

**PROJET ANNUEL DE
PERFORMANCE
DE LA MISSION TRANSPORT
POUR L'ANNEE 2022**

Table de matière

Premier Chapitre : Présentation générale de la mission transport

1. Présentation de la stratégie de la mission
2. Présentation des programmes de la mission
3. Budget et Cdmt de la mission

Le deuxième Chapitre : Présentation des programmes de la mission transport

I. Programme du transport terrestre

1. Présentation du programme et de stratégie
2. Les objectifs et indicateurs de performance du programme
3. Cdmt du programme

II. Programme de l'aviation civile

1. Présentation du programme et de stratégie
2. Les objectifs et indicateurs de performance du programme
3. Cdmt du programme

III. Programme du transport maritime et portuaire

1. Présentation du programme et de stratégie
2. Les objectifs et indicateurs de performance du programme
3. Cdmt du programme

IV. Programme de pilotage et Appui

1. Présentation du programme et de stratégie
2. Les objectifs et indicateurs de performance du programme
3. Cdmt du programme

Chapitre premier:
Présentation Générale
de la mission du transport

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

La mission du ministère du transport consiste à développer un système de transport complet, intégré qui contribue à progresser le développement économique et social durable. La mission transport doit répondre aux besoins de transport des personnes dans les meilleures conditions possibles, notamment en termes de sûreté, du coût de qualité et de protection de l'environnement.

Le transport comprend plusieurs activités : transport terrestre, maritime et aviation ainsi que la logistique et les activités météorologiques. À cet effet le ministère du transport est chargé de fixer les politiques générales, les plans et les programmes.

De ce point de vue le ministère travaille à ajuster les stratégies visant à atteindre un modèle de croissance exceptionnel et accorde à la dimension régionale l'attention nécessaire. Ce qui assure un équilibre entre les régions et rompre l'isolement des régions et les conditions de vie en termes d'opportunités d'emploi et des projets d'investissements. Néanmoins les efforts déployés et continus pour surmonter les difficultés.

Ces dernières années ont été marquées par une crise structurelle aggravée par l'apparition de la pandémie corona qui s'ajoute à d'autres facteurs dont les plus importants sont :

- La situation économique générale du pays et la baisse des indicateurs de croissance
- Difficultés financières et structurelles de la plupart des établissements et entreprises publiques dans le domaine de transport et de la logistique
- L'incapacité de trouver des sources de financement pour les grands projets offerts en financement public ou en partenariat public-privé cela est dû à la situation critique des finances publiques et la situation financière des sociétés concernées par la conclusion des conventions de financement outre la fragilité de la situation économique, le climat des affaires et d'investissements pour le secteur privé.
- L'incapacité du budget de l'État à allouer les crédits programmés nécessaires estimés à 700 Md alors que les crédits alloués aux budgets d'investissements au sein du budget du ministère ne dépassent pas 200Md.
- Les effets des mouvements sociaux sur le rythme de réalisation des plusieurs projets d'infrastructure notamment ferroviaire.

Pour les citoyens : la vision stratégique porte principalement

- +promouvoir le système de mobilité urbaine et interurbaine à travers :
 - Le développement de l'infrastructure ferroviaire
 - La création des nouvelles lignes de métro
- Achèvement du réseau ferroviaire rapide
- Promotion des gares (réhabiliter et les rendre des centres de vie et services
- Développement de la mobilité urbaine marine
- + renforcer la sécurité routière et moderniser les services techniques

Quant au soutien des institutions économiques, la vision stratégique porte sur :

- Développement des ports maritimes commerciaux, les aéroports et ports frontaliers terrestres.
- La promotion de la logistique et du transport des marchandises

Le ministère optimise à l'ouverture internationale du secteur et de l'économie nationale principalement par le biais de :

- La promotion de transport aérien, maritime et transport ferroviaire international.
- Développement des aéroports, des ports et des ports frontaliers terrestres
- Développement du système de transport et la logistique à enfidha.

La stratégie mentionnée est axée sur des axes communs structurés principalement :

- Réorganisation du secteur et la révision des cadres juridiques et institutionnels.
- La restructuration du secteur et la promotion de la gouvernance et de la performance
- Intensifier l'utilisation des technologies modernes, la numérisation et le développement du transport intelligent
- La mise en place le transport durable (efficacité énergétique)

Perspectives sectorielles, tendances et grandes réformes à moyen terme

(2022- 2024):

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.
 - ✓ **Création des autorités régionales pour les transports urbains:** lancement d'un appel d'offres pour la réalisation des études détaillées pour la mise en place des autorités régulatrices de la mobilité urbaine dans le cadre d'un concept plus global tout reliant le transport à d'autres domaines dont les plus importants sont l'urbanisme, l'énergie, l'environnement et le transport intelligent.
 - ✓ Achèvement des projets de transport public commun :

- **Projet du réseau ferroviaire rapide**
- **Projet de métro de Sfax**

B- Au niveau du transport aérien :

La restructuration et l'amélioration de la compétitivité des établissements opérant dans le secteur de l'aviation civile dans les circonstances actuelles, notamment par l'approbation et le démarrage de la mise en œuvre du plan de réforme du groupement Tunisair,

-La ratification et le démarrage de la mise en œuvre des dispositions de l'accord Euro-méditerranéen dans le secteur du transport aérien conclu entre la Tunisie et l'Union Européenne,

-Dynamisation des aéroports internes en instaurant une vision participative nationale de toutes les ministères, structures ainsi que les parties concernées par ses différentes composantes,

-l'encadrement et l'organisation de l'activité de l'aviation générale afin de lui permettre de jouer le rôle d'appui aux autres secteurs économiques et touristique, surtout après la baisse connue le secteur du transport aérien en 2020,

- l'utilisation des nouvelles technologies, des techniques de communication et les systèmes informatiques intégrés,

-Augmentation du niveau de la supervision de la sécurité et sûreté aérienne,

-Renforcement des capacités institutionnelles de l'autorité de l'aviation civile afin de lui permettre de mener à bien ses tâches de supervision et du contrôle de la sécurité et sûreté aérienne, ainsi que son rôle d'autorité de régulation conformément aux recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale,

-Réhabilitation de l'infrastructure des aéroports Tunisiens et la prise de décision de continuer le projet de construction d'un nouvel aéroport dans le grand Tunis, tout en prenant en considération l'infrastructure des

aéroports disponibles actuellement, y compris le projet d'extension de l'aérogare de l'aéroport international Tunis Carthage,

-La poursuite de l'adaptation de la législation nationale aux recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale,

-L'amélioration de la qualité des services fournis au niveau des compagnies aériennes et les aéroports Tunisiens.

C- Au niveau du transport maritime

- La poursuite de la mise en œuvre du programme d'amélioration des services dans le port de Rades.
- 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,
- 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 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.

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 moyenterme, à travers notamment :

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

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, métroléger 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 2022c comprend quatre programmes, quatre sous programmes, 15 activités, 14 objectifs stratégiques et 28 indicateurs de performance, dont 25 opérateurs contribuent à sa performance.

Les programmes sont répartis comme suit:

- **Programme du transport Terrestre**
- **Programme de l'aviation civile**
- **Programme du transport maritime et des ports**
- **Programme de pilotage et Appui**

4-Budget et programmation des dépenses de la mission :

Tableau n° 1:

Repartition du budget de la mission transport pour l'année 2022 selon les programmes et la nature de la dépense

Unité: mille DT

Désignation Dépense / Programmes	Crédit Paiement	Dép. Salaires	Dép. Gestion	Dép. d'Intervention	Dép. Investissement	Dép. Op. Financières	Totaux
Mission Transport							
	2022	22653	4067	920491	6655	953866	
	2021	21600	3950	698210	5740	729500	
	Taux de croissance 2021/2022	1053	117	222281	915	224366	
	Tx. de Budget de L'Etat	2.7%	0.5%	96%	0.8%	-	
Programmes							
Programme 1: transport Terrestre	2022	3695	689	88490	3120	89494	92.9%
	2021	3508	671	667750	2735	674664	
	Taux de croissance 2021/2022	18.7	18	217740	385	282170	
Programme 2: l'aviation civile	2022	1918	-	10606	-	12524	1.9%
	2021	1693	-	10420	-	12113	
	Taux de croissance 2021/2022	225	-	186	0	411	
Programme 3: transport maritime et des	2022	2240	412	22129	-	24781	2.8%
	2021	1972	400	17065	-	19437	
	Taux de croissance 2021/2022	268	12	5064	0	5344	

Programme 9: Appui et pilotage	2022	14800	2966	2266	3535	2357	2.4%
	2021	14424	2879	2975	3005	23286	
	Taux de croissance .2021/2022	373	87	709	530	281	

* hors recettes propres des Etablissements publics

Tableau n° 2:

Repartition du budget de la mission transport pour l'année 2022 selon les programmes et les activités (crédits d'engagement)

Libellé	LF 2021	PR2022	TAUX D'EVOLUTION
Programme de transport terrestre	697229	890374	28%
Réglementation des transports routiers	26970	2060	-92%
Soutien aux entreprises régionales de transport routier	298500	372000	25%
Soutien à la Société Nationale des Chemins de Fer de Tunisie	143200	267880	87%
Soutien au Réseau de fer rapide de Tunis	62000	70700	14%
Soutien aux Société du transport de Tunis	153000	160300	5%
soutien à la société Nationale du transport interurbain	2500	3000	20%
Soutien à la société du metro léger de sfax	5682	8818	55%
Soutien l'office des postes frontaliers terrestres	5377	5616	4%
Programme de l'aviation civile	12113	12524	3%
Le pilotage	2113	2524	19%
le soutien du Tunisair Express	10000	10000	0%
Programme pour le transport maritime et les ports maritimes commerciaux	19437	24781	27%
Le pilotage	972	1110	14%
le soutien du SONOTRAK	17065	21594	27%
Le soutien du société du Port Enfidha	1400	2077	48%
programmell'Appui et Pilotage	29051	23068	-21%
Le pilotage	23636	18172	-23%
Soutien à la surveillance aérienne	5415	4896	-10%
Totale	757830	950747	25%

Tableau n° 3:

Repartition du budget de la mission transport pour l'année 2022 selon les programmes et les activités (crédits de paiement)

Libellé	LF 2021	PR2022	TAUX D'EVOLUTION
Programme de transport terrestre	674664	892994	32%
Réglementation des transports routiers	4405	4680	6%
Soutien aux entreprises régionales de transport routier	298500	372000	25%
Soutien à la Société Nationale des Chemins de Fer de Tunisie	143200	267880	87%
Soutien au Réseau de fer rapide de Tunis	62000	70700	14%
Soutien aux Société du transport de Tunis	153000	160300	5%
soutien à la société Nationale du transport interurbain	2500	3000	20%
Assistance à la société du metro léger de sfax	5682	8818	55%
Aide l'office des postes frontaliers terrestres	5377	5616	4%
Programme de l'aviation civile	12113	12524	3%
L'Appui	2113	2524	19%
le soutien du Tunisair Express	10000	10000	0%
Programme pour le transport maritime et les ports maritimes commerciaux	19437	24781	27%
L'Appui	1037	1110	7%
le soutien du SONOTRAK	16800	21594	29%
Le soutien du société du Port Enfidha	1600	2077	30%
programmelle Appui et Pilotage	23286	23567	1%
L'Appui	17871	18671	4%
Soutien à la surveillance aérienne	5415	4896	-10%
Totale	729500	953866	31%

Tableau n° 4:

Cadre de dépenses à moyenterme 2022-2024

**: Répartition selon la nature de la dépense
(Crédits de paiement)**

Unité : Mille Dinars

Désignations	Sources de Financement	Réalisations	LF	Prévisions	Prévisions	Prévisions
		2020	2021	2022	2023	2024
Dépenses de rémunération	Budget de l'Etat	19400	21600	22653	23300	24000
	Ressources propres des établissements publics	5416	8550	8424	90000	9500
	Total de la partie	24816	30150	31077	32300	33500
Dépenses de Développement	Budget de l'Etat	3668	3950	4067	4190	4316
	Ressources propres des établissements publics	1378	3385	3185	4000	4500
	Total de la partie	5046	7335	7252	7335	5046
Dépenses d'interventions	Budget de l'Etat	783767	698210	920491	823287	836262
	Ressources propres des établissements publics	200	395	395	400	450
	Total de la partie	783967	698605	920886	823687	836712
Dépenses d'investissement	Budget de l'Etat	2062	5740	6655	7000	7500
	Ressources propres des établissements publics	-	-	-	-	-
	Total de la partie	2062	5740	6655	7000	7500
TOTAL Hors ressources propres des établissements	Budget de l'Etat	808897	729500	953866	857777	872078
	Ressources propres des établissements publics	6994	12330	12004	13400	14450
	Total de la partie	815891	741830	965870	871177	886528

* **Dépenses d'Etat** : englobe la dépense générale du budget de l'état plus les crédits extérieurs et les fonds spéciaux.

Les dépenses propres des entreprises publiques

**Tableau n° 5:
Cadre de dépenses à moyen terme 2022-2024**

**: Répartition selon les programmes
(Crédits de paiement)**

libellé	Source de financement	Realisation 2020	L.F	Prévisions		
			2021	2022	2023	2024
programme du transport terrestre	S.PUBLIQUE	757942	674664	892994	795777	808578
	S.PROPRE	578	900	500	525	551
	Totale programme	758520	675564	893494	796302	809129
programme de l'aviaation civile	S.PUBLIQUE	11665	12113	12524	13000	13500
	S.PROPRE					
	Totale programme	11665	12113	12524	13000	13500
progamme du transport maritime et les ports maritimes commerciau x	S.PUBLIQUE	22480	19437	24781	25000	25500
	S.PROPRE					
	Totale programme	22480	19437	24781	25000	25500
programme de l'appui et pilotage	S.PUBLIQUE	16810	23286	23567	24000	24500
	S.PROPRE	6416	11430	11504		
	Totale programme	23226	34716	35071	24000	24500
Total	S.PUBLIQUE	808897	729500	953866	857777	872078
	S.PROPRE	6994	12330	12004	525	551
	Totale programmes	815891	741830	965870	858302	872629

Le deuxième chapitre :

Présentation des programmes du ministère

Programme 1

Transport Terrestre

1. Présentation de la stratégie du programme :

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 et à l'augmentation significative des problèmes liés à l'encombrement qui résulte de la forte circulation routière et de la pollution atmosphérique 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 externalités négatives susmentionnées.

L'appui au 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, à titre indicatif, 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 le 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 terrestre.

1.2. Cartographie du programme

Étant donnée son importance en terme de mobilité de sécurité et de sureté, le programme de transport terrestre se caractérise par l'existence de plusieurs intervenants (opérateurs) et l'intervention budgétaire de l'Etat dans ce secteur se manifeste à travers l'accord des subventions et l'aide aux investissements.

ci-après la liste des opérateurs figurant dans la cartographie du programme :

- 13 sociétés régionales de transport routier de voyageurs ;
- La société des transports de Tunis
- La société Nationale de Transport Interurbain
- La société Nationale de Chemins de fer Tunisiens
- L'agence Technique des Transports Terrestres
- La société de métro léger de Sfax
- La société de réseau ferroviaire rapide de Tunis
- L'office national des postes frontalières terrestres

2- Les objectifs et les indicateurs de performance du programme

2.1. Présentation des objectifs et des indicateurs

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.

Présentation de l'indicateur :

Indicateur 1.1.1. Évolution des places offertes :

Cet indicateur reflète l'évolution de l'offre de transports public en commun des sociétés nationales et régionales routier et ferroviaire.

Indicateurs	Unité	Réalisations	2021	Prévisions		
		2020		2022	2023	2024*
Indicateur 1.1.1. Évolution des places offertes						
Evolution des PO (réseau bus)	%	-4%	4.8%	7%	4%	
Evolution des PO (réseau ferré)	%	-12%	5.4%	8%	2%	

* Les données des estimations 2024 ne sont pas disponibles pour la plupart des entreprises régionales et nationale

Les places offertes par type de réseau :

- Réseau bus :

Nombre de places offertes	2019	2020	2021	2022	2023	2024

Sociétés régionales de transport	302372	293903	304249	319643	329303	-
Société des transports de Tunis	44 572	40 682	46 390	53 966	59 348	-
Société Nationale de Transport Interurbain	2 512	2 278	2 261	2 374	2 492	-
Total	349456	336863	352900	375983	391143	-

Par rapport à l'année 2019, Le nombre de places offertes de réseau bus a connu une chute de 4% résultat de la non réalisation des programmes d'investissement en matériels roulants au titre de l'année 2020. Pour l'année 2021, et compte tenue de la situation financière de la majorité des sociétés de transport avec la situation pandémique les programmes d'investissement vont être décalés pour les années futures et c'est la raison pour laquelle une évolution positive de 4.8% pourra être enregistrée une fois lesdits programmes se réaliseront dans les années qui viennent.

- **Réseau ferré**

Nombre de places offertes	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Société des transports de Tunis	25136	23652	24158	25511	25538	-
Société Nationale de Chemins de fer Tunisien	73995	62238	66312	71794	73877	-
Total	99131	85890	90470	97305	99415	-

Le nombre de places offertes du réseau ferré a connu une baisse pour les années 2019-2020 suite à la dégradation de la situation financière de la société des transports de Tunis et à l'état du parc du métro léger. Avec les programmes de maintenance engagés par la société des transports de Tunis et la société nationale de chemins de fer tunisien, une amélioration de l'offre sera prévue pour les prochaines années.

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).

Présentation de l'indicateur :

Indicateur 1.2.1 : Evolution du nombre des accidents sur les moyens de transport en commun de voyageurs

Cet indicateur reflète l'évolution annuelle de nombre d'accidents sur les moyens de transport collectif de voyageurs et il reflète le degré d'évolution de la sécurité du parc dédié au transport de voyageurs et l'efficacité des programmes de maintenance et l'amélioration du taux de disponibilité du matériel roulant.

Indicateurs	Unité	Réalisations	2021	Prévisions		
		2020		2022	2023	2024*
Evolution du nombre d'accidents (transport collectif de voyageurs)	%	-41%	- 0.25 %	Réduction des accidents		

Evolution des accidents par type de moyen de transport

Evolution des accidents selon le moyen de transport	2018	2019	2020	2021
	(15-09-2021)			

Bus	118	141	85	60
Train/Métro	81	81	46	38
Total	5884	5972	4774	3538

Source : observatoire national de la sécurité routière

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 les rapports de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Malgré les efforts de toutes les parties concernées par la problématique de la sécurité routière, les résultats enregistrés au niveau des statistiques des accidents de la route en Tunisie sont inférieurs au niveau requis, ce qui est une conséquence inévitable de la faiblesse du cadre institutionnelle traitant la problématique de la sécurité.

Par rapport à l'année 2019, on a enregistré une régression du nombre des accidents en 2020. Cette amélioration est due au programme de sécurité adoptée au niveau des établissements publics de transport ainsi qu'aux mesures sanitaires prises tout le long de l'année 2020 et surtout durant les périodes du confinement général (réduction de la demande et des déplacements).

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 matériels roulant destinés au transport de marchandises.

Présentation de l'indicateur :

Indicateur 1.3.1. Évolution du transport ferroviaire de marchandises

La principale marchandise transportée par la SNCFT est le phosphate. Ainsi, la société assure le transport de phosphate entre les six sièges miniers de la Compagnie de Phosphate de Gafsa vers les six usines de transformation du Groupe Chimique Tunisien (GCT). Pour les marchandises diverses, la SNCFT est le client de plusieurs demandeurs de transport de marchandises, en l'occurrence, l'office de sérial, les cimenteries, etc.....

Indicateurs	Unité	Réalisation	2021	Prévisions		
		2020		2022	2023	2024*
Evolution de transport ferroviaire de marchandises		-36%	44%	131%	25%	17%
Evolution de transport de phosphate	%	-41%	52%	167%	27%	17%
Evolution de transport de marchandises divers	%	-27%	33%	67%	19%	17%

Selon les données présentées, l'extraction des phosphates, a atteint, à près de 1.183 millions de tonnes en 2020, contre 2.015 millions de tonnes en 2019 ce qui représente une baisse de 41 %. Et malgré les difficultés rencontrées par la société de transport des phosphates au cours des dernières années qui pourraient être cernées principalement dans la perturbation du transport sur les chemins ferroviaires et la dégradation de leur état, on constate un taux de réalisation de 52% comparé aux prévisions pour l'année 2020 (1.183 millions de tonnes contre les prévisions de 4.600 millions de tonnes).

Quant au transport des marchandises diverses, ce dernier a enregistré un déclin de 27% en 2020 par rapport à l'année 2019. De même on constate un taux de réalisation de 33% comparé aux prévisions pour l'année 2020 (0.884 millions de tonnes contre les prévisions 2.0884 millions de tonnes).

2.2. Présentation des activités du programme et le lien avec les objectifs et les indicateurs

Programme	Objectif	Prévision des indicateurs	Activité	Prévision des crédits

Transport terrestre	Objectif 1.1 Soutenir et développer les transports publics en commun des personnes	Indicateur 1.1.1 évolution de nombre de places offertes)réseau ferré 8% Réseau bus 7%	Activité n°2 soutien des SRT	410543
			Activité n°3 soutien de la SNCFT	262334
			Activité n°4 Soutien de la SRFRT	112400
			Activité n°5 Soutien de la STT	180187
			Activité n°6 Soutien de la SNTRI	3000
			Activité 7 Soutien de SMLS	9051
	Objectif 1.2 Soutenir la sécurité du transport en commun de personnes	Indicateur 1.2.1 Evolution du nombre d'accidents (transport collectif de voyageurs (-%25	Activité n°2 soutien des SRT	2000
			Activité n°3 soutien de la SNCFT	105376
			Activité 7 Soutien de SMLS	450
	objectif 1.3 Renforcement du transport ferroviaire de marchandises	Indicateur 13.1 Evolution de transport de phosphate Indicateur 1.3.2 Evolution de transport de marchandises divers	Activité n°3 soutien de la SNCFT	1350
				1550

2.3. Contribution des opérateurs publics

Opérateur public	Activité/projet	Crédits au titre de l'année 2022
------------------	-----------------	----------------------------------

13 SRT	Investissement en matériels roulants	372000
	Construction de dépôt Béja	
	Réhabilitation de dépôt Kasserine	
SNCFT	Renouvellement du réseau	267880
	Programme de maintenance	
	Réhabilitation de la ligne 6	
	Acquisition de matériels roulant du RFR	
	Renouvellement du réseau de transport de phosphate	
	Réhabilitation de l'infrastructure des stations de transport de marchandises	
SRFRT	Equipement de l'infrastructure	70700
	Système billettique	
STT	Réhabilitation des ponts ligne TGM	160300
	Renouvellement TGM	
	Réhabilitation des stations TGM	
	Réhabilitation des dépôts	
SNTRI		3000
ONPFT	Etudes	5616
	Grands travaux	
	Réhabilitation des postes	
SMLS	Expropriation	8818
	Etudes	

3. Cadre de dépenses à moyen terme (2022-2024)

Cadre de dépense à moyen terme (2022-2024) Répartition selon le type de dépense (crédit de paiement)

Eléments de dépense du programme	Réalisation 2020	Lf 2021	Prevision 2022	Prevision 2023	Prevision 2024
Dépenses de Rémunérations	6114	3508	3695	3707	3767
Dépenses de fonctionnement	648	671	689	692	705
Dépenses d'intervention	751119	667750	885490	788246	800925
Dépenses d'investissements	60	2735	3120	3132	3732
Dépenses des opérations financières	-	-	-	-	-
Reste des dépenses	-	-	-	-	-
Total hors les ressources propres des établissements	757942	674664	892994	795777	808578
Total avec les ressources propres des établissements	757942	675564	893494	796302	809129

Les dépenses du programme de transport terrestre ont connu une hausse considérable (évolution de 32%) par rapport aux prévisions de 2022. Cela est dû essentiellement à :

- L'augmentation des subventions ;
- L'augmentation des crédits extérieurs (SNCFT).

Programme 2: L'aviation civile

Responsable du programme : *M. Habib Al-Makki : directeur general de l'aviation civile*

1- Présentation du programme et de sa stratégie

Le secteur de l'aviation civile représente un pilier essentiel de l'économie nationale puisqu'il contribue au produit national brut. Il permet aussi l'ouverture de la Tunisie sur d'autres pays et le développement des échanges avec eux, de même il promeut le secteur touristique et crée des postes importants d'emploi. En sus, il permet de désenclaver les régions internes du pays ce qui contribue au développement du tourisme et la dynamisation de ces régions internes.

Il convient toutefois de souligner que le secteur du transport aérien n'a cessé de connaître un développement rapide au cours de ces dernières années vu l'important progrès technologique dans le monde, notamment au niveau de l'industrie aéronautique et compte tenu de la mondialisation.

Cependant, le monde a connu contrepartie depuis l'année 2020 une crise sanitaire mondiale qui est due à la propagation de la pandémie coronavirus 19, ce qui a eu un impact négatif sur le trafic aérien qui a baissé jusqu'à un taux de moins de 70% en comparaison avec l'année 2019. Les répercussions de cette crise persistent encore jusqu'à aujourd'hui malgré le retour progressif des vols aériens entre les divers pays, et l'application des protocoles sanitaires rigoureux afin de limiter la propagation de la pandémie.

Il est prévu selon les estimations des organisations internationales à savoir l'association du transport aérien international (IATA) que le trafic aérien ne revient aux taux enregistrés en 2019 qu'à partir de 2030.

Il convient de souligner dans ce cadre que l'année 2021 a connu une amélioration relative au niveau du trafic aérien en comparaison avec l'année 2020, à cet effet il a été estimé en 2021 que le trafic des passagers concerne 2851 mille voyageurs contre 2602 mille voyageurs en 2020.

Et vu la situation actuelle et afin de s'adapter aux nouveautés que connaissent le monde, les objectifs suivants ont été fixés et ce eu égard au plan de développement 2021-2025:

- La réhabilitation des compagnies aériennes, notamment la compagnie tunisair à travers l'approbation du plan de réforme de la compagnie et le démarrage de son exécution dans le but de la sauver et reprendre sa capacité compétitive,

- Le développement et aménagement de l'infrastructure des aéroports conformément aux normes adoptées au niveau international,

- L'adaptation des textes législatifs et organisationnels dans le domaine de l'aviation civile

Avec les exigences internationales et la finalisation du rapprochement réglementaire avec l'Union Européenne dans le domaine de l'aviation civile tel que énoncé dans l'accord de l'ouverture du ciel notamment en ce qui concerne les droits de passagers, l'environnement et la sécurité et ce dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord Euro-méditerranéen,

- Le développement du secteur du fret aérien notamment au niveau des aéroports intérieurs,

- La mise en place d'un système d'information dans le secteur de l'aviation civile,
- Le développement des aéroports intérieurs,
- La reprise progressive du trafic aérien du et vers les aéroports Tunisiens, suite aux répercussions de la pandémie coronavirus tout en veillant à l'application d'un protocole sanitaire afin de prévenir contre le virus corona,
- Réorganisation des services de l'aviation civile conformément aux normes adoptées par l'organisation de l'aviation civile internationale, dans le but de renforcer son rôle de supervision et de régulation,
- L'amélioration de la qualité des services rendus dans les aéronefs et les aéroports,
- L'augmentation de la sécurité et sûreté aérienne au niveau des aéroports et les compagnies aériennes,
- La correction des écarts enregistrés par les membres de l'équipe de l'audit appartenant à l'organisation de l'aviation civile internationale, suite à leur visite rendue en Tunisie en février 2020, et ce dans le cadre du plan correctif global USOAP,
- Le renforcement du système de la formation dans le domaine de l'aviation civile,
- L'encouragement des investissements dans le domaine de l'aviation civile à travers la facilitation de l'obtention des autorisations nécessaires,
- Le renforcement de représentativité de la femme dans le secteur de l'aviation civile,
- Le soutien de l'activité de l'aviation générale afin d'introduire un certain dynamisme dans le secteur de l'aviation civile.

Il convient de souligner, que les orientations stratégiques qui ont été tracées pour l'année 2022, visent la promotion du secteur de l'aviation civile, de faire face aux défis qu'il affrontera dans le futur au vu de l'ouverture du ciel, et la réduction des répercussions du covid 19. Ces choix sont considérés comme une continuation de ce qui a été adopté au cours des années précédentes, ce sont aussi des orientations qui sont dictées par nos engagements internationaux notamment envers l'organisation de l'aviation civile internationale qui a imposé aux Etats membres ayant ratifié la convention de Chicago de 1944 y compris la Tunisie, de suivre les normes et recommandations émanant de celle-ci.

D'un autre côté, et en suivant la réalité du secteur de l'aviation civile en Tunisie qui est lié étroitement à ce qui se passe dans le monde notamment dans ce domaine, on peut déduire l'existence

➤ Des points de force :

- Ceci s'illustre par l'augmentation du nombre des compagnies aériennes et les établissements de formation en rapport avec le domaine de l'aviation civile,
- L'ancienneté du domaine de l'aviation civile en Tunisie, notamment la compagnie nationale tunisair, constituée en 1948, et qui a une présence intense dans les marchés traditionnels, elle œuvre aussi à soutenir le secteur du tourisme et se conformer aux orientations de notre pays,
- Les tarifs préférentiels, à cet égard on peut citer les tarifs concurrentiels du fret aérien accordés au profit des exportateurs et aussi les redevances aéronautiques concurrentiels dans le domaine de l'aviation civile,
- La sécurité et sûreté de l'espace aérien,
- L'existence des ressources humaines à hautes compétences dans le domaine de l'aviation civile,
- La position géographique privilégiée de la Tunisie qui lui permet de devenir dans le futur un centre de liaison (Hub).

➤ Les points de faiblesse :

- Les points de faiblesse au niveau des compagnies aériennes :

- La souffrance des compagnies nationales notamment la compagnie tunisair, des difficultés financières qui s'est aggravé surtout suite à la pandémie de coronavirus,
- Le niveau bas de l'activité du fret aérien,
- La persistance des difficultés structurelles et organisationnelles de tunisair et ceci s'illustre surtout à travers :
 - L'absence d'un modèle de gouvernance de la compagnie tunisair,
 - Le vieillissement et la diminution de la flotte,
 - L'augmentation du nombre du personnel et la baisse de la production,

- Les points faibles au niveau des aéroports :

-La baisse des ressources de l'office de l'aviation civile et des aéroports et le retard de ses programmes d'investissement au vu de la crise sanitaire covid 19, ce qui a poussé l'office à se contenter des projets prioritaires,

La non rentabilité des aéroports intérieurs vu la faiblesse du niveau du trafic aérien dans ces aéroports, ce qui a abouti à un déséquilibre financier de l'office de l'aviation civile et des aéroports et la TAV-Tunisie,

-Le manque des équipements de traitement des bagages,

-La détérioration de l'infrastructure des aéroports et surtout l'aéroport international-Tunis-Carthage.

-Les points faibles au niveau des services de l'aviation civile :

-L'inexistence d'un système d'information propre à l'autorité de l'aviation civile,

-L'existence d'un chevauchement entre les fonctions de contrôle de la direction générale de l'aviation civile et l'office de l'aviation civile et des aéroports, ce qui n'est pas conforme avec les règles de gestion et les recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale, en effet il est essentiel de séparer les fonctions de souveraineté des fonctions de l'exploitation,

-L'incapacité de l'autorité de l'aviation civile d'exercer ses fonctions de supervision de façon appropriée, vu le manque des ressources humaines et ressources financières,

-La non-finalisation du plan correctif préparé par l'équipe de l'audit appartenant à l'organisation de l'aviation internationale,

-L'inexistence d'un programme d'Etat de la sécurité de l'aviation civile,

-Le manque des bases de données propres à la sécurité de l'aviation civile.

-Les opportunités et les défis :

➤ Les opportunités:

-Le développement de l'activité du fret aérien,

-Le développement de l'activité du transport aérien vers les destinations africaines, ainsi que les vols long -courriers,

-Les opportunités offertes par la transformation numérique pour développer les systèmes informatiques dans le domaine de l'aviation civile,

- Les alliances stratégiques notamment pour tunisair et l'entrée tant que partenaire avec l'une des alliances (one world-skyteam-staralliance),
- L'intensification de la présence de la femme dans les métiers aéronautiques,
- L'existence des aéroports à côté des zones touristiques.

-Les défis :

- L'entrée en vigueur de l'accord d'ouverture du ciel avec l'Union Européenne,
- La continuation des répercussions négatives de la pandémie coronavirus,
- L'intensification de la concurrence surtout avec l'entrée des nouvelles compagnies aériennes dans des marchés historiques de la compagnie tunisair.

-Les priorités du programme de l'aviation civile :

- L'amélioration du niveau de la sécurité et de la sûreté aérienne conformément aux recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale,
- La reprise progressive du niveau du trafic aérien, tout en veillant à l'application du protocole sanitaire relatif à la prévention contre le virus corona,
- Le démarrage de la mise en œuvre du plan de réforme de la compagnie Tunisair, afin de la sauver et de lui permettre de renforcer sa compétitivité,
- L'adaptation des textes législatifs et organisationnels avec les recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale, notamment dans le domaine de la sûreté et la sécurité, ainsi que la réalisation du rapprochement réglementaire avec l'Union Européenne dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord Euro-méditerranéen dans le domaine du transport aérien,
- La mise en place d'un système d'information dans le domaine de l'aviation civile,
- La continuation de prendre des mesures nécessaires afin de corriger les écarts enregistrés par l'équipe de l'audit appartenant à l'organisation de l'aviation civile internationale suite à leur dernière visite rendue en Tunisie en février 2020 et ceci est dans le cadre du plan correctif Global USOAP,
- Le développement et l'aménagement de l'infrastructure des aéroports afin de se préparer à l'ouverture du ciel Tunisien,

-La réorganisation des services de l'aviation civile conformément aux normes adoptées par l'organisation de l'aviation civile internationale afin de renforcer son rôle de supervision et de régulation.

1-2-Présentation de la cartographie du programme de l'aviation civile :

Les principaux intervenants de l'aviation civile se présentent comme suit :

- L'office de l'aviation civile et des aéroports,
- La compagnie tunisair express.

2-Les objectifs et indicateurs relatifs au programme de l'aviation civile :

Afin de réaliser les objectifs du programme de l'aviation civile au titre des années 2022-2023-2024 , les objectifs de l'année 2021 ont été maintenus, vu qu'ils se conforment aux exigences de l'étape actuelle et pour faire face aux défis à venir, Ces objectifs sont subdivisés en deux indicateurs afin de mesurer le degré de la réalisation de ces objectifs, et on trouve ci-après une récapitulation des objectifs et indicateurs :

-L'objectif 1 amélioration de l'efficacité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile :

-Présentation de l'objectif :

Vu que la sécurité aérienne revêt une grande importance, c'est pourquoi on a choisi cet objectif afin de suivre l'efficacité de la supervision sur la sécurité et d'œuvrer à l'améliorer.

-Les justifications de l'adoption des indicateurs relatifs à cet objectif :

*** L'indicateur n1 le taux de conformité du cadre législatif et organisationnel national dans le domaine de l'aviation civile avec l'organisation de l'aviation civile internationale :**

Dans le cadre du suivi du degré de la conformité de nos textes nationaux avec les annexes promulgués par l'organisation de l'aviation civile internationale, il a été adopté un nouveau indicateur qui concerne le taux de conformité du cadre législatif et organisationnel national dans le domaine de l'aviation civile avec l'organisation de l'aviation civile internationale afin de mesurer le degré de satisfaction et conformité aux normes , recommandations , ainsi que les procédures adoptés au niveau international dans le but

d'améliorer le système de supervision de la sécurité pour atteindre des meilleurs niveaux d'efficacité et de professionnalisme.

Les réalisations et prévisions de l'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) :

Les indicateurs de Mesure de la performance	Unité	Réalizations 2020	Prévisions 2021	Prévisions		
				2022	2023	2024
indicateur N°1 : Taux de Conformité Du cadre législatif et organisationnel	pourcentage	%60	%70	%75	%100	%100

En ce qui concerne les prévisions de l'indicateur de la conformité du cadre législatif et organisationnel au titre de l'année 2022, elles représentent un taux de 75% ,ceci s'explique par la prévision de finaliser le projet de code de l'aéronautique et de le promulguer après avoir introduit toutes les modifications nécessaires, avec aussi la prévision de la réalisation d'un avancement important au niveau du rapprochement réglementaire entre les textes nationaux et les textes de l'Union européenne en rapport avec le domaine de l'aviation civile ,dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord Euro-méditerranéen de l'opensky. Il a été aussi prévu un taux de 100% pour les années 2023-2024, sur la base de correction de toutes les écarts enregistrés par l'équipe de l'audit appartenant à l'organisation de l'aviation civile internationale surtout au niveau organisationnel en créant une entité dotée de ses propres ressources financières.

*** L'indicateur n2 le taux d'avancement de la mise en place d'un système d'information dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile :**

Le système d'information revêt aussi une grande importance dans la mesure où il permet de faciliter les tâches d'audits, ce qui aide à garantir l'efficacité nécessaire au niveau du travail de l'autorité de l'aviation civile, en fournissant toutes les données nécessaires relatives aux différentes opérations d'audits effectuées sur les exploitants et les écarts qui vont être traités et corrigés, aussi il permet de suivre instantanément les diverses compagnies. Ce système permet par conséquent d'améliorer les modes du travail de la direction générale de l'aviation civile que ce soit au niveau interne ou au niveau externe.

Les réalisations et prévisions de l'indicateur N2 (taux d'avancement de la mise en place d'un système d'information) :

Les indicateurs de Mesure de la performance	Unité	Réalizations 2020	Prévisions 2021	Prévisions		
				2022	2023	2024
Indicateur N° 2: Taux d'avancement de la mise en place d'un système d'information dans le domaine de sécurité de l'aviation civile	pourcentage	%0	%10	%40*	%60	%80

Il convient de souligner que les taux relatifs à l'indicateur de l'avancement de la mise en place d'un système d'information dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile pour les années 2022,2023,2024 , ont été actualisés suite à la réalisation d'un net avancement dans ce dossier en 2021,en effet les cahiers des charges relatives à ce marché ont été finalisés et l'appel d'offres a été publié . D'ou il estprévu que la réalisation effective dudit projet sera en 2022 si le marché aboutira à un résultat fructueux. Il est prévu d'atteindre en 2023 un taux de %60 et un taux de %80 en 2024.

-L'objectif2 amélioration de la qualité des services fournis aux passagers dans l'aéroport international-Tunis-carthage :

-Présentation de l'objectif :

Le transport aérien est considéré parmi les importantssecteurs qui soutiennent le tourisme c'estpourquoil'amélioration des services fournis dans les aéronefs et les aéroports tunisien permet d'encourager les touristes à venir à notre pays, en sus l'organisation de l'aviation civile internationaleaccorde à la question de la qualitéune place importante, c'estainsi que l'oaci a classé la qualité parmi ses priorités afin de citer tous Etats membres à l'adopter dans leurs stratégies nationales.

D'un autre côté, il a étéfocalisé sur l'aéroport Tunis- Carthage lors de l'adoption de cetobjectif vu l'importance de cetaéroport sur la base du nombre des passagers et vu l'encombrement de cetaéroport dans les heures de pointes qui peutdépassersacapacitéréelle ,ajoutons à cela le retard important enregistrésouvent dans cetaéroport,ce qui affecte la qualité des services fournis aux voyageurs , ce qui explique le choix de cetobjectifafin de développer le transport aérien dans notre pays.

-La référence de l'objectif :le plan 2021-2025

-Les justifications de l'adoption des indicateursrelatifs à cetobjectif :

*** L'indicateur n1 le taux de satisfaction des voyageurs :**

Le taux de satisfaction des passagersestconsidéréparmiles plus important outil qui permet de suivre et évaluer la qualité des services qui leurssontfournis et d'œuvrerafind'améliorerces services à un niveauescompté.

Les réalisations et prévisions de l'indicateur N°1(taux de satisfaction des passagers) :

Les indicateurs de	Unité	Réalisations	Prévisions	

Mesure de la performance		2020	2021	Prévisions		
				2022	2023	2024
indicateurN° 1: Taux de Satisfaction Des passagers	pourcentage	Non disponible vu l'arrêt du trafic aérien suite à la pandémie coronavirus	% 80*	% 80*	% 80*	% 80*

Il convient de souligner que les taux relatifs à l'indicateur du taux de satisfaction des passagers en ce qui concerne les années 2021-2022-2023, ont été actualisés suite à l'actualisation du budget de tunisair à la lumière des réalisations au titre de l'année 2021, ce qui va aboutir par conséquent à modifier les taux pour les années ultérieures 2022-2023-2024.

*** L'indicateur n2 le taux de régularité des vols aériens de la compagnie aérienne :**

Cet indicateur permet de mesurer la qualité des services fournis dans la compagnie aérienne tunisair, vu que la non régularité de ses vols va toucher la qualité de ses services et aboutit par conséquent à la diminution de sa compétitivité avec les autres compagnies aériennes.

Les réalisations et prévisions de l'indicateur N2(taux de régularité des vols aériens de la compagnie aérienne nationale :

Les indicateurs	Unité	Réalisations	Prévisions	

Mesure de la performance		2020	2021	Prévisions		
				2022	2023	2024
indicateur N° 2:	pourcentage	%53	%60	%60*	%70*	%70*
Taux De régularité de vols aériens de la compagnie nationale dans l'aéroport tunis carthage						

L'objectif 3 le développement du transport aérien dans les aéroports :

-Présentation de l'objectif :

Cet objectif a été choisi afin de suivre le développement du trafic aérien dans les aéroports tunisiens et relevant de l'office de l'aviation civile et des aéroports.

*** L'indicateur n1 le taux de développement du trafic aérien des aéronefs :**

Cet indicateur permet de mesurer le taux de développement du trafic aérien des aéronefs dans tous les aéroports tunisiens relevant de l'office de l'aviation civile et des aéroports, il permet à œuvrer aussi à améliorer et résoudre les problèmes qui existent au niveau des aéroports notamment dans les aéroports intérieurs qui souffrent d'un faible taux de trafic.

-Les réalisations et prévisions de l'indicateur N°1 (taux de développement du trafic aérien des aéronefs) :

Les indicateurs de	Unité	Réalisations	Prévisions	

Mesure de la performance		2020	2021	Prévisions		
				2022	2023	2024
indicateur N° 1: taux de développement du trafic aérien aéronefs	pourcentage	-%59.4	%15.1*	%20.5*	%20.5*	%20.5*

Il a été introduit des modifications sur les prévisions du développement du trafic aérien en se basant sur les réalisations, notamment celle au cours de la période de pointe, dans ce cadre les prévisions du taux de développement du trafic aérien au titre de l'année 2021 ont pris en considération les chiffres enregistrés jusqu'à la fin d'août 2021 seulement. Par conséquent, l'actualisation va refléter sur les taux de développement du trafic au cours des années ultérieures, vu qu'il a été adopté l'hypothèse taux de développement sur le reste de la période qui s'étale jusqu'à l'année 2025 pour reprendre le niveau de l'activité du trafic aérien enregistré en 2019.

*** L'indicateur n2 le taux de développement du trafic aérien des passagers :**

Cet indicateur permet de mesurer le taux de développement du trafic aérien des passagers dans tous les aéroports tunisiens relevant de l'office de l'aviation civile et des aéroports, il permet à œuvrer aussi à améliorer et résoudre les problèmes qui existent au niveau des aéroports notamment dans les aéroports intérieurs qui souffrent d'un faible taux de passagers.

-Les réalisations et prévisions de l'indicateur N°2 (taux de développement du trafic aérien des passagers) :

+	Unité	Réalisations	Prévisions	
		2020	2021	Prévisions

				2022	2023	2024
indicateurN° 2:	pourcentage	-%70	*%9.6	*%32	*%32	*%32
taux de développement du trafic aérien des passagers						

Il a été introduit des modifications qui ont été apportés sur les prévisions du développement du trafic aérien se basant sur les réalisations , notamment celle au cours de la période de pointe, dans ce cadre les prévisions du taux de développement du trafic aérien au titre de l'année 2021 ont pris en considération les chiffres enregistrés jusqu'à la fin d'aout 2021 seulement. Par conséquent, va impacter les taux de développement du trafic au cours des années ultérieures ,vu qu'il a été adopté l'hypothèse de taux de développement sur le reste de la période qui s'étale jusqu'à l'année 2025 pour reprendre le niveau de l'activité du trafic aérien enregistré en 2019.

*** L'indicateur n°3 le taux de développement du trafic aérien des bagages :**

Cet indicateur permet de mesurer le taux de développement du trafic aérien des bagages dans tous les aéroports tunisiens relevant de l'office de l'aviation civile et des aéroports, il permet d'améliorer et de résoudre les problèmes qui existent au niveau des aéroports notamment dans les aéroports intérieurs c'est pourquoi il a été choisie ce nouveau indicateur afin de suivre l'activité du fret aérien dans les aéroports tunisiens relevant de l'office.

-Les réalisations et prévisions de l'indicateur N°3(taux de développement du trafic aérien des bagages) :

Les indicateurs Mesure de la performance	Unité	Réalizations 2020	Prévisions 2021	Prévisions		
				2022	2023	2024
				indicateur N°1 taux de développement du trafic aérien des bagages	pourcentage	-%10.8

L'objectif 4 le renforcement de la représentation de la femme dans le secteur de

l'aviation civile :

-Présentation de l'objectif :

En application des dispositions du circulaire du chef de gouvernement n 12 de 11 juin 2021 relatif à la préparation du projet du budget de l'Etat de 2022 et qui a demandé des chefs de programme de tenir compte, l'approche genre dans le cadre du projet annuel de performance de 2022 afin de réduire les différences enregistrées entre les femmes et les hommes dans le cadre du programme. C'est pourquoi, ce nouveau objectif a été choisi afin de renforcer la participation de la femme dans le secteur de l'aviation civile, surtout qu'on trouve quelques spécialités qui enregistrent encore la non présence ou une faible participation de la femme.

*** L'indicateur n1 le taux des femmes pilotes, mécaniciens et techniciens d'avion :**

La spécialité de mécaniciens et techniciens des aéronefs connaissent un faible nombre des femmes, de même la spécialité des pilotes est dominée par les hommes, c'est pourquoi cet indicateur a été choisi afin de réduire les différences entre les hommes et les femmes dans les spécialités précitées.

-Les réalisations et prévisions de l'indicateur N°1 (taux des femmes pilote , mécaniciens et techniciens d'aéronef) :

Les indicateurs de Mesure de la performance	Unité	Réalizations 2020	Prévisions 2021	Prévisions		
				2022	2023	2024
				indicateurN° 1: taux des femmespilote,mécanic et techniciennes d'aéronefs	pourcentage	% 10

Les prévisions de l'indicateur du taux des femmes pilotes ,mécaniciennes et techniciennes d'aéronefs

Pour les années 2022-2023-2024 ,représentent un taux **%10** et on constate que c'est le même taux enregistré en 2020, ceci s'explique par le manque de visibilité surtout dans le domaine de l'aviation civile pour les années à venir, surtout lorsqu'on met en considération que les répercussions de la pandémie coronavirus persistent encore et que la reprise du niveau du trafic aérien enregistré en 2019 ne peut être possible d'après les prévisions des organisations internationales tel que IATA qu'après 2030. C'est pourquoi il est difficile de faire des recrutements surtout des femmes vu la situation financière difficile de la plupart des compagnies aériennes.

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

Progra	Les objectifs	Prévisions	Les	Les	Les prévi
--------	---------------	------------	-----	-----	-----------

		Des indicateurs De l'année 2022	Interventions	Activités	Crédits Les activités 2021
Aviation civile	Amélioration De l'efficacité De la Supervision De sécurité de L'aviation civile	%75	-actualisation Et adaptation Des textes nationaux dans le domaine de l'aviation civile avec les exigences internationales surtout les annexes de l'organisation de l'aviation civile internationale., -Réalisation du rapprochement Réglementaire avec L'union européenne, -promulgation du code de L'aviation civile, -Formation spécifique des Ressources humaines Spécialisées, -Correction des écarts Enregistrés par le groupe de l'audit appartenant à	Création D'une Instance Nationale de L'aviation civile	

			<p>l'organisation de l'aviation civile internationale,</p> <p>-Renforcement des capacités Institutionnelles pour lui permettre de jouer pleinement son rôle comme autorité de régulation et de supervision du domaine de l'aviation civile conformément aux recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale.</p>		
		%40	<p>-Choix d'un soumissionnaire Détenteur de la meilleure offre,</p> <p>-Le démarrage de l'exécution du système d'information de la direction générale de l'aviation civile</p>	<p>L'exécution d'un système d'information de la direction générale de l'aviation civile</p>	305
	<p>L'amélioration De la qualité Des services</p>	%80	<p>-La révision du réseau Commercial ,</p> <p>-L'acquisition des pièces</p>		

	Rendus aux passagers dans l'aéroport international Tunis-Carthage		Rechanges et du matériel Ajustement des appareils Vol, -L'exécution du programme de réception de 5 avions A320 Néo.		
		%53	-L'exécution du programme de réception de 5 avions A320 néo en révisant le plan de la flotte et ce à travers la Réception de 5 avions A320 Néo entre les années 2021-2023 en contrepartie le retrait entre 7 et 11 avions dont son âge dépasse 20 ans pendant la même période, -Mise en œuvre du programme de maintenance des avions, -Acquisition des		

			équipements d'exploitation.		
	Développement Du transport Aérien dans les aéroports	% 20.5	<p>-Veiller à exécuter les Principaux projets relatifs à l'infrastructure,</p> <p>-La continuation de prendre des mesures et d'appliquer les procédures relatives à la prévention contre la pandémie corona,</p> <p>-L'amélioration des services rendus par l'adoption de des nouvelles technologies</p> <p>-Valorisation des ressources humaines.</p>	<p>-Extension de l'aérogare et sa protection contre l'incendie,</p> <p>-Acquisition et mise En place 4 balises multi directions à haute fréquences</p>	400 M.D 8.7 M.D
		% 32		<p>-Les activités consistent à tracer plusieurs projets dans le budget d'investissement au titre de l'année 2022 parmi lesquelles :</p>	

				-Acquisition et r En place d'un Système comple Pour la lecture d Passeports dans Les aéroports, -Extension et Aménagement Partiel de l'aéro 2De Tunis-Carth	1.5 M.D 4 M.D
		%3		-La construction magasin de fret e L'aéroport-Tuni Carthage.	1.5 M.D
	Le renforcem De la représentatio de la femme dans le secteu du transport aérien	%10	-L'amélioration des Compétences des technic des aéronefs femmes à travers l'admission des techniciens des aéronefs stagiaires femmes pour effectuer des stages de formation en 2021 et en 2022, -L'élaboration d'un plan Déterminant les conditions de recrutemen des femmes pilotes les	-Recrutement de Techniciens des Aéronefs femme Au titre de l'ann 2021, -Recrutement de Femmes pilotes Une mécanicier aéronefs par jasn	

			expériences et compétences nécessaires,		
--	--	--	--	--	--

3-2-La contribution de l'opérateur public dans la performance du programme de l'aviation civile:

Le programme de l'aviation civile est composé de trois opérateurs publics qui sont:

- Tunisair express,
- L'office de l'aviation civile et des aéroports,
- Tunisair

Ces entreprises participent à la réalisation des orientations et des choix stratégiques de l'Etat dans le domaine de l'aviation civile à savoir le développement du transport aérien tout en préservant les exigences de la sécurité, sûreté, l'amélioration de l'infrastructure des aéroports et la liaison de notre pays avec l'extérieur et permet de désenclaver les aéroports et les régions intérieures.

La compagnie tunisair express représente parmi les importants opérateurs publics vu qu'elle contribue dans l'exécution de la mission du ministère du Transport à travers la dynamisation des aéroports internes et leurs liaisons entre eux à savoir la liaison de l'aéroport Tabarka -Gafsa -Sfax -Gabés et aussi parce que tunisair express reçoit l'aide de l'Etat.

L'opérateur Public	Les principaux activités et projets qu'il va exécuter dans le cadre de la réalisation des objectifs de la politique publique	Les crédits transférés du budget de l'Etat au titre de l'année 2020
Tunisair express	-Dynamiser l'activité interne, -Dynamiser l'aéroport Djerba (lignes internationales vers l'Europe),	10M.D

	<ul style="list-style-type: none"> -Acquisition des équipements d'exploitation, - La construction d'un magasin fret dans l'aéroport Carthage. -Veiller à exécuter les Principaux projets relatifs à l'infrastructure, -La continuation de prendre des mesures et d'appliquer les procédures relatives à la prévention contre la pandémie corona, -L'amélioration des services rendus par l'adoption de plus des nouvelles technologies -Valorisation des ressources humaines., - Extension de l'aérogare et Protection contre l'incendie -Acquisition et mise En place 4 balises multi directions fréquences, - Acquisition et mise en place d'un Système complet pour lecture des passeports dans Les aéroports, -Extension et Aménagement partiel de l'aéroport de Tunis-Carthage, 	
--	--	--

3-Le cadre des dépenses du programme de l'aviation civile (2022-2024):

Libellé	Réalisations 2020	L F 2021	Prévision 2022	Prévision 2023	Prévision 2024
Les dépenses de rémunération	1247	1693	1918	2000	2080
Les dépenses de fonctionnement					
Les dépenses d'intervention	10417	10420	10606	11000	11420
Les dépenses d'investissement					
Les dépenses des opérations financières					
Le total avec prise en considération des ressources propres de l'entreprise	11664	1213	12524	13000	113500
Le total avec prise en considération des ressources propres de l'entreprise	11664	1213	12524	13000	13500

Les dépenses du programme de l'aviation civile ont connu un taux de développement de 03 % qui concernent les dépenses de rémunération et les contributions aux organisations internationales.

**Programme du transport maritime et
des ports**

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

**Directeur général du transport
maritime et des ports
maritimesmarchands**

1- Présentation et stratégie du programme1-1-

Présentation du programme :

Le secteur du transport maritime et des ports joue un rôle important dans le développement économique de la Tunisie en effet, il assure 98% des échanges commerciaux extérieurs; contribue à la promotion des exportations à l'encouragement du retour de diaspora tunisienne, et la croissance de l'activité touristique.

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

1. Transport maritime

La stratégie de développement du secteur du transport maritime repose notamment sur :

- Le développement de la flotte maritime nationale en encourageant l'investissement dans des nouvelles unités adaptées au trafic maritime commercial afin d'augmenter la participation de cette flotte dans les échanges maritimes commerciaux (de près de 10% actuellement à 18% en 2025) ;
- La diversification des activités du transport maritime avec le développement du transport des conteneurs et l'ouverture des nouvelles lignes régulières
- La consolidation des liaisons entre les chargeurs et les transporteurs maritimes tunisiens en vue d'établir des contrats de transport dans les importations et exportations des produits stratégiques du pays en favorisant ainsi la flotte maritime nationale

- Le développement de l'industrie et de la maintenance des navires en coordination avec les autres ministères concernés par ces activités afin d'accroître les opportunités d'attraction des navires étrangers
- L'assistance des professionnels du secteur du transport maritime et des ports et l'élaboration d'un programme de mise à niveau en vue de renforcer leur compétitivité
- L'élaboration d'un rapprochement législatif et organisationnel du secteur du transport maritime et des ports avec les normes internationales et Européennes

2. Les ports

La stratégie de développement des ports repose sur :

- Le développement de l'infrastructure portuaire par la construction des quais et des terminaux portuaires spécialisés adaptés aux spécificités techniques des ports, aux besoins des régions et aux exigences du plan de développement et l'optimisation de l'exploitation de l'infrastructure portuaire actuelle
- La création d'une infrastructure portuaire moderne conformément aux exigences des mutations du transport maritime international, notamment en matière de volume et de spécificité des navires afin d'assurer le transit des échanges commerciaux avec des coûts et des délais réduits ainsi que la mise en valeur de la position de la Tunisie pour attirer une part du trafic de transbordement des conteneurs dans la Méditerranée
- L'amélioration de la qualité et de l'efficacité des services du transport maritime et des ports en vue d'accroître la compétitivité des exportations par la maîtrise des coûts, la facilitation des procédures administratives et portuaires, le développement du transport multimodal et des services logistiques et l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication et des échanges électroniques des données

- Le renforcement de la sûreté et de la sécurité des navires et des installations portuaires, de la navigation maritime et la protection de l'environnement marin en vue de contribuer au développement durable du secteur du transport maritime et des ports ;
- L'adaptation du cadre juridique et organisationnel aux conventions maritimes internationales et le renforcement des capacités des entreprises en vue d'améliorer leur gouvernance
- La diversification et l'adéquation de la formations portuaires et maritime aux exigences du marché de l'emploi

malgré les efforts de développement déployés dans le secteur du transport maritime et des ports au niveau de l'amélioration de la qualité des services et des textes législatifs et réglementaires, le secteur connaît des difficultés et des lacunes notamment, pour le nombre limité de la flotte maritime nationale (8 navires de commerce en propriété) et sa faible contribution dans le trafic maritime commercial qui n' a pas dépassé 11% en 2020 cela est dû à la concurrence acharnée du transport maritime international et la faiblesse des rendements des opérations portuaires

Aussi, Les installations portuaires ne sont plus adaptées aux évolutions que les navires de commerce ont connues au niveau (longueur, tonnage et tirant d'eau), outre le fait que la plupart des ports de commerce ont atteint leur capacité maximale et ne possédant pas de réserves foncières et la vétusté des équipements de chargement et de déchargement avec l'absence de maintenance périodique de ces équipements.

3. Les priorités du secteur maritime et portuaire

Les priorités du programme de transport maritime et des ports sont les suivantes :

- Le développement de l'infrastructure portuaire afin de s'adapter aux nouvelles mutations internationales du transport maritime pour assurer le transit des marchandises aux meilleurs coûts et délais en vue de renforcer la compétitivité des exportations et des importations tunisiennes
- L'amélioration et développement de la flotte maritime nationale pour accroître sa participation dans les échanges maritimes commerciaux
- Le renforcement de la sécurité et de la sûreté des navires et des ports et de la navigation maritime et la protection de l'environnement marin contre la pollution
- Le rapprochement du cadre législatif et organisationnel national du secteur du transport maritime aux dispositions des conventions maritimes internationales
- La mise à niveau et le développement des professions maritimes, portuaires
- L'intégration dans la politique euro-méditerranéenne relative au domaine des politiques maritimes intégrées et le développement de l'économie bleue

b. Les principaux intervenants

Les administrations centrales

- La direction générale du transport maritime et des ports maritimes de commerce

Les entreprises publiques

- L'Office de la marine marchande et des ports
- La Compagnie tunisienne de navigation
- La Société tunisienne d'acconage et de manutention

- La Société nouvelle de transport de Kerkennah
- La Société de port d'ennfidha

2. 2-Objectifs et indicateurs de performance du programme

a. Présentation des objectifs et des indicateurs de performance du programme

Le programme du transport maritime et des ports a pour objectif :

- Le développement de l'infrastructure portuaire et l'amélioration de la qualité des services ;
- Le développement de la flotte maritime nationale et l'encouragement de l'investissement privé ;
- Le renforcement de la sécurité et de la sûreté des navires et des installations portuaires et la protection de l'environnement marin;

L'objectif 3.1 : Le développement de l'infrastructure portuaire et l'amélioration de la qualité des services.

Présentation de l'objectif :

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

Présentation des indicateurs

Indicateur n° 3.1.1 des unités par heure (nombre /heure) : Cet indicateur vise à mesurer l'efficacité de l'exploitation des équipements de manutention et des ressources humaines.

Réalisations et prévisions de l'indicateur n° 3.1.1

Indicateur performance	de	Unité	Valeur de référence	Réalisations 2020	2021	Prévisions		
						2022	2023	2024
Indicateur n° 3.1.1 : rendement des opérations de manutention	des de	Nombre de conteneurs par heure	8	4	10	1	1	1
		Nombre de remorques par heure	23	22	24	2	2	2

Indicateur n° 3.1.2: (le nombre de navires rouliers qui enregistrent un retard au départ en fin de la semaine/le nombre Total des départs de navires rouliers en fin de la

semaine) : Cet indicateur reflète la disponibilité des postes à quai aménagés pour recevoir les navires rouliers et la qualité des services.

Réalisations et prévisions de l'indicateur n ° 3.1.2

Indicateur de performance	Unité	Valeur de référence	Réalisations 2020	2021	Prévisions		
					2022	2023	2024
Indicateur n ° 3.1.2 : Le taux de navires accusant un retard au départ à la fin de la semaine	%	0	0	0	0	0	0

Objectif 3.2 : Le développement de la flotte maritime nationale et l'encouragement de l'investissement privé

Présentation de l'objectif :

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

Présentation des indicateurs

Indicateur n ° 3.2.1: le volume du trafic maritime commercial assuré par les transporteurs maritimes tunisiens / Le volume total du trafic maritime commercial.

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

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

Réalisations et prévisions de l'indicateur n ° 3.2.1

Indicateur de performance	Unité	Valeur de référence	Réalisations 2020	2021	Prévisions		
					2022	2023	2024
Indicateur n ° 3.2.1 : le taux de participation des transporteurs maritimes tunisiens dans les échanges commerciaux	%	40	8,3	10	12	12	12

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

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

Réalisations et prévisions de l'indicateur 3.2.2

Indicateur de performance	Unité	Valeur de référence	Réalisations 2020	2021	Prévisions		
					2022	2023	2024
Indicateur 3.2.2 : le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers	Selon la capacité du port et la disponibilité des quais vacants	39	40	41	42	43	39

Objectif 3.3 : Le renforcement de la sécurité et de la sûreté des navires et des installations portuaires et la protection de l'environnement marin

Présentation de l'objectif : Cet objectif vise à renforcer la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires et à lutter contre la pollution pour protéger l'environnement marin, les personnes et les marchandises et contribuer au développement durable.

Présentation des indicateurs

Indicateur n°3.3.1 : le nombre de visites de sécurité des navires battant pavillon tunisien.

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

Réalisations et prévisions de l'indicateur n°3.3.1

Indicateur de performance	Unité	Valeur de référence	Réalisations 2020	2021	Prévisions		
					2022	2023	2024
Indicateur n°3.3.1 Le nombre des visites de sécurité des navires battant pavillon tunisien	Nombre	Indicateur d'activité	14371	15000	14000	16000	15000

Indicateur n° 3.3.2: Cet indicateur permet d'évaluer le plan d'action de l'Autorité Maritime en matière de contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports maritimes de commerce tunisiens dans le cadre de mémorandum d'entente régional (MEDMOU).

Réalisations et prévisions de l'indicateur n ° 3.3.2

Indicateur de performance	Unité	Valeur de référence	Réalizations 2020	2021	Prévisions		
					2022	2023	2024
Indicateur n ° 3.3.2 : Le taux de contrôle de navires étrangers faisant escales dans les ports tunisiens	%	15	21,31	23	25	30	30

b. Présentation des activités du programme

Programme	Objectifs	Prévisions des indicateurs de l'année 2022	Activités	Prévisions des crédits des activités de l'année 2022	Les fondements des activités
Transport maritime et des ports	Le développement de l'infrastructure portuaire et l'amélioration de la qualité des services	<p>Rendement des opérations de manutention 12 conteneurs 25 semi-remorques</p>			<ul style="list-style-type: none"> - Réorganisation du port de rades et renforcement de l'efficacité des services portuaires et aménagement des terres plein et création d'une zone de livraison et de réception des conteneurs et des semi-remorques séparées de l'enceinte portuaire - Réduction durée de séjour des conteneurs dans le port et apurement des conteneurs de long séjour - Accroître le taux de disponibilité des équipements de manutention - Mise en place du régime de travail 24/24 au port de rades durant toute la semaine
		<p>Taux de navires accusant un retard au départ à la fin de la semaine 0%</p>			<ul style="list-style-type: none"> - Engagement des exportateurs du dépôt de leur semi-remorques à l'intérieur du port dans les délais fixés - Séparation du trafic conteneurs de celui de semi-remorques - Travaux de réaménagement des routes et le plan de circulation du port de rades

	Le développement de la flotte maritime nationale et l'encouragement de l'investissement privé	Le taux de participation des transporteurs maritimes tunisiens dans les échanges commerciaux 12			<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre la coordination entre les transporteurs maritimes et les chargeurs tunisiens et l'élaboration des contrats programmes de transport maritime - Octroi de privilège fiscaux au profit des transporteurs maritimes tunisiens en vue de les encourager à investir dans de nouveaux navires
		Le nombre de lignes maritimes régulières reliant les ports tunisiens aux ports étrangers 41			<ul style="list-style-type: none"> - Développement des activités de conteneurs au port de sfax
	Le renforcement de la sécurité et de la sûreté des navires et des installations portuaires et la protection de l'environnement marin	Le nombre des visites de sécurité des navires battant pavillon tunisien 14000			<ul style="list-style-type: none"> - Formation des officiers de la marine marchande - Achèvement de la mise en œuvre du système intégré de la marine marchande - Poursuivre l'actualisation des textes législatifs et règlementaires nationaux pour les adapter au convention ratifiés
		Le taux de contrôle de navires étrangers faisant escales dans les ports tunisiens 25			<ul style="list-style-type: none"> - Formation des officiers de la marine marchande chargés des opérations de contrôle - Mise en œuvre des programmes de coopération dans le domaine de la sécurité de la navigation maritime avec l'agence européenne de la sécurité maritime

c. Participation des opérateurs publics dans la performance du programme

Contribution des opérateurs publics dans la performance du programme et le volume de crédits transférés

Opérateur public	Les principales activités et projets qui vont être réalisés dans le cadre de la concrétisation des objectifs de la politique publique	Les crédits transférés du budget de l'état au titre de l'année 2022
Société nouvelle de transport de Kerkennah	<p>Dans le cadre de l'acquisition d'un nouveau navire monocoque pour assurer des services de transport rapide entre Sfax et l'île de Kerkennah dans les différentes conditions météorologiques et afin de participer au développement de cette dernière, l'entreprise a programmé</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>La construction d'un quai flottant</u>	<p style="text-align: center;"><u>2 00</u></p>

2- Le cadre de dépense du programme à moyenterme 2022-2024

Afin d'élaborer le cadre de dépense à moyenterme 2022-2024 du programmeaccent a été mis sur la poursuite du renforcement du transport maritime à bord des transbordeurs de la société nouvelle de transport de Kerkennah et les dépenses de la société de port d'ennfidha

Cadre de dépenses à moyen terme (2022-2024) Répartition selon le type de dépense (crédit de paiement)

Eléments de dépense du programme	Réalisation 2020	Lf 2021	Previson 2022	Previson 2023	Previson 2024
Rémunérations	1821	1972	2240	2259	2259
Dépenses de fonctionnement	400	400	412	417	417
Dépenses d'intervention	19371	17065	22129	22324	22324
Dépenses d'investissements	-	-	-	-	-
Dépenses des opérations financières	-	-	-	-	-
Totale hors les ressources propres des établissements	21591	19437	24781	25000	25000
Totale avec les ressources propres des établissements	21591	19437	24781	25000	25000

Programme pilotage et appui

1-Présentation générale du programme

Le programme de pilotage et d'Appui représente le pilier du ministère de transport vu le 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 la disposition des différents intervenants du secteur de transport.

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, entre autres des moyens et des logiciels, en les mettant à la disposition de divers intervenants dans le secteur. Ceci en raison du rôle qu'il joue aux niveaux économiques et sociaux en contribuant à booster les secteurs de production et l'intégration de l'économie nationale dans le circuit économique mondiale ce qui permet le renforcement de la capacité à exporter et promouvoir l'investissement surtout en attirant l'investissement étranger ce qui de nature à créer l'emploi.

1-2 La 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
- veiller à une bonne organisation des établissements sous sa tutelle et 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 définir la stratégie du secteur du transport à court, moyen et long terme, et à fixer 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 composants, le renforcement de la compétitivité de l'économie nationale et l'attraction des investissements étrangers.

- L'exécution de mission d'inspection et d'audit de certains aspects de la gestion des entreprises publiques relevant du domaine du transport et le suivi des rapports de contrôle émis par les autres instances.

- Veiller aux affaires juridiques et la gestion des documents administratifs et de l'archives.

- Veiller aux activités de la coopération internationale bilatérales et multilatérales.

1- 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 la rationalisation de la consommation du carburant
- Améliorer le niveau des équipements informatiques et la structure de communication permettant l'échange des informations ainsi que la mise en place des applications.
- Développer les fonctions de planification, d'étude et d'accompagnement des établissements publics.

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 des agents bénéficiaires au moins d'une session de formation
Objectif 2 : Améliorer la gestion des moyens de transport et rationaliser la consommation de carburant	Indicateur numéro 1: Le coût de l'entretien des voitures administratives Indicateur numéro 2: Consommation moyenne de carburant (l/100 km).

<p>Objectif 3 : Améliorer la qualité des équipements informatiques et mettre en place les applications</p>	<p>Indicateur numéro 1: Taux d'équipements informatiques de moins de cinq ans.</p> <p>Indicateur numéro 2:taux de réalisation des systèmes et des applications par rapport aux besoins</p>
<p>Objectif4:Développer les fonctions de planification et de prospection</p>	<p>Indicateur numéro 1: Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur du transport.</p> <p>Indicateur numéro 2: Le taux de réalisation des objectifs inclus dans les contrats-programmes des entreprises publiques sous tutelle</p>

Objectif4.1: Améliorer la gestion des ressources humaines :

Induicateur4.1.1 :taux d'encadrement :

Le taux d'encadrement a un impact sur le rendement de l'agent public du fait de l'accroissement des défis de l'administration ce qui renforce les capacités de l'Etat pour améliorer la gouvernance dans la gestion des ressources humaines, financières et des moyens généraux.

Réalisation et prévision de l'indicateur 04.1.1

Indicateur de performance	Unité	Réalizations 2020	Octobre 2021	Previsions		
				2022	2023	2024
Indicateur 4. 1.1: Le tauxd'encadrement	%	57.01	50.44	51	52	53

Analyses et précisions concernant l'indicateur durant trois ans:

Le taux d'encadrement a diminué durant l'année 2021 par comparaison à l'année 2020 et ceci s'explique par :

En fait diminution du nombre des cadres appartenant à la catégorie A02 et plus en raison de détachement de certains dans des entreprises publiques.

Le départ de certains cadres sans remplacement.

Le faible nombre des postes autorisés pour la promotion comparé au nombre des agents susceptibles d'être promus pour le grade A1 et A2.

Sachant que ce taux a enregistré une évolution durant l'année 2022 suite à l'autorisation accordée pour le recrutement pour l'année 2020 ainsi que les promotions exceptionnelles appliquées aux agents appartenant au cadre commun des agents de la fonction publique.

Par ailleurs, la qualité de service administratif dépend dans une large mesure des actions de formation pour renforcer les compétences et les capacités des agents publics pour qu'ils puissent s'adapter aux évolutions et les défis auxquels fait face l'administration publique. C'est ainsi que la formation demeure un outil privilégié pour améliorer la performance par le biais de renforcement de la capacité des agents publics à réaliser leur mission.

Indicateur 4.1.2 : taux des agents bénéficiant au moins d'une session de formation :

La réalisation d'un service de qualité requiert la formation continue afin de développer les compétences et la capacité des agents publics afin qu'ils puissent s'adapter aux évolutions et les défis auxquels fait face l'administration publique . A cet effet, la formation est un outil permettant d'améliorer la performance a travers la capacité des agents publics a assumer leur missions.

Réalisation et prévision de l'indicateur 04.1.2 :

Indicateur de performance	Unité	Réalizations 2020	Octobre 2021	Prévisions		
				2022	2023	2024
Indicateur 4. 1.2: Le taux des agents bénéficiant d'au moins d'une session de formation	%	23.44	37.2	48	49	49.5

Analyses et précisions concernant l'indicateur durant trois ans :

Il est à constater que durant l'année 2020 une baisse remarquable du taux des agents ayant bénéficié de formation par rapport à l'année 2019 pour atteindre un seuil de 23.44%. Ceci est dû au fait que le ministère s'est limité à assurer des cycles de formation pour les cadres des directions régionales durant le mois de septembre par la coordination avec le centre de Tunis des pôles technologiques intelligents avec bien évidemment d'autres cycles de formation au siège du ministère durant les mois de juin et juillet 2020. Sachant qu'une consultation pour la formation du personnel du ministère est lancée durant le mois d'aout 2020 et que l'engagement de la dépense a été avisé par le contrôle de dépenses publiques, mais le programme a été annulé à cause de la pandémie. Ajoutant à cela la suspension de cycles de formation par certains centre tels que le CNI et l'archives nationale de Tunisie .

Par ailleurs, les crédits qui ont été alloués à la formation ont été consommés à moitié et ce par l'organisation des cycles de formation directement au siège du ministère et dans les lieux des directions régionales.

Le ministère continuera durant l'année 2022 à consolider et à accentuer l'organisation des cycles de formation au profit du personnel et essentiellement ceux destinés pour les cadres appartenant aux directions régionales de transport. Les services du ministère visent augmenter le montant des crédits alloués à la formation avec l'élargissement de la catégorie du personnel concerné à savoir la catégorie des ouvriers qui n'est pas incluse dans le calcul de l'indicateur relatif à la formation vu que cet indicateur se limite à la catégorie du personnel appartenant à la catégorie A3 et plus.

Objectif 4.2 :réduire le cout de maintenance et de l'entretien des voitures de service :

Indicateur 4.2.1 rationaliser les dépenses d'entretien des voitures de service et la réduction du cout annuel

Réalisations et prévisions de l'indicateur 04.2.1 :

Indicateur de performance	Unité	Réalizations		Prévisions		
		2020	2021 Septemb er	2022	2023	2024
Indicateur numéro 1: Le coût de l'entretien des voitures administratives	Mille Dinars	73.562	96.220	75000	80000	90000

Le cout de l'entretien des moyens de transport a continué sa progression durant l'année 2021 avec des dépenses réalisées qui ont atteint en septembre 2021 l'équivalent de 96.220 dt. Cette évolution s'explique par l'amortissement et le vieillissement du parc automobile au ministère du transport mais aussi à l'évolution des prix des pièces de rechange.

Analyses et précisions concernant l'indicateur durant trois ans

Il est prévu que le coût de l'entretien des voitures administratives durant les années 2022, 2023 et 2024 soit entre 75.000 dt et 90.000 dt et cela a été justifié par une stratégie axée sur le renouvellement du parc automobile et le renforcement de système de maintenance des voitures.

Indicateur 4.2.2. Réduction de la moyenne de consommation de carburant des voitures de service par rapport au nombre de kilomètres parcourus :

Réalisations et prévisions de l'indicateur 04.2.2 :

Indicateur de performance	Unité	Réalizations		Prévisions		
		2020	2021 Aout	2022	2023	2024
Indicateur numéro 2: la moyenne de consommation de carburant des voitures de service	L/100Km	8.29	8.2	7.7	7.7	7.5

La moyenne de consommation de carburant des voitures de service a atteint au cours de l'année 2020, 8.29 L/100Km et il est prévu qu'il aura tendance vers la baisse pour atteindre 8L/100Km parcouru en 2021 vu le suivi minutieux de la consommation de

carburant assurée par l'application « Agilis » relative aux cartes smart pour le ravitaillement en carburant.

Analyses et précisions concernant l'indicateur durant trois ans

En se basant sur les données enregistrées, les objectifs relatifs à cet indicateur ont été révisés pour atteindre 7.7L/100KM parcourus en 2022 et 2023 et se stabilisera à 7.5L/100Km parcourus en 2024, et ce par :

- Nécessité de regrouper tous les locaux abritant les différentes structures du ministère du ministère afin de limiter les déplacements.
- Sensibiliser davantage les services centraux du ministère de la nécessité de respect des horaires fixés pour affecter les courriers et limiter les déplacements.
- Massifier le contrôle de la circulation des voitures par le système de localisation GPS d'une façon journalière.
- Sensibiliser les chauffeurs des voitures administratives au respect des règles de conduite et limitation de la vitesse.
- Accorder plus d'importance à la maintenance préventive et régulière vu son impact sur l'économie et la consommation du carburant ainsi que le changement des roues périodiquement.
- L'utilisation du système de gestion de carburant par AGILS ce qui permettrait le contrôle et la rationalisation la consommation de carburant.

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

Objectif3: Améliorer la qualité des équipements informatiques et la structure de communication pour l'échange des informations et l'installation des applications :

Présentation de l'objectif: Cet objectif contribue à améliorer la qualité du matériel informatique et assurer un équilibre au niveau de son affectation entre les différentes structures et la mise en place d'un système d'information pour les différents domaines afin de développer le service fourni et assurer la disponibilité de l'information au sein du ministère ainsi que la consolidation des échanges numérisés des documents et des informations.

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

Présentation des indicateurs

Indicateur 4.3.1 : taux d'équipements informatique dont l'âge ne dépassant pas 05 ans :

C'est le taux relatif aux équipements informatiques(pc, imprimantes, scanner) dont l'âge ne dépassant pas cinq ans .

Réalisations et prévisions de l'indicateur 04.3.1 :

Indicateur de performance	Unité	Réalizations		Prévisions		
		2020	2021	2022	2023	2024
Indicateur numéro 1:Taux d'équipement informatique de moins de cinq ans	%	95	70	80	85	90

(*) 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

Indicateur 4.3.2 : Taux de réalisation des systèmes et des applications par rapport aux besoins :

Réalisations et prévisions de l'indicateur 04.3.2 :

Indicateur de performance	Unité	Réalisations	2021	Prévisions		
		2020		2022	2023	2024
Indicateur numéro 2: Taux de réalisation des systèmes et des applications par rapport aux besoins	%	70	80	95	100	100

Objectif 4.4: Développer les fonctions de planification et de prospection

- **Présentation des indicateurs:**

L'indicateur 4.4.1 niveau de préparation et de la mise en œuvre de la stratégie de secteur de transport.

Référence de l'objectif : La direction générale de la stratégie, des entreprises et des établissements publics

Indicateur de performance	Unité	Réalisations	2021	Prévisions		
		2020		2022	2023	2024
Indicateur numéro 1: Le niveau de préparation et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie du secteur des transports	Qualitatif (*)	01	02	02	03	03

L'indicateur 4.4.2 réalisation des objectifs inclus dans les contrats-programme.

Indicateur de performance	Unité	Réalisations	2021	Prévisions		
		2020		2022	2023	2024
Indicateur numéro 2: Le taux de réalisation des objectifs inclus dans les contrats-Programmes des établissements publics sous tutelle	%	25	25	50	50	50

Au cours de cette période seront conclus des contrats programmes entre le ministère du transport et les entreprises publiques sous tutelle et seront soumis à la validation de la commission d'approbation et ce dans le cadre de programme de restructuration.

Outre, les attributions qu'elle assume, la direction générale des stratégies et des établissements et des entreprises publiques vas'efforcer à suivre la réalisation des objectifs assignés dans les contrats programmes sus indiqués et fera de son mieux afin de surmonter les difficultés.

2-2-Présentation des activités du programme et leur relation avec les objectifs et les indicateurs de performance :

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 et les activités de soutien

<i>Programme</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Prévisions des indicateurs année 2022</i>	<i>Activités</i>	<i>Prévision des crédits pour les activités 2022 (DT)</i>	<i>Supports des brièvement. Il ne s'agit pas des missions de chaque direction)</i>
Pilotage Et Appui	A améliorer la gestion des ressources humaines,	Indicateur01=57	Pilotage	18671	Renforcer la formation
		Indicateur02=51			
	- Amélioration de la gestion des moyens de transport et la rationalisation de consommation de carburant	Indicateur01=62430	-Appui de		Développement de l'application de suivi de parc automobiles
	- Amélioration	Indicateur01=80			Action sur l'amélioration des équipements informatique
	du niveau des équipements informatiques et des infrastructures	Indicateur02=95			Numérisation de l'administration publique
	de communication pour l'échange d'informations				
	et la mise en place des applications				
	- Développer les fonctions de planification, d'études et	Indicateur01=02			
	de supervision des établissements publics	Indicateur02=50			
			Météorologie		4896

2.3 participation des acteurs publics dans la performance de programme :

Les activités de la Météorologie ont été incluses dans le programme de l'appui et pilotage vu le rôle qu'il joue d'une façon horizontale dans l'appui des différents programmes dans la mission transport et ce en fournissant l'information nécessaire pour le transport aérien et maritime ainsi que le transport terrestre.

Tableau7:

Apport des acteurs publics dans la performance et le volume de crédits accordés

(L'unité en mille dinar tunisien)

Acteur public	Les principales activités qui seront assurées pour atteindre les objectifs de programmes des politiques publiques	Les crédits transférés de budget de l'Etat
I.N.M	Développement des fonctions de la Météorologie	4896

3. cadre de dépense à moyen terme du programme :

Tableau 08

Cadre de dépenses à moyen terme des dépenses (2022/2024)

Répartition selon la nature de dépense (Crédits de paiement)

(L'unité en mille dinars tunisiens)

Libellé	Réalisations 2020	LF2021MD	Prévisions 2022	Prévisions2 023	Prévision s2024
Dépenses de rémunération	10218	14427	14800	15071	15384
Dépenses de fonctionnement	2619	2879	2966	3020	3090
Dépenses d'intervention	2860	2975	2266	2307	2360
Dépenses d'investissement	1113	3005	3535	3602	3666
Total	16810	23286	23567	24000	24500

