

PROJET ANNUEL DE PERFORMANCE 2021

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.

Table de matière

Chapitre premier : Présentation générale du ministère de transport et de la logistique

1. Présentation du ministère et des politiques publiques de la stratégie et du secteur.
2. Présentation du Budget du ministère

Le deuxième Chapitre : Présentation des programmes du ministère de transport et de la logistique

I. Programme du transport terrestre

1. Présentation du programme et de sa stratégie
2. Les objectifs et indicateurs de performance du programme
3. Budget du programme
4. Fiches indicateurs de performance du Programme

II. Programme de l'aviation civile

1. Présentation du programme et de sa stratégie
2. Les objectifs et indicateurs de performance du programme
3. Budget du programme
4. Fiches indicateurs de performance du Programme
5. Fiches opérateurs publics

III. Programme du transport maritime et portuaire

1. Présentation du programme et de sa stratégie
2. Les objectifs et indicateurs de performance du programme
3. Budget du programme
4. Fiches indicateurs de performance du Programme

IV. Programme de pilotage et Appui

1. Présentation du programme et de sa stratégie
2. Les objectifs et indicateurs de performance du programme
3. Budget du programme
4. Fiches indicateurs de performance du Programme

Chapitre premier :

**Présentation générale de la mission du
transport et de la logistique**

1- Présentation de la stratégie du secteur et de la mission

Le secteur du transport contribue à améliorer les conditions de vie des citoyens en garantissant la mobilité des habitants en sécurité et sûreté, en tenant compte de l'approche genre, ainsi qu'en préservant le pouvoir d'achat du citoyen.

En outre, Le secteur du transport, avec toutes ses composantes, contribue à éviter l'isolement des régions de l'intérieur, à resserrer l'intégration des différentes parties du pays et à 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.

Le secteur du transport, avec toutes ses formes (routes, chemins de fer, ports, aéroports) représente l'un des principaux piliers du système de développement global à travers :

- Son appui au reste des secteurs, tels que l'exportation et le tourisme.
- Son rôle social important à travers le transport urbain, en particulier les élèves et les étudiants.
- Un élément important pour concrétiser l'ouverture de l'économie nationale aux marchés mondiaux et sécuriser nos échanges commerciaux avec le monde, en particulier le transport maritime (97%).

Le secteur du transport et de la logistique fait face à plusieurs problèmes structurels qui se sont exacerbés au cours de l'année 2020, la pandémie Corona ayant mis le secteur devant des défis sans précédent, étant donné que les entreprises opérant dans le secteur sont touchées et que la vision est floue quant à la reprise de activités, en particulier dans le domaine de l'aviation civile et du tourisme de par leur étroite interdépendance suite à l'application des interdictions de voyager et de circulation. Cela s'est traduit par une forte baisse des revenus et ses implications sur la liquidité et la capacité des entreprises à continuer à prendre en charge diverses dépenses, principalement les salaires.

Cela avait des répercussions sur le rythme d'achèvement des programmes et projets en 2020, étant donné que la période de suspension d'activité a dépassé trois mois pour le transport international de voyageurs. À cet égard, divers établissements et entreprises publiques du transport ont proposé un Plan de relance qui comprend :

- Les procédures à entreprendre au niveau de l'entreprise,
- Les étapes et les délais nécessaires pour un retour normal et total de l'activité,
- Moyens matériels et ressources humaines nécessaires à chaque phase.

Perspectives sectorielles, tendances et grandes réformes à moyen terme (2021-2023) :

A- Au niveau du transport terrestre

- ✓ La révision du cadre juridique de l'organisation du transport terrestre en révisant la loi n 2004-33 relative à l'organisation du transport terrestre et certains de ses textes d'application.
- ✓ La révision du code de la route et ses textes d'application.
- ✓ L'ouverture de l'activité de transport public en commun au secteur privé dans le cadre du renforcement du partenariat entre les secteurs public et privé pour répondre à la demande croissante du transport public en commun des passagers : Un comité permanente sera mis en place pour suivre toutes les étapes liées à la concession, y compris la supervision de la préparation des termes de références pour mener une étude d'évaluation des concessions antérieures en matière de transport de passagers, avec l'aide d'experts du domaine.
- ✓ L'application des décisions du Conseil ministériel restreint, tenu le 20 mai 2019, concernant la révision de l'organisation institutionnelle du domaine de la sécurité routière en coopération et coordination avec les ministères concernés, le tissu associatif et la société civile.
- ✓ L'achèvement des principaux projets du transport public en commun :

• **Projet du réseau ferroviaire rapide.**

- ❖ **L'avancement physique du projet** : La fin des travaux sur la ligne de Barcelone – Bougatfa était programmée pour fin juillet 2020, vu l'arrêt des travaux depuis mars 2020 en raison de la pandémie du Corona, l'entreprise veille actuellement à actualiser le calendrier en collaboration avec toutes les entreprises concernées, et il est prévu que le début de l'exploitation de cette ligne se fera au début de l'année 2021.
- ❖ **Recouvrement et système tarifaire** : Sous la tutelle du ministère du Transport, une étude d'intégration tarifaire entre les réseaux de transports publics pour les passagers du Grand Tunis a été lancée en 2019, dont la deuxième phase s'achèvera en novembre 2020.

En parallèle, un appel d'offre sera lancé pour l'institution d'un système de recouvrement spécial pour le réseau ferroviaire rapide de Tunis. Il est prévu que la validation des livrables de la deuxième phase (sélection de l'hypothèse optimale pour l'intégration tarifaire) coïncide avec le début de la mise en place du système de recouvrement ce qui permet la sélection de l'hypothèse optimale d'intégration avec la mise en place du système de recouvrement (programmation du système de recouvrement avec la modélisation du tarif optimal).

• **Projet de métro de Sfax :**

Avancement physique du projet :

Les principales interventions réalisées au cours du premier semestre 2020 sont les suivantes :

- La Coordination avec la commune de Sfax pour l'élaboration des termes de référence pour les études de la circulation afin de permettre la mise en œuvre optimale de la stratégie des déplacements urbains.
- La Coordination avec la Société Régionale de Transport du gouvernorat de Sfax pour réaliser les études de restructuration de son réseau de lignes urbaines pour assurer l'intégration et la complémentarité entre les deux réseaux de lignes de transport dans les circuits communs et ceux spécifiques.
- Le lancement d'une étude de faisabilité du projet sous forme de partenariat entre le secteur public et le secteur privé en coordination avec le comité général du partenariat entre le secteur public et le secteur privé, et il est prévu que cette étude soit réalisée au cours du mois d'octobre 2020.
- Le lancement en date du 17 septembre d'un appel d'offres pour la réalisation des études préliminaires pour l'extension de la ligne « T1 » sur une longueur de 2 km (ces études devraient s'étendre sur environ quatre «04 » mois).

Création des autorités régionales pour les transports urbains

Dans le cadre de la concrétisation des résultats de l'étude de la politique nationale de mobilité urbaine, un Conseil ministériel a été tenu le 07 mai 2020, au cours duquel les résultats de cette étude ont été approuvés.

Afin de concrétiser le programme de travail, en coopération avec l'Agence Française de Développement, un appel d'offre a été lancé pour réaliser des études détaillées

sur l'établissement des autorités organisant le transport urbain, dans le cadre d'un concept plus global qui remplace le transport urbain par le concept du transport, étant donné que le transport est lié à d'autres domaines tel que l'aménagement, la planification d'urbanisme, l'énergie, l'environnement ainsi que le transport intelligent.

B- Au niveau du transport aérien :

- La restructuration des entreprises opérant dans le secteur du transport aérien et en particulier TUNISAIR,
- L'amélioration du niveau de supervision de la sécurité aérienne et de la sûreté de l'aviation civile,
- La réorganisation des structures de l'Autorité de l'aviation civile et le renforcement de son rôle de contrôle et de régulation,
- La réhabilitation des infrastructures aéroportuaires tunisiennes,
- La poursuite des travaux d'adaptation de la législation nationale aux exigences internationales, en particulier l'Organisation mondiale de l'aviation civile.
- Élaboration d'un business plan pour Tunis air couvrant la période (2020-2024) par un bureau d'études externe. Ce plan est basé essentiellement sur : la reprise du niveau d'activité commerciale de 2019 en 2024 (3,4 millions de passagers), la mise en place d'un réseau de vols réguliers rentable, l'ajustement du plan de la flotte à travers la réception de 5 avions A 320 entre 2021-2023 contre le retrait de 7 à 11 avions âgés de plus de 20 ans pendant la même période et la mise en place d'un programme d'austérité pour tous les centres de coûts de l'entreprise, y compris la rationalisation des représentations à l'étranger.

C- Au niveau du transport maritime

- La poursuite de la mise en œuvre du programme d'amélioration des services dans le port de Rades et la généralisation du travail avec le système TTN.
- La poursuite des procédures contractuelles avec une entreprise pour la construction de la première phase du projet de port en eau profonde.
- Le lancement de la réalisation d'une étude relative sur le plan directeur des ports maritimes commerciaux,
- Le suivi de l'achèvement du projet des quais 8 et 9 dans le port de Rades,

- La poursuite des procédures d'acquisition de 6 tracteurs marins pour les ports maritimes commerciaux.
- La coordination entre le Ministère du Transport et de la Logistique et le Ministère des domaines de l'Etat pour signer un contrat d'extension de la société TRABSA pour l'exploitation du terminal pétrolier du port de Skhira et pour poursuivre l'étude du plan managérial de développement de ce port.
- La mise en œuvre du projet d'ouverture d'une ligne maritime pour le transport de marchandises entre les ports tunisiens et les ports de la côte ouest de l'Afrique (Sénégal, Côte d'Ivoire et Ghana) en coordination entre les transporteurs maritimes, les exportateurs tunisiens et le Centre de promotion des exportations.
- L'étude pour l'acquisition d'un navire roulier au profit de la Compagnie Tunisienne de Navigation pour remplacer le navire Salambo et l'Ulysse
- La programmation de la construction locale d'un navire à raison de 25 MD au profit de la nouvelle compagnie de transport à Kerkennah
- La conclusion d'un ensemble d'accords entre la Compagnie Tunisienne de Navigation, l'Office des Céréales, l'Office tunisien de Commerce, le Complexe Chimique Tunisien et les compagnies pétrolières (ETAP et STIR) pour permettre à l'entreprise d'avoir une part du transport maritime des importations et exportations et des investissements dans de nouveaux navires.
- La préparation et la publication des textes d'application du code des ports et de la convention de formation maritime STCW.

D-Au niveau de la logistique :

Continuer les efforts entamés pour l'amélioration du climat des affaires dans le domaine de la logistique en adoptant un ensemble de réformes relatives aux différents secteurs (transport, commerce, industrie, douane ...) qui seront réalisés à court et moyen terme, à travers notamment :

-La création d'une société spécialisée pour la promotion de la logistique et la création de zones logistiques dans le cadre du partenariat.

- Faciliter davantage les procédures permettant aux prestataires de services logistiques de bénéficier du régime de l'opérateur économique, établir un registre national des activités et professions logistiques, et développer et diversifier les services logistiques conformément aux normes internationales.

-La finalisation des études économiques et techniques des zones logistiques programmées et la stimulation des procédures de contrôle des biens immobiliers y afférents.

Des efforts seront consentis pour accélérer les procédures des appels d'offres et la mise en œuvre des premières phases de la zone logistique de Rades (financé partiellement dans le cadre du programme de coopération tuniso-américain par un don de l'Agence américaine) et les zones logistiques de Bir M'charga, Bouchemma, Gargour, Enfidha et Zarzis dans le cadre d'un partenariat équilibré avec le secteur privé.

E- Au niveau du transport intelligent

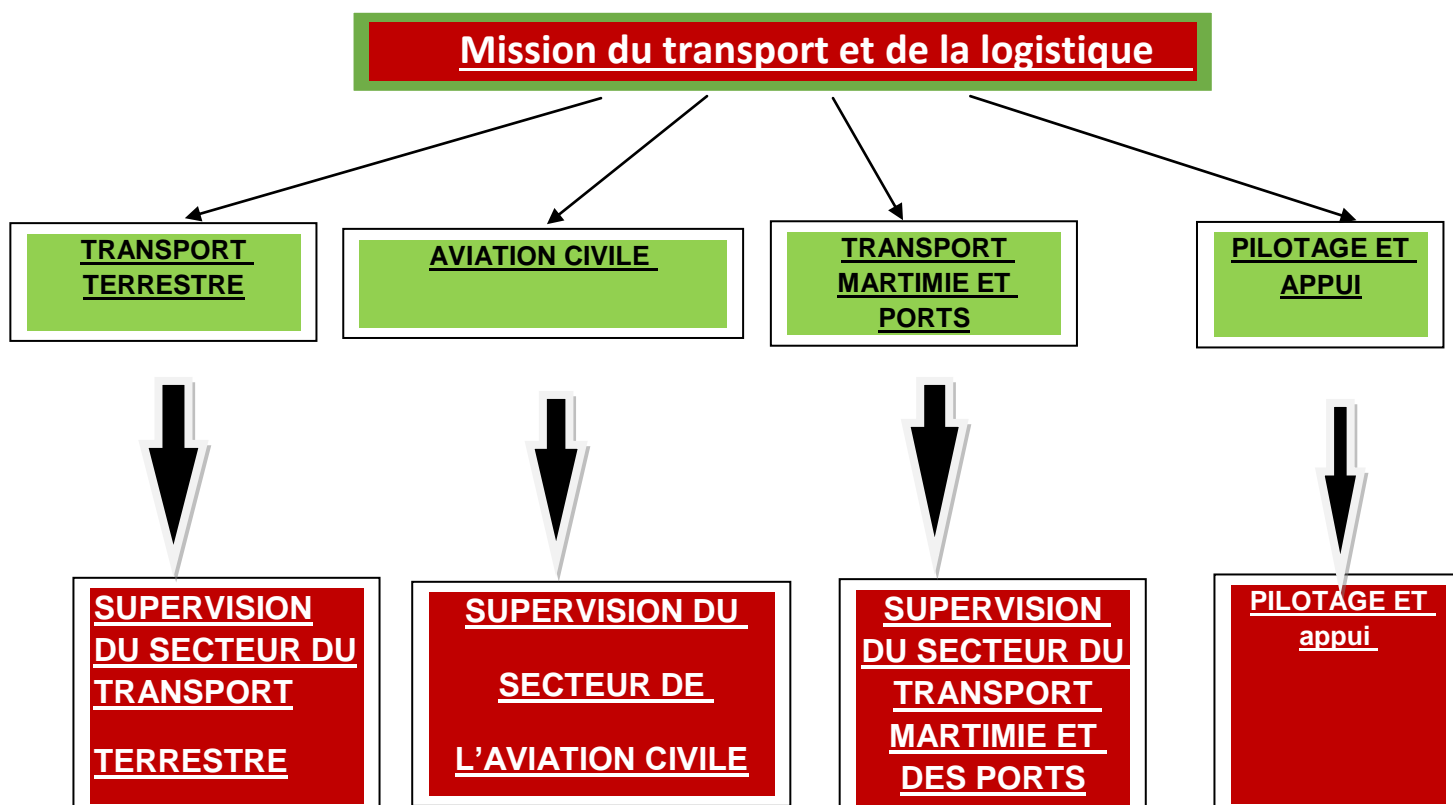
S'appuyer sur des systèmes intelligents pour moderniser le transport à Tunis à travers l'installation du paiement électronique des billets par l'intermédiaire des cartes à puce dans les réseaux bus, métro léger et RFR, et en adoptant des tarifs intégrés pour les transports urbains au niveau du Grand Tunis.

Dans ce contexte, des travaux seront menés pour la mise en place d'un système d'information géographique pour le secteur du transport (SIG Transport).

2-Présentation des programmes de la mission :

La mission transport pour l'année 2021 comprend quatre programmes, quatre sous-programmes, 15 activités, 14 objectifs stratégiques et 29 indicateurs de performance, et 24 opérateurs publics. Les programmes et les sous-programmes sont répartis comme suit :

Structuration de la mission selon les programmes et sous-programmes



3-Présentation des objectifs et indicateurs de performance de la mission

PROGRAMME	OBJECTIFS	INDICATEURS DE PERFORMANCE
<u>PROGRAMME 1</u> <u>TRANSPORT TERRESTRE</u>	OBJECTIF 1.1 : Soutenir et développer le transport public en commun des personnes	-L'évolution du nombre de kilomètres offert (réseau de bus, réseau ferroviaire)
	OBJECTIF 1.2 : Renforcer la sécurité du transport public en commun des personnes	-L'évolution du nombre d'accidents au sein des moyens du transport public en commun
	OBJECTIF 1.3 : développer le transport ferroviaire de marchandises	-L'évolution du transport du phosphate -L'évolution du transport des autres marchandises
<u>PROGRAMME 2</u> <u>Aviation civile</u>	OBJECTIF 2.1 : Améliorer l'efficacité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile	- Le taux de conformité du cadre législatif et réglementaire national dans le domaine de l'aviation civile avec l'Organisation internationale de l'aviation civile - Le taux d'avancement dans la mise en place du système d'information dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile
	OBJECTIF2.2 : Améliorer la qualité des services fournis aux passagers à l'aéroport international de Tunis-Carthage	-Taux de satisfaction des passagers -Le taux de la régularité des vols de la compagnie aérienne
	OBJECTIF2.3 : Développer le transport aérien dans les aéroports	- Le taux d'évolution du transport aérien des avions - Le taux d'évolution du trafic aérien des passagers - Le taux d'évolution du trafic de fret aérien (marchandises)
	OBJECTIF2.4 : Améliorer la représentation des femmes dans le secteur de l'aviation civile	- Pourcentage de femmes pilotes, mécaniciens et techniciens d'aéronefs - Le taux des femmes promoteurs des projets dans le domaine de l'aviation civile
<u>PROGRAMME 3</u> <u>TRANSPORT MARTIMIE ET PORTS DE LA MARINE MARCHANDE</u>	OBJECTIF 3.1 : Moderniser des infrastructures portuaires et amélioration des services	-Rentabilité des opérations de chargement et de déchargement - Le pourcentage de navires rouliers qui enregistrent un retard en fin de semaine au départ
	OBJECTIF 3.2 : Soutenir et développer la flotte maritime nationale et encourager l'investissement privé	-La contribution des transporteurs maritimes tunisiens au transfert des échanges commerciaux extérieurs - Le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers
	OBJECTIF 3.3 : Renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et lutter contre la pollution	-Nombre d'inspections de sécurité pour les navires ayant drapeau tunisien - Pourcentage de navires étrangers mouillant dans les ports tunisiens
<u>PROGRAMME 4 :</u>	OBJECTIF 4.1 : Améliorer la gestion	- taux d'encadrement

<u>PILOTAGE ET APPUI</u>	des ressources humaines	-Pourcentage de salariés bénéficiant d'au moins une formation
	OBJECTIF 4.2 : Améliorer la gestion des moyens de transports et la rationalisation de la consommation de carburant	- Le coût de maintenance et de l'entretien des voitures administratives - Le taux de consommation de carburant
	OBJECTIF 4.3 : Améliorer la qualité des équipements informatiques et développement des applications	- Le pourcentage de matériel multimédia de plus de cinq ans - Le taux de réalisation des systèmes et applications par rapport aux besoins
	OBJECTIF 4.4 : Développer des fonctions de planification, d'études et de prospection	- Niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur des transports - Le pourcentage de réalisation des objectifs inclus dans les contrats-programmes des établissements publics sous tutelle

4-Budget et programmation des dépenses de la mission :

Conformément aux orientations prévues par la circulaire du président du gouvernement n°16 du 14 mai 2020, les crédits de paiement du budget du Ministère du Transport et de la Logistique pour l'année 2021 ont été fixés dans la limite de 829 500 milles dinars contre 728 650 milles dinars en 2020, soit une augmentation de 13,8% répartie comme suit :

- * **Dépenses de rémunération** : 21 600 milles de dinars
- * **Dépenses de fonctionnement** : 3 950 milles de dinars
- * **Dépenses d'interventions** : 798 210 milles de dinars
- * **Dépenses d'investissement** : 5740 milles de dinars

En conséquence, les crédits de paiement pour l'année 2021 sont réparties selon les tableaux suivants :

Tableau numéro 1

Répartition du budget de la mission pour l'année 2021 par programme et par nature de la dépense (crédits de paiement)

En Mille Dinars

PROGRAMME	Dépenses des Rémunération	Dépenses d'exploitation	Dépenses d'interventions	Dépenses d'investissement	TOTAL
PROGRAMME 1	3508	671	767750	2735	774664
PROGRAMME 2	1693	0	10420	0	12113
PROGRAMME 3	1972	400	17065	0	19437
PROGRAMME 4	14427	2879	2975	3005	23286
TOTAL	21600	3950	798210	5740	829500

Schéma n ° 1: Répartition du budget de la mission du transport et de la logistique pour l'année 2021 par programme

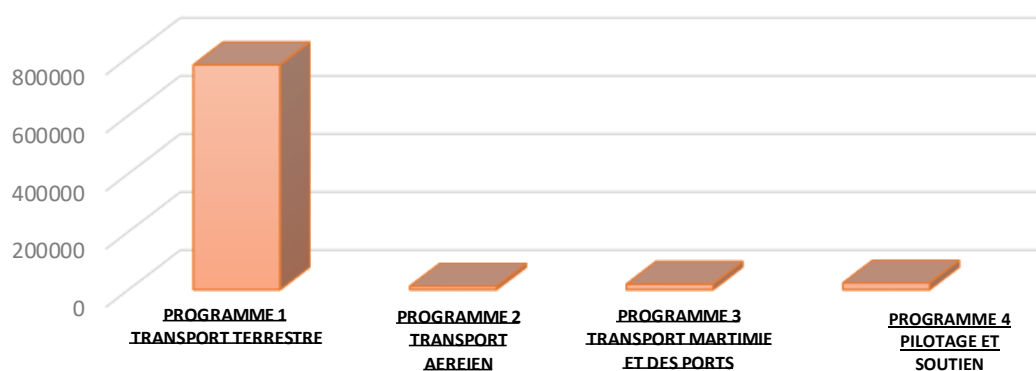


Tableau n° 2 :

**Cadre de dépenses à moyen terme 2021-2023 du programme : Répartition
selon la nature de la dépense
(Crédits de paiement)**

En MILLE DINARS

Nature de la Dépenses	Réalisation			L.F	Prévisions		
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses de ré- munération	14205	15223	16857	21000	21600	22055	22238
Dépenses de fonctionnement	2939	2958	3382	3700	3950	4045	4076
Dépenses d'in- terventions	925555	621307	587923	697950	798210	815050	821790
Dépenses d'in- vestissement	347	525	1012	6000	5740	5850	5896
Total hors res- sources propres des établisse- ments à caract- ère administra- tif	943046	640013	609174	728650	829500	847000	854000
Total Y Compris ressources propres des éta- blissements à caractère admi- nistratif	952035	648977	620684	740980	841830	860400	868450

Tableau numéro 03
Cadre de dépenses à moyen terme (2021-2023) de la mission
Répartition selon les programmes (crédits de paiement)

	<i>Réalisations</i>			2020	Prévisions		
	2017	2018	2019		2021	2022	2023
Transport terrestre	912325	607963	573448	678720	774664	791000	797500
Aviation civile	4220	4250	4404	12087	12113	12370	12500
TRANSPORT MARTIMIE ET DES PORTS	12893	12948	13259	17862	19437	19800	19970
Programme météorologique	2256	3426	4709				
	8989	8964	11167				
	11245	12390	15876				
PILOTAGE ET Appui	11352	11426	13354	19981	23286	23830	24030
Total hors ressources propres des entreprises	943046	640013	609174	728650	829500	847000	854000

Le deuxième chapitre :
**Présentation des programmes
du ministère**

Programme 1

Transport terrestre

Responsable du programme :

M. Habib Ammar

Directeur général du transport terrestre

1. Présentation de la stratégie et de la mission du secteur :

Les orientations stratégiques générales du secteur du transport terrestre concernent principalement la promotion du transport public en commun et ce à travers le renforcement des infrastructures, le développement et le renouvellement du parc du transport public de personnes ainsi que l'appui au transport ferroviaire de personnes et de marchandises.

Ces orientations s'inscrivent dans le cadre de la croissance démographique et urbaine des villes tunisiennes ainsi que le phénomène croissant de l'encombrement de la circulation et de la pollution de l'environnement en raison de la baisse de la part des transports publics en communs et de l'utilisation intensive des moyens de transport individuels comme alternative à la réduction de l'offre du transport public en commun. Ainsi, encourager le transport en commun et son appui permettra de réduire les répercussions négatives susmentionnées.

L'appui aux transport public en commun a pour principal objectif de réduire l'encombrement et la pollution dans les grandes villes en réduisant le pourcentage d'utilisation des transports individuels, car au début du onzième plan, la part du transport en commun dans le transport total atteignait 35%.

Il est probable que ce pourcentage aurait connu une baisse remarquable ces dernières années en raison de l'augmentation de l'offre du transport public non régulier et de l'augmentation du volume des transports en voitures privées.

De plus, le secteur est confronté à de nombreux défis depuis plusieurs années, auxquels s'ajoutent les difficultés financières que connaissent la plupart des entreprises de transport public de voyageurs. Cela a eu un impact négatif sur le développement de l'offre et l'amélioration de la qualité des services.

Cela s'ajoute aux répercussions de la pandémie Corona, qui ont aggravé les difficultés au sein de nombreuses entreprises de transport.

Pour faire face à ces défis, une coordination entre les différents intervenants est établie pour la prise des mesures pratiques dans le but d'améliorer le niveau de l'offre et répondre à toutes les demandes du transport tout en respectant les mesures sanitaires exceptionnelles contre le Coronavirus, en plus de l'entretien du parc et l'amélioration de sa disponibilité.

Ceci afin d'éviter de tomber dans une situation d'impossibilité de répondre aux demandes de déplacement en raison de son étroite relation avec la dynamique économique et sociale.

En outre ; il est important de poursuivre le plan de la promotion du transport public en commun jusqu'à ce qu'il devienne progressivement une alternative à l'utilisation du transport individuel.

Les efforts porteront principalement sur la poursuite de l'appui et du développement des réseaux de transport ferroviaire, le renforcement de l'offre de transport public et l'amélioration de la qualité de ses services à travers le renouvellement et le développement du parc de bus des entreprises publiques.

Concernant l'appui du transport ferroviaire de marchandises, il est nécessaire d'augmenter sa part dans le transport de marchandises et ce à travers :

-La liaison du réseau ferroviaire aux différentes unités de production, aux ports et aux zones logistiques pour soutenir les exportations :

-La rénovation et la réhabilitation des voies ferrées destinées au transport des phosphates dans la région de Gafsa ;

-Le renforcement et le renouvellement du parc de transport de marchandises.

Il est à souligner que sa part, qui représentait environ 38% en 1977, ne dépasse pas actuellement 6%.

En prenant en considération ce qui précède, le programme du transport terrestre vise essentiellement à :

- Soutenir et développer le transport en commun.
- Renforcer la sécurité du transport en commun des personnes (moyens de transports, réseaux, gares) ;
- Développer le transport ferroviaire des marchandises.

La réalisation de ces objectifs dépend des axes suivants :

- Le renouvellement et l'expansion du parc ;
- L'extension du réseau de lignes de transport routier ;
- Acquisition de matériel d'entretien et construction d'ateliers ;

- Le renforcement de l'infrastructure ferroviaire (la maintenance des lignes, électrification des lignes, multiplication des lignes) ;
- La création de nouvelles lignes et réhabilitation d'anciennes lignes ;
- Appui au contrôle du transport routier.

2- Les objectifs et les indicateurs de performance du programme

Trois objectifs ont été définis pour le programme du transport terrestre à savoir :

- Soutenir et développer le transport public en commun des personnes ;
- Renforcer la sécurité du transport en commun des personnes ;
- Développer le transport ferroviaire de marchandises.

❖ Objectif 1-1 : Soutenir et développer les transports publics en commun des personnes

Présentation de l'objectif : Développer les transports routiers et ferroviaires pour augmenter la contribution des transports publics en commun des personnes dans le total des déplacements afin de réduire les problèmes de l'encombrement et de la pollution d'une part et la réduction des coûts d'autre part.

Référence de l'objectif : Le plan de développement quinquennal

Motifs de choix des indicateurs : Parmi les indicateurs précédemment disponibles, l'indice de développement annuel du nombre de places kilométriques offertes pour le réseau des bus et celui ferroviaire a été adopté séparément. Cependant, en raison de l'adoption de différentes méthodes de calcul de cet indicateur par les sociétés de transport de passagers, il a été abandonné et n'a été retenue que le nombre de places offertes. Cet indicateur reflète le développement de l'offre de transports public en commun, en plus de sa disponibilité dans toutes les entreprises de transports de personnes et son calcul de la même manière :

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur - 1 Evolution du nombre de places offertes	Taux							
- Évolution du nombre de places offertes (réseau de bus)		3%	1.3%	1.1%	4%	4.6%	3.7%	
- Évolution du nombre de places offertes (réseau ferroviaire)		-3.5%	-10.2%	-2.7%	-0.7%	-8.4%	10.5%	

* Les données sur les estimations 2023 ne sont pas disponibles pour la plupart des entreprises régionales et nationale

La présentation des activités du programme :

Les sociétés régionales du transport terrestre des passagers assurent un service public qui couvre l'ensemble du territoire de la République, celles-ci assurent des services directs aux citoyens quel que soit leur catégorie.

*Dans le domaine du transport public routier :

Le transport public en commun comprend 13 entreprises régionales et 2 entreprises nationales de transport de voyageurs. Le réseau du transport public en bus s'étend sur environ 294 000 km.

Ces entreprises exploitent environ 2900 lignes pour le transport d'environ 500 millions de passagers par an, dont 53% sont des élèves et des étudiants. Le parc est composé d'environ 4455 bus, avec un taux de disponibilité estimé à 74% le 15 septembre 2020, dont 2129 bus sont destinés au transport scolaire et universitaire.

*Dans le domaine du transport public ferroviaire :

Le réseau du transport public en commun ferroviaire comprend :

-La société TRANSTU :

*38 km sur la ligne Tunis-LA Marsa aller-retour de, assurant le transport de 9,6 millions de passagers par an.

*123 km aller-retour pour le réseau de métro léger (6 lignes) assurant le transport de 86 millions de passagers par an.

-La Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens :

*La ligne banlieue sud (Tunis-Borj Cedria): 50 km aller-retour et assure le transport de 32 millions de passagers par an.

*La ligne du métro sahel : 130 km aller-retour et assure le transport de 11 millions de passagers par an ;

*La ligne longue distance : 2 552 km aller-retour (6 lignes) et assurent le transport de 4 millions de passagers par an ;

Cependant, ces sociétés nationales et régionales de transport rencontrent de grandes difficultés qui les ont empêchées d'améliorer la qualité de leurs services en raison de la situation financière difficile, en plus des répercussions de la pandémie Corona, qui a réduit les revenus des entreprises de transport public et qui a contribué à l'aggravation de leurs problèmes.

Objectif 1-2: Soutenir la sécurité du transport en commun de personnes

La présentation de l'objectif : Veillez à la mise en place et le renforcement des exigences de sécurité au sein des moyens de transport public des personnes (routes et voies ferrées).

Dans les documents précédents des projets annuels de performance, on s'est appuyé sur des indicateurs de décès et de blessés au sein du transport en commun, ce qui rend difficile à déterminer des valeurs cibles et de mesurer leur évolution d'une année à une autre.

Ainsi, ces indicateurs ont été abandonnés et l'évolution du nombre d'accidents d'une année à une autre a été retenu comme un nouvel indicateur de sécurité au sein du transport en commun des personnes.

- Référence de l'objectif : Le programme de travail du Ministère du transport et le programme de travail des entreprises publiques sous tutelle.

Motifs de choix des indicateurs : Parmi les indicateurs disponibles, le nombre d'accidents au sein des moyens de transport public en commun a été retenu et qui reflète le

développement de la sécurité du parc destiné au transport de passagers, le degré d'efficacité du système de maintenance et la disponibilité du parc exploité.

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro 2 - L'évolution du nombre d'accidents au sein des moyens du transport public en commun	Taux	3%	2.8%	6.8%	4.3%	Réduire le nombre d'accidents		



La présentation des activités du programme :

Les accidents de la route dans le monde et les pertes humaines et économiques qui en résultent sont devenus l'un des problèmes les plus importants auxquels se heurte le développement des sociétés actuelles, et ce problème apparaît de manière nette et tangible dans les pays en développement, selon ce que confirme l'Organisation Mondiale de la Santé.

Malgré les efforts de toutes les parties concernées par le dossier de la sécurité routière, les résultats enregistrés au niveau des statistiques des accidents de la route dans notre pays sont inférieurs au niveau requis, ce qui est une conséquence inévitable de la faiblesse de l'efficacité de la gestion institutionnelle.

Le 20 mai 2019, un conseil ministériel restreint a été tenu, consacré à l'examen de nombreux dossiers liés au secteur du transport, dont une revue de l'organisation institutionnelle dans le domaine de la sécurité routière. Il a été proposé ce qui suit :

*La création d'un comité permanent appelé « Haut comité de la sécurité routière », qui comprend des représentants de tous les ministères, structures et organisations concernés sous la supervision du Président du Gouvernement.

*La création d'une structure exécutive pour la sécurité routière avec une indépendance administrative et financière sous la tutelle du président du gouvernement.

*Le Maintien de l'Observatoire National de la Sécurité Routière, tout en révisant ses attributions pour prendre en charge les études et statistiques et leur analyse, à l'instar de ce qui est applicable au niveau international.

Une nouvelle organisation institutionnelle dans le domaine de la sécurité routière a été adoptée selon la proposition du Ministère du Transport.

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 de 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	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Évolution du transport de marchandises (total)	taux	<u>-0,2%</u>	<u>-19,8%</u>	<u>4,2%</u>	<u>26,8%</u>	<u>66,4%</u>	<u>23,8%</u>	<u>21,8%</u>
- Evolution du transport de phosphate		3,8%	-29%	17,4%	39%	64,3%	17,4%	29,6%
- Evolution du transport de marchandises diverses		-6,3%	-4,4%	-12,4%	6,3%	71%	37,4%	7,7%

La présentation des activités du programme :

La Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT) assure une activité stratégique vu son rôle important dans la réduction de l'isolement des régions de l'intérieur et la liaison des sites de production avec les centres de distribution et de consommation en plus de sa contribution dans le domaine de l'exportation (transport de phosphate),

Malgré cette dimension sociale et économique qui lui est confiée, la SNCFT connaît des difficultés structurelles qui se sont aggravées ces dernières années, qui l'ont rendue incapable de jouer pleinement son rôle. Ceci nécessite l'établissement d'un plan pour restaurer progressivement le rythme de son activité et retrouver un rythme de croissance dans les années à venir pour atteindre des niveaux permettant de faire face radicalement à la situation actuelle et d'assurer un changement qualitatif du niveau des services de transport ferroviaire.

Le volume d'activité de l'entreprise en conditions normales (avant 2011) s'est élevé à environ 11 millions de tonnes de matières premières, dont 8 millions de tonnes de phosphates contre 3,2 millions de tonnes de matières premières, dont 2 millions de tonnes de phosphates en 2019.

3- Dépenses du programme :

Evolution des crédits du programme transport terrestre

En mille Dinars

libellé	Sources de financement	Réalisations 2019	LF 2020 MD	Prévisions 2021	Ecart	Taux (%)
Dépenses de rémunération	Ressources sur le budget de l'ETAT	2 803	6 249	3 508	-2741	-44%
	Crédits extérieurs affectés	2 803	6 249	3 508	-2 741	-44%
	Ressources propres des établissements publics à caractère administratif	200	8550	200	-8 350	-98%
	Total	3 003	14 799	3 708	-11 091	-75%
Dépenses de fonctionnement	Ressources sur le budget	691,2	671	671	0	
	Ressources de l'Etat	691	671	671	0	0%
	Ressources propres des établissements publics	143	3 385	700	-2 685	-79%

	Total	834	4 056	1 371	-2 685	-66%
Dépenses d'interventions	Ressources sur le budget	569 931	662 505	761 850	99 345	15%
	Ressources sur les crédits extérieurs affectés		6 300	5 900	-400	-6%
	Comptes spéciaux				0	
	Ressources de l'Etat	569 931	668 805	767 750	98 945	15%
			395		-395	-100%
	Total	569 931	669 200	767 750	98 550	15%
Dépenses d'investissement	Ressources sur le budget	23	2 995	2 735	-260	-9%
	Ressources de l'Etat	23	2 995	2 735	-260	-9%
	Ressources propres des établissements publics				0	
	Total	23	2 995	2 735	-260	-9%
Total	Ressources sur le budget	573 448	672 420	768 764	96 344	14%
	Ressources sur les crédits extérieurs affectés	0	6 300	5 900	-400	-6%
	Comptes spéciaux	0	0	0	0	
	Ressources de l'Etat	573 448	678 720	774 664	95 944	14%
	Ressources propres des établissements publics	343	12 330	900	-11 430	-93%
	Total partie	573 791	691 050	775 564	84 514	12%

***Hors les ressources propres des établissements publics à caractère administratif**

Fiches indicateurs de performance
Programme du transport terrestre

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 1-1-1

Intitulé de l'indicateur : évolution du nombre de places offertes

Date de l'actualisation de l'indicateur : 26/10/2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Le programme du transport terrestre

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur :

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Soutenir et développer les transports en commun

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur reflète l'évolution de l'offre liée au transport régulier de personnes sur les routes et sur les voies ferrées.

5- Type de l'indicateur : indicateur d'activités

6- Nature de l'indicateur : indicateur d'efficacité socio-économique,

7- Déclinaisons : Entreprises publiques de transport régulier de personnes (Grand Tunis et autres régions)

II- Les détails techniques de l'indicateur :

8- Formule de calcul de l'indicateur : indicateur simple

9- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur

10- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur (sondage, rapport, questionnaire...) : Rapport d'activités des entreprises publiques sous tutelle

11- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Direction générale du transport terrestre.

12- Délai de disponibilité de l'indicateur : à la fin de chaque année

13- Valeur cible de l'indicateur

14- Le responsable de l'indicateur : directeur général du transport terrestre

15- Unité de l'indicateur : Pourcentage

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1-Série des résultats et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023*
Numéro de l'indicateur - 1 Taux d'évolution du nombre de places offertes								
- Évolution du nombre de places offertes (réseau de bus)	taux	3%	1.3%	1.1%	4%	4.6%	3.7%	
- Évolution du nombre de places offertes (réseau ferroviaire)		-3.5%	-10.2%	-2.7%	-0.7%	-8.4%	10.5%	

*Les données sur les estimations 2023 ne sont pas disponibles pour la plupart des entreprises régionales et nationales.

** En ce qui concerne les données relatives aux attentes de l'année 2020, il a été pris en considération que les entreprises de transport nationales et régionales reprendront leurs activités normales au cours du mois de mars 2020.

2-Analyse des résultats et des prévisions de réalisation de l'indicateur.

- Réseau de bus:

Nombre de places offertes	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sociétés régionales du Transport	278 717	284 069	287 905	291 093	296 634	302 161
TRANSTU	46 582	45 194	44 571	54 965	64 811	72 591
S.N.T.R.I	1 900	2 242	2 512	2 242	2 804	2 827
total	327 199	331 505	334 988	348 300	364 249	377 579

Le rythme d'évolution du nombre de places offertes a augmenté au cours de l'année 2019 de 1% par rapport à l'année 2018. Quant à l'année 2020, et malgré la situation épidémiologique actuelle, qui obligeait les entreprises à adhérer à ce qui découlait des décisions gouvernementales, le nombre de places offertes a augmenté de 4%, en raison de la continuité de l'activité des entreprises régionales et nationales du transport des passagers pendant la période de confinement général et ciblé.

Il est attendu que ce pourcentage enregistrera également une augmentation au cours des années 2021 et 2022, notamment en raison de l'évolution du niveau de l'offre, à travers la réalisation des opérations de maintenance nécessaires, la mise en œuvre du nouveau programme d'acquisition de bus ainsi que de l'augmentation du nombre de passagers.

- Réseau ferroviaire

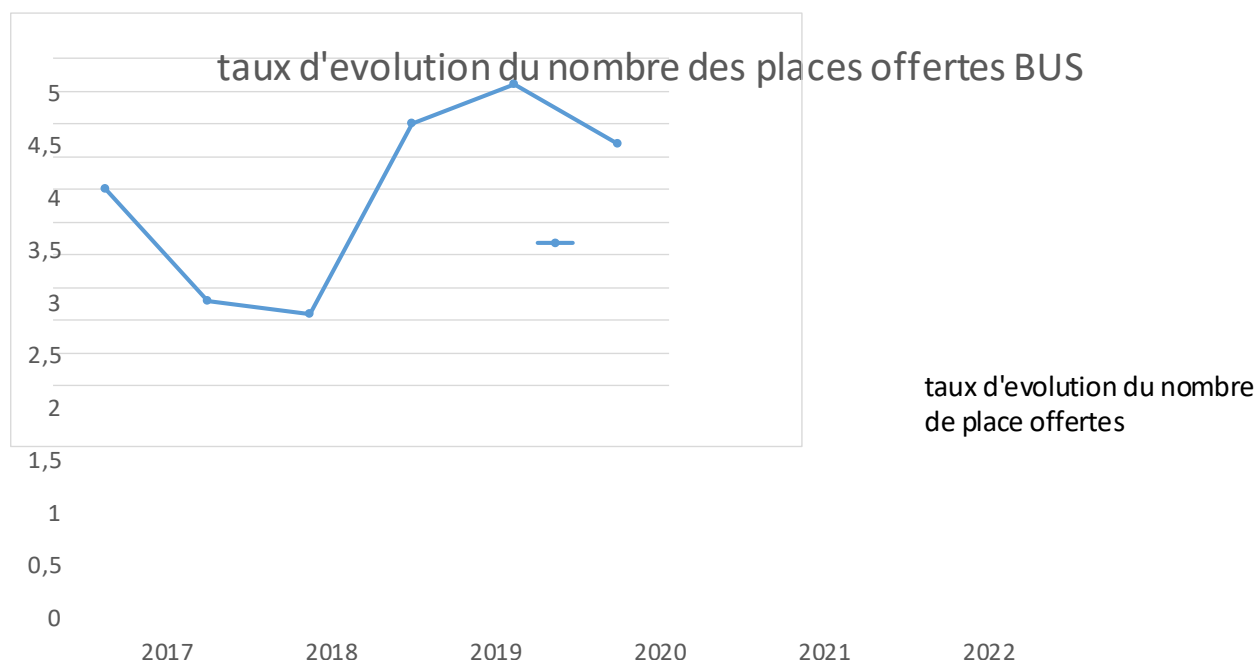
Nombre de place affichés	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRANSTU	28 280	27 167	25 136	28 296	28 336	28 612
SNCFT	77 442	67 801	67 235	63 439	55 687	64 260
Total	105 772	94 968	92 371	91 735	84023	92 872

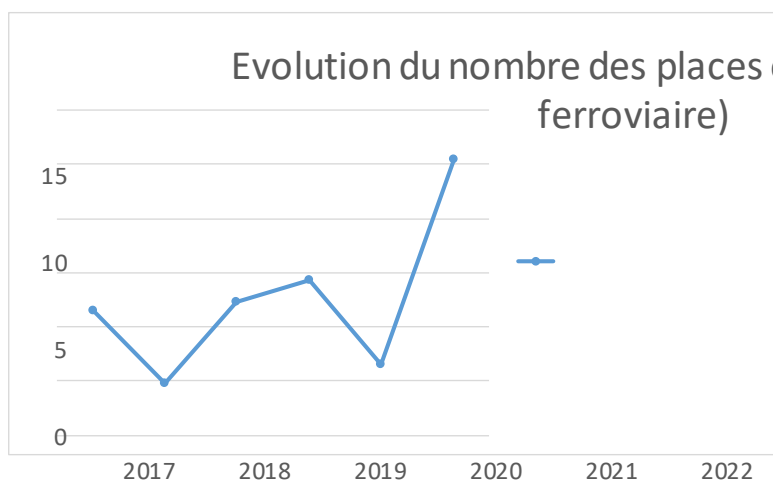
L'évolution du nombre de places offertes sur le réseau ferroviaire a connu une baisse au cours des années 2018 et 2019, et on s'attend à ce que ce pourcentage connaisse également une régression au cours des années 2020 et 2021 en raison notamment de la baisse du nombre de places offertes par la SNCFT. Cette situation résulte de la crise économique et financière provoquée par la propagation de la pandémie de Corona et son impact sur L'activité de l'entreprise et ses équilibres financiers. Elle a été également à l'origine d'un retard dans la conclusion des contrats liés à l'acquisition de matériel et dans la mise en œuvre de grands projets dans le domaine du transport ferroviaire urbain (Le projet RFR, le tronçon central du métro et la réhabilitation de la place de Barcelone, métro Sfax...)

Quant à l'année 2022, ce pourcentage devrait augmenter, en raison du renforcement du parc de transport de passagers, de la poursuite du programme de réhabilitation des locomotives et de l'équipement des centres de maintenance.

2- Graphique de l'évolution de l'indicateur

Taux d'évolution du nombre de places offertes





taux d'évolution du nombre des places offertes

Indicateurs directeurs

1-Le nombre de passagers

Nombre de passagers	Réalizations			Prévisions		
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre total de passagers	629 934	648 290	646 888	646 437	720 621	775 764

Nombre de passagers (le réseau bus)	485 787	504 978	512 977	502 668	573 995	629 905
Nombre de passagers (réseau ferroviaire)	144 147	143 312	133 911	143 770	146 626	145 860

Le nombre total de passagers sur les routes a atteint 513 millions de passagers en 2019 contre 505 millions de passagers en 2018, soit une augmentation de 1,6%. Vu l'épidémie du Corona et l'arrêt de l'avancement dans l'achèvement des projets restants de 2019 et 2020, l'année 2020 pourrait enregistrer une régression de -2%. Le nombre de passagers augmentera au cours des années 2021 et 2022, en raison de la programmation de nouvelles acquisitions d'autobus.

Quant au nombre de passagers sur le réseau ferroviaire, il a atteint 134 millions de passagers en 2019 contre 143 millions de passagers en 2018, soit une baisse de -6,5%,

et on s'attend à ce que le nombre de passagers atteigne 144 millions d'ici fin 2020, soit une augmentation de 7%.

2-Le Parc

Réseau autobus

- Evolution du parc

Le parc	Réalizations			Prévisions		
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Le Parc au 31 décembre	4504	4581	4795	4817	4722	4657
Parc disponible pour l'exploitation	3344	3340	3408	3597	3622	3688

-Programme des acquisitions restantes des budgets 2017-2018-2019-2020

Société	Le reste du marché général	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Total 2017-2020
Société Régionale du sahel	0	35	9	10	15	69
Société Régionale de Bizerte	14	11	12	15	10	62
Société Régionale de Médenine	0	16	0	35	0	51
Société Régionale de gabes	0	28	17	14	5	64
Société Régionale de Beja	20	0	0	0	17	37
Société Régionale de Sfax	0	40	45	0	28	113
Société Régionale de Kef	12	8	16	6	6	48
Société Régionale de Siliana	0	0	14	12	13	39
Société Régionale de Gafsa	12	22	32	30	0	96
Société Régionale de Nabeul	8	0	37	74	28	147
Société Régionale de Kairouan	7	12	13	19	0	51
Société Régionale de Jendouba	4	6	14	10	12	46
Société Régionale de Kasserine	0	11	22	15	10	58
Société de transport de Tunis	284	98	238	259	259	1138
total	361	287	485	499	393	1664

Le parc des bus prêts à l'emploi a atteint 3408 en 2019 contre 3340 bus en 2018, soit une augmentation de 2%, et on s'attend à ce que d'ici fin 2020, ce nombre atteindra environ 3597 bus, soit une augmentation de 5,6%.

De même, pour les années 2021 et 2022, ce pourcentage devrait augmenter, en raison du programme des lourdes maintenances et de l'achèvement de la réalisation des acquisitions restantes des budgets 2017-2020 avec la programmation de l'acquisition de bus d'occasion.

Réseau ferroviaire :

- Évolution du parc

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Le parc (réseau ferroviaire)						
SNCFT						
Nombres d'Autorails	30	30	30	30	30	30
Nombres Locomotives	35	36	36	36	36	36 36
Nombre de voitures à voyageurs	112	112	112	112	112	112
Nombre de voitures auto-tracteurs	30	30	30	30	30	30
TRANSTU						
ligne de la goulette-Marsa	17	18	18	18	18	18
Nombre de wagon métro léger	188	189	189	189	183	183

3-Les activités les plus importantes programmées pour atteindre la valeur cible de l'indicateur :

Promouvoir les investissements dans le transport public en commun à travers :

- L'accélération du rythme des achats programmés.
- La poursuite du renouvellement et de la consolidation du parc, et notamment la recherche de nouvelles sources de financement,
- La révision du tarif, qui n'a connu aucune augmentation depuis 2010,
- Le lancement d'un appel d'offres pour l'octroi de nouvelles lignes de transport urbain et régional,
- L'augmentation de la subvention d'investissement inscrite au budget de l'État et allouée à l'autofinancement d'acquisitions d'autobus au profit des sociétés régionales de transport terrestre,
- La mise en place des principes de gouvernance.

Fiche indicateur : Nombre d'accidents des moyens de transport en commun

Code de l'indicateur : 2-2-1

Intitulé de l'indicateur : Le Nombre d'accidents des moyens de transport en commun

Date de l'actualisation de l'indicateur 26-10-2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Programme du transport terrestre

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : renforcer la sécurité du transport en commun des personnes

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur reflète l'évolution du nombre de blessés sur les moyens du transport public des voyageurs

5- Type de l'indicateur : Indicateur d'activité

6- Nature de l'indicateur : Indicateur de sécurité / qualité

7- Déclinaisons : Entreprises publiques de transport régulier de personnes (Grand Tunis et autres régions)

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : indicateur simple

2- Unité de l'indicateur : nombres

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur Direction générale du transport terrestre

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Rapport d'activité des entreprises publiques sous tutelle.

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : La fin de chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur :

8- Le responsable de l'indicateur : Directeur général du transport terrestre

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur - L'évolution du nombre d'accidents sur les moyens de transport public en commun	TAUX	3%	2.8%	6.8%	4.3%	Réduire le nombre d'accidents		

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

En ce qui concerne les accidents de la circulation sur les moyens de transport public en commun, une baisse du nombre d'accidents a été enregistrée, et ceci est principalement dû au soutien de la sécurité sur ces moyens. Concernant l'année 2020, une baisse remarquable a été enregistrée jusqu'au mois d'octobre 2020 en raison des circonstances exceptionnelles que traverse le pays, qui ont conduit à la suspension de l'activité des sociétés de transport public en commun pour les voyageurs pendant la période de confinement.

Et avec la volonté du Ministère des Transports et de toutes les parties concernées par le dossier de la sécurité routière pour trouver des solutions aux défis auxquels sont confrontés les moyens de transport routier et en particulier les moyens de transport public en commun, on s'attend à ce que le nombre d'accidents diminue dans les années à venir.

3-Les activités les plus importantes programmées pour atteindre la valeur cible de l'indicateur.

-Veiller à la mise en place du système de gestion de la sécurité au niveau des entreprises régionales et nationales de transport public en commun.

-Renforcer les compétences des chauffeurs de bus grâce à la Formation Initiale minimale obligatoire (FIMO)

-Développer le système national de formation dans le domaine de la conduite des véhicules et l'obtention des permis de conduire.

-Révision du code de la route et de certains de ses textes d'application liés à la sécurité routière et à la circulation sur les routes.

-Mettre en place d'un système numériques pour surveiller le temps de conduite, le temps de repos et la vitesse

Fiche indicateur :

Code de l'indicateur : 1-3-1

Intitulé de l'indicateur : Evolution du transport ferroviaire de marchandises

Date de l'actualisation de l'indicateur : 26/10/2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Programme de transport terrestre.

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur :

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : développer le transport ferroviaire de marchandises

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur reflète l'évolution des marchandises transportées sur les chemins de fer

5- Type de l'indicateur : indicateur d'activités

6- Nature de l'indicateur : indicateur économique

7- Déclinaisons : Entreprises publiques de transport régulier de personnes (Grand Tunis et autres régions)

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : indicateur simple

2- Unité de l'indicateur : le pourcentage

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Direction générale du transport terrestre.

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Rapport d'activité des entreprises publiques sous tutelle

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : La fin de chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur :

8- Le responsable de l'indicateur : Directeur général du transport terrestre.

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1-Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur :

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro 1 - Évolution du transport de marchandises (total)	taux	<u>-0,2%</u>	<u>-19,8%</u>	<u>4,2%</u>	<u>26,8%</u>	<u>66,4%</u>	<u>23,8%</u>	<u>21,8%</u>
-L'évolution du transport du phosphate		3,8%	-29%	17,4%	39%	64%	17,4%	29,6%
- L'évolution du transport de marchandises diverses		-6,3%	-4,4%	-12,4%	6,3%	71%	37,4%	7,7%

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur

Quantités transportées	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Transport de phosphate (millions de tonnes)	2,417	1,717	2,015	2,8	4,6	5,4	7
Transport de marchandises diverses (millions de tonnes)	1,431	1,368	1,199	1,275	2,18	2,995	3,225
Total	3,848	3,085	3,214	4,075	6,78	8,395	10,225

La production de ce transport au cours de l'année 2019 a atteint le niveau de 2,015 millions de tonnes, enregistrant une augmentation de 17,4% par rapport à la production de 2018. Quant au niveau des revenus, il s'est élevé à 18,18 millions de dinars contre 15,850 millions de tonnes en 2018, soit une augmentation de 18,7%. Le transport de marchandises diverses au cours de l'année 2019 a connu une baisse de 12,4% du volume de tonnes transportées par rapport à l'année 2018, puisqu'il a atteint 1,199 millions de tonnes contre 1,368 millions de tonnes en 2018.

Quant aux revenus, ils ont diminué de 6,5%, atteignant 14,695 millions de tonnes en 2019 contre 15710 en 2018.

On s'attend à ce que les revenus du transport de marchandises augmentent en 2020, 2021 et 2022, en raison des hypothèses selon lesquelles 2,8 millions de tonnes de phosphate seront transportées en 2020, 4,6 millions de tonnes possibles en 2021 et 5,4 millions de tonnes en 2022. En ce qui concerne le transport de marchandises, 1,275 millions de tonnes seront transportées en 2020, et probablement 2,8 millions de tonnes en 2021 et 2,995 millions de tonnes en 2022. Cela est dû au renforcement et au renouvellement du parc de transport ferroviaire pour le transport de marchandises et à la poursuite des opérations de réhabilitation des stations de transport de marchandises.

3-Les activités les plus importantes programmées pour atteindre la valeur cible de l'indicateur.

Afin de faire face aux difficultés que le secteur du transport ferroviaire de marchandises a connu ces dernières années, il est prévu ce qui suit au cours des prochaines années :

- Consolidation et renouvellement du parc de transport ferroviaire de marchandises.
- Assurer le transport du phosphate par train sur la ligne Tozeur-Gafsa-Sfax (ligne 13)
- Augmentation des tarifs du transport urbain et régional
 - Autorisation de la société de réaliser certains achats se rapportant aux moyens de sécurité et aux travaux urgents en dehors des règles prévues par le décret régissant les marchés publics telle que la CPG
- Augmentation de la part du transport ferroviaire des marchandises à 6%, (actuellement 3%).
- Transformation des dettes à court terme en des prêts bancaires à long terme pour permettre à la société un retour à son rythme d'activités habituelle
- Poursuite de la réhabilitation et de l'entretien du matériel de transport.
- Poursuite des travaux d'équipement des ateliers et d'acquisition du matériel informatique.

Programme de l'aviation civile

Responsable du programme :

M. Habib Al-Makki

Directeur général de l'aviation civile

1- Présentation du programme et de sa stratégie

Le secteur de l'aviation civile revêt d'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 et permet aussi la création des emplois.

Le transport interne réduit l'isolement des régions de l'intérieur, de ce fait les aéroports contribuent à soutenir le développement régional en attirant des investisseurs pour la promotion des projets. Sur le plan international il relie la Tunisie à divers pays au monde, ce qui contribue à faciliter les échanges commerciaux et l'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, et par conséquent, l'Autorité tunisienne de l'aviation civile est tenue d'adapter sa réglementation nationale avec les annexes publiées par l'OACI.

D'autre part, notre pays a cherché à s'engager dans une politique de libéralisation progressive des services de transport aérien pour assurer son positionnement au niveau interrégional et mondial, en ratifiant la décision Yamaskuru visant à ouvrir le ciel aux pays africains et à créer un marché africain unifié du transport aérien.

La Tunisie a également approuvé la conclusion de l'accord euro-méditerranéen de libéralisation des services de transport aérien avec l'Union européenne, en attendant l'achèvement des procédures de signature du projet de l'accord susmentionné. En conséquence, les services compétents de la Direction générale de l'aviation civile procèdent actuellement à une adaptation législative avec l'Union européenne dans le domaine du transport aérien.

Il convient de noter qu'en dépit de l'importance du secteur du transport aérien, il est considéré comme un secteur fragile et vulnérable aux conditions économiques, politiques et sanitaires mondiales et internes, et la pandémie du Covid-19 est la meilleure illustration.

La stratégie de l'aviation civile en Tunisie au cours de la période à venir se résume comme suit :

Stratégie du programme de l'aviation civile :

-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,

- Rétablir le rythme normal des activités de transport aérien à destination et en provenance des aéroports tunisiens en raison des répercussions de la pandémie Corona, et assurer la mise en œuvre du Protocole Covid 19 en coordination avec les parties concernées,
- Améliorer la sûreté et la sécurité de l'aviation civile au niveau des aéroports et des sociétés du transport aériens,
- Sauver la compagnie nationale et veiller à sa restructuration pour accroître sa compétitivité,
- Réhabiliter les infrastructures de base des aéroports tunisiens, développer et réactiver les aéroports nationaux,
- Parvenir à une convergence législative avec l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile, dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de libéralisation du transport aérien avec cette dernière,
- Mettre en place un système d'information dans le domaine de l'aviation civile
- Réhabiliter l'Autorité de l'aviation civile pour renforcer son rôle de supervision et de régulation,
- Développer le secteur du fret aérien,
- Améliorer la qualité des services fournis au sein des avions et des aéroports

Les difficultés du programme de l'aviation civile :

La crise financière des compagnies aériennes nationales, en particulier Tunisair, s'est aggravée, notamment après la crise du Covid-19, les difficultés les plus importantes que connaît cette compagnie se résument comme suit :

-Difficultés financières :

La compagnie Tunisair connaît une situation financière difficile qui se manifeste clairement par des résultats cumulés négatifs depuis 2011 (sauf pour l'année 2019). La pandémie Corona a provoqué une baisse significative de l'activité commerciale pour l'année 2020, ce qui a encore aggravé la difficulté de la situation financière de l'entreprise. Cette situation a conduit à :

- * La réduction des fonds propres, l'aggravation de l'endettement et la persistance du déficit de liquidité.
- * L'augmentation de créances envers l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA),
- * L'incapacité de l'entreprise à répondre aux engagements envers les fournisseurs,

-Difficultés structurelles :

Les principales difficultés structurelles de l'entreprise sont :

- *Des lacunes au niveau de l'organigramme,
- *Une augmentation du nombre d'employés contre une baisse de productivité,
- * Saisonnalité de l'activité commerciale,
- * Augmentation des charges de l'entreprise,
- *Vieillesse de la flotte,

- La diminution des ressources de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports et l'arrêt de ses programmes d'investissement en raison de la crise du Covid-19,
- Un chevauchement des attributions de contrôle entre la direction générale de l'aviation civile et l'OACA
- L'incapacité de l'Autorité de l'aviation civile à s'acquitter de ses fonctions de supervision de la manière requise en raison des modestes capacités financières et humaines.
- L'absence d'un système d'information pour l'Autorité de l'aviation civile,
- 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 et en février 2020,
- 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,
- L'absence d'une base de données portant sur la sécurité de l'aviation civile,
- L'absence d'un programme de l'Etat pour la sécurité de l'aviation civile,
- Le manque d'équipement pour la manutention des bagages,
- La dégradation des infrastructures aéroportuaires, notamment l'aéroport international de Tunis Carthage,
- La vieillesse de la flotte de Tunis air,
- L'insuffisance du trafic de fret aérien (importation),
- Le manque de trafic aérien dans les aéroports nationaux et l'inefficacité des petits aéroports,
- Le faible pourcentage de femmes dans les spécialités de mécaniciens, de techniciens aéronautiques et d'équipages techniques par rapport au nombre d'hommes.

-Le faible taux de participation des femmes au lancement de projets relatifs à l'aviation civile.

Axes stratégiques et priorités :

- Rétablir le trafic aérien à son rythme normal pendant les années 2021-2022-2023, tout en adhérant au protocole Covid 19 pour limiter ses répercussions,
- Le lancement des travaux d'extension de l'aéroport international de Tunis Carthage pour augmenter sa capacité de 4,5 à environ 8millions de passagers par an,
- Restructurer la compagnie nationale pour améliorer sa compétitivité
- 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,
- Mettre en place un système d'information dans le domaine de l'aviation civile,
- Améliorer les services fournis en adoptant des technologies modernes et en soutenant les technologies de la communication et les systèmes d'information intégrés
- Réactiver les petits aéroports nationaux,
- Augmenter les redevances non liées à l'aviation civile au niveau de l'OACA,
- Améliorer le niveau de sûreté et de sécurité de l'aviation civile au niveau des aéroports et des entreprises du transport aérien,
- Adaptation de l'infrastructure de base aux exigences du développement du transport aérien.
- Renforcer la proportion de femmes dans les spécialités de mécaniciens, techniciens aéronautiques et techniciens aéronautiques.
- Renforcer le taux de participation des femmes au lancement de projets portant sur l'aviation civile.

Il a été constaté que les indicateurs portant sur les écarts entre les femmes et les hommes que la proportion des hommes est supérieurs dans les spécialités de mécaniciens, et techniciens aéronautiques vu que la nature de ces métiers attire beaucoup plus les hommes que les femmes et ce même à l'échelle mondiale .Ainsi et malgré que la proportion des femmes dans ces spécialités a connu une augmentation remarquable ,elle demeure encore insuffisant .Ceci nécessite des efforts importants au niveau de la sensibilisation sur l'importance du rôle des femmes dans la promotion du secteur de l'aviation civile à travers notamment le renforcement de sa présence dans les métiers de l'aviation ainsi que dans le domaine de création des projets en la matière.

2. Objectifs et indicateurs de performance du programme de l'aviation civile :

2-1- Présentation des objectifs et des indicateurs de performance du programme de l'aviation civile :

Dans le but de mettre en œuvre la stratégie du programme de l'aviation civile pour l'année 2021 et les années suivantes précédemment évoquée, 4 nouveaux objectifs ont été définis en cohérence avec les exigences futures qui reflètent les difficultés et répondent aux orientations du programme de l'aviation civile.

Pour chaque objectif ; deux indicateurs ont été arrêtés comme ci-dessous indiqué :

*** Résumé des objectifs et des indicateurs**

Les objectifs	Indicateurs de mesure du rendement
Objectif 1: Améliorer l'efficacité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile	Indicateur numéro 1 Taux de conformité du cadre législatif et organisationnel national dans le domaine de l'aviation civile avec l'Organisation de l'aviation civile internationale Indicateur numéro 2 - Le taux d'avancement dans la mise en place du système d'information dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile
Objectif 2: Améliorer la qualité des services fournis aux passagers à l'aéroport international de Tunis-Carthage	Indicateur numéro 1 -Taux de satisfaction des passagers Indicateur numéro 2 - le taux de régularité des vols de la compagnie aérienne
Objectif 3: développer le transport aérien aéroportuaire	Indicateur numéro 1 - Le taux d'évolution du transport aérien des avions Indicateur numéro 2 - le taux d'évolution du trafic aérien de passagers Indicateur numéro 3 – taux d'évolution du trafic aérien des marchandises.
Objectif 4 : renforcer la représentativité des femmes dans le secteur de l'aviation civile	Indicateur numéro 1 - taux de femmes pilotes, mécaniciennes et techniciennes d'aéronefs Indicateur numéro 2 – taux des femmes entrepreneurs des projets dans le domaine de l'aviation civile

Objectif 1 : Améliorer l'efficacité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile :

La présentation de l'objectif :

Conformément au décret n°2014-410 du 16 janvier 2014 portant organisation des services centraux du ministère du transport, l'une des compétences les plus importantes confiées à la direction générale de l'aviation civile est de piloter le secteur de l'aviation civile et notamment de superviser la sécurité de l'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, le rôle de l'Autorité de l'aviation civile est très important pour garantir que l'aspect sécurité est préservé. Cela n'est possible qu'en fournissant les moyens matériels, juridiques et humains nécessaires afin de pouvoir exercer son activité de surveillance sur les exploitants.

Sur cette base, le choix s'est porté sur l'objectif susmentionné afin d'améliorer le niveau de supervision de la sécurité dans le domaine de l'aviation civile, ainsi que le suivi de la performance de ce système.

Référence de l'objectif : Plan 2016-2020

Motifs de choix des indicateurs de l'objectif :

Indicateur n°1: Taux de conformité du cadre législatif et organisationnel national dans le domaine de l'aviation civile avec l'Organisation de l'aviation civile internationale:

Suite à la ratification de la Convention de Chicago par la Tunisie et étant donné qu'elle est un État membre de l'Organisation mondiale de l'aviation civile, elle est tenue de mettre en œuvre les recommandations et les règles techniques incluses dans les annexes de l'organisation, en particulier en ce qui concerne les questions relatives au domaine de la sécurité de l'aviation civile. De plus, l'Organisation de l'aviation civile suit le degré d'application des normes et recommandations internationales et réalise des audits de sécurité par ses experts.

Dans le cadre du suivi du degré de la conformité de nos textes nationaux aux annexes publiées par l'OACI, un nouvel indicateur a été adopté concernant le pourcentage de conformité du cadre législatif et réglementaire national dans le domaine de l'aviation civile

avec l'Organisation de l'aviation civile internationale pour mesurer le degré d'adaptation à ces recommandations et le respect des normes et procédures internationales applicables dans le but d'améliorer le mode de supervision en termes d'efficacité et de savoir-faire.

Il est à noter que l'ancien indicateur de sécurité a été remplacé par le nouvel indicateur car il reflète les priorités du programme de travail de la direction générale de l'aviation civile à l'heure actuelle, notamment suite à la visite de l'équipe d'audit de l'OACI à Tunis fin février, qui a abouti à l'enregistrement de plusieurs défaillances au niveau législatif et organisationnel, ce qui nécessite plus de travail pour se conformer à la réglementation internationale.

Indicateur n ° 2: Taux d'avancement dans la mise en place du système d'information dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile:

La direction générale de l'aviation civile ne dispose pas d'un système d'information qui l'aide à améliorer sa performance et à faciliter l'exécution des tâches qui lui sont confiées conformément aux normes internationales. L'OACI a exigé que les pays membres doivent disposer d'un système d'information qui permet de collecter, stocker et disposer de toutes les informations et données actualisées pour toutes les directions relevant de la direction générale de l'aviation civile parallèlement à la connexion de la direction générale sur le plan interne et avec tous les exploitants.

Ainsi, le système permettra de faciliter les tâches d'audit et par conséquent assurer l'efficacité au travail de l'Autorité de l'aviation civile en fournissant les données nécessaires concernant les différents audits menés sur les exploitants et les insuffisances relevées en plus du suivre les différentes compagnies sous son autorité. Ce qui contribuera également à l'amélioration des méthodes de travail de la direction générale de l'aviation civile au niveau national et au niveau de son interaction avec ses homologues.

Par conséquent, ce nouvel indicateur a été choisi afin d'assurer le suivi de de la mise en place du système d'information dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile, qui en est encore aux étapes préliminaires.

Série chronologique des indicateurs de performance N° 1

Effacité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro 1 : taux de conformité avec le cadre législatif et réglementaire	Taux	%62	%61	%60	%60	%70	%75	%100
Indicateur numéro 2 : Le taux d'avancement dans la mise en place du système d'information dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile	Taux	-	-	-	-	%10	%20	%40

Objectif 2 : Améliorer la qualité des services fournis aux passagers à l'aéroport international de Tunis-Carthage :

Présentation de l'objectif :

Le transport aérien est l'un des secteurs les plus importants qui soutient le tourisme. Par conséquent, l'amélioration des services fournis dans les avions et les aéroports tunisiens contribuerait à encourager les touristes à choisir la destination de la Tunisie. En outre la qualité occupe une place importante dans les priorités de l'OACI, et encourage les États membres à l'intégrer dans le cadre de leurs stratégies nationales.

L'accent a été mis sur l'aéroport de Tunis Carthage lors de l'adoption de cet objectif, en raison de l'importance de cet aéroport en termes de nombre de passagers et en raison de l'encombrement dont il est témoin dans les périodes de pointe, en plus des retards importants enregistrés depuis et vers cet aéroport ce qui affecte dans une large mesure la qualité des services rendus aux voyageurs.

Référence de l'objectif : Plan 2016-2020

Motifs de choix des indicateurs de l'objectif :

L'indicateur numéro 1 : Taux de satisfaction des passagers

Ce nouvel indicateur a été choisi pour pouvoir évaluer et mesurer la qualité des services fournis tout au long des vols et veiller à les améliorer. La satisfaction des passagers refléterait le niveau des services fournis, que ce soit à l'intérieur des avions ou à l'aéroport.

Par conséquent, le taux de satisfaction des passagers mesuré à travers des enquêtes, est l'un des mécanismes les plus importants qui permet de contrôler la qualité des services qui leur sont fournis et de veiller à les améliorer au niveau requis.

L'indicateur numéro 2 : Le taux de régularité des vols de la compagnie aérienne :

Cet indicateur a été retenu pour continuer à suivre le taux de retard des vols à destination et en provenance de l'aéroport international de Tunis Carthage en raison des retards fréquents enregistrés, notamment avec les avions de Tunisair.

L'indicateur permet d'identifier les raisons du retard et le souci de résoudre ce problème, celui-ci facilite le processus de mesure de la qualité des services fournis par la compagnie aérienne, étant donné que l'irrégularité de ses vols affecterait négativement la qualité de ses services et entraînerait une baisse de sa compétitivité par rapport aux autres compagnies aériennes.

L'étape critique que connaît l'entreprise nécessite des efforts pour réduire le taux de retard afin d'assurer sa survie, restaurer la confiance des clients et conquérir les marchés étrangers.

Série chronologique des indicateurs de l'objectif numéro 2

Améliorer la qualité des services fournis aux voyageurs à l'aéroport international de Tunis-Carthage

Indicateur de performance	Unité	Réalizations				Prévisions		
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Indicateur numéro 1: taux de satisfaction des passagers	Taux	%48	%43	%42.8	***	%50	%60	

Indicateur numéro 2: taux de régularité des vols de la compagnie aérienne	taux	%44	%42	%40	%52	%60	%65	
---	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--

Objectif 3 : Développer le transport aérien aéroportuaire :

Les aéroports intérieurs revenant à l'OACA souffrent de l'insuffisance du trafic aérien, malgré l'adoption de certaines mesures spécifiques au profit de ces aéroports, telles que l'ouverture de l'espace aérien à l'aéroport de Tabarka et l'exonération des passagers et des avions sur les vols intérieurs des redevances des aéroports et des services de navigation aérienne. En revanche d'autre aéroports tels que l'aéroport de Tunis Carthage et l'aéroport de Djerba Zarzis enregistrent une évolution du trafic aérien de passagers et de marchandise.

Face à cette situation, l'OACA s'est trouvé confronté à deux options : Veiller à l'augmentation du trafic aérien dans les aéroports susmentionnés, ainsi que chercher des mécanismes pour réactiver les aéroports intérieurs et améliorer leur rendement.

C'est pour cela que cet objectif a été choisi pour suivre l'évolution du trafic aérien dans les aéroports tunisiens rattachés à l'office et en veillant au développement du transport aérien et à la réactivation des aéroports intérieurs.

Référence de l'objectif : Le schéma directeur national du ministère du Transports 2040.

Motifs du choix des indicateurs :

Indicateur numéro 1 : Taux d'évolution du trafic aérien des avions

Cet indicateur permet de mesurer le taux de développement du transport aérien des aéronefs dans tous les aéroports tunisiens rattachés à l'OACA, de veiller à son amélioration et à résoudre les problèmes qui existent dans les aéroports, notamment internes, qui souffrent d'une grande faiblesse du trafic aérien.

Indicateur numéro 2 : Le taux d'évolution du trafic aérien de passagers :

Cet indicateur permet de mesurer le taux d'évolution du transport aérien des passagers de tous les aéroports tunisiens rattachés à l'office de l'aviation civile et des aéroports et de veiller à son amélioration et à la résolution des difficultés des aéroports, notamment internes, qui souffrent d'une faiblesse significative de la proportion de passagers

Indicateur numéro 3 : Le taux d'évolution du trafic aérien des marchandises :

Cet indicateur permet de mesurer le taux d'évolution du trafic aérien des marchandises dans tous les aéroports tunisiens rattaché à l'office de l'aviation civile et des aéroports, sachant que ce type de transport aérien est faible par rapport à l'activité des voyageurs en raison de la présence de plusieurs raisons sachant que ce problème est plus évident dans les aéroports nationaux.

C'est pour cela ce nouvel indicateur a été choisi pour suivre l'activité du Fret aérien dans les aéroports tunisiens rattachés à l'office de l'aviation civile et des aéroports tout en veillant à son développement.

**Série chronologique des indicateurs de l'objectif numéro 3 :
« Développer le transport aérien aéroportuaire »**

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro 1: le taux d'évolution du transport aérien par avion	taux	9.6%	%7.5	%0	-%67	+%23	+%23	+%23
Indicateur numéro 2: le taux d'évolution du trafic aérien des passagers	taux	%13.8	%15.2	%3.7	-%73	+%28	+%28	+%28
Indicateur numéro 3: le taux d'évolution du trafic de fret aérien	taux	%16.1	-%1.6	-%17	-%7	+%3	+%3	+%9.8

Objectif 4 : Renforcer la représentativité des femmes dans le secteur de l'aviation civile :

Conformément à la circulaire du Premier ministre n ° 16 du 14 mai 2020 relative à la préparation du projet de budget de l'Etat pour l'année 2021, qui a prévu l'obligation de la prise en compte de l'approche genre dans le cadre du projet annuel de performance pour 2021 afin de réduire les écarts enregistrés entre les hommes et les femmes dans le cadre du programme, ce nouvel objectif a été choisi pour soutenir la participation des femmes dans le secteur de l'aviation civile, d'autant plus qu'il existe certaines spécialisations qui enregistrent encore une baisse remarquable du nombre de femmes.

Référence de l'objectif : La circulaire du Premier ministre n ° 16 du 14 mai 2020

Motifs de choix des indicateurs de l'objectif :

Indicateur numéro 1: Pourcentage de femmes pilotes, mécaniciennes et techniciennes d'aéronefs

Le nombre des femmes spécialistes en mécanique et en techniciens aéronautiques est très réduite. La spécialité des pilotes est dominée aussi par les hommes. Ce nouvel indicateur a été choisi afin de mesurer le taux de participation féminine dans les spécialités susmentionnées et de tenter de réduire les différences entre les sexes.

Indicateur numéro 2 : Taux de femmes promoteurs de projets dans le domaine de l'aviation civile :

Le pourcentage de femmes promoteurs de projets dans le domaine de l'aviation civile est très faible. Cet indicateur nous permet de suivre cette disparité, d'en découvrir les raisons et de chercher en conséquence les solutions possibles pour renforcer la participation des femmes dans le domaine de l'entrepreneuriat dans l'aviation civile, c'est pour ces raisons que ce nouvel indicateur a été choisi.

Série chronologique des indicateurs de l'objectif numéro 4 Amélioration de la représentativité des femmes dans le secteur de l'aviation civile

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro 1: le pourcentage des femmes pilotes, mécaniciennes et techniciennes d'aéronef	taux	%1	%1	%9	%10	%10	%10	%10

Indicateur numéro 2: Pourcentage des femmes promoteurs des projets dans le domaine de l'aviation civile	taux	*0	0	0	0	0	0	0
--	------	----	---	---	---	---	---	---

* Aucune femme n'a présenté un projet dans le domaine de l'aviation civile, à l'exception de l'Institut méditerranéen de maintenance des aéronefs IMMA depuis 2009.

2-2 Présentation des activités du programme de l'aviation civile :

Programme	Objectifs	Prévisions	Interventions	Activités	Prévisions 2021
Aviation civile	Améliorer l'efficacité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile	%70	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à jour et adaptation des textes nationaux dans le domaine de l'aviation civile avec les exigences internationales, en particulier les annexes de l'Organisation de l'aviation civile internationale - Parvenir à une convergence législative avec l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile - Publication du code de l'aviation civile - Formation spécifique pour les cadres de la direction générale de l'aviation civile - Disponibilité des ressources humaines spécialisées - Traiter les observations relevées par l'équipe d'audit de l'Organisation de l'aviation civile internationale 	La création de l'Instance Nationale de l'Aviation Civile	
		10%	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à jour du cahier des charges pour le choix de bureau d'études selon les besoins réels de la direction générale de l'aviation civile - Publication de l'appel d'offre - Dépouillement des offres - Choix du meilleur soumissionnaire - Le lancement de la mise en œuvre du projet de système d'information au profit de la direction générale de l'aviation civile. 	Développer un système d'information	305 MD
	Améliorer la qualité des services fournis aux passagers à l'aéroport international de Tunis-Carthage	50%	<ul style="list-style-type: none"> - Retrait de 6 avions (1 A320, 3 A319, 2 B737) - Développement des aéroports et amélioration des infrastructures de base pour éviter les retards 	<ul style="list-style-type: none"> - Réception de Deux avions néo 320 dans le cadre du processus de vente et de crédit-bail en juillet et septembre 2021. (Le montant des acomptes est de 66 millions de dinars pour le constructeur AIRBUS, et le montant d'acquisition de BFE est de 7,5 millions de dinars) 	66 MD
		60%	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration des services fournis aux voyageurs - Disponibilité du matériel nécessaire au transport des bagages 		705

			<p>-Etablissement d'un nouveau type de gouvernance qui permet plus d'indépendance et de flexibilité dans la gestion du groupe Tunisair</p>	<p>-Entretien des moteurs</p> <p>-Maintenance des avions (renouvellement des sièges des avions A320, rénovation du matériel CMU et ADS-B)</p> <p>- Paiement des avances au titre de l'année 2021 pour l'acquisition de 5 A320 NEO</p> <p>-Publication d'un nouvel appel d'offres pour un projet de vente et de location des 5 A320 NEO en raison du changement des dates de livraison des avions.</p> <p>-Restructuration des ressources humaines : réduction du nombre d'employés du groupe TUNISAIR et restructuration de la représentation de l'entreprise à l'étranger</p> <p>-Dans le cadre du plan de sauvetage pour faire face aux conséquences de la crise Corona depuis le début de l'année 2020, TUNISAIR, avec l'aide d'un bureau de conseil spécialisé, se propose de préparer un plan stratégique à l'horizon 2025 comprenant un programme de restructuration de l'entreprise, un business plan sur 5 ans et un plan de financement.</p>	4,1 MD
	Développer le transport aérien dans les aéroports de l'intérieur	+23%	Continuer à prendre des mesures et à mettre en œuvre des mesures pour prévenir la pandémie de coronavirus	-Projet de développement de l'aéroport international de Tunis-Carthage	400000
		+28%	<p>Lancement des travaux d'agrandissement de l'aéroport international de Tunis-Carthage pour augmenter la capacité de l'aérogare principale</p> <p>Assurer la santé et la sécurité au travail et la sécurité de tous les acteurs de l'aéroport (suivi des développements liés aux mesures sanitaires pour prévenir le virus corona ...)</p> <p>Améliorer les services fournis grâce à une utilisation accrue des technologies modernes</p> <p>Développement de petits aéroports.</p>	<p>-Extension de la Station2 de l'aéroport de Tunis</p> <p>-Extension du bâtiment technique de l'aéroport international de Tunis-Carthage</p> <p>-Acquisition et installation de 4 balises multiples Roulements VHF et trois télémètres</p> <p>-Acquisition du système d'échange et de traite-</p>	<p>4000</p> <p>4500</p>

libellé		Réalisations 2019	LF 2020 MD	Prévisions 2021	Ecart	Taux
					ment des données AIP et D-NOTAM	8700
						4200
		3%	Développer le trafic de fret aérien (importation)			
	Améliorer la représentativité des femmes dans le secteur de l'aviation civile	10%	-Améliorer les capacités des techniciennes aéronautiques féminines en acceptant des stagiaires techniciennes aéronautiques grâce à des stages de formation en 2021. -Recrutement de techniciennes aéronautiques en 2021 -Élaborer un plan pour le recrutement de femmes pilotes possédant l'expérience et les compétences nécessaires pour développer les activités.			
		0	Établir des privilèges différentiels au profit des femmes et les encourager à investir dans le domaine de l'aviation civile			

3-Dépenses du programme aviation civile :

1-3- Budget du programme aviation civile

Budget du programme de l'aviation civile selon la nature de la dépense (Crédits de paiement)

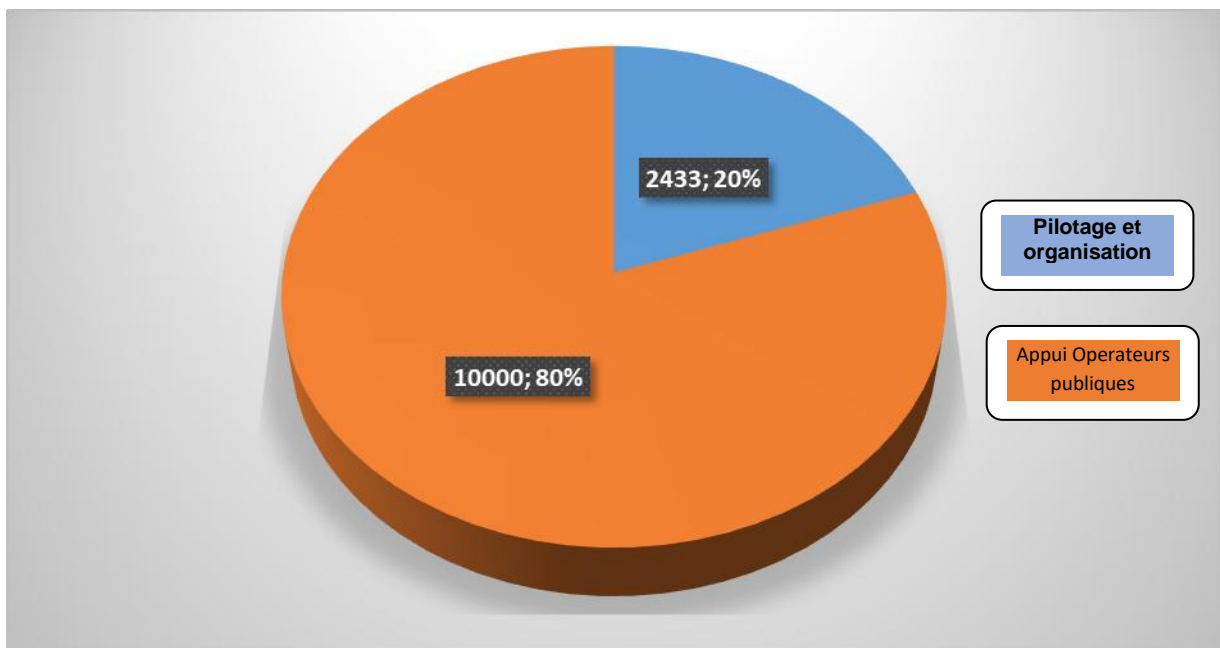
Dépenses de rémunération	1061.362458	1667	1968	301	%18
Dépenses de fonctionnement					
Dépenses d'intervention	3342.407037	10420	10465	45	%0.43
Dépenses d'investissement	-	-	-	-	
Dépenses des opérations financières	-	-	-	-	
autres dépenses	-	-	-	-	
Total	4403.769495	12078	12433	355	%3

Le budget du programme de l'aviation civile selon la destination de la dépense, les sous-programmes et les activités

Sous-programmes	Activités	Réalizations 2019	LF 2020	Prévisions 2021	Taux d'évolution	
					Montant	%
Sous-programmes centraux	Activités centrales					
Sous-programme 1		1403.796495	2087.000	2433.000	346.000	%17
Supervision du secteur de l'aviation civile	Activité1 : Pilotage et Organisation					
	Activité 2 : Appui des Opérateurs	3000.000	10000.000	10000.000	0	0

	publiques					
Total des sous-programmes et activités régionaux						
Programme total		4403.769495	12087.000	12433.000	346.000	%3

**Le budget du programme
Aviation Civile selon les sous-programmes
Pour l'année 2021**



**Fiches indicateurs
de performance
Du
Programme Avia-
tion civile**

Fiche indicateur de performance

Code de l'indicateur : 2-1-1

Intitulé de l'indicateur : Le taux de conformité du cadre législatif et organisationnel national dans le domaine de l'aviation civile avec l'Organisation de l'aviation civile International

Date de l'actualisation de l'indicateur : Aout 2020

Les caractéristiques générales de l'indicateur :

- 1- **Programme auquel se rattache l'indicateur** : Programme de l'aviation civile
- 2- **Sous-programme auquel se rattache l'indicateur** : Supervision de l'aviation civile
- 3- **Objectif auquel se rattache l'indicateur** : Améliorer l'efficacité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile
- 4- **Définition de l'indicateur** : il consiste à mesurer le degré d'adaptation à ces recommandations et le respect des normes et procédures internationales applicables dans le but d'améliorer le système de supervision de la sécurité en termes d'efficacité et de professionnalisme
- 5- **Type de l'indicateur** : indicateur de résultats
- 6- **Nature de l'indicateur** : indicateur de qualité
- 7- **Déclinaisons**

Les détails techniques de l'indicateur :

- 1- **Formule de calcul de l'indicateur** : normes implémentées/ normes exigées
- 2- **Unité de l'indicateur** : pourcentage
- 3- **Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur** : Statistiques de l'Organisation mondiale de l'aviation civile
- 4- **Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur** : Données de l'Organisation mondiale de l'aviation civile à travers des statistiques, des tableaux
- 5- **Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur** : La direction de la sécurité aérienne
- 6- **Délai de disponibilité de l'indicateur** : chaque année
- 7- **Valeur cible de l'indicateur** : 100%
- 8- **Le responsable de l'indicateur** :
- 9- **Responsable de l'indicateur** : la direction de la sécurité aérienne.

Interprétation des résultats de l'indicateur

- 1- **Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur**

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Taux de conformité du cadre législatif et réglementaire	taux	%62	%61	%60	%60	%70	%75	%100

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur

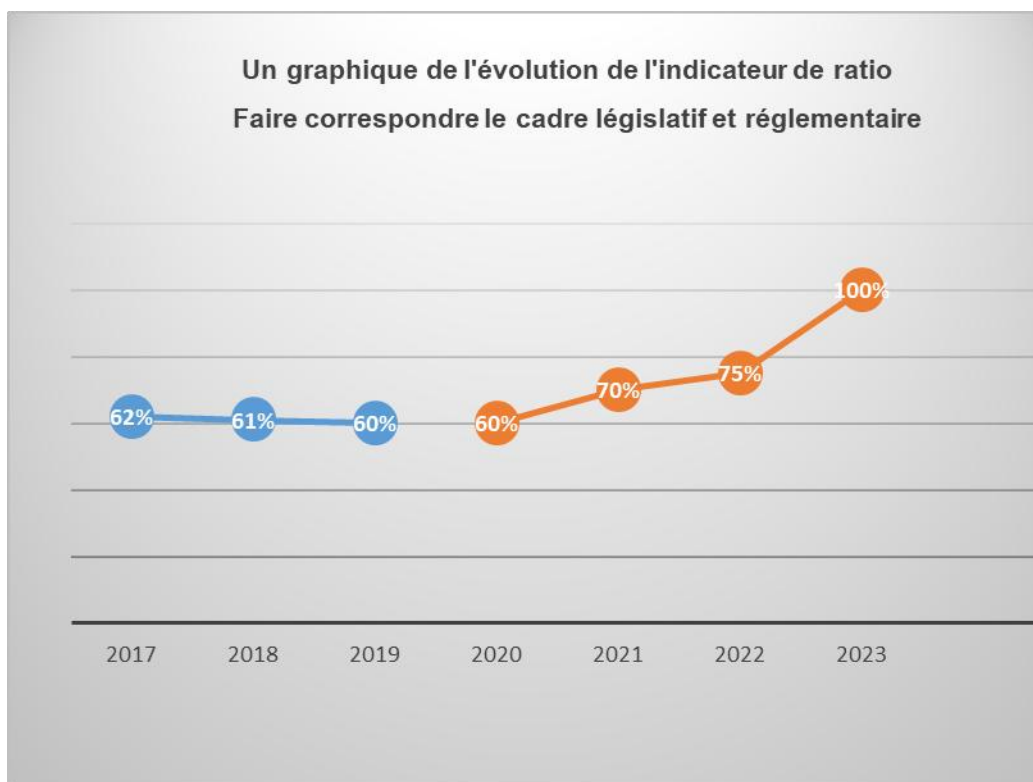
L'année 2020 a enregistré le même pourcentage atteint au cours de l'année précédente, qui est de 60%, ce qui représente une baisse des taux qui a eu lieu.

Auparavant atteint, qui sont de 62% et 61% Cela s'explique par le fait que le code de l'aviation civile et les textes d'application n'ont pas encore été publiés et actualisés, ainsi que la persistance des défaillances enregistrées par l'équipe d'audit de l'Organisation mondiale de l'aviation civile, en plus du manque notable de ressources humaines et matérielles au niveau de la Direction Générale de l'aviation civile, ce qui a empêché la réalisation des objectifs souhaités.

Le cadre réglementaire de la direction générale de l'aviation civile ne répond pas encore aux recommandations de l'organisation mondiale susmentionnées mais il est prévu une augmentation de ce pourcentage en 2021 pour atteindre 70% et 75% en 2022, surtout après la parution du code de l'aviation civile actualisée et la mise à jour des textes d'application et l'amélioration des insuffisances relevées par l'équipe d'audit de l'organisation mondiale de l'aviation civile..

3-Graphique de l'évolution de l'indicateur

**Un graphique de l'évolution de l'indicateur de ratio
Faire correspondre le cadre législatif et réglementaire**



4-Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

<i>La valeur cible de l'indicateur pour l'année 2021</i>	<i>La valeur cible de l'indicateur SELON SOUS-PROGRAMME</i>	Prévisions 2021	Interventions	Activités	Prévisions crédits 2021
10%	Développer le système des prévisions, des analyses et des études économiques.	10%	<p>Mise à jour et adaptation des textes nationaux de l'aviation civile avec les exigences internationales et particulièrement les annexes de l'OACI</p> <ul style="list-style-type: none"> -Renforcer les ressources humaines et matérielle de la Direction générale de l'aviation civile -Parvenir à une convergence législative avec l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile -La publication de la revue de l'aviation civile dans sa version actualisée - Formation spécifique des cadres de la direction générale de l'aviation civile --Examen des insuffisances relevées par l'équipe d'audit 	<p>Événements Structure indépendante Et réorganisation des intérêts Administration générale Aviation civile</p>	

			de l'OACI		
--	--	--	-----------	--	--

5-Limites de l'indicateur

Cet indicateur permet de mesurer dans quelle mesure les textes nationaux sont conformes aux annexes de l'Organisation mondiale de l'aviation civile et ne permet pas de connaître l'adéquation du cadre réglementaire aux normes internationales requises, car il ne reflète pas l'adéquation de la plupart des législations nationales dans le domaine de l'aviation civile, notamment le code de l'aviation civile, à ces annexes précitées.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 2-1-2

Intitulé de l'indicateur : taux d'avancement dans la mise en place du SI dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile

Date de l'actualisation de l'indicateur : aout 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Programme de l'aviation civile

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur : Supervision de l'aviation civile

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Améliorer l'efficacité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile

4- Définition de l'indicateur : Le système d'information permet de collecter, stocker et obtenir toutes les données et informations actualisées pour tous les services de la direction générale de l'aviation Civile en plus de sa connexion au niveau interne et avec tous les exploitants.

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Le pourcentage des travaux effectivement réalisés / le pourcentage des travaux nécessaires pour achever le projet.

2- Unité de l'indicateur : pourcentage

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : PV de réunion, correspondance ...

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Coordonner avec la direction générale du développement administratif, des systèmes d'information et des transports intelligents pour obtenir les données nécessaires sur le suivi de la réalisation du projet.

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : La direction générale du développement administratif, des systèmes d'information et des transports intelligents

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : annuellement

7- Valeur cible de l'indicateur :100%

Valeur cible selon sous programme

8- Le responsable de l'indicateur : La direction de la sécurité aérienne.

Interprétation des résultats de l'indicateur

1-Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur :

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
taux d'avancement des travaux de mise en place du SI dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile	taux	0%	0%	0%	0%	10%	20%	40%

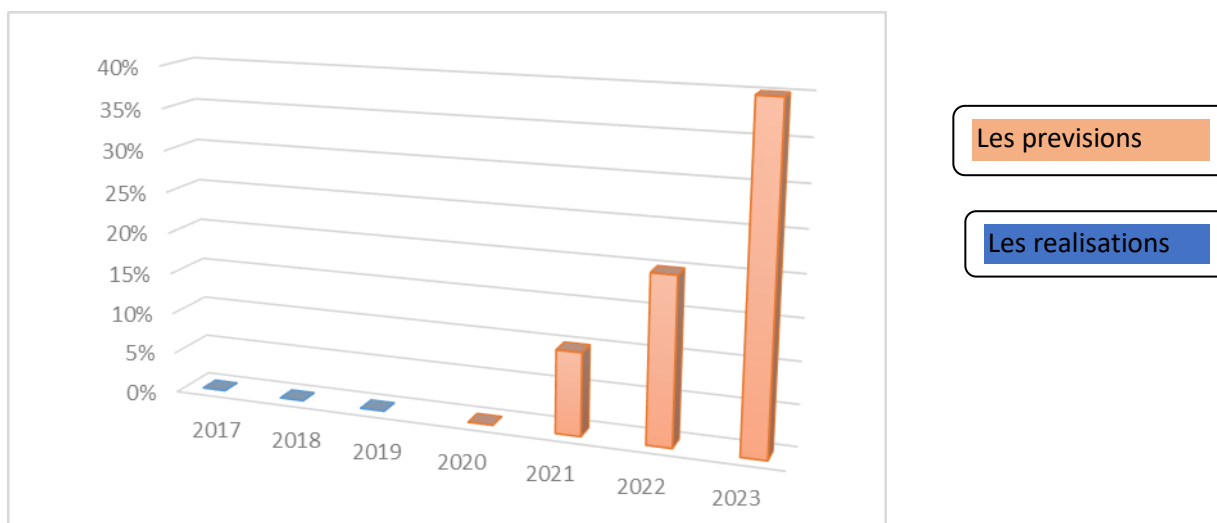
2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

Aucun progrès significatif n'a été réalisé dans le projet, étant donné qu'il est toujours en phase préparatoire. Les services compétents de la direction générale du développement administratif, des systèmes d'information et des transports intelligents préparent le cahier des charges en coordination avec divers départements, en particulier la direction générale de l'aviation civile, pour déterminer ses besoins concernant le système d'information escompté.

Il est prévu prochainement d'élaborer le cahier des charges et de lancer l'appel d'offre pour sélectionner un bureau d'études. Ainsi, le taux de réalisation en 2021 devrait se situer dans la fourchette de 10% pour faire une légère progression de 20% en 2022 selon les attentes pour atteindre 40% en 2023 et ce en raison de la lenteur du rythme de l'avancement dans la mise en œuvre du projet

Graphique de l'évolution de l'indicateur :

Taux d'avancement des travaux de mise en place du SI



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

La valeur cible de l'indicateur pour l'année 2021	La valeur cible de l'indicateur SELON SOUS-PROGRAMME	Prévisions de l'indicateur 2021	Interventions	Activités	Estimations Crédits pour 2021
10%		10%	<ul style="list-style-type: none"> -Mise à jour du cahier des charges pour le choix d'un bureau d'études au regard des besoins réels de la direction générale de l'aviation civile -Lancement de l'appel d'offre -Dépouillement des offres - Sélection du soumissionnaire ayant la meilleure offre -Lancement de la mise en œuvre du projet de système d'information au profit de la direction générale de l'aviation civile 	Créer un système d'information	305MD

5-Limites de l'indicateur

L'indicateur portant sur l'état d'avancement des travaux de développement du système d'information de la direction générale de l'aviation ne permet pas de mesurer le niveau de la supervision et l'efficacité de la sécurité, mais il explique l'adoption de cet indicateur et son inclusion dans l'objectif d'améliorer l'efficacité de la supervision. Le système d'information est très important pour améliorer la performance de la direction générale de l'Aviation Civile au niveau de la mission de supervision.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 2-2-1

Intitulé de l'indicateur : Taux de satisfaction des passagers

Date de l'actualisation de l'indicateur : Aout 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Programme de l'aviation civile

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur : Supervision de l'aviation civile

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Améliorer la qualité des services fournis aux voyageurs à l'aéroport international de Tunis-Carthage.

4- Définition de l'indicateur : C'est un indicateur qui permet de mesurer la qualité des services fournis tout au long du vol et de veiller à son amélioration car la satisfaction des passagers reflète le niveau des services fournis, que ce soit dans l'avion ou à l'aéroport.

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats.

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité.

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Questionnaires

Unité de l'indicateur : pourcentage

2- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : A travers des formulaires et le nombre de plaintes

3- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Données relatives à Tunisair

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Tunisair

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur : 70%

-Valeur cible selon le sus programme

8- Le responsable de l'indicateur :

9- Responsable de l'indicateur : Tunisair

Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Taux de satisfaction des passagers	taux	%48	%43	%42.8	***	%50	%60	

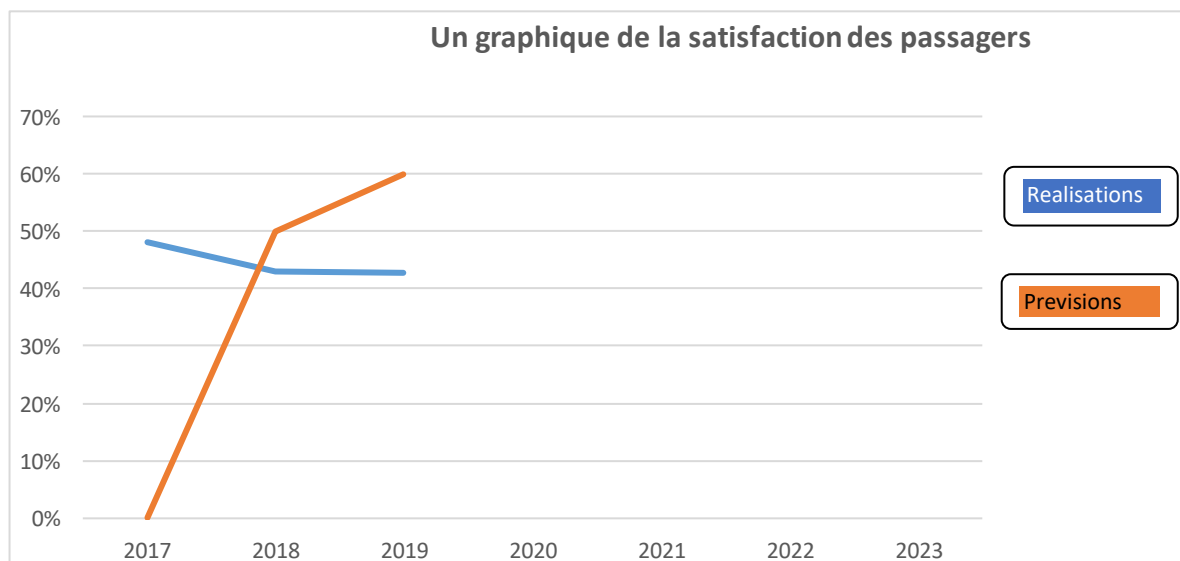
*** Compte tenu des circonstances exceptionnelles que traverse l'entreprise, notamment à la lumière de la pandémie Covid 19

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur

L'année 2019 a connu une baisse de la satisfaction des passagers, atteignant 42,8% contre 43% en 2018 et 48% en 2017, en raison de la situation financière difficile de Tunisair, ce qui explique l'insuffisance de la flotte d'avions, qui a empêché la compagnie de suivre le développement du trafic aérien. En plus il est constaté l'insuffisance du matériel pour la maintenance des bagages, la détérioration des infrastructures aéroportuaires, et le vieillissement de la flotte de Tunisair. Il est à noter qu'au titre de l'année 2020, il n'a pas été possible d'enregistrer le taux de satisfaction client en raison des circonstances exceptionnelles suite à la pandémie Covid 19, qui a conduit à la suspension du trafic aérien et à une baisse significative du nombre de passagers.

Toutefois, le taux de satisfaction des clients devrait augmenter en 2021 à 50% et 60% pour l'année 2022 et ce par la reprise du rythme habituel des vols.

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

La valeur cible de l'indicateur pour l'année 2021	La valeur cible de l'indicateur SELON SOUS-PROGRAMME	Prévisions de l'indicateur 2021	Interventions	Activités	Estimations Crédits pour un 2021
50%		50%	- Retirer 6 avions (1 A320, 3 A319, 2 B737)	-La réception de deux avions dans le cadre d'une opération Sale and Lease Back en juillet et septembre 2021. (Le montant de l'avance est de 66 millions Dinars pour le constructeur et un montant d'acquisition de BFE est de 7,5 millions Dinar) -Entretien de moteurs -Maintenance aéronautique (renouvellement des sièges des avions A320, rénovation VDR et ACSC pour les avions A320, rénovation CMU et B-ADS pour les	66 millions Dinars 7,5 millions Dinars

				avions B737)- -Paiement des avances au titre de l'année 2021 pour une acquisition de 5 avions NEO A320	
--	--	--	--	---	--

5- Limites de l'indicateur

Cet indicateur est subjectif car il est déterminé à travers des questionnaires qui ne couvrent pas toutes les opinions des voyageurs et il n'est donc pas possible de donner le vrai pourcentage d'insatisfaction car il a été prélevé sur un échantillon de voyageurs .Il reflète dans une certaine mesure l'opinion du client sur les services qui lui sont fournis. Il n'existe pas d'indicateur complet qui recueille le pourcentage de satisfaction des passagers sur les services fournis dans l'avion et à l'aéroport.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 2-2-2

Intitulé de l'indicateur : Taux de régularité des vols

Date de l'actualisation de l'indicateur : juillet 2018

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

- 1- **Programme auquel se rattache l'indicateur :** Programme de l'aviation civile
- 2- **Sous-programme auquel se rattache l'indicateur :** Supervision de l'aviation civil
- 3- **Objectif auquel se rattache l'indicateur :** Améliorer la qualité des services fournis aux voyageurs à l'aéroport international de Tunis-Carthage
- 4- **Définition de l'indicateur :** Cet indicateur permet de définir le pourcentage de vols ayant décollé dans les délais programmés (moins de 15 minutes de retard) par rapport au nombre total de vols
- 5- **Type de l'indicateur :** indicateur de résultats,
- 6- **Nature de l'indicateur :** indicateur de qualité
- 7- **Déclinaisons**

II- Les détails techniques de l'indicateur :

- 1- **Formule de calcul de l'indicateur :** Le nombre de vols réguliers aux horaires prévus
(Moins de 15 minutes de retard) / Nombre total de vols
- 2- **Unité de l'indicateur :** Pourcentage
- 3- **Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur** Nombre de vols partant à leurs horaires prévus (moins de 15 minutes de retard) / Total des vols
- 4- **Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur :** Rapports, statistiques
- 5- **Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur :** Tunisair
- 6- **Délai de disponibilité de l'indicateur :** Mensuellement
- 7- **Valeur cible de l'indicateur :** 70%
Valeur cible selon le sous programme
- 8- **Le responsable de l'indicateur**

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

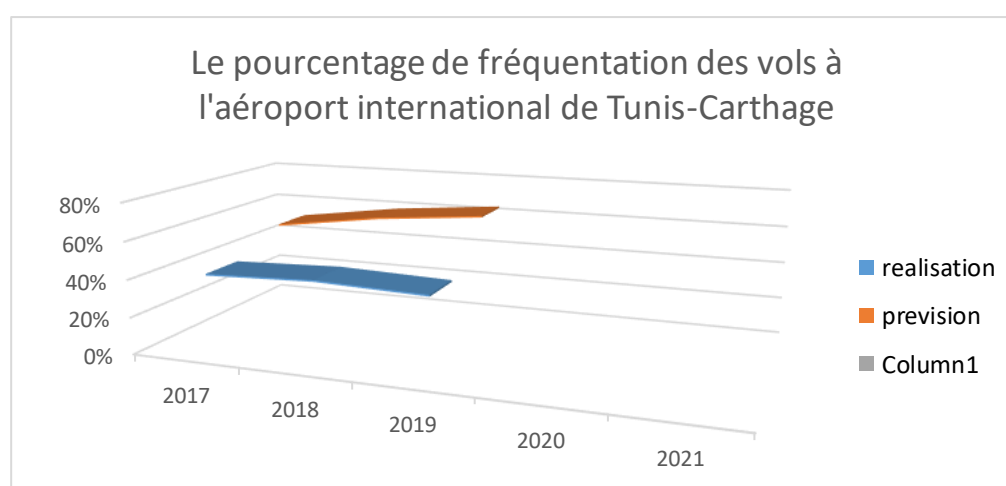
1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Taux de régularité des vols de la compagnie aérienne (À l'aéroport de Tunis Carthage)	Taux	%44	%42	%40	%52	%60	%65	-

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur

L'année 2019 a connu une baisse du taux de régularité des vols, atteignant 40%, contre 42% en 2018 et 44% en 2017, en raison du vieillissement de la flotte et de la détérioration des infrastructures de l'aéroport international de Tunis-Carthage, ainsi que de l'insuffisance du matériel pour la manutention des bagages. On s'attend à ce que le taux de régularité augmente à partir de l'année 2020 pour atteindre 60% et 65% au cours des années 2021-2022. Ce résultat s'explique par l'amélioration de l'état de la flotte .

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

La valeur cible de l'indicateur pour l'année 2021	La valeur cible de l'indicateur	Prévisions de l'indicateur 2021	interventions	Activités	ESTIMATION CREDIT pour l'année 2021
60%		60%	-retirer 6 avions (1 A320, 3 A319, 2 B737) -utilisation du mode Sale and Lease Back -Recours à la location opérationnelle Préparation d'un nouveau plan de flotte pour la période 2021-2030	La réception de deux avions dans le cadre d'une opération Sale and Lease Back en juillet et septembre 2021. (Le montant de l'avance est de 66 millions Dinars pour le constructeur et un montant d'acquisition de BFE est de 7,5 millions Dinar) -Entretien de moteurs -Maintenance aéronautique (renouvellement des sièges des avions A320, rénovation VDR et ACSC pour les avions A320, rénovation CMU et B-ADS pour les avions B737)- -Paiement des avances au titre de l'année 2021 pour une acquisition de 5 avions NEO A320	66 millions Dinar 7,5 millions Dinar 50 millions Dinars

5-Limites de l'indicateur :

Cet indicateur ne reflète pas les raisons indirectes qui contribuent à l'irrégularité des vols de cette entreprise, tel que le déclin des services au sol et les limites des infrastructures aéroportuaires ... Cela ne reflète pas à lui seul la qualité des services fournis aux passagers.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 2-3-1

Intitulé de l'indicateur : taux d'évolution du transport aérien par avion

Date de l'actualisation de l'indicateur : aout 2020

Les caractéristiques générales de l'indicateur :

- 1- **Programme auquel se rattache l'indicateur :** Programme de l'aviation civile
- 2- **Sous-programme auquel se rattache l'indicateur :** Supervision de l'aviation civile
- 3- **Objectif auquel se rattache l'indicateur :** Développement du transport aérien
- 4- **Définition de l'indicateur :** Cet indicateur permet de mesurer l'évolution du transport aérien dans tous les aéroports tunisiens rattachés à l'OACA et veiller à son amélioration et à résoudre les problèmes qui existent dans les aéroports internes qui souffrent d'une faiblesse du trafic aérien
- 5- **Type de l'indicateur :** indicateur de résultats,
- 6- **Nature de l'indicateur :** indicateur de qualité,
- 7- **Déclinaisons**

II- Les détails techniques de l'indicateur :

- 1- **Formule de calcul de l'indicateur :** Pourcentage annuel du trafic aérien / nombre d'aéroports
- 2- **Unité de l'indicateur :** pourcentage
- 3- **Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur :** Rapports et statistiques
- 4- **Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur :** Tableaux Excel.
- 5- **Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur :** L'office de l'aviation civile et des aéroports
- 6- **Délai de disponibilité de l'indicateur :** Chaque année
- 7- **Valeur cible de l'indicateur :** 70%
- 8- **Le responsable de l'indicateur**
- 9- **Responsable de l'indicateur :** L'office de l'aviation civile et des aéroports.

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

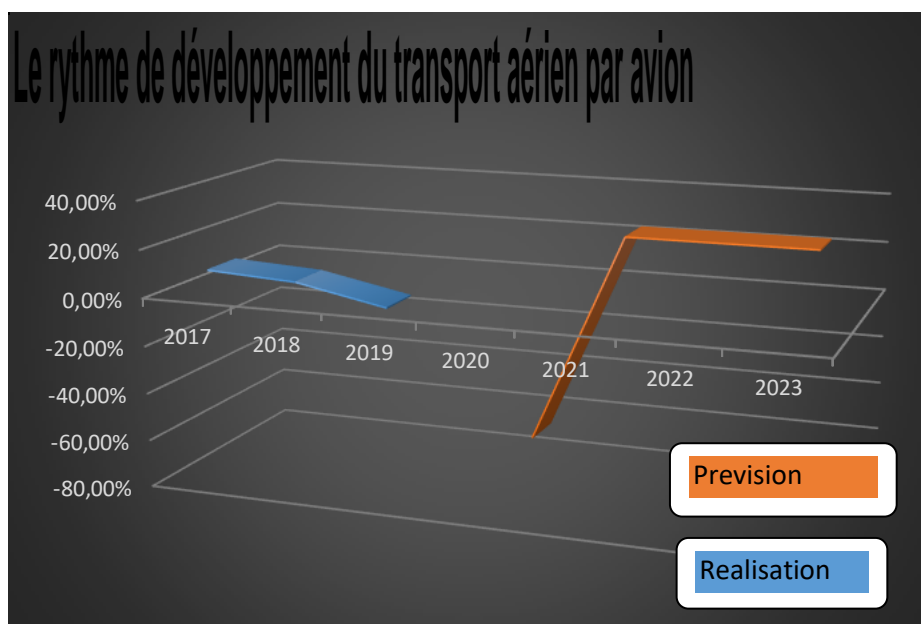
1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Evolution du transport aérien par avion	TAUX	%9.6	%7.5	%0	-%67	+%23	+%23	+%23

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur

En raison de la pandémie Corona en 2020, le trafic aérien des avions a connu une baisse de -67% par rapport à l'année 2019 et 2018, ce taux a atteint 7,5% et 9,6% en 2017 qui a connu un afflux important de touristes en Tunisie. Il est attendu que ce pourcentage augmente au cours des années 2021, 2022 et 2023, pour atteindre 23%, suite au retour progressif du rythme des vols après la fin de la pandémie Corona.

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

La valeur cible de l'indicateur pour l'année 2021	La valeur cible de l'indicateur	Prévisions de l'indicateur 2021	Interventions	Activités	ESTIMATION CREDIT pour l'année 2021

23%		23%	<ul style="list-style-type: none"> - Continuer à prendre des mesures préventives contre la pandémie de coronavirus. -Lancement des travaux d'extension de l'aéroport international de Tunis-Carthage pour augmenter sa capacité - Assurer la santé et la sécurité professionnelle pour tous les intervenants à l'aéroport (suivi des évolutions liées aux mesures sanitaires pour prévenir le Coronavirus ...) - Améliorer les services fournis grâce à une utilisation accrue des technologies modernes -Développement de petits aéroports 	<ul style="list-style-type: none"> - Acquisition et mise au point de 4 balises VHF multidirectionnelles et de 3 télémètres. Acquisition du système d'échange et de traitement des données AIP et D-NOTAM Projet d'extension de l'aéroport international de Tunis-Carthage -Extension retour partiel de l'Air Force Station 2 de l'aéroport de Tunis Agrandissement du bâtiment technique de l'aéroport international de Tunis-Carthage 	<p style="text-align: right;">8700</p> <p style="text-align: right;">4200</p> <p style="text-align: right;">400000</p> <p style="text-align: right;">4000</p> <p style="text-align: right;">4500</p>
-----	--	-----	--	---	--

5- Limites de l'indicateur

Cet indicateur ne peut pas mesurer la performance de l'office de l'aviation civile et des aéroports, car l'évolution du trafic aérien est liée à des facteurs exogènes

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 2-3-2

Intitulé de l'indicateur : Le taux d'évolution du trafic aérien de passagers

Date de l'actualisation de l'indicateur : aout 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Programme de l'aviation civile

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur : Supervision de l'aviation civile

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Développement du transport aérien

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur permet de mesurer le taux d'évolution du transport aérien pour les voyageurs de tous les aéroports tunisiens rattachés à l'office de l'aviation civile et des aéroports en cherchant à le développer et à faire face aux problèmes relatifs aux aéroports, notamment ceux de l'intérieure, qui souffrent d'une faiblesse significative du trafic.

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats,

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Pourcentage annuel de passagers / nombre d'aéroports

2- Unité de l'indicateur : pourcentage

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur Rapports et statistique

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Tables Excel

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : L'office de l'aviation civile et des aéroports

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : Mensuel

7- Valeur cible de l'indicateur : 28%

8- Le responsable de l'indicateur

9- Responsable de l'indicateur : l'office de l'aviation civile et des aéroports

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Evolution du trafic aérien de passagers	TAUX	% 13.8	% 15.2	% 3.7	-% 73	+% 28	+% 28	+% 28

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur

L'année 2020 a connu une baisse significative du transport aérien pour les passagers, atteignant -73%, en raison de la pandémie Corona, qui a provoqué une paralysie complète du trafic aérien depuis mars 2020 pour une période d'environ 3 mois, et les vols se sont limités aux évacuations vers et depuis la Tunisie.

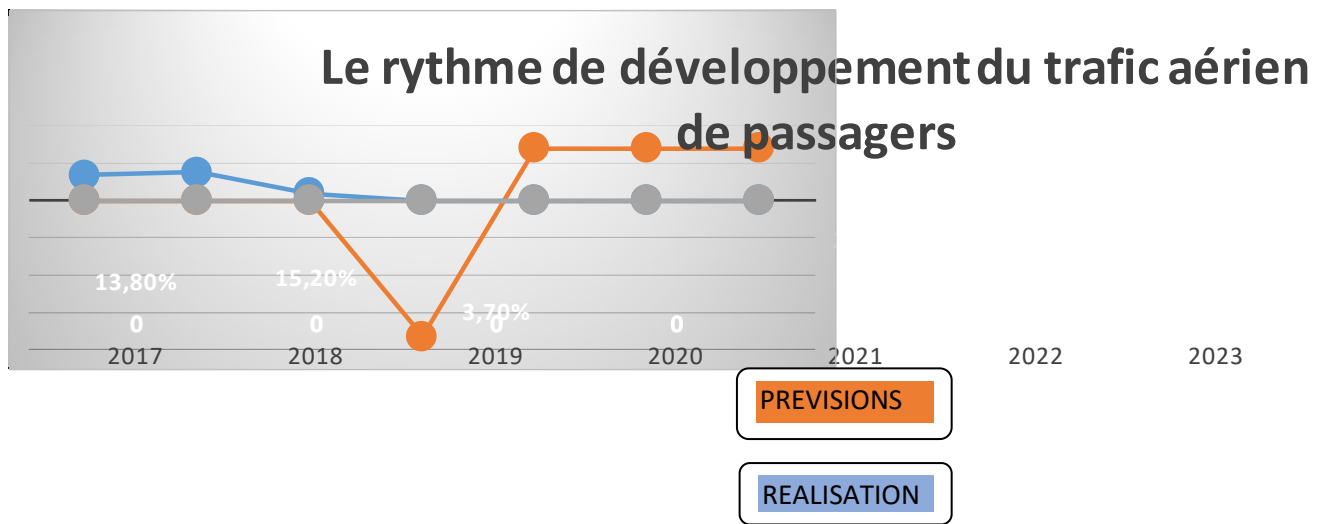
- Les vols ont été limités aux évacuations vers et à partir de la Tunisie, le mouvement A connu un rythme plus au moins lent Compte tenu de la crise sanitaire mondiale causée par Covid 19 Ceci explique la baisse remarquable aérien pour le transport de passagers Concernant cette année, par rapport à l'année 2019, qui s'élevait à 3,7%, qui à son tour a connu une baisse par rapport à 2018.

le pourcentage a augmenté vers 15.2%

-

On s'attend à ce que 2021 et les années suivantes connaissent une augmentation significative de 28%, en raison du retour du trafic aérien à son rythme habituel après la fin de la crise de Covid 19.

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

La valeur cible de l'indicateur pour l'année 2021	La valeur cible de l'indicateur	Prévisions de l'indicateur 2021	Interventions	Activités	Prévisions CREDIT pour l'année 2021
28%		28%	<ul style="list-style-type: none"> - Continuer à prendre des mesures préventives contre la pandémie de coronavirus. - Lancement des travaux d'extension de l'aéroport international de Tunis-Carthage pour augmenter sa capacité 	<ul style="list-style-type: none"> - Acquisition et mise au point de 4 balises VHF multidirectionnelles et de 3 télé-mètres. Acquisition du système d'échange et de traitement des données AIP et D-NOTAM Projet d'extension de l'aéroport international de Tu- 	<p>8700</p> <p>4200</p>

			<ul style="list-style-type: none"> - Assurer la santé et la sécurité professionnelle pour tous les intervenants à l'aéroport (suivi des évolutions liées aux mesures sanitaires pour prévenir le Coronavirus ...) - Améliorer les services fournis grâce à une utilisation accrue des technologies modernes - Développement de petits aéroports 	<p>nis-Carthage</p> <p>Un agrandissement et un retour partiel de la Station 2 de l'aéroport de Tunis</p> <p>Agrandissement du bâtiment technique de l'aéroport international de Tunis-Carthage</p>	<p>400000</p> <p>4000</p> <p>4500</p>
--	--	--	--	--	---------------------------------------

5- Limites de l'indicateur

Cet indicateur ne peut pas mesurer la performance de l'office de l'aviation civile et des aéroports car l'évolution du trafic aérien sont liées à des facteurs exogènes.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 2-3-3

Intitulé de l'indicateur : Le taux d'évolution du trafic du fret aérien

Date de l'actualisation de l'indicateur : aout 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

- 1- **Programme auquel se rattache l'indicateur :** Programme de l'aviation civile
- 2- **Sous-programme auquel se rattache l'indicateur :** Supervision de l'aviation civile
- 3- **Objectif auquel se rattache l'indicateur :** Développer le transport aérien dans les aéroports
- 4- **Définition de l'indicateur :** Cet indicateur permet de mesurer le taux d'évolution du trafic de fret aérien dans tous les aéroports tunisiens rattaché à l'office de l'aviation civile et des aéroports.
- 5- **Type de l'indicateur :** indicateur de résultats,
- 6- **Nature de l'indicateur :** indicateur de qualité,
- 7- **Déclinaisons**

II- Les détails techniques de l'indicateur :

- 1- **Formule de calcul de l'indicateur :** Pourcentage annuel du fret aérien / nombre d'aéroports
- 2- **Unité de l'indicateur :** Pourcentage
- 3- **Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur :** Rapports statistiques
- 9- **Responsable de l'indicateur :** Autorité de l'aviation civile et des aéroports.
- 4- **Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur** Tables Excel
- 5- **Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur :** l'office de l'aviation civile et des aéroports
- 6- **Délai de disponibilité de l'indicateur :** Mensuel
- 7- **Valeur cible de l'indicateur :** + 9,8 %
- 8- **Valeur cible du sous-programme**
- 9- **Responsable de l'indicateur:** L'office de l'aviation civile et des aéroports.

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

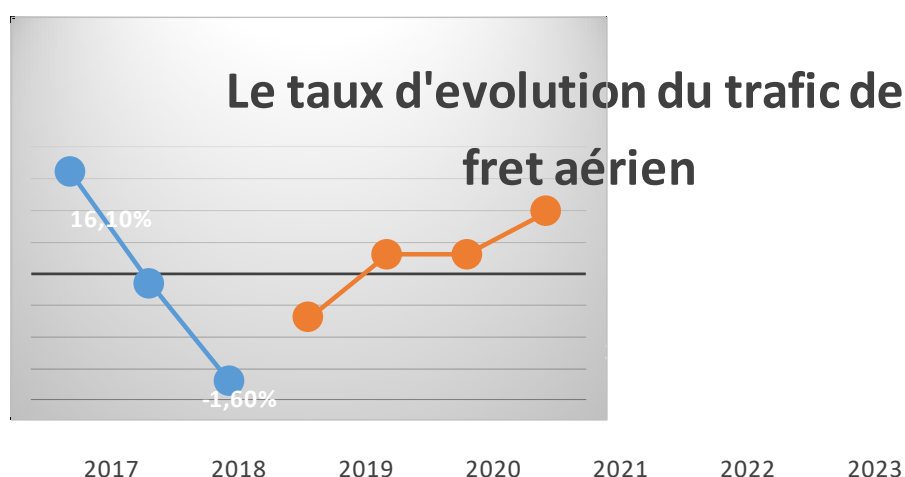
Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Le taux d'évolution du trafic de fret aérien	TAUX	% 16.1	-% 1.6	-% 17	-% 7	+% 3	+% 3	+% 9.8

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

L'année 2020 a connu une baisse significative du trafic de fret aérien, puisqu'il est passé à -7% contre -17% en 2019 et -1,6% en 2018. Cette baisse est dû à la crise sanitaire mondiale due au Covid-19, qui a affecté le transport aérien et a conduit à une diminution du volume des échanges commerciaux. En outre des insuffisances structurelles du fret aérien persistent et l'absence de la concurrence dans ce domaine, expliquent l'évolution limitée du fret aérien.

Il est attendu que le l'évolution du fret aérien augmentera au cours de l'année 2021, pour atteindre + 3% et + 9,8% en 2023

.3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

La valeur cible de l'indicateur pour l'année 2021	La valeur cible de l'indicateur	Prévisions de l'indicateur 2021	Interventions	Activités	Prévision CREDIT pour l'année 2021
+%3		+%3	<p>Adhérer à l'accord de l'OMC afin de faciliter les échanges</p> <p>Réhabilitation des entrepôts de fret aérien et affecter des entrepôts frigorifiques pour les marchandises périssables</p> <p>Relier le système de fret aérien au système d'information</p>		

5- Limites de l'indicateur :

Cet indicateur est basé sur le taux d'évolution, alors qu'il n'est pas possible d'enregistrer annuellement une évolution dans ce domaine suite aux insuffisances ci-dessus indiquées.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 2-4-1

Intitulé de l'indicateur : Taux des femmes pilotes, mécaniciennes et techniciennes aéronautique .

Date de l'actualisation de l'indicateur : Aout 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Programme de l'aviation civile

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur : Supervision de l'aviation civile

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Renforcer la représentativité des femmes dans le secteur de l'aviation civile

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur permet de mesurer le pourcentage de participation féminine dans les spécialités de pilotes, mécaniciens et techniciens aéronautiques et d'essayer de réduire les différences entre les sexes.

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité,

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Le nombre total de femmes dans les spécialité de pilotes, de mécaniciens et de techniciens aéronautique / le nombre total d'employés dans les spécialités susmentionnées

2- Unité de l'indicateur : pourcentage

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Rapports/ statistiques

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Collecte de données des compagnies aériennes.

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Tunisair, Nouvel air, JASMIN AIRWYS, TUNISAVIA

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur :10%

8- Valeur cible du sous-programme

9- Responsable de l'indicateur : La direction générale de l'aviation civile

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Taux de femmes pilotes, mécaniciennes et techniciennes d'aéronefs	TAUX	*%1	%1	%9	%10	%10	%10	%10

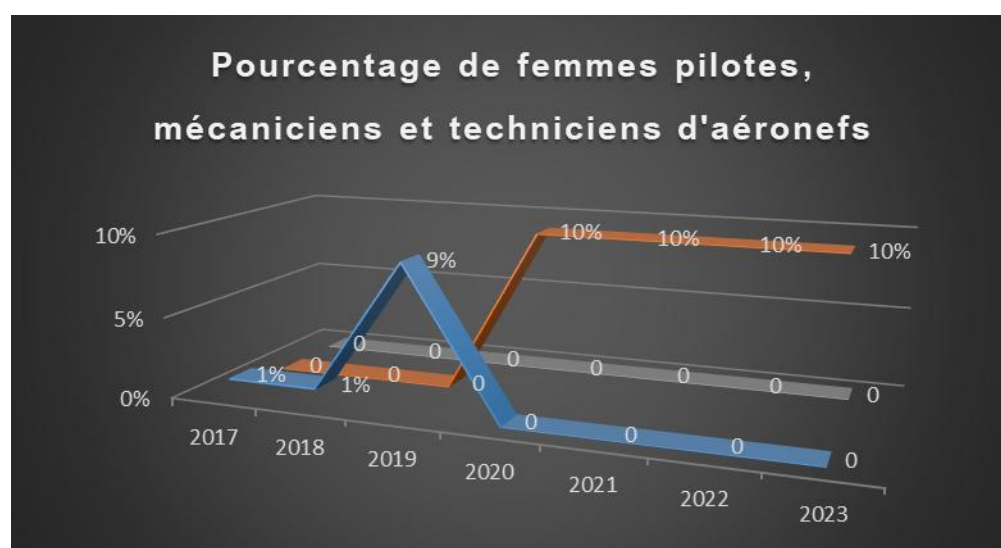
* Compagnies aériennes retenues pour calculer le pourcentage de femmes pilotes, mécaniciennes et techniciennes aéronautiques : Compagnie Jasmin Airways, Nouvel air, Tunisair, Tunisavia

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

L'année 2019 a connu une augmentation remarquable du pourcentage de femmes dans les spécialités de pilotes, mécaniciennes et techniciennes aéronautiques vu l'entrée de la nouvelle société dans le domaine du transport aérien, Jasmin Airways, depuis 2018, qui a démarré son activité en 2019. Bien que le taux de cadres techniques y soit modeste, elle s'est distinguée des autres compagnies aériennes à travers l'égalité entre les hommes et les femmes dans les domaines techniques précitées, ce qui explique l'augmentation de ce pourcentage en comparaison avec les années 2017-2018 où le pourcentage n'a pas dépassé 1%.

Il est attendu que ce pourcentage augmentera au cours des années 2020 et suivantes, grâce à la programmation du recrutement de femmes dans les spécialités de pilotes, des mécaniciens et techniciens aéronautiques .

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur :



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

La valeur cible de l'indicateur pour l'année 2021	La valeur cible de l'indicateur	Prévisions de l'indicateur 2021	Interventions	Activités	Prévisions CREDIT pour l'année 2021
10%		10%	<ul style="list-style-type: none"> -Améliorer les capacités des techniciennes aéronautiques féminines en acceptant des stagiaires techniciennes aéronautiques grâce à des stages de formation en 2021. - Recrutement de deux techniciennes aéronautiques en 2021. -Élaborer les conditions de recrutement de femmes pilotes ayant l'expérience et les compétences nécessaires pour développer les activités 		

5-Limites de l'indicateur :

Cet indicateur ne permet pas de mesurer les performances, mais plutôt les différences

Cet indicateur ne peut pas être contrôlé par la tutelle et dépend plutôt des décisions des compagnies aériennes.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 2-4-2

Intitulé de l'indicateur : Taux des femmes prometteuses de projet dans le domaine de l'aviation civile

Date de l'actualisation de l'indicateur : aout 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Programme de l'aviation civile

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur : Supervision de l'aviation civile.

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Renforcer la représentativité des femmes dans le secteur de l'aviation civile

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur permet de suivre la disparité entre les femmes et les hommes dans la promotion de projets dans le domaine de l'aviation civile

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité,

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Le nombre total des femmes promotrices des projets / le nombre total des projets dans le domaine de l'aviation civile

2- Unité de l'indicateur : pourcentage

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Une banque de données sur les promoteurs des projets dans le domaine de l'aviation civile

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Collecte de données.

5- La source des données de base pour le calcul de l'indicateur: La direction générale de l'aviation civile

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur :20%

8- Valeur cible du sous programme

9- Responsable de l'indicateur: La direction générale de l'aviation civile.

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

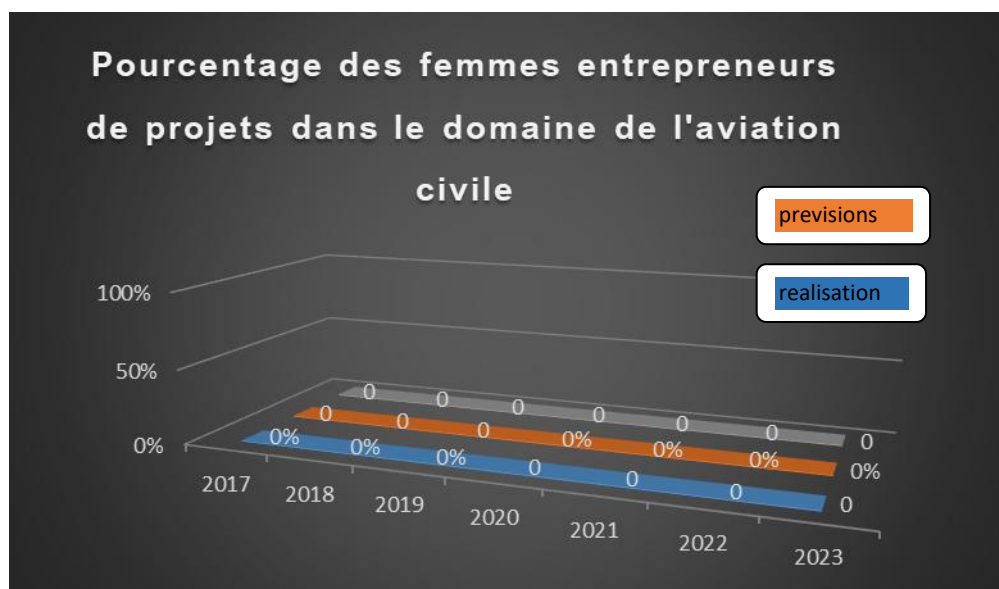
Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Taux de femmes promotrices de projet dans le domaine de l'aviation civile	TAUX	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

Cet indicateur n'a connu aucune évolution et il est resté dans la fourchette de 0% du fait qu'aucune femme n'a soumis à ce jour un nouveau projet, à l'exception de la femme promotrice du projet IMMA dans le domaine de la maintenance aéronautique.

Donc il est prévu que ce taux restera au même pourcentage en raison de l'absence des incitations et avantages différentiels pour que les femmes entrent dans ce domaine.

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

La valeur cible de l'indicateur pour l'année 2021	La valeur cible de l'indicateur	Prévisions de l'indicateur 2021	interventions	Activités	ESTIMATION CREDIT pour l'année 2021
0%		0%	mettre en place des avantages différentiels pour les femmes pour relancer des projets dans ce domaine		

5- Limites de l'indicateur

Cet indicateur ne permet pas de mesurer les performances, mais plutôt les différences sociales entre les deux sexes.

Cet indicateur ne peut pas être contrôlé par la tutelle puisqu'il dépend des promoteurs des projets.

Fiches opérateurs publics
Pour le programme de l'avia-
tion civile

Fiche n ° 1: Office de l'aviation civile et des aéroports

1. Programme de l'aviation civile

- Définition

1- Activité principale:

L'office de l'aviation civile et des aéroports exploite sept aéroports internationaux (Tunis Carthage, Djerba Zarzis, Sfax Tyna, Tozeur Nafta, Tabarka Ain Durham, Gafsa Ksar et Gabes Matmata) et l'aéroport Borj Al Amiri.

2- classement de l'entreprise : classe K.

3- Référence de création :

L'OACA a été créé par la loi n ° 30 du 3 juillet 1970 Il est un établissement à caractère industriel et commercial, bénéficie d'une indépendance financière et sous tutelle du ministère des transports.

4- Références de l'organisation administrative et financière :

Décret n ° 2000- 2926 du 18 décembre 2000 fixant l'organisation administrative et financière et les modalités de gestion de l'office.

5- La date de signature du dernier contrat de programme ou d'objectifs entre le ministère et l'opérateur public: Mai 2017

- Le cadre de la performance :

1- La stratégie générale : La vision de l'OACA Horizon 2040, est basée autour des orientations stratégiques suivantes:

- ✓ Améliorer la qualité ;
- ✓ Accorder la plus haute importance à la sûreté et à la sécurité ;
- ✓ Se préparer aux besoins futurs en termes de fourniture d'infrastructures et développer l'efficacité de l'office en modernisant ses méthodes de gestion et en développant ses ressources humaines et financières ;
- ✓ Veillez à valoriser le rôle des aéroports dans le développement durable des régions, et principalement le développement du secteur du transport aérien et être service de l'économie nationale.

À la lumière de ces orientations stratégiques, l'office travaille prépare le premier plan stratégique basé sur les cinq axes suivants :

Le premier axe : La qualité pour la recherche de l'excellence,

Le deuxième axe : La priorité absolue de la sécurité et de la sûreté,

Le troisième axe : Se préparer à l'avenir,

Le quatrième axe : Le marketing pour assurer le meilleur positionnement,

Le cinquième axe : Une politique ambitieuse sur la voie du développement durable

2- Détermination de la contribution dans la réalisation des objectifs du programme :

Contribution directe

3- Les principales priorités et objectifs :

Pour la réalisation de ses objectifs, L'Office veille à :

- Améliorer la qualité des services et placer le client au centre de ses préoccupations
- Poursuivre la mise en place des systèmes de gestion de la qualité dans les aéroports ;
- Augmenter le niveau de sécurité et de sûreté des aéroports ainsi que la sécurité des services de navigation aérienne,
- L'adéquation de l'infrastructure aux exigences du développement du trafic aérien,
- Soutenir les technologies modernes, les technologies de la communication et les systèmes d'information intégrés,
- Utiliser les technologies modernes dans la gestion administrative
- Une gestion optimale pour offrir les compétences et l'expérience à moyen et long terme,
- Développer le réseau aéronautique,
- Promouvoir les petits aéroports
- Diversifier les services supplémentaires de navigation non aérienne,
- Le développement durable dans ses trois dimensions :

* Environnemental : (intégrer la protection de l'environnement dans toutes les activités, surveiller et contrôler les émissions, utiliser les énergies renouvelables, rationaliser la consommation d'eau et d'électricité ...)

* Social : (tel que la bonne gestion des connaissances, valorisation de l'élément humain et amélioration du niveau d'encadrement ...)

* Économique : (Renforcer le rôle des aéroports en tant que pôles de développement économique qui fournissent des devises et créent de la richesse en termes d'opportunités d'emploi, de valeur ajoutée...).

3- Indicateurs de performance et principales activités :

Indicateur de performance	Unité %	Réalizations			2020	Prévisions*		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro1 Trafic d'aéronef	Taux d'évolution	9.6	7.5	0,0	-67	+23	+23	+23
Indicateur numéro2 Trafic des voyageurs	Taux d'évolution	13.8	15.2	3.7	-73	+28	+28	+28
Indicateur numéro3 Transit	Taux d'évolution	3.7	11.7	7.2	-55	-	-	-
Indicateur numéro4 Fret	Taux d'évolution	16.1	-1.6	-17	-7	+3	+3	+9.8

4-1 Indicateurs de performance

* L'hypothèse retenue pour les estimations : reprise du trafic aérien de l'année 2019 en 2025

Les projets les plus importants de l'année 2020

Unité : Mille dinars

Libellés	Coût
Infrastructure	
Réhabilitation des infrastructures de l'aéroport de Tozeur - Nafta	32 500
Agrandissement du terminal de l'aéroport de Sfax-Tyna	8 000
Réhabilitation des infrastructures des aéroports de Djerba et Gabès	43 000
Navigation aérienne	
Remplacement de la station radar secondaire à Akoda	5 500
Acquisition et mise au point de trois balises multidirectionnelles VOR et de trois télémètres DME	4 000
Acquisition et installation du système de train d'atterrissage ILS	4 000
Remplacement du système de commande à distance pour les moyens visuels de la navigation aérienne	2 000
Sûreté et sécurité	

Acquisition d'un système de détection d'explosifs EDS Standard III à l'aéroport de Djerba-Zarzis	20 000
Gestion	
Acquisition et installation d'un système Informatique Intégré pour gérer les ressources dans tous les aéroports	5 000

Actions d'accompagnement

- ✓ Nouvel organigramme
- ✓ Ouverture d'un concours externe pour répondre à tous les besoins

Budget

- Une présentation générale des prévisions budgétaires de l'OACA pour 2021.
- L'office ne bénéficie d'aucune subvention du Ministère des transports

Remarque : Le budget de l'office pour l'année 2020 n'a pas été préparé.

**Programme du transport maritime
et des ports**

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

**Directeur général du transport mari-
time et des ports maritimes mar-
chands**

1- Présentation et stratégie du programme

1-1-Présentation du programme :

Le secteur du transport maritime et des ports vise principalement à assurer les échanges commerciaux au moindre avec une bonne qualité de des services et dans les meilleurs délais, dans le but de réduire le coût du transit des marchandises, de renforcer la compétitivité des exportations et des importations tunisiennes et de contribuer à attirer les investissements étrangers.

Pour atteindre ces objectifs, les efforts sont concentrés sur le développement et l'amélioration des services portuaires pour accueillir des navires de différentes tailles et ce en investissant dans l'infrastructure portuaire, en assurant la sûreté et la sécurité, et en préservant l'environnement dans les ports et en renforçant la flotte navale nationale afin d'augmenter sa contribution dans les échanges commerciaux, la mise à niveau des professions maritimes et portuaires et l'adéquation de la formation et du cadre juridique.

1-2- Stratégie du programme

Compte tenu de l'importance du secteur du transport maritime et des ports dans l'appui de l'économie nationale et du rôle important qu'il joue dans la sécurisation des échanges commerciaux (98%), des axes stratégiques ont été définis pour faire progresser ce secteur et lui permettre de contribuer efficacement à soutenir le développement économique de notre pays.

1-2-1- Au niveau du transport maritime

La flotte nationale de la marine marchande se compose de :

Flotte publique

Société		Type de navire	Nom de navire	Puissance du navire		Age (2020)
CTN	Navires en propriété	Transport de passagers et de voitures		Passagers	Voitures	
			Carthage	2208	666	20
			Tanit	3200	1060	9
		Roulant Double		Traîné	Conteneur // 20 pieds	
			Ulisse	128		22
			Salambo	128		22
	Alyssa		180	680	20	
		Amilcar	180	680	20	
	Navires affrétés			Charge utile (tonnes)		
		Roulant	LIVASTEN	11930		1
La nouvelle société de transport à Kerkennah		Type de navire	Nom de navire	Passagers	Voitures	Age
		Ferry	loud Tunis	600	128	14
		Ferry	cercinia	800	150	10
		Ferry	Kiranis	600	52	34
		Ferry	hached	900	67	25
		Ferry	Kerkennah	900	68	18

	Ferry	Habib Achour	800	172	4
--	-------	--------------	-----	-----	---

Flotte privée

L'entreprise	Type de navire	Nom du navire	Puissance du navire	Âge (2020)
Afrique Marine Compagnie	Transport De marchandises générales	Alexandre	3000 tonnes	15
Comme Feeder	Camion-citerne	Konmar Fjord	8000 tonnes	18

La stratégie du développement du transport maritime consiste à :

- Développer la flotte maritime nationale en encourageant l'investissement dans des unités modernes adaptées au trafic maritime national et international afin d'augmenter le pourcentage de sa contribution aux échanges commerciaux (faire passer le pourcentage de participation au transfert des échanges commerciaux de 11% à 18% en 2025).
- Diversifier les activités de transport maritime en prenant d'assaut les activités de transport de conteneurs et en ouvrant de nouvelles lignes maritimes.
- Coordonner entre les transporteurs maritimes et les chargeurs publics tunisiens pour assurer le transport d'une partie de leurs importations et exportations par la flotte nationale dans le cadre de contrats de transport.
- Développer la fabrication et la maintenance des navires en coordination avec les autres ministères concernés par cette activité afin de profiter des opportunités d'attirer des navires étrangers pour effectuer des opérations de maintenance en Tunisie et créer des emplois supplémentaires à haute compétence technologique.
- Encadrer les professionnels du secteur du transport maritime et des ports et préparer un programme de réhabilitation afin de les accompagner et soutenir leurs capacités

concurrentielles vis-à-vis des entreprises étrangères tout en favorisant le partenariat entre elles et avec des étrangers expérimentés.

- Préparer les approches législatives et réglementaires du secteur du transport maritime et des ports aux normes internationales et européennes et renforcer la sécurité et la sûreté maritimes dans le cadre de la coopération.

1-2-2- Au niveau des ports

Port	Le nombre de quais	Longueur des quais		Spécialité du port
La Goulette	10	1870	9	Voyageurs et touristes
Rades	11	1930	9,75	conteneurs et tracteurs
Bizerte-Menzel Bourguiba	12	1586	10,67	carburants
Sousse	7	795	8,5	Marchandises générales
Sfax	15	2550	10,5	Différentes marchandises
Skhira	3	450	15	Produits chimiques et carburants
Gabes	8	1725	11,88	Produits chimiques
Zarzis	5	875	8	Carburant

La stratégie de développement portuaire vise principalement à:

- Poursuivre le développement des ports en fonction de leurs spécificités techniques, des besoins de la région et de ses projets de développement, en réalisant des projets de quais ou de terminaux portuaires spécialisés.
- Rationaliser l'utilisation de l'infrastructure portuaire actuelle et développer des activités compatibles avec son environnement urbain, comme le trafic de passagers et le développement de l'activité des navires de croisière dans les ports de Bizerte, La Goulette, Sousse, Sfax et Zarzis en réalisant des postes d'amarrage et des terminaux spécialisés selon les propositions des études préparées à cet effet.
- Mettre en place une infrastructure portuaire moderne en adéquation avec les exigences des nouvelles transformations du transport maritime, notamment en termes de taille et de spécialisation des navires, afin d'assurer le transit des échanges commerciaux actuels et futurs au moindre coût et dans les meilleurs dé-

lais, et d'utiliser la situation géographique tunisienne pour attirer une partie du mouvement de transbordement des conteneurs dans la région.

- Améliorer la qualité et l'efficacité des services de transport maritime et des ports afin d'augmenter la compétitivité des exportations tunisiennes en maîtrisant les coûts, en facilitant les procédures administratives et portuaires, en intégrant les liaisons de transport, en développant le transport multimodal et les services logistiques, et en utilisant les technologies modernes de communication et d'échange d'informations dans les services portuaires et d'exploitation (Liasse Transport-Tos)
- Adopter une politique tarifaire visant à attirer un trafic supplémentaire et à maîtriser l'utilisation des quais, afin d'inciter les propriétaires de marchandises à les enlever sans délai et à ne pas utiliser le port comme station de stockage.
- Renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires, la navigation maritime et la protection du milieu marin, dans le but de parvenir au développement durable du secteur du transport maritime et des ports.
- Adapter le cadre juridique et réglementaire aux dispositions des accords maritimes internationaux et renforcer la capacité des institutions afin d'améliorer la gouvernance dans le secteur du transport maritime et des ports.
- Diversifier et adapter la formation maritime et portuaire aux exigences du marché, soutenir les opportunités d'emploi, créer des emplois et faciliter l'insertion dans la vie professionnelle.

1-3- Problématiques :

Malgré les efforts de développement consentis dans le secteur du transport maritime et des ports au niveau de l'amélioration des services et du développement de la législation et des textes d'application, il souffre encore de certaines lacunes et difficultés, notamment la limite de la flotte nationale (7 navires marchands en propriété) et sa faible contribution au trafic marchand qui ne dépasse pas 11% en 2019. Cette situation est principalement due à l'intensité de la concurrence à laquelle sont confrontés les opérateurs en termes de coût d'exploitation des navires et du respect des règles de sûreté et de sécurité.

En outre, les installations portuaires ne sont pas adaptées au développement des navires de commerce en termes de longueur, de tonnage et de la profondeur des eaux. En outre, la plupart des ports commerciaux ont atteint leur capacité maxi-

male, en plus de l'âge du matériel de chargement et de déchargement et du manque d'entretien continu.

1-4- Priorités stratégiques

Les priorités du programme transports maritimes et ports peuvent être résumées en sept points :

- Développer les infrastructures portuaires pour s'adapter à la nouvelle situation mondiale du secteur du transport maritime et des ports et suivre le rythme des évolutions et des changements survenant dans ce secteur afin de sécuriser le transit des marchandises au moindre coût et dans les délais les plus rapides à la recherche de plus de soutien à la compétitivité des exportations et importations tunisiennes.
- Améliorer et développer la flotte maritime nationale pour explorer de nouveaux marchés et concurrencer les fournisseurs maritimes étrangers pour augmenter la part de la flotte maritime nationale dans le transit des échanges commerciaux.
- Soutenir la sûreté et la sécurité des navires, des ports et de la navigation maritime, et protéger le milieu marin de la pollution.
- 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 et diversifier le système de formation en fonction des exigences du marché.
- Assurer l'intégration dans la politique euro-méditerranéenne dans le domaine de la politique maritime intégrée et du développement de l'économie bleue.

2-Les objectifs et indicateurs de mesure de performance du programme.

2-1- Présentation des objectifs et des indicateurs pour mesurer la performance du programme :

- Le programme du transport maritime et des ports vise à atteindre les objectifs suivants :
 - Moderniser les infrastructures portuaires et améliorer les services,
 - Soutenir et développer la flotte maritime nationale et encourager les investissements privés.

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

Récapitulation des objectifs et des indicateurs de performance

Objectifs	Indicateurs
<p>Objectif 1.3: Moderniser les infrastructures portuaires et améliorer les services</p>	<p>Indicateur numéro 1.3.1: Rentabilité des opérations de chargement et de déchargement</p> <p>Indicateur numéro 1.3.2: Taux de navires rouliers qui enregistrent un retard au départ à la fin de la semaine.</p>
<p>Objectif 2.3: Renforcer et développer la flotte maritime nationale et encourager l'investissement privé</p>	<p>Indicateur numéro 2.3.1: la contribution des transporteurs maritimes tunisiens aux échanges du commerce extérieur</p> <p>Indicateur numéro 2.3.2: le nombre de lignes maritimes reliant les ports tunisiens aux ports étrangers</p>
<p>Objectif 3.3: Renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et lutter contre la pollution</p>	<p>Indicateur numéro 3.3.1: le nombre d'inspections de sûreté, de sécurité et de contrôle de la pollution des navires tunisiennes</p> <p>Indicateur numéro 3.3.2: Pourcentage de contrôle de navires étrangères dans les ports tunisiens</p>

Objectif n ° 1.3: Moderniser les infrastructures portuaires et améliorer les services

- **Présentation de l'objectif :** Cet objectif vise à moderniser l'infrastructure portuaire et à améliorer les services pour s'adapter aux nouvelles transformations en cours dans le secteur du transport maritime et des ports, et à fournir des services de haute qualité à toutes les parties prenantes, afin que le secteur du transport maritime et les ports jouent convenablement le rôle qui leur est confié.
- **Référence de l'objectif :** La stratégie du programme

Motifs de choix des indicateurs :

- ✓ L'indicateur n ° 3.1.1 a été adopté pour mettre en évidence l'utilisation optimale du matériel de manutention mis à la disposition des opérateurs dans ce domaine.
- ✓ L'indicateur n ° 3.1.2 a été adopté pour mesurer la disponibilité des quais et la qualité des services (opérations de chargement et de déchargement, information maritime, services d'amarrage et de levage des navires ...).

- **Indicateurs de performance pour l'objectif n°1** : Moderniser les infrastructures portuaires et améliorer les services.

Indicateur de performance	Unité	Numéro de référence	Réalizations			2020	Prévisions		
			2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur n ° 3.1.1: Rentabilité des opérations de chargement et de déchargement	NOMBRE CONTE-NAIRE/HEURE	<u>15</u>	9	8	9	11	12	13	14
	Nombre de remorques par heure	<u>25</u>	22	23	27	27	27	27	27
Indicateur n ° 3.1.2: Le taux de navires qui enregistrent un retard à la fin de la semaine au départ	%	0	5	10	0	0	0	0	0

Objectif n ° 3.2 ; Soutenir et développer la flotte maritime nationale et encourager l'investissement privé.

- **Présentation de l'objectif** : Cet objectif vise à soutenir et développer la flotte maritime nationale et à encourager les investissements privés pour mieux contribuer au transfert des échanges commerciaux et créer de la valeur ajoutée et des emplois
- **Référence de l'objectif** : la stratégie du programme
- **Motifs de choix des indicateurs** :
 - ✓ L'indicateur n ° 3.2.1 a été adopté pour révéler l'étendue de la réponse de la flotte maritime nationale en termes de nombre de navires et de leur qualité aux besoins de change du commerce extérieur.
 - ✓ L'indicateur n ° 3.2.2 a été adopté pour présenter l'offre régulière du transport maritime et sa faisabilité compte tenu de l'importance du nombre de lignes maritimes régulières pour attirer les investissements .

- **Indicateurs de performance de l'objectif 2:** Soutenir et développer la flotte maritime nationale et encourager l'investissement privé

Indicateur de performance	Unité	Numéro de référence	Réalizations			2020	Prévisions		
			2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur n ° 3.2.1: la contribution des transporteurs maritimes tunisiens au transfert des échanges du commerce extérieur	%	40	9.7	9.5	9.8	11	12	12	12
3.2.2: le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers	NOMBRE	Selon la capacité du port et la disponibilité de quais	36	32	32	34	36	38	38

Objectif n ° 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

• **Référence objectif :** La stratégie du programme

• **Motifs de choix des indicateurs :**

- ✓ L'indicateur n ° 3.3.1 a été adopté pour mettre en évidence les efforts de l'autorité maritime pour contrôler dans quelle mesure les navires commerciaux tunisiens respectent les règles de sécurité nationales et internationales en vigueur.
- ✓ L'indicateur n ° 3.3.2 a été adopté pour évaluer le plan de l'autorité maritime en matière de surveillance de la sécurité des navires étrangers amarrés dans les ports tunisiens dans le cadre de mémorandums d'accord régionaux (Mémorandum d'accord pour les pays méditerranéens pour le contrôle des ports, Med MOU)

- **Indicateurs de performance de l'objectif 3:** Renforcer la sûreté et de la sécurité des navires et des installations portuaires et lutter contre la pollution.

Indicateur de performance	Unité		Réalizations				2020	Prévisions		
			2017	2018	2019	2021		2022	2023	
Indicateur numéro 3.3.1 Le nombre d'opérations de sûreté, de sécurité et de contrôle de la pollution des navires portant le drapeau tunisien	nbre	Indicateur d'activité	16257	17257	17068	17298	17531	17768	18008	
Indicateur n ° 2.3.3: Le taux de contrôle de navires étrangers ayant amarrés dans les ports tunisiens	%	<u>15</u>	27	15.7	23,26	25	30	30	30	

2.2- Présentation des activités du programme

Programme	Objectif	Prévisions des indicateurs de 2021	Interventions	Activités	Crédits des activités 2021
Transport maritime et ports	Moderniser des infrastructures portuaires et améliorer les services	12 conteneurs 27 remorques		<ul style="list-style-type: none"> -Réorganiser et préparer les quais et créer une zone de réception et de livraison de conteneurs et de remorques, isolée de la zone portuaire. -Réduire la durée de séjour des conteneurs dans le port et liquider les conteneurs avec un séjour prolongé. -Disponibilité du matériel de chargement et déchargement par la STAM et mise en œuvre des contrats de maintenance qu'elle a conclus avec les fournisseurs. -Institution d'un horaire de travail au port de Radès 24/24 heures, sept jours par semaine. 	
		-		<ul style="list-style-type: none"> -Engagement des exportateurs à déposer les remorques à l'intérieur du port à temps. -Séparer le trafic de conteneurs du trafic remorques. - Réhabilitation des routes et système de déplacement dans le port de Rades. 	

	Soutenir et développer la flotte maritime nationale et encourager l'investissement privé	12		- Poursuite de la coordination entre les transporteurs maritimes et les chargeurs tunisiens et mise en œuvre des contrats programmes pour le transport maritime	
		36		-Réorganiser l'exploitation du port de Rades et renforcer l'efficacité des services portuaires -Développement de l'activité des conteneurs dans le port de Sfax (réalisation de l'étude de développement de l'activité conteneurs dans le port de Sfax) -Institution des avantages fiscaux au profit des transporteurs maritimes tunisiens pour encourager l'investissement dans de nouveaux navires	
	Renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et lutter contre la pollution	17531		- Formation des officiers de la marine marchande - Achever l'opérationnalisation du système intégré de services maritimes commerciaux (SIMM) -Poursuivre la mise à jour des textes juridiques et des réglementations nationales en fonction des accords ratifiés	
		30		Formation d'officiers de la marine marchande chargés des opérations de surveillance Mise en oeuvre des programmes de coopération dans le domaine de la sécurité maritime avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime	

1- Dépenses du programme :

3.1- Le budget programme

Les dépenses du programme Transport maritime et ports pour l'année 2021 s'élèvent à 19 437 milles dinars et se répartissent comme suit :

Evolution des crédits du programme transport maritime et ports

(Crédits de paiement)

En Mille Dinars

	Réalisations 2019	LF 2020	Estimations 2021	Ecart	Taux %
Dépenses de rémunération	1 136	1 897	1 972	75	7%
Dépenses de fonctionnement	200	400	400		0%
Dépenses d'interventions	11 924	15 565	17 065	1 500	13%
Dépenses d'investissement					
Dépenses d'opérations financières					
autres dépenses					
TOTAL	13 260	17 862	19 437	1 575	12%

* Hors ressources propres des établissements

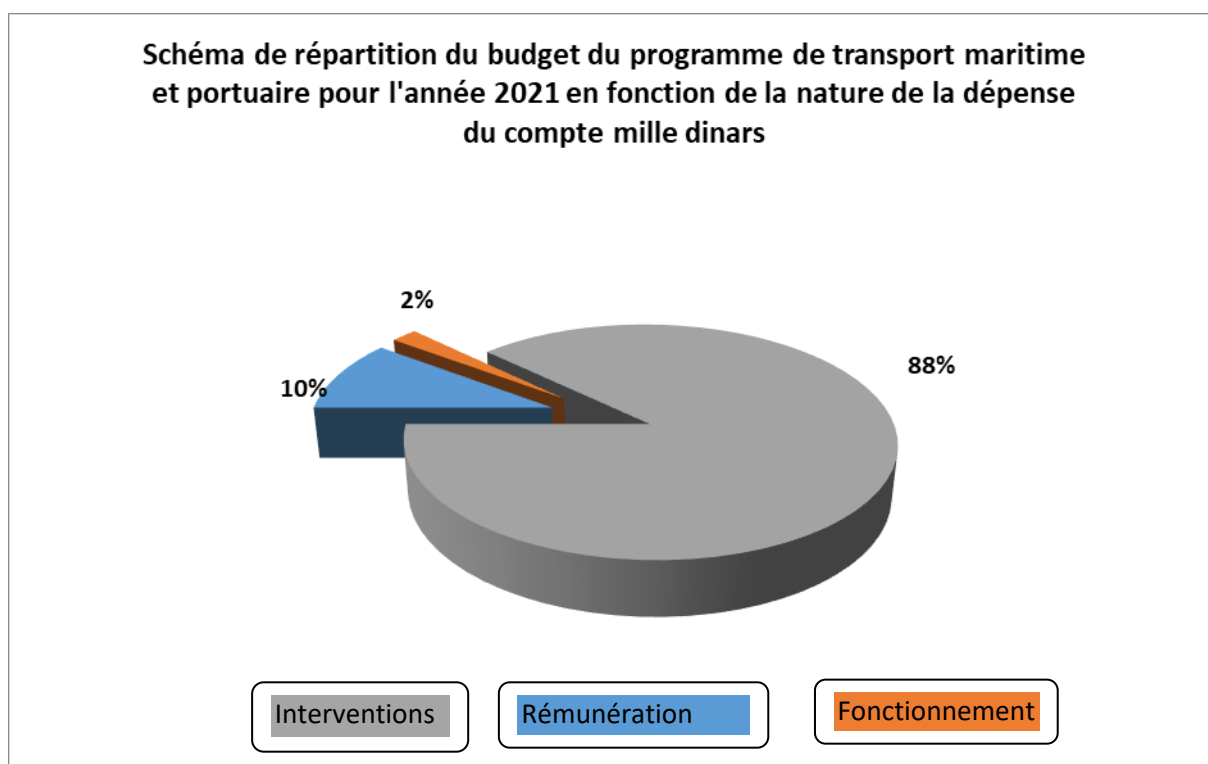
Répartition du projet de budget du programme transport maritime et ports pour l'année 2021 selon la nature de la dépense :

Crédits de paiement

Dépenses de rémunération : 1 972 md(10%)

Dépenses de fonctionnement : 400 md (2%)

Dépenses d'interventions : 17 065 md (88%)



Les dépenses d'interventions représentent 88% du total des crédits du programme et concernent principalement la subvention au transport au profit de la société nouvelle de transport à Kerkennah d'une valeur de 14 000 milles dinars , la subvention à l'investissement au profit de la société nouvelle de transport à Kerkennah pour un montant total de 2800 milles dinars et la société du port Enfidha d'une valeur de 200 milles dinars

Le budget du programme transport maritime et ports en fonction de la dépense « Selon les sous-programmes et activités »

Libellés des programmes	Activités	Réalizations 2019	LF 2020 (1)	Prévisions 2021 (2)	Taux d'évolution	
					Montant (2)-(1)	%
Sous-programmes centraux	Activités centrales	13260	17862	19437	1575	12%
Supervision du secteur du transport maritime et des ports	Pilotage	775	962	1 037	75	10%
	Appui à la société nouvelle de transport à Kerkennah1	11 873	15 300	16 800	1 500	13%
	Appui à la Sté du port d'Enfidha	612	1 600	1 600		0%
Total des sous-programmes centraux et activités		13 760	13 260	17 862	19 437	
Total des programmes		13 260	17 862	19 437	1 575	12%

* Hors ressources propres des établissements

La différence entre le budget de 2021 et 2021 provient principalement de l'augmentation de la subvention allouée à la société nouvelle de transport, Kerkennah, d'un montant de 1500 MD.

**Fiches indicateurs de
performance**

**Pour le programme
de transport maritime
et des ports**

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 3-1-1

Intitulé de l'indicateur : Rentabilité des opérations de chargement et de déchargement

Date de l'actualisation de l'indicateur : juin 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Transport maritime et des ports

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur : -

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Moderniser les infrastructures portuaires et améliorer les services

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur vise à mettre en évidence le nombre d'équipements de manutention et de ressources humaines disponibles pour les opérateurs de manutention et leur bonne utilisation afin d'augmenter la rentabilité de ces opérations et améliorer la qualité de ces services.

5- Type de l'indicateur : indicateur d'activités

6- Nature de l'indicateur : indicateur d'efficience

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Nombre d'unités par heure (nombre / h)

2- Unité de l'indicateur : nombre / h

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Le volume de marchandises en tonnes, le nombre d'unités de chargement et la durée réelle du chargement et du déchargement

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : tableaux de suivi quotidien

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur :

- Société tunisienne d'acconage et manutention
- Opérateurs privés en manutention

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : la fin de chaque semaine

7- Valeur cible de l'indicateur : Pour l'année 2023, l'objectif est d'atteindre 14 conteneurs par heure et 27 remorques par heure

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

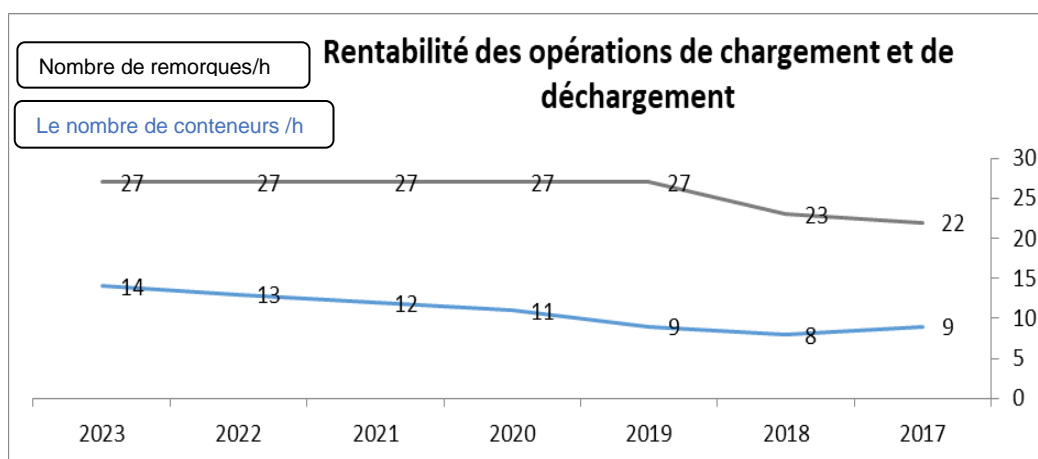
Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Rentabilité des opérations de chargement et de déchargement	Le nombre de conteneurs par heure	9	8	9	11	12	13	14
	Nombre de remorques par heure	22	23	27	27	27	27	27

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

- Il est prévu que l'indicateur de performance portant sur la rentabilité des opérations de chargement et de déchargement (conteneurs) atteint un taux de croissance annuel de 8,37% au cours de la période 2020-2023.

-Il est attendu que l'indicateur portant sur les opérations de chargement et de déchargement (remorques) se stabilise au cours de la période 2020-2023

3-Graphique de l'évolution de l'indicateur :



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur ;

- Réorganiser et réhabiliter les quais et créer une zone de réception et de livraison de conteneurs et de remorques, isolée de la zone portuaire.
- Fourniture par la STAM du nombre nécessaire de matériel de chargement et de déchargement et mise en œuvre des contrats de maintenance qu'elle a conclus avec les fournisseurs et du programme de formation avec l'institut de formation portuaire d'Alexandrie.
- Institution d'un horaire de travail en continu au port de Rades 24h / 24, 7j / 7

5- Limites de l'indicateur

Cet indicateur est basé sur les heures réelles de travail, sans tenir compte de la période d'arrêt de travail.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 3-1-2

Intitulé de l'indicateur : Taux de navires rouliers qui enregistrent un retard à la fin de la semaine

Date de l'actualisation de l'indicateur : juin2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Transport maritime et ports

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur :-

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Moderniser les infrastructures portuaires et améliorer les services.

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur reflète la disponibilité de quais pour recevoir les navires rouliers et la qualité des services offerts à leur profit (opérations de chargement et de déchargement, services de pilotage et de remorquage maritimes, de remorquage et de desserrage des navires ...) et de la flexibilité des procédures liées au navire et aux marchandises et l'engagement sur les dates de départ et la durée d'amarrage programmée.

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Nombre de navires rouliers avec des retards à la fin de la semaine / nombre de navires rouliers qui partent à la fin de la semaine

2- Unité de l'indicateur %

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur

4-Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Tableaux de suivi

Quotidien rapport d'activités

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : L'Office de la marine marchande et des ports / opérateur portuaire

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : le début de chaque semaine

7- Valeur cible de l'indicateur : Pour l'année 2023, l'objectif est d'éviter les retards (0%)

8- Le responsable de l'indicateur : La direction générale du transport maritime et des ports de la marine marchande.

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

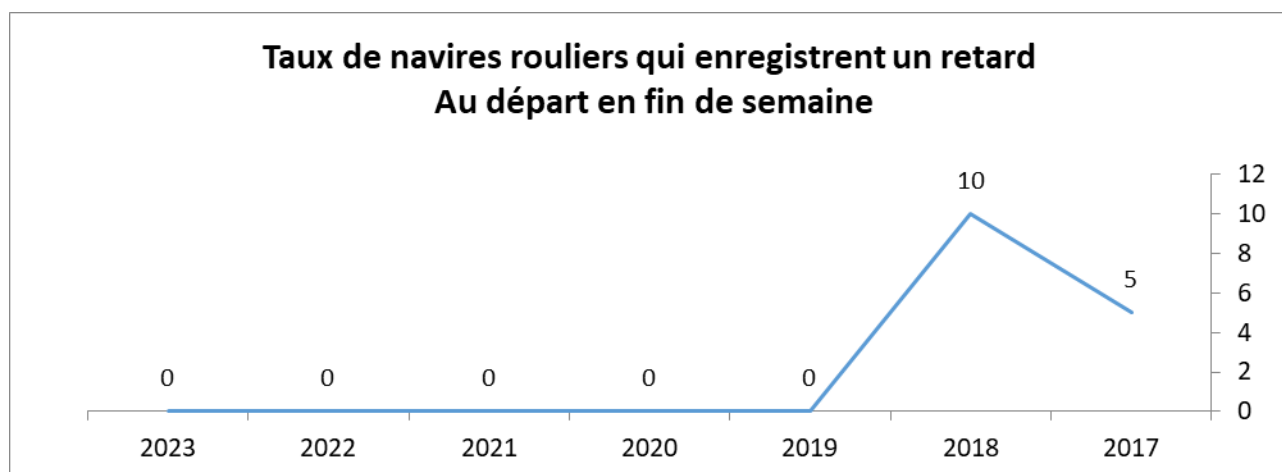
Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Taux de navires rouliers qui enregistrent un retard à la fin de la semaine	%	5	10	0	0	0	0	0

(-): il n'y a pas de retard

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

L'indicateur du pourcentage de navires rouliers qui enregistrent un retard en fin de Semaine aura une stabilité au cours de la période de 2021 à 2023.

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

- Engagement des exportateurs à déposer les remorques à l'intérieur du port à temps.
- Séparer le trafic de conteneurs du trafic de remorques

- Travaux de réhabilitation des routes et du système de déplacement dans le port de Rades
- Amélioration de la fluidité du trafic sur les routes menant au port de Rades

5- Limites de l'indicateur

Cet indicateur est lié à un type spécifique de navire et l'indicateur est limité à la période du week-end qui est témoin d'un mouvement intense de navires rouliers.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur :3-2-1

Intitulé de l'indicateur : La contribution des opérateurs tunisiens dans le transport des échanges du commerce international

Date de l'actualisation de l'indicateur : juin 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Transport maritime et ports

2- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Soutenir et développer la flotte maritime nationale et encourager les investissements privés

3- intitulé de l'indicateur : La contribution des opérateurs tunisiens dans le transport des échanges du commerce international

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur permet de mettre en évidence l'offre de la flotte maritime nationale en termes de nombre et de qualité des navires aux exigences des échanges du commerce extérieure, ainsi que la coordination entre les transporteurs maritimes et les chargeurs. Il est à noter que le transport peut être effectué par des navires en propriété ou affrétés

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur d'efficacité

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Le volume des échanges effectués par des transporteurs tunisiens / échanges par voie maritime

2- Unité de l'indicateur : pourcentage

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Le volume des échanges commerciaux par voie maritime et le volume des marchandises transportées par les

Transporteurs tunisiens

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Rapports d'activité des entreprises de transport maritime

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur :

- CTN
- Opérateurs privés

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : fin d'année

7- Valeur cible de l'indicateur : Pour l'année 2023, l'objectif est d'obtenir une contribution de 12% des transporteurs maritimes tunisiens dans le transport des échanges extérieures.

8- Le responsable de l'indicateur : Direction générale du transport maritime et des ports de la marine marchande

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
La contribution des transporteurs tunisiens au transport des échanges extérieures	%	9.7	9.5	9.8	11	12	12	12

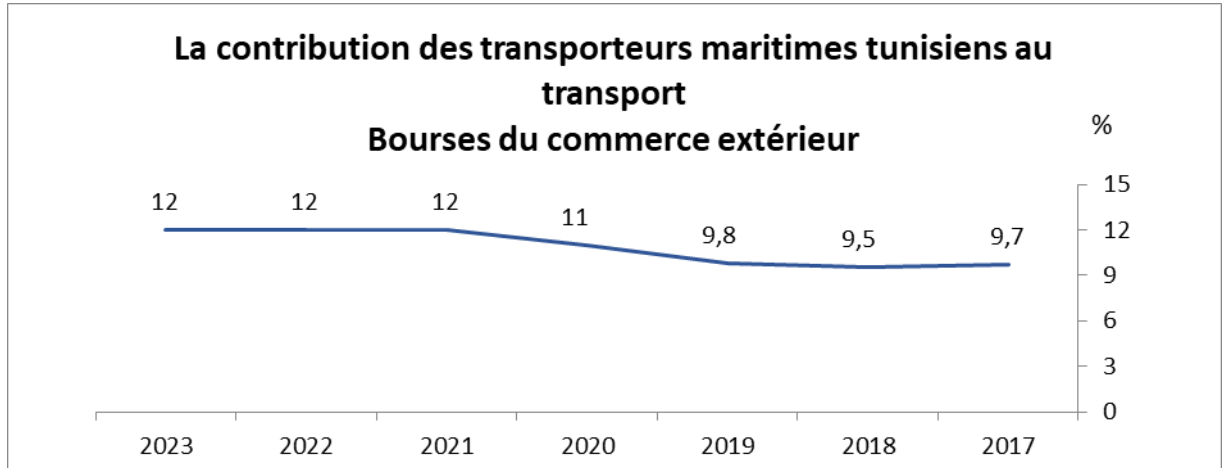
2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

La contribution des transporteurs maritimes tunisiens au transport des échanges

extérieures l'indice de la contribution des transporteurs maritimes tunisiens au transfert des échanges estime atteindre un taux de croissance annuel de 2.94 % au cours de la période 2020/2021

...
...
...

3-Graphique de l'évolution de l'indicateur



4-Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur :

- Poursuite de la coordination entre les transporteurs maritimes et les chargeurs tunisiens et mise en œuvre des contrats programmes pour le transport maritime
- Établir et suivre la mise en œuvre du programme de restructuration et de réhabilitation de la CTN

5- Limites de l'indicateur

Cet indicateur ne met pas en évidence la contribution des navires affrétés aux échanges commerciaux.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur :3-2-2.

Intitulé de l'indicateur : Le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers

Date de l'actualisation de l'indicateur : juin 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Transport maritime et ports

2- ~~Sous-programme auquel se rattache l'indicateur :~~

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Soutenir et développer la flotte maritime nationale et encourager l'investissement privé

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur met en évidence l'offre du transport maritime et l'importance du nombre lignes maritimes régulières pour attirer l'investissement privé et l'inciter à s'implanter en Tunisie dans le domaine du transport maritime.

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur d'efficience

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers.

2- Unité de l'indicateur : nombre

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Rapports d'activité des ports et licences accordées pour ouvrir une ligne maritime régulière

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur :

- L'office de la marine marchande et des ports
- Responsables de navire

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : fin de semestre

7- Valeur cible de l'indicateur : Le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers est estimé à 38

8- Le responsable de l'indicateur : La direction générale des transports maritimes et de la marine marchandes et l'Office de la marine marchande et des ports

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

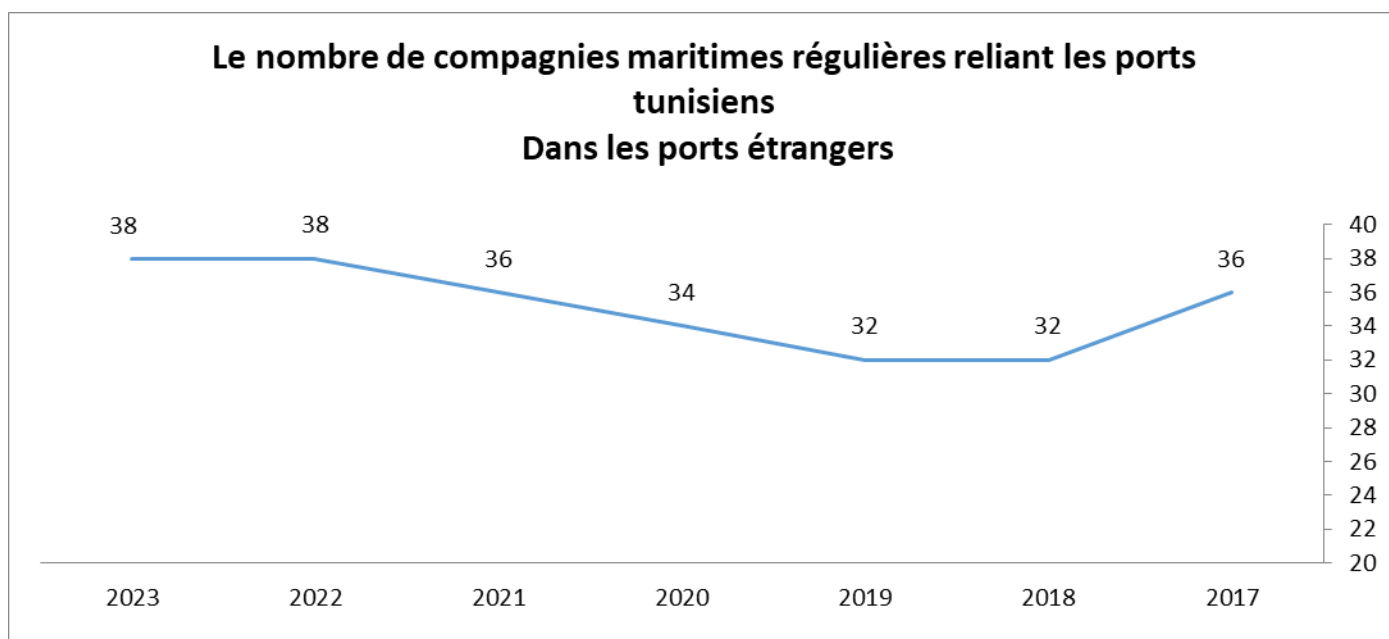
1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers	NOMBRE	36	32	32	34	36	38	38

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

Il est prévu que le nombre de lignes maritimes reliant les ports tunisiens aux ports étrangers atteigne un taux de croissance annuel de 3,78% au cours de la période 2020-2023.

4- Graphique de l'évolution de l'indicateur :



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

- Réorganiser l'exploitation du port de Rades et renforcer l'efficacité des services portuaires
- Développement de l'activité conteneurs dans le port de Sfax

5- Limites de l'indicateur

Cet indicateur ne met pas en évidence l'offre fournie par la ligne maritime et les types de navires exploités.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 3-3-1

Intitulé de l'indicateur : Nombre de constats de sûreté, de sécurité et de prévention de la pollution pour les navires portant le drapeau tunisien

Date de l'actualisation de l'indicateur : juin 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1-Programme auquel se rattache l'indicateur : Transport maritime et ports

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur : Renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et lutter contre la pollution

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Nombre de constats de sûreté, de sécurité et de prévention de la pollution pour les navires portant le drapeau tunisien

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur vise à mettre en évidence l'effort de l'autorité maritime pour contrôler dans quelle mesure les navires portant le drapeau tunisien respectent les règles de sécurité en vigueur au niveau national et international.

5- Type de l'indicateur : indicateur d'activités

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité,

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Nombre de constats de sûreté, de sécurité et de prévention de la pollution pour les navires portant le drapeau tunisien

2- Unité de l'indicateur : nombre

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Nombre de constats

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Rapports d'activité de l'autorité maritime et des circonscriptions et régions maritimes

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : office de la marine marchande et des ports.

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : fin d'année

7- Valeur cible de l'indicateur : Pour l'année 2023, l'objectif est d'enregistrer 18008 constats de sûreté, de sécurité et de prévention de la pollution pour les navires portant le drapeau tunisien

8- Le responsable de l'indicateur : L'office maritime et la direction générale des transports maritimes et des ports de la marine marchande

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

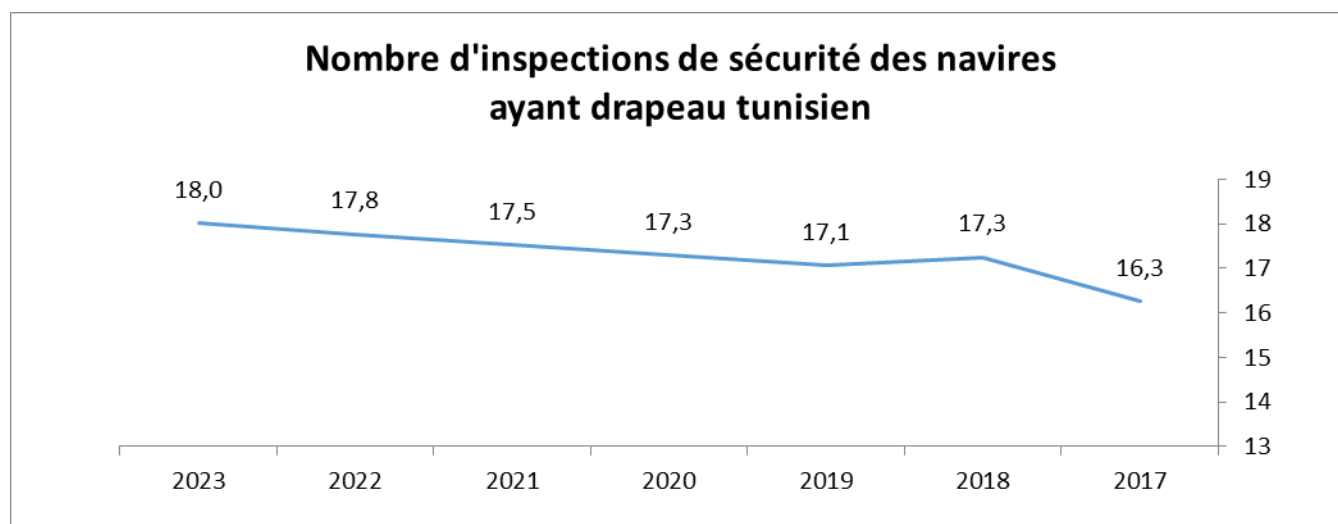
1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Nombre de constats de sûreté, de sécurité et de prévention de la pollution pour les navires portant le drapeau tunisien	nombre	16257	17257	17068	17298	17531	17768	18008

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

Le nombre de constats de sûreté, de sécurité et de prévention de la pollution pour les navires portant le drapeau tunisien devrait atteindre un taux de croissance annuel de 1,35% au cours de la période 2020-2023.

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

- Formation des officiers de la marine marchande
- L'introduction du Système intégré pour les services maritimes commerciaux (SIMM)
- Mise à jour des textes légaux et réglementaires nationaux conformément aux accords ratifiés

5-Limites de l'indicateur :

Cet indicateur ne prend pas en compte les résultats des inspections de sécurité effectuées par l'Autorité maritime

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 3-3-2

Intitulé de l'indicateur : Taux de contrôle des navires étrangers accostés dans les ports tunisiens

Date de l'actualisation de l'indicateur : juin 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Transport maritime et ports

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur :

3- Intitulé de l'indicateur : Taux de contrôle des navires étrangers accostés dans les ports tunisiens

4- Définition de l'indicateur : Cet indicateur évalue le plan de l'autorité maritime en matière de contrôle des navires étrangers accostés dans les ports tunisiens dans le cadre de mémorandums d'accord dans les domaines de coopération

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats,

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité,

7- Déclinaisons

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Nombre de navires étrangers contrôlés / nombre de navires étrangers accostés dans les ports tunisiens

2- Unité de l'indicateur : pourcentage

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Le nombre de navires étrangers accostés dans les ports tunisiens et le nombre de navires étrangers contrôlés

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Rapport d'activité de l'Office de la marine marchande et des ports

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur :

- L'autorité maritime
- L'office de la marine marchande et des ports

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : fin du trimestre

7- Valeur cible de l'indicateur : Pour l'année 2023, l'objectif est d'atteindre un taux de contrôle de 30% pour les navires étrangers accostés dans les ports tunisiens.

8- Le responsable de l'indicateur : La direction générale du transport maritime et des ports de la marine marchande

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

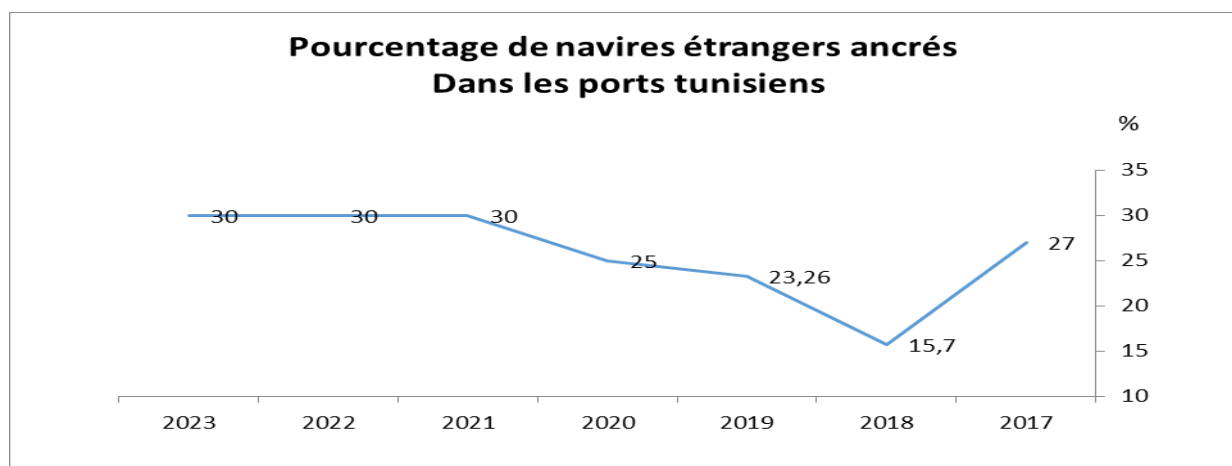
1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Taux de contrôle des navires étrangers accostés dans les ports tunisiens	%	27	15.7	23.26	25	30	30	30

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

Il est prévu que le pourcentage de contrôle des navires étrangers accostés dans les ports tunisiens enregistre un taux de croissance annuel de 6,27% au cours de la période 2020-2023.

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

- Formation d'officiers de la marine marchande chargés des opérations de contrôle.
- Mise en œuvre des programmes de coopération dans le domaine de la sécurité maritime avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

5- Limites de l'indicateur

Cet indicateur n'inclut pas l'évaluation des résultats des opérations de suivi des navires étrangers qui ont accosté dans les ports tunisiens.

Programme pilotage et appui

1-Présentation générale du programme

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.

À cet égard, des travaux ont été menés pour créer une structure administrative moderne dans le but de soutenir les ressources humaines et d'introduire des technologies modernes, y compris des moyens et des logiciels, et de les mettre à la disposition de divers intervenants dans le secteur. Ceci en raison du rôle qu'il joue à différents niveaux économiques et sociaux dans l'objectif d'accroître les exportations et à promouvoir les investissements, et ainsi atteindre un niveau d'emploi plus élevé.

1-2La stratégie du programme :

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 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

2-Objectifs du programme et indicateurs de performance :

Le programme pilotage et Appui vise à atteindre les objectifs suivants :

- 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

Le résultat des objectifs et des indicateurs de performance :

<u>objectifs</u>	<u>indicateurs</u>
Objectif 1 : Améliorer la gestion des ressources humaines	Indicateur numéro 1 : taux d'encadrement Indicateur numéro 2 : Le nombre d'agents bénéficiant d'au moins une session formation
Objectif 2 : Améliorer la gestion des moyens de transport et rationaliser la consommation de carburant	Indicateur numéro 1 : Le coût de de l'entretien des voitures administratives Indicateur numéro 2 : Consommation moyenne de carburant (l / 100 km).
Objectif 3 : Améliorer la qualité des équipements informatiques et mettre en place les applications	Indicateur numéro 1 :Taux d'équipements informatiques de moins de cinq ans. Indicateur numéro 2 : taux de réalisation des systèmes et des applications par rapport aux besoins
Objectif 4 : Développer les fonctions de planification et de prospection	Indicateur numéro 1 : Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur du transport. Indicateur numéro 2 : Le taux de réalisation des objectifs inclus dans les contrats-programmes des entreprises publiques sous tutelle

Objectif 1 : Améliorer la gestion des ressources humaine

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.

Référence de l'objectif : La direction générale des affaires administratives, financières et des moyens généraux.

Serie chronologique des indicateurs de l'objectif 1

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur 1.1: Le taux d'encadrement	%	51.402	54.9	57.6	*55.531	57	58	59
Indicateur 2.1: Taux des agents bénéficiant d'au moins une session formation (3mois ou plus)	%	50.343	52	56.4	*49.85	51	52	53

Objectif 2 : Améliorer la gestion des moyens de transport et rationaliser la consommation de carburant

Présentation de l'objectif : il vise à améliorer la gestion des moyens du transport et à rationaliser la consommation de carburant

Référence de l'objectif: La direction générale des affaires administratives, financières et des moyens généraux

Série chronologique des indicateurs de l'objectif 2

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro 1: Le coût de l'entretien des voitures administratives	Mille Dinars	69.9	58.311	45.338	SEPTEMBRE 2020 (28.572)	70.000	75.000	80.000
Indicateur numéro 2: Consommation moyenne de carburant (l / 100 km).	L/100KM	8.23	8.37	8.41	SEPTEMBRE 2020 (8.29)	8	7.7	7.7

Objectif 3 : Améliorer la qualité des équipements informatiques et mettre en place les applications

Présentation de l'objectif : 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.

Référence de l'objectif : Direction du développement administratif et des systèmes d'information

Série chronologique des indicateurs de l'objectif 3

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro 1: Taux d'équipement informatique de moins de cinq ans	%	70	73	75	95	100	100	100
Indicateur numéro 2: Taux de réalisation des systèmes et des applications par rapport aux besoins	%	18	27	36	70	84	94	100

(*) L'indicateur numéro 1.3.5 «la proportion de services centraux et régionaux de transport équipés de l'ensemble des équipements informatiques » est remplacé par «la proportion d'équipements informatiques qui ne dépasse pas cinq ans » afin d'assurer l'efficacité du travail en effet si l'âge de l'ordinateur dépasse cinq ans, l'adaptation de ses caractéristiques techniques avec les caractéristiques techniques minimales nécessaires à son exploitation dans des systèmes et logiciels avancés sera réduite

Objectif 4 : Développer les fonctions de planification et de prospection

- **Présentation de l'objectif :** Soutenir les méthodes de supervision des établissements publics et développer les fonctions de planification et de prospection.
- **Référence de l'objectif :** La direction générale de la stratégie, des entreprises et des établissements publics.

Série chronologique des indicateurs de l'objectif 4

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro 1: Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur des transports	Qualitatif (*)	3	3	3	4	0	0	0
Indicateur numéro 2: Le taux de réalisation des objectifs inclus dans les contrats-programmes des établissements publics sous tutelle	%	-	-	-	-	25	50	90

2-2-Présentation des activités du programme :

Le programme pilotage et appui est basé sur 03 activités :

- Pilotage
- Appui
- Promouvoir la surveillance météorologique

Tableau numéro 6:

Présentation des activités du programme pilotage et appui

Programme	Objectifs	Interventions	Activités	Prévisions 2021
Pilotage Et Appui	<p>-Améliorer la gestion des ressources humaines, -Améliorer la gestion des moyens de transports et rationaliser la consommation de carburant, -Amélioration du niveau des équipements informatique et des infrastructures de communication pour l'échange d'informations et la mise en place des applications - Développer les fonctions de planification, d'études et de supervision des établissements publics</p>	<p>L'Institut national de météorologie a été agréé en tant qu'opérateur public puisqu'il est établissement public à caractère non administratif</p>	<p>-Pilotage -Appui -Appui de la météorologie</p>	<p>Pilotage et Appui : 17 87 milles dinars Appui de la météorologie 5 415 milles dinars</p>

4-Dépenses du programme :

4-1 Budget du programme :

Les dépenses du programme pilotage et appui ont été fixées à 23 286 milles dinars pour l'année 2021 contre 19 981 milles dinars en 2020. Elles sont réparties comme suit:

Tableau 7 :

**Le budget du programme selon la nature des dépenses
(Crédits de paiement)**

Libellé	Réalisations 2019	LF 2020 MD	Prévisions 2021	Ecart	%
Dépenses de rémunération	9.456.565	11.187.000	14.427.000	3.240.000	29
Dépenses de fonctionnement	2.491.052	2.629.000	2.879.000	250.000	10
Dépenses d'intervention	417.491	3.160.000	2.975.000	-185.000	-6
Dépenses d'investissement	468.682	3.005.000	3.005.000	0	0
Total	12.833.791	19.981.000	23.286.000	3.305	17

Fiches indicateurs de performance

Programme pilotage et appui

Fiche indicateur

Code de l'indicateur :5-1-1

Intitulé de l'indicateur : Taux d'encadrement

Date de l'actualisation de l'indicateur : octobre 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

- 1- **Programme auquel se rattache l'indicateur :** pilotage et Appui
- 2- **Sous-programme auquel se rattache l'indicateur**
- 3- **Objectif auquel se rattache l'indicateur :** Améliorer la gestion des ressources humaines
- 4- **Définition de l'indicateur :** Une augmentation du nombre des cadres par rapport à l'effectif total du personnel du ministère
- 5- **Type de l'indicateur :** indicateur de résultats
- 6- **Nature de l'indicateur :** Indice quantitatif
- 7- **Déclinaisons :** Les services centraux et régionaux du ministère

II- Les détails techniques de l'indicateur :

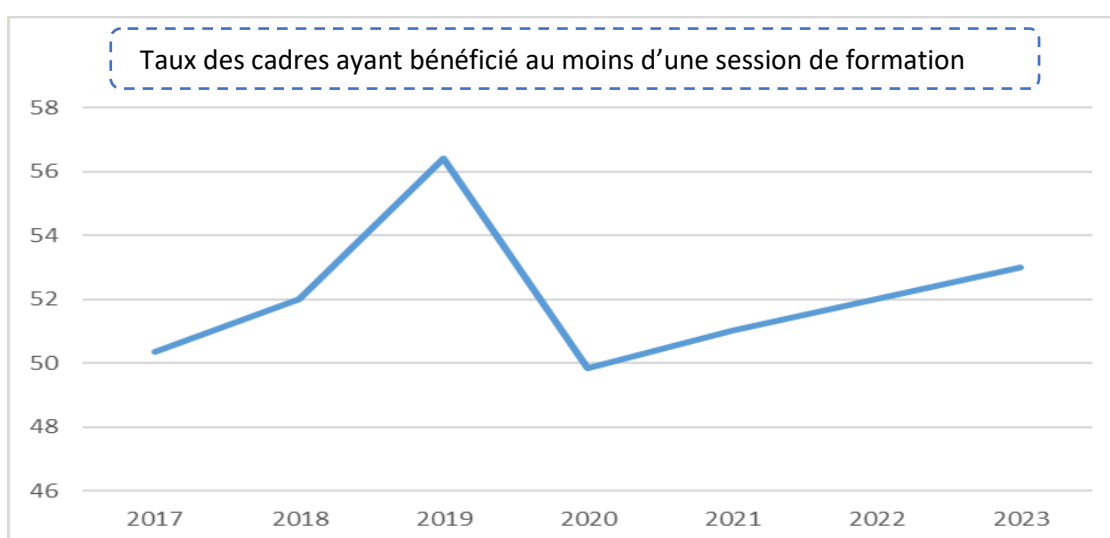
- 1- **Formule de calcul de l'indicateur :** Nombre de cadres / nombre total des agents du ministère
- 2- **Unité de l'indicateur :** Pourcentage
- 3- **Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur :** Nombre de cadres
- 4- **Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur :** Source administrative
- 5- **Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur :** La direction générale des affaires administratives, financières et des moyens généraux.
- 6- **Délai de disponibilité de l'indicateur :** La fin de chaque année
- 7- **Valeur cible de l'indicateur :** Entre 55% et 60%
- 8- **Le responsable de l'indicateur :** Directeur général des affaires administratives, financières et des moyens généraux

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Taux d'encadrement	%	51.402	54.9	57.6	*55.531	57	58	59

2-Graphique de l'évolution de l'indicateur :



3. Les activités majeures programmées pour atteindre la valeur cible de l'indicateur :

Objectif 1		
indicateurs	Activités et interventions	Prévisions
Taux d'encadrement	Donner la priorité de recrutement aux titulaires de diplômes supérieurs.	Entre 55% et 60%

4. Limites de l'indicateur :

Les lacunes de la détermination correcte du taux d'encadrement au cours des prochaines années résident dans la différence entre la programmation des besoins en recrutement et ce qui sera autorisé par les services de la direction générale des services administratifs et la fonction publique à la présidence du gouvernement ainsi que les structures du ministère des Finances conformément aux orientations du gouvernement.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 5-1-2

Intitulé de l'indicateur : Taux d'employés et de cadres ayant bénéficié d'au moins une session de formation

Date de l'actualisation de l'indicateur : juin 2019

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : pilotage et Appui

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Améliorer la gestion des ressources humaines

4- Définition de l'indicateur : Augmenter le nombre de cadre bénéficiant de sessions de formation.

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité

7- Déclinaisons : directions centrales et régionales du Ministère

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Nombre de cadres bénéficiant des sessions de formation / nombre total de cadre.

2- Unité de l'indicateur : pourcentage

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Le nombre de cadres bénéficiant de formations / le nombre total de cadres

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Source administrative

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : La direction générale des affaires administratives, financières et des moyens généraux

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : Fin de chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur : environ 54%

8- Le responsable de l'indicateur : Le directeur général des affaires administratives, financières et des moyens généraux.

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

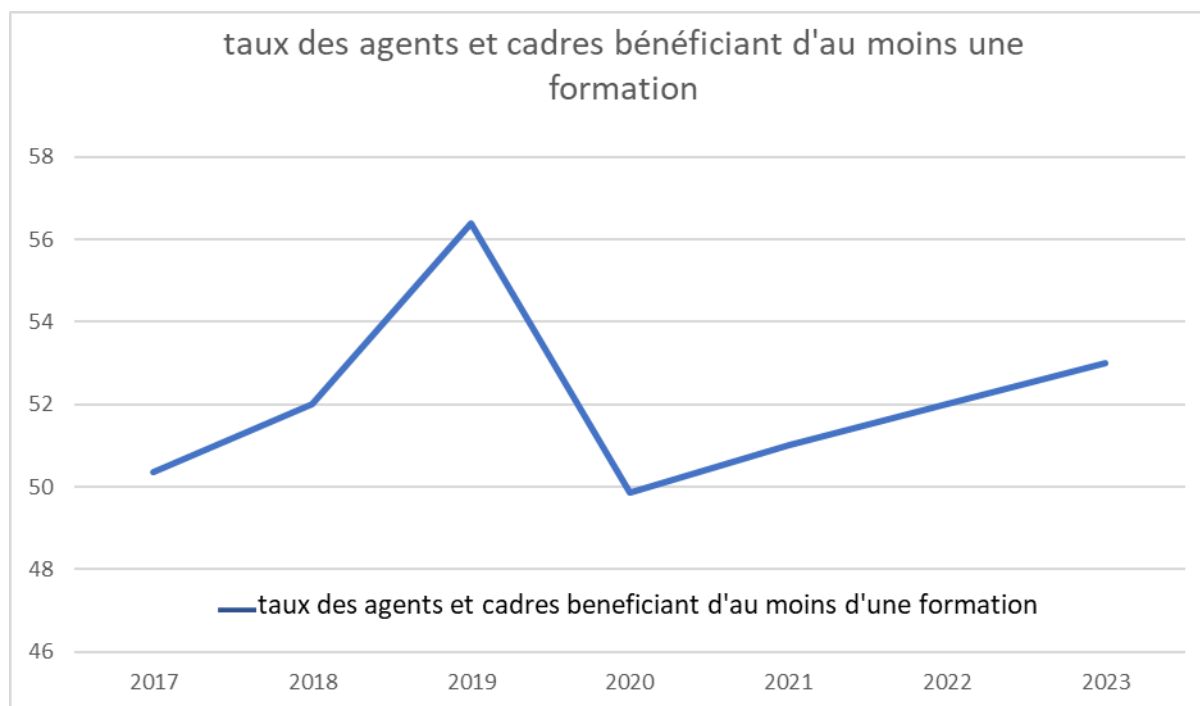
1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Taux des agents ou cadres bénéficiaires au moins d'une session de formation	%	50.343	52	56.4	*49.85	51	52	53

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

Pour l'année 2020, nous avons constaté une baisse relative de l'indicateur en raison de l'échec de la mise en œuvre de l'ensemble du programme, en raison des conséquences de la pandémie Corona.

3-Graphique de l'évolution de l'indicateur :



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

Objectif numéro 1		
INDICATEURS	Activités	Estimations (crédits), pourcentage
Indicateur : le taux des agents A3 et plus ayant bénéficié d'au moins une session de formation	Mise en œuvre du plan de formation	Entre 55 et 57

5- Limites de l'indicateur

Les lacunes de la détermination correcte du taux au cours des prochaines années résident dans la différence entre la programmation des besoins en recrutement et en formation et ce qui sera autorisé par les services de la présidence du gouvernement et du ministère des Finances conformément aux orientations du gouvernement.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 5-2-1

Intitulé de l'indicateur : Le coût de l'entretien et maintenance des voitures administratives.

Date de l'actualisation de l'indicateur : octobre 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : pilotage et appui

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Améliorer la gestion des moyens de transport et rationaliser la consommation de carburant

4- Définition de l'indicateur : Rationaliser les dépenses d'entretien des voitures administratives et réduire leur coût annuel

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité

7- Déclinaisons : Les directions centrales et régionales relevant du ministère

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1-Formule de calcul de l'indicateur : Coût annuel de l'entretien des voitures administratives.

2- Unité de l'indicateur : Mille dinars

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Le coût annuel de l'entretien des voitures administratives.

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Source administrative

5-Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : La direction Générale des affaires administratives, financières et des moyens généraux.

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : Fin de chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur : 35 mille dinars

8- Le responsable de l'indicateur : Le Directeur général des affaires administratives, financières et des moyens généraux.

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

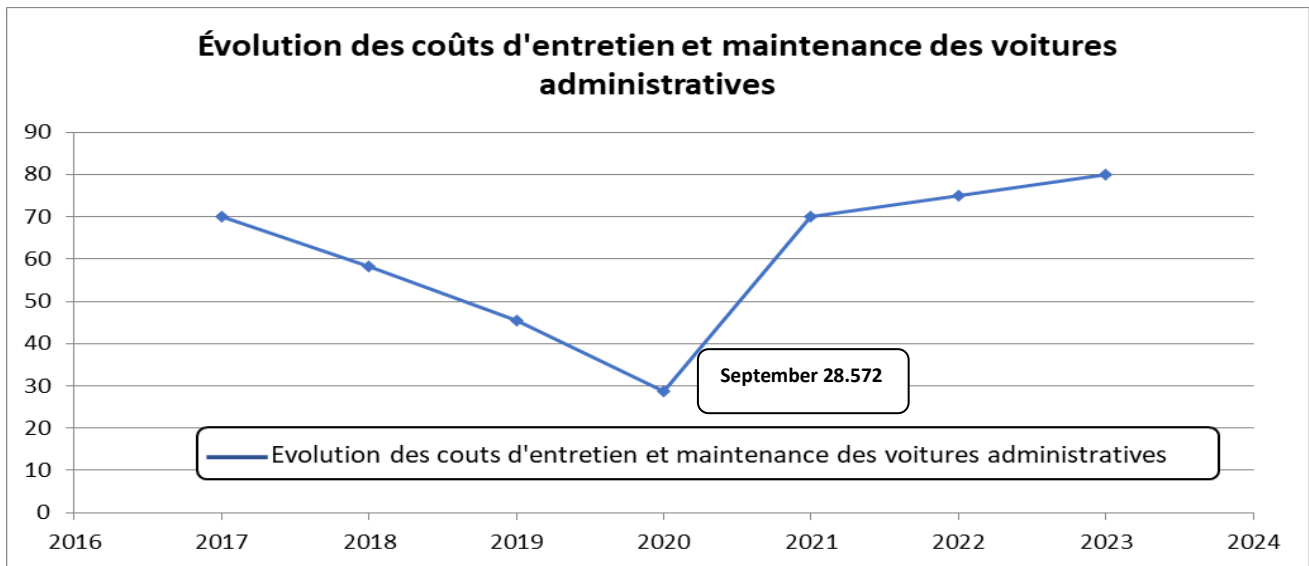
Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur: 1.2.5: Le coût d'entretien et de maintenance des voitures administratives	%	69.9	58.311	45.338	SEPTEMBRE 2020 (28.572)	70.000	75.000	80.000

*Le coût de l'entretien des moyens de transport a continué d'augmenter au cours de l'année 2020, des dépenses importantes ayant été réalisées, atteignant fin septembre 2020, 28 572 MD sur un total de 40 MD. Cette augmentation est due au vieillissement du parc d'une part et à une forte augmentation du prix des pièces détachées d'autre part, les dépenses totales de ce chargement devraient dépasser 60 MD.

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

On s'attend à ce que le coût de maintenance et de l'entretien des voitures administratives au cours des années 2021-2022-2023 augmente entre 70MD et 80MD, ce qui s'explique par l'augmentation des prix des pièces de rechange, le vieillissement du parc et la nécessité de renforcer la maintenance périodique et préventive pour préserver les transports.

2- Graphique de l'évolution de l'indicateur :



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

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

5- Limites de l'indicateur

- Un ensemble de véhicules administratifs n'a pas pu être réparé faute des crédits alloués.
- Le vieillissement du parc de véhicules administratifs. (Pas de renouvellement du Parc).

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 5-2-2

Intitulé de l'indicateur : Consommation moyenne de carburant des véhicules de service

Date de l'actualisation de l'indicateur : octobre 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : pilotage et Appui

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Améliorer la gestion des moyens de transport et rationaliser la consommation de carburant

4- Définition de l'indicateur : Réduire la consommation moyenne de carburant des véhicules de service par rapport au nombre de kilomètres parcourus.

5- Type de l'indicateur : l'efficacité.

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité,

7- Déclinaisons : Directions centrales et régionales du Ministère

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : : La quantité de carburant consommée / le nombre de kilomètres parcourus

2- Unité de l'indicateur : l / 100 km

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : La quantité de carburant consommée et le nombre de kilomètres parcourus

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur Source administrative

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : direction générale des affaires administratives, financières et des moyens généraux

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : Fin de chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur : 7,7 L / 100 km

8- Le responsable de l'indicateur : Le directeur général des affaires administratives, financières et des moyens généraux

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur : 2.2.5 :La consommation moyenne de carburant des véhicules de service	L / 100 km	8.23	8.37	8.41	Septembre 2020(8.29)	8	7.7	7.7

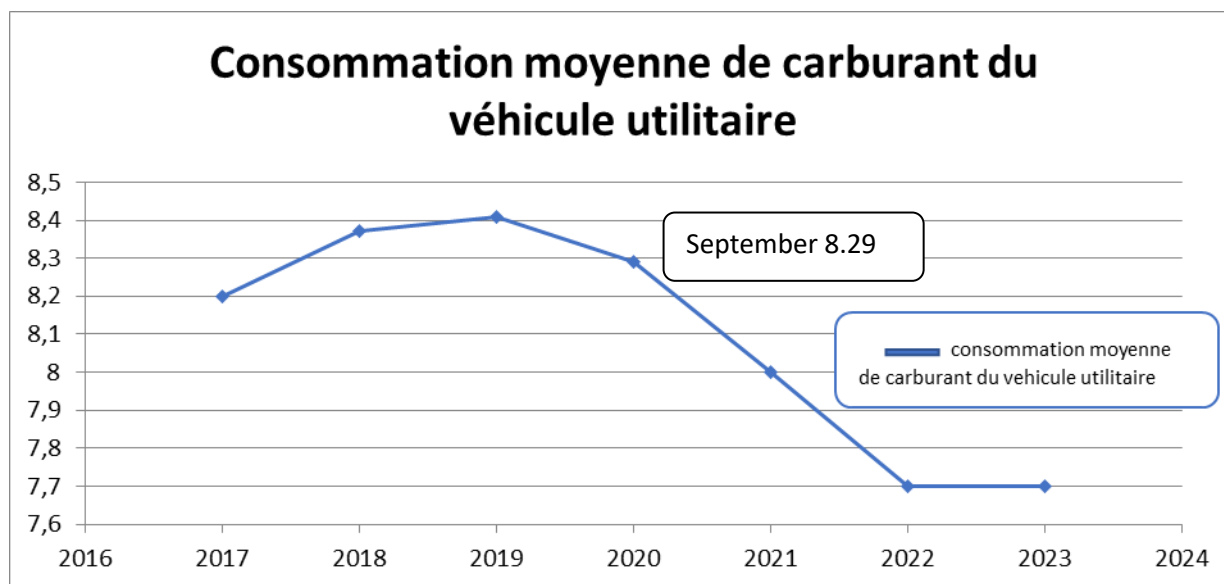
Fin septembre 2020, la consommation moyenne de carburant était de 8,29 l / 100 km, et cet indicateur devrait baisser à 8 l / 100 km en 2021, compte tenu du suivi attentif de la consommation basée sur le système de cartes à puce « Agilis » pour l'approvisionnement en carburant.

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur

Sur la base des données enregistrées, les objectifs de cet indicateur ont été révisés pour atteindre un taux de consommation estimé à 8 l / 100 km en 2021 et 7,7 L / 100 km au cours de l'année 2022, de sorte que l'indicateur se stabilise à 7,7 l / 100 km au cours de l'année 2023 à travers :

- La nécessité de rassembler toutes les structures dans un seul bâtiment pour réduire la circulation des voitures de service.
- Sensibiliser davantage les structures centrales du ministère au respect du calendrier de distribution du courrier en vue de réduire les déplacements quotidiens.
- Intensifier les opérations de surveillance du parc de voitures de service grâce à des systèmes GPS.
- Sensibiliser les conducteurs à la nécessité de suivre les règles de la conduite rationnelle.
- Donner l'importance nécessaire à la maintenance préventive et périodique en raison de son impact positif sur l'économie de carburant consommé, ainsi que de la périodicité du changement des pneus.
- Adopter le système de gestion du carburant via la carte à puce « AGILIS » pour assurer le contrôle et la rationalisation de la consommation de carburant.

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

-Sensibiliser davantage les structures centrales au respect des horaires fixés par les Circulaires pour la distribution et le collecte du courrier afin de réduire le nombre de déplacements.

-Entretien des véhicules,

-Renouvellement du parc,

-Acquérir un système GPS.

-Renforcer les opérations de maintenance périodique et préventive.

-Intégrer et renforcer le système de gestion du carburant.

5- Limites de l'indicateur

-Vieillesse du parc, ce qui entraîne une consommation de carburant élevée.

-Le manque de crédits nécessaires pour mener de manière optimale le contrôle préventif et des véhicules de service.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 5-3-1

Intitulé de l'indicateur : Taux d'équipements informatiques (ordinateurs, imprimantes et scanners) qui a moins de cinq ans par rapport au parc.

Date de l'actualisation de l'indicateur : octobre 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- **Programme auquel se rattache l'indicateur :** pilotage et Appui

2- **Sous-programme auquel se rattache l'indicateur ;**

3- **Objectif auquel se rattache l'indicateur :** Améliorer la qualité des équipements informatique et mettre en place les applications.

4- **Définition de l'indicateur :** Réduction du nombre d'équipements (ordinateurs, imprimantes et scanners) de plus de cinq ans.

5- **Type de l'indicateur :** indicateur de résultats,

6- **Nature de l'indicateur :** indicateur de qualité,

7- **Déclinaisons :** Type d'équipement (ordinateurs, imprimantes et scanners).

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- **Formule de calcul de l'indicateur :** taux des équipements (ordinateurs, imprimantes et scanners) qui ont moins de cinq ans par rapport au parc.

2- **Unité de l'indicateur :** Pourcentage.

3- **Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur :** Nombre total du parc, nombre d'équipements (ordinateurs, imprimantes et scanners) de moins de cinq ans.

4- **Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur :** Inventaire du matériel et années d'acquisition du matériel informatique.

5- **Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur :** La direction

6- générale du développement administratif, des systèmes d'information et du transport intelligent.

7- **Délai de disponibilité de l'indicateur :** Après l'acquisition et la distribution de nouveaux équipements.

8-Valeur cible de l'indicateur : 100%

9-Le responsable de l'indicateur : Directeur général du développement administratif, des systèmes d'information et du transport intelligent.

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

Remarque : les résultats et estimations suivantes concernent uniquement les ordinateurs

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur numéro 1.3.5: Taux d'équipement informatique de moins de cinq ans.	%	70	73	78	95	100	100	100
Nombre total du parc	NOMBRE	266	255	256	260			
Le nombre d'ordinateurs de moins de cinq ans	NOMBRE	187	187	200	247			

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur :

La moitié du parc au cours des années 2012 et 2013 a dépassé cinq ans.

Au cours de l'année 2014, 11 imprimantes laser réseau ont été acquises au profit des services centraux et régionaux du ministère des transports.

Au cours de l'année 2015, 76 ordinateurs de bureau, une imprimante laser couleur en réseau et 05 scanners 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.

En 2016, 55 ordinateurs ont été acquis, ce qui a augmenté à 70% le taux d'équipement informatique âgé de moins de cinq ans.

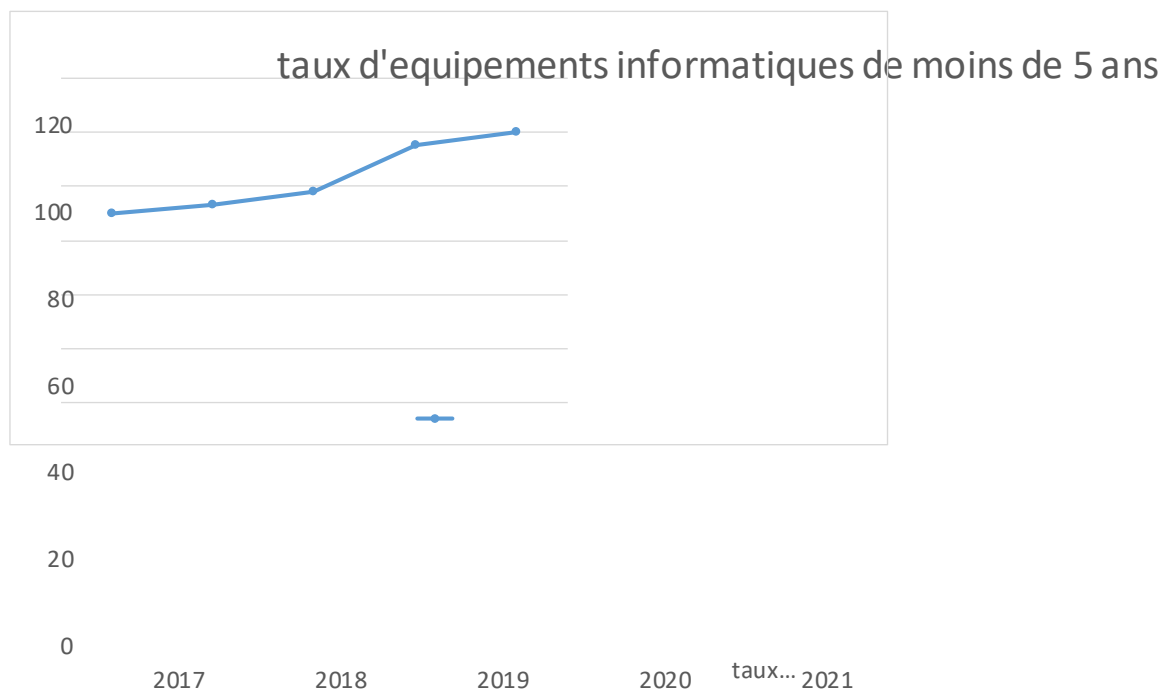
En 2017, 40 ordinateurs de bureau, 04 imprimantes laser réseau couleur, 12 imprimantes laser réseaux classiques, 06 scanners à chargeur automatique et un serveur ont été acquis, et le pourcentage d'équipements informatique de moins de cinq ans est resté à 70%.

Au cours de l'année 2018, 35 imprimantes laser et 35 scanners ont été acquis et, en raison de la diminution du nombre total du parc, le pourcentage de matériel informatique est passé à 73%. En 2018, 69 ordinateurs de bureau ont été acquis, mais ce projet a connu un retard en vue de la ré-annonce de l'article portant sur les ordinateurs de bureau, et le chapitre sur les ordinateurs de bureau s'est conclu sous le titre de 2019.

Au cours de l'année 2019, 20 ordinateurs de bureau, 05 imprimantes laser, un réseau couleur et 10 imprimantes laser réseaux classiques ont été acquis, de sorte que le pourcentage d'équipements informatiques âgés de moins de cinq ans a atteint 78%.

Au cours de l'année 2020, un appel d'offres national a été lancé pour l'acquisition de 80 ordinateurs, 22 imprimantes et 25 scanners, et on s'attend à ce que le pourcentage d'équipements informatiques de moins de cinq ans atteigne plus de 95%.

5- Graphique de l'évolution de l'indicateur :



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

indicateur	Activités et interventions
Indicateur numéro 1.3.5: Taux de matériel informatique de moins de cinq ans	<ul style="list-style-type: none">- Acquisition de 55 ordinateurs de bureau pour l'année 2016.- Acquisition de 40 ordinateurs de bureau pour l'année 2017.- Acquisition de 69 ordinateurs de bureau au cours de l'année 2018.- Acquisition de 20 ordinateurs de bureau au cours de l'année 2019.- Acquisition de 20 ordinateurs de bureau et 60 ordinateurs portables au cours de l'année 2020

5- Limites de l'indicateur

Le pourcentage d'équipement informatique de moins de cinq ans qui représente 75% est considéré acceptable et satisfaisant, et en attendant l'approbation de l'appel d'offres numéro 01/2020, le pourcentage d'équipement informatique de moins de cinq ans dépassera 80% au cours de l'année 2020.

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.

6. Mesures :

- Distribution optimale du matériel informatique.
- La nécessité d'améliorer la qualité des fonctionnalités liées à l'équipement informatique.
- La nécessité d'augmenter les crédits budgétaires pour la maintenance des équipements et l'acquisition de consommables informatiques.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 5-3-2

Intitulé de l'indicateur : Taux de réalisation des applications par rapport aux besoins

Date de l'actualisation de l'indicateur : Octobre 2020

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Pilotage et Appui

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Amélioration de la qualité des équipements informatique et mettre en place des applications.

4- Définition de l'indicateur : Introduire les technologies modernes de l'information et de la communication dans les activités du ministère

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité,

7- Déclinaisons : Structures centrales du ministère du transport

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Taux de réalisation des applications, projets et études par rapport aux besoins

2- Unité de l'indicateur : Pourcentage

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Nombre d'application, projets et études achevés.

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Rapports d'activités et fiches de projet.

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Structures centrales du ministère de transport et de la logistique.

6- Délai de disponibilité de l'indicateur à la fin de chaque année.

7- Valeur cible de l'indicateur : 100%.

8- Le responsable de l'indicateur : directeur général du développement administratif, des systèmes d'information et du transport intelligent

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

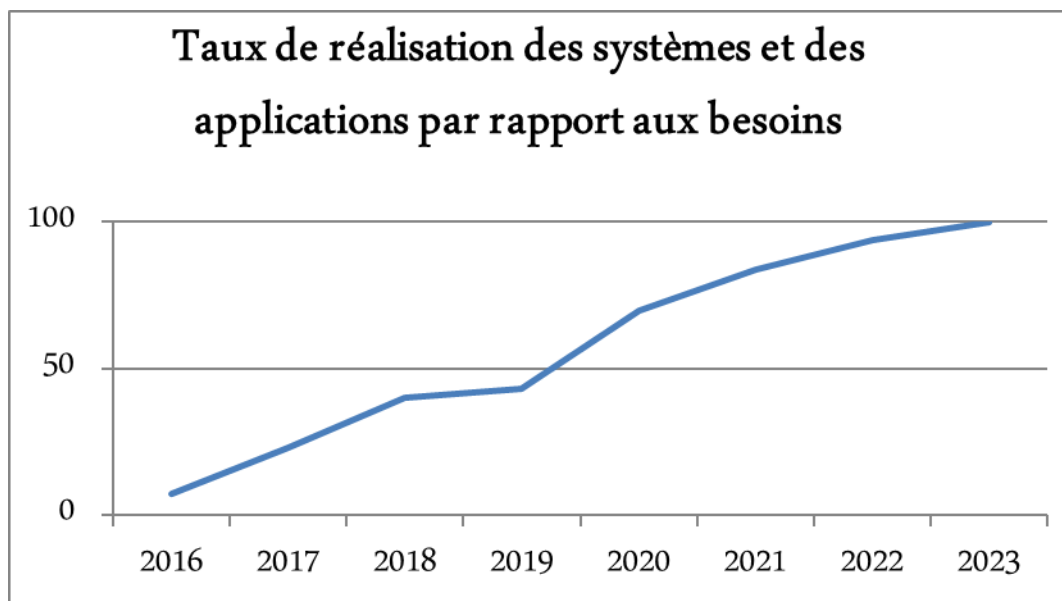
1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur ;

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
Indicateur 5-3-2 Taux de réalisation des applications par rapport aux besoins.	%	18	27	36	70	84	94	

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur : Nombre total d'application, de projets et d'études prévus pour la fin de 2023: 06 projets.

projets	Taux d'achèvement						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1- Mettre en place un système de gestion du transport maritime	40%			100%			
2- Acquisition d'un système pour la gestion des archives	100%						
3-Préparer les termes de référence du système d'information de l'aviation civile		100%					
4- Réalisation d'un audit de sécurité informatique			20%	100%			
5- Réalisation d'un système d'information pour l'aviation civile				20%	70%	100%	
6- Réalisation de l'audit de la sécurité informatique					33%	66%	100%

3- Graphique de l'évolution de l'indicateur



4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

INDICATEUR	Activités et interventions
Indicateur 5-3-2 ; Taux de réalisation des applications par rapport aux besoins	<ul style="list-style-type: none"> - Un projet de développement d'un système d'information pour la gestion du transport maritime a été lancé. Les premières et deuxièmes phases ont été réalisées en 2016 et l'achèvement du projet est prévu pour 2019. - En 2017, un système de gestion des archives a été acquis. - 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'offres pour le développement du système d'information a été annoncé, mais il a été déclaré infructueux. - Au cours des années 2019 et 2020, un audit en sécurité informatique a été réalisé

5-Limites de l'indicateur

- Le manque de cadres, en particulier dans les services des applications et de la gestion des bases de données.
- Assurer la mise en œuvre des systèmes et des applications selon le calendrier de réalisation.
- La mise en œuvre des systèmes et applications selon les besoins stipulés dans le cahier des charges, et dans les meilleurs délais possibles.
- La réalisation des attentes souhaitées dépend de la préparation des termes de référence dans les meilleurs délais par les structures concernées.

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 5-4-1

Intitulé de l'indicateur : Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur du transport.

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur : Pilotage et Appui

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Développement des fonctions de planification et de prospection

4- Définition de l'indicateur : L'indicateur vise à mesurer le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur de transport à travers des études sectorielles visant à ajuster la stratégie du secteur des transports à court, moyen et long terme. Ainsi que le niveau de mise en œuvre et l'avancement du plan quinquennal de développement du secteur des transports et les nombreux dossiers liés à l'accompagnement du développement de l'activité du secteur et des institutions qui y opèrent.

5- Type de l'indicateur : indicateur d'activités

6- Nature de l'indicateur : indicateur de qualité

7- Déclinaisons : Les services centraux et les établissements publics sous tutelle.

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Indicateur qualitatif

2- Unité de l'indicateur : qualitatifs (1 : médiocre, 2 : moyen, 3 : bon, 4 : excellent)

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Préparer et mettre en œuvre la stratégie du secteur du transport et réalisation des études générales

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Rapports.

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Les services centraux et les établissements publics sous tutelle.

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : Fin de chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur (4): excellent

8- Le responsable de l'indicateur : Directeur général de la stratégie, des entreprises et des établissements publics

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
L'indicateur 5-4-1: Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur des transports	qualitatif	3	3	4	4	-	-	-

1: médiocre, 2: moyen, 3: bon, 4: excellent

Après l'approbation du rapport final de l'étude au cours de l'année 2019, les travaux ont été entamés 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.

4- Principales activités programmées pour réaliser la valeur cible de l'indicateur

Objectif numéro 4		
Indicateurs	Activités et interventions	Prévisions des Crédits des activités pour l'année N+1
L'indicateur 5-4-1 : Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur des transports	Suivre la mise en œuvre du schéma directeur du transport	-
	Évaluer l'avancement des projets inclus dans le document d'orientation du secteur des transports pour la période 2016-2020.	
	Préparer le document d'orientation du prochain plan 2021-2025	

Fiche indicateur

Code de l'indicateur : 5-4-2

Intitulé de l'indicateur : La réalisation des objectifs prévus dans les contrats-programmes avec les établissements sous tutelle

Date de l'actualisation de l'indicateur

I- Les caractéristiques générales de l'indicateur :

1- Programme auquel se rattache l'indicateur ; Appui et pilotage

2- Sous-programme auquel se rattache l'indicateur

3- Objectif auquel se rattache l'indicateur : Développer les fonctions de planification et de prospection

4- Définition de l'indicateur : L'indicateur vise à soutenir les méthodes de supervision des établissements publics dans le suivi des projets du secteur et des objectifs des sociétés à travers des contrats-programmes prévus pour 2019-2020.

5- Type de l'indicateur : indicateur de résultats

6- Nature de l'indicateur : indicateur d'efficacité,

7- Déclinaisons : Etablissements publics sous la tutelle du Ministère du transport

II- Les détails techniques de l'indicateur :

1- Formule de calcul de l'indicateur : Pourcentages des objectifs atteints pour chaque établissement / nombre total d'établissements

2- Unité de l'indicateur : Taux

3- Les données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Le nombre d'objectifs atteints inclus dans les contrats de programme pour chaque établissement

4- Mode de collecte des données pour le calcul de l'indicateur : Rapports d'activité des entreprises/établissements sous la tutelle du ministère

5- Source des données essentielles pour le calcul de l'indicateur : Entreprises publiques sous la tutelle du ministère des transports

6- Délai de disponibilité de l'indicateur : Fin de chaque année

7- Valeur cible de l'indicateur : 100%

8- Le responsable de l'indicateur : Directeur général de la stratégie, des établissements et des entreprises publiques

III- Interprétation des résultats de l'indicateur

1- Série des résultats (réalisations) et des prévisions de l'indicateur

Indicateur de performance	Unité	Réalizations			2020	Prévisions		
		2017	2018	2019		2021	2022	2023
L'indicateur5-4-2 La réalisation des objectifs contenus dans les contrats-programmes pour les établissements sous tutelle	%	-	-	-	-	25	50	90

2-Analyse des résultats et des prévisions de l'indicateur

Au cours de l'année 2021, la plus haute 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 veillera, 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.