-programme 1	Pilotage	962	962	872	90	91%
	Subvention au profit de la société nouvelle de transport de Kerkennah	15 300	20 574	19 119	1 455	94%
	Subvention au profit de la société de port d'enfidha	1 600	1 600	1 600		100%
Total programme		17 862	23 136	21 591	1 545	93%

* Sans prendre en compte les ressources propres des entreprises

Défis, difficultés et mesures à prendre pour atteindre la performance du programme :

Identification des principaux problèmes et lacunes rencontrés dans la réalisation de la performance du programme:

- La faiblesse des investissements dans des navires modernes par les armateurs tunisiens, à cause des coûts élevés et du manque des mesures incitatives en la matière.
- L'inadaptation des installations portuaires aux exigences du transport maritime moderne, notamment au niveau de la taille des navires, du tirant d'eau et du type du trafic portuaire.
- Complexité des procédures administratives, portuaires et douanières lors du transit des marchandises par les ports maritimes de

commerce, ce qui entraîne un long séjour et un surcoût qui affecte la compétitivité des échanges commerciaux.

Les mesures et les activités qui doivent être mises en œuvre pour remédier aux lacunes enregistrés afin d'atteindre la valeur cible de l'indicateur de performance du programme :

- Pallier aux insuffisances citées ci-dessus par la réalisation des projets de développement portuaires inscrits dans le plan (2016-2020) notamment les grands projets:
 - La réalisation du port en eau profonde d'Enfidha ;
 - La construction des quais 8 et 9 au port de Radès ;
 - L'optimisation de la gestion et de l'exploitation du port de Radès.
- Instaurer des mesures incitatives pour encourager l'investissement dans la flotte maritime commerciale.

Programme pilotage et appui

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

2- Présentation et analyse des résultats de la performance du programme

- **Objectif1 : Améliorer la gestion des ressources humaines** : 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 de performance

Indicateur 1 : taux d'encadrement

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

Indicateur 1 : Taux d'encadrement

Indicateur de performance	unité		Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations/ Prévisions 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/ Prévisions 2020
Indicateur 1 :- Taux d'encadrement	%	Total personnel ministère Du transport	508	496	500	456
	%	Nombre des cadres	293	261		303	260	
	%	Taux d'encadrement	57.60%	52.62%	-9.13%	60.7%	57.01%	-3.69%

Analyse et explication des résultats réalisés à comparer aux prévisions

Bien qu'il n'y a pas eu d'autorisation pour le ministère du transport pour recruter du personnel au titre de l'année 2020, Le taux d'encadrement a accusé une légère

augmentation, il a atteint un taux de 57.01% en 2020 ce taux est globalement acceptable vu qu'il n'y a pas eu de recrutement externe depuis 2013 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.

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

Indicateur de performance	Unité		Prévisions 2019	Réalisations 2019	Réalisations/Prévisions 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/Prévisions 2020
Indicateur 2 :- Le nombre d'agents bénéficiant d'au moins une session formation	%	Total personnel catégorie 3A et plus	476	369	280	354	
		Total personnel catégorie 3A et plus bénéficiant d'au moins une action de formation	265	163		150	83	
		Taux des agents formés catégorie A3	55.67%	44.17%	-7.793%	53.9%	23.44%	-30.46%

On remarque pour 2020 un accroissement notable du nombre d'agents bénéficiant de sessions de formation, à comparer à 2019 pour atteindre un taux de 23.44%. juste la formation des agents affectés aux directions régionales du transport durant le mois de septembre.

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

Indicateur de performance	unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Indicateur n°1: Le coût de l'entretien des voitures administratives	MD	58.311	45.338	65.000%	72.237	111.13%	75.0	80.000

Le cout de l'entretien des voitures a continué à augmenter au cours de l'année 2020, enregistrant un montant important de 72.237MD d'un total de dépenses prévues de 40MD. 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 pour 2021-2022 entre 75 MD et 80MD .

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

Indicateur de performance	unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations/ Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
Indicateur n°2: Consommation moyenne de carburant (l / 100 km).	(l / 100 km).	8.37	8,41	8	8.95	111.87%	8	7.7

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.

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.

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.

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

unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations / Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
%	73	78	95	73	-22	80	95

Dans le cadre de la concrétisation du schéma directeur de l'informatique, l'acquisition des matériels informatiques a été programmée pour l'année 2020 n'a pas vu le jour suite au covid.

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

unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations / Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
%	40	43	70	63	-7	84	94

- Pour 2020 l'exécution d'un audit de sécurité informatique
- Il était prévu d'achever le projet de développement d'un système d'information pour la gestion du transport maritime, sauf que le retard accusé dans l'approbation des différentes phases a empêché la réalisation du projet 2021.
- Préparation du cahier des charges du système d'information de l'aviation civile qui sera annoncé 2021.

Analyse et explication des résultats réalisés comparés aux prévisions

Amélioration de qualité des matériels informatiques

Installation des applications informatiques

- Au cours de l'année 2017, l'acquisition d'une application de la gestion des archives pour un montant de 16.431.500D.
 - Au cours de l'année 2018 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 2020 audit de la sécurité informatique pour un montant de 27685 D, il est prévu de déterminer le système d'information pour la gestion du transport maritime au cours de 2021 pour un montant de 35925 D.
 - Au cours de l'année 2020, l'actualisation des cahiers des charges pour le développement des applications informatiques relatives à l'aviation civile pour lancer en 2021
- **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.

unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations / Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
q	3	4	4	4	1	-	-

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

unité	Réalisations 2018	Réalisations 2019	Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations / Prévisions 2020	Prévisions 2021	Prévisions 2022
-------	-------------------	-------------------	-----------------	-------------------	--------------------------------	-----------------	-----------------

%	-	-	-	-	-	25	50
---	---	---	---	---	---	----	----

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.

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

3.1 Exécution du budget du programme

Nature des dépenses		Prévisions 2020	Réalisations 2020	Réalisations comparées aux prévisions	
		L.F Comp (1)	(2)	Montant (2)-(1)	Taux % (2)/(1)
Dépenses de Rémunération**	Paiements	11187	10258	929	83.04%
Dépenses de gestion	Paiements	2529	2619	10	99.6%
Dépenses d'Intervention	Engagements	3160	2860	301	90.5%
	Paiements	3160	2859	301	90.5%
Dépenses d'investissement	Engagements	7970	4353	3617	54.61%
	Paiements	3005	1113	1892	37.03%
Total	Engagements	24946	20721	4225	83.06%
	Paiements	19981	16849	3132	84.3%

**Exécution du budget du programme de l'année 2020 par rapport aux prévisions
Répartition par sous-programme et activités (Crédit de paiement)**

Éléments du programme	Activités	Prévision 2020 (l.f)	Prévision 2020 (l.f.c)	Réalizations 2020 (2)	Réalizations/prévision	
					Montant (2)-(1)	Taux de réalisation (%) (2) / (1)
Sous-programme 1	Pilotage	17181	17181	14280	2901	%83.11
	Inm	2800	2800	2569	231	%92
Total programme		19981	19981	16849	3132	%84.3

* Sans prendre en compte les ressources propres des entreprises

Les orientations futures

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'au l'année 2021. Dans le même contexte, les promotions annuelles internes au titre de 2020 sont aussi reportées à l'année 2021.

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.

La direction va poursuivre pour l'année 2021 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 A3 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.

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.

