

République Tunisienne

Programme d'Appui à l'Accord d'Association et au Plan d'Action Voisinage (P3A II)

Fiche de Projet de Jumelage

**Renforcement des capacités institutionnelles de la Direction Générale de la Planification
et des Etudes « DGPE » pour le pilotage et le suivi du secteur du Transport**

<i>Glossaire</i>	3
1. INFORMATIONS DE BASE	4
1.1 Programme:	4
1.2 Numéro de Jumelage	4
1.3 Intitulé	4
1.4 Secteur	4
1.5 Pays Bénéficiaire	4
2. OBJECTIFS	4
2.1 Objectif Général	4
2.2 Objectifs spécifiques du projet:	4
2.3 Contribution au Plan national de développement/à l’Accord d’Association/au Plan d’Action Voisinage	4
3. DESCRIPTION	6
3.1 Contexte et Justification	6
3.2 Activités Connexes	11
3.3 Résultats	12
3.4 Activités	15
3.5 Moyens et apports de l’Administration de l’Etat-Membre partenaire	21
3.5.1 Profil et tâches du chef de projet (CP)	21
3.5.2 Profil et tâches du CRJ	22
3.5.3 Profil et tâches des experts à court terme	23
4. CADRE INSTITUTIONNEL	25
5. BUDGET	25
6. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	25
6.1 Organisme de mise en œuvre responsable de la passation de marchés et de la gestion financière:	25
6.2 Principaux homologues dans le pays bénéficiaire	26
6.3 Autres éléments de mise en oeuvre	27
7. CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE (INDICATIF)	27
7.1 Lancement de l’appel à propositions	27
7.2 Début des activités du projet	27
7.3 Achèvement du projet	27
7.4 Durée de la période d’exécution	27
8. DURABILITE	28
9. QUESTIONS TRANSVERSALES	28
9.1 Egalité des chances	28
9.2 Environnement	28

10. CONDITIONNALITE ET ECHELONNEMENT _____ **28**

ANNEXES A LA FICHE DE PROJET _____ **29**

Glossaire

AA	Accord d'Association
AT	Assistance technique
ATTT	Agence Technique des Transports Terrestres
CAS	Country Assistance Strategy Report
CDP	Chef de projet
CP	Comité de Pilotage
CRJ	Conseiller Résident du jumelage
COFPRO	COmité de Facilitation des PROcédures
DGPE	Direction Générale de la Planification et des Etudes
EM	Etat-Membre de l'UE
EP	Entreprises publiques (EP)
EEP	Etablissements et entreprises Publics
EVP	Equivalent Vingt Pieds (TEU – Tweety Equivalent Unit)
FMI	Fonds Monétaire International
IDE	Investissements directs étrangers
IFIs	Institutions Financières Internationales
ITCEQ	Institut <i>Tunisien</i> de la Compétitivité et des Etudes Quantitatives
MEDA	Programme communautaire passé avec les pays tiers méditerranéens (règlement CE /1488/96 amendé par le règlement CE2698/2000 dénommé MEDA II)
MOFF	Menaces Opportunités Forces Faiblesses
OACA	Office de l'Aviation Civile et des Aéroport
OCE	Observatoire de la conjoncture économique
OMMP	Office de la Marine Marchande et des Ports
P3A	Programme d'Appui à l'Accord d'Association Tunisie/UE
P3AII	Programme d'Appui à l'Accord d'Association et au Plan d'Action Voisinage
PEV	Politique Européenne de Voisinage
PIB	Produit Intérieur Brut
PND	Plan national de développement
RFR	Réseau Ferroviaire Rapide
SMLT	Société du Métro Léger de Tunis
SNCFT	Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens
SNTRI	Société Nationale de Transport Inter Urbain
SWOT	Strength Weaknesses Opportunities Threats
TDR	Termes de Référence
TRANSTU	Société des Transports de Tunis
TTN	Tunisie TradeNet
TUNISAIR	Société Tunisienne de l'Air
UE	Union Européenne
UGP3A	Unité de Gestion du P3A II

1. INFORMATIONS DE BASE

1.1 Programme:

Programme d'Appui à l'Accord d'Association et au Plan d'Action Voisinage (P3A II)

1.2 Numéro de Jumelage:

TU10/ENP-AP/TR24

1.3 Intitulé:

Renforcement des capacités institutionnelles de la Direction Générale de la Planification et des Etudes « DGPE » pour le pilotage et le suivi du secteur du Transport.

1.4 Secteur:

Transports

1.5 Pays Bénéficiaire :

République Tunisienne

2. OBJECTIFS

2.1 Objectif Général :

Contribuer au renforcement des capacités de gestion et des compétences techniques de l'administration du secteur du transport permettant de soutenir les réformes et investissements de la Tunisie dans le domaine.

2.2 Objectifs spécifiques du projet:

Renforcer les capacités de la DGPE dans l'élaboration de stratégies, la préparation et le suivi des plans de développement quinquennaux, la gestion de la tutelle des Entreprises Publiques (EP) et le pilotage des études techniques et économiques notamment à travers le développement d'un dispositif d'information sur le secteur ainsi qu'un dispositif de diagnostic et de suivi de la logistique.

2.3 Contribution au Plan national de développement/à l'Accord d'Association/au Plan d'Action Voisinage :

Ce projet s'inscrit dans la droite ligne des orientations relatives au secteur du Transport définies par le XIème Plan National de Développement (2007-2011) et qui prouvent la consolidation et la modernisation du secteur à travers notamment:

- Le développement du système de transport collectif urbain, notamment dans le Grand Tunis, et régional ainsi que l'amélioration de l'offre aussi bien quantitative que qualitative;

- La poursuite du renforcement de l’infrastructure de base à travers la consolidation du réseau routier, le renforcement de l’infrastructure aéroportuaire et l’amélioration du rendement des services ;
- Le renouvellement et l’extension du parc du transport ;
- La mise à niveau des différentes professions liées au secteur du transport pour améliorer son rendement, renforcer la capacité d’investissement et le professionnalisme des entreprises;
- Le renforcement des activités statistiques existantes dans le domaine des statistiques du transport par la mise en place du nouveau système relatif à ces statistiques;
- La modernisation de la logistique du transport à travers le développement du système de transition des marchandises et la création de zones internes pour leur traitement ainsi que la liaison des différents pôles au réseau de transport ;
- Le développement du transport multimodal, en vue d’augmenter la productivité par le biais de la réduction du coût du transport et de l’augmentation de la fluidité du trafic.
- La mise à niveau des entreprises publiques par l’exécution de programmes de modernisation de la gestion des réseaux de transport, la maintenance des équipements, l’amélioration de la gestion administrative, l’adoption de la comptabilité analytique et l’amélioration du niveau de la formation
- L’amélioration de la qualité des services;
- le renforcement de la sécurité par la création de structures chargées de la mise en place des politiques en matière de sécurité, de contrôle et d’organisation ;
- Le développement durable du secteur par la conciliation entre les impératifs du développement et de l’aménagement du territoire, de la protection de l’environnement, de la lutte contre la pollution et de la maîtrise de l’énergie.

Il s’inscrit également dans la ligne tant de l’Accord d’Association Tunisie/UE signé le 17 juillet 1995 que du Plan d’Action Voisinage signé le 4 juillet 2005. Ces deux textes convergent dans leurs grands objectifs généraux de modernisation des structures économiques tunisiennes et de promotion des investissements d’infrastructure.

A cet effet, ce projet cadre avec l’article 43 de l’AA qui précise que la coopération économique :

- s’appliquera de façon privilégiée aux domaines d’activité subissant des contraintes et des difficultés internes ou affectés par le processus de libéralisation de l’ensemble de l’économie tunisienne, et plus spécialement par la libéralisation des échanges entre la Tunisie et la Communauté.
- et qu’elle portera prioritairement sur les secteurs propres à faciliter le rapprochement des économies tunisiennes et communautaires, notamment ceux générateurs de croissance et d’emplois.

et concoure notamment à la mise en œuvre de l’article 55 de l’AA qui stipule, qu’en matière de Transports la coopération vise à :

- La restructuration et la modernisation des infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires d’intérêt commun en relation avec les grands axes de communication transeuropéens;
- La définition et l’application de standards de fonctionnement comparables à ceux qui prévalent dans la Communauté;

- La rénovation des équipements techniques selon ces standards communautaires, plus particulièrement en ce qui concerne le transport multimodal, la conteneurisation et le transbordement;
- L'amélioration progressive des conditions du transit routier et de la gestion des aéroports, du trafic aérien et des chemins de fer.

Par ailleurs, le Plan d'Action Voisinage accorde une attention particulière au développement du transport basé sur la sécurité et la sûreté ainsi qu'au renforcement des infrastructures nationales et régionales et leur interconnexion avec le réseau transeuropéen de transport et identifie les actions suivantes :

(55) Élaborer et mettre en oeuvre une politique nationale de transports et d'infrastructure.

(56) Mettre en oeuvre les mesures et les réformes sélectionnées dans le secteur des transports routiers.

(57) Mettre en oeuvre les mesures et les réformes sélectionnées dans le secteur du transport ferroviaire.

(58) Mettre en oeuvre les mesures et les réformes sélectionnées dans le secteur de l'aviation.

(59) Mettre en oeuvre les mesures et les réformes sélectionnées dans le secteur maritime.

3. DESCRIPTION

3.1 Contexte et Justification

Présentation de l'existant

Le Transport en Tunisie est détenu à près de 60 % par le secteur public. La tutelle de ce secteur est confiée au ministère des transports qui a pour mission officielle de doter le pays d'un système de transport, global, économique et sûr et d'en contrôler le bon fonctionnement en vue d'en faire un facteur de développement économique et social.

Il est composé de trois sous-secteurs: les transports terrestres, la marine marchande et l'aviation civile.

Les principaux indicateurs du secteur sont les suivants:

7 % du Produit Intérieur Brut (PIB). 15 % des Investissements du pays. 6.1 % : Taux de Croissance annuel moyen prévu durant la période (2007-2011) Montant des Investissements prévu du secteur à prix courant de 6 528 MD dont 42 % auront été réalisés par le secteur privé pour la période (2007-2011). 135 000 emplois directs.

(Source Ministère du Transport)

TRANSPORT TERRESTRE

TRANSPORT FERROVIAIRE

Une grande partie du réseau ferroviaire tunisien est héritée de la colonisation française. Depuis l'indépendance, le gouvernement tunisien a entrepris un programme important de modernisation des infrastructures. Au total, à ce jour, la Tunisie compte 2 167 kilomètres de voies ferrées, dont 1 674 kilomètres sont à voie métrique.

La Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT) gère le transport des voyageurs et des marchandises sur les lignes ferroviaires. Elle exploite par ailleurs des services ferroviaires de banlieue entre Sousse, Monastir et Mahdia sur la ligne électrifiée appelée Métro du Sahel.

Le transport ferroviaire assure annuellement :

- 11 millions de tonnes de marchandises; dont plus de 8 millions de tonnes de phosphate
- 40 millions de voyageurs; dont plus de 5,5 millions de voyageurs sur les relations interurbaines

INFRASTRUCTURE ROUTIERE

L'infrastructure routière comprend, outre la voirie communale, un réseau classé d'état et un réseau rural.

Le réseau classé comprend une section autoroutière de longueur 360 Km, et totalise un linéaire d'environ 19750 Km de routes, revêtues à hauteur de 12750 Km (soit près de 65%) et équipées de près de 2100 ouvrages d'art et organes de drainage dont : 765 ponts de portée unitaire supérieure à 10m et 343 ponts de portée unitaire supérieure à 30m.

Le linéaire revêtu, qui a plus que doublé depuis l'indépendance du pays, conduit à une densité moyenne actuelle de l'ordre de 70ml/ Km² à l'échelon de tout le territoire, qui traduit un équipement relativement satisfaisant.

TRANSPORT ROUTIER

L'aspect réglementaire du transport routier est détenu par l'administration du transport terrestre à savoir le Ministère du Transport (DGTT, DAJD..) et l'ATTT. La plupart des gares routières sont gérés par l'Agence Technique du Transport Terrestre (ATTT), agence publique sous la tutelle du Ministère du transport.

Selon les derniers chiffres officiels (ATTT) la Tunisie enregistre actuellement 828.055 véhicules particuliers contre 783.748 en 2008 et 744.263 en 2007 soit une hausse de plus de 15%. Elle enregistre aussi 318 044 véhicules commerciaux pour une augmentation annuelle de l'ordre de 10%.

Entre 2007 et 2009, les ventes de voitures neuves à travers le monde ont chuté de près de 25%. L'effet totalement inverse en Tunisie où l'importation de véhicules neufs demeure encore fortement « régulée ». Situation qui crée une forte demande (supérieure à l'offre pour

certaines modèles) et l’envolée des prix du marché des voitures d’occasion et celles du circuit informel.

Il est à noter que le transport routier représente près de 85 % du transport de marchandise en Tunisie.

Le transport interurbain passager est assuré principalement par la Société nationale de transport interurbain (SNTRI) qui est une entreprise publique tunisienne placée sous la tutelle du ministère du transport. Il est aussi assuré par les taxis collectifs nommés aussi « louage » des minibus qui font la navette entre les principales villes du pays.

MARINE MARCHANDE

Situés au cœur de la Méditerranée, entre un marché européen marqué par un développement économique rapide et un continent africain fort de son économie émergente et son marché qui compte des centaines de millions d'habitants, les ports de la Tunisie sont les sites les plus indiqués pour un transit performant, fiable et sécurisé des marchandises et des navires.

La chaîne portuaire tunisienne est composée de 7 ports ouverts au commerce international. Elle s'étend sur une côte de 1300 Km. La diversité des activités de ces ports, leur complémentarité et leur localisation ne permet pas encore d'accueillir tous les types de navires et de traiter toute sorte de marchandises. Les domaines d'activités de la chaîne portuaire tunisienne sont gérés par l'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP), office publique sous la tutelle du Ministère du Transport.

La marine marchande compte huit navires (de 1 000 tonnes ou plus de jauge brute) totalisant 115 118 tonnes de port en lourd. L'ensemble des transports maritimes tunisiens (passagers et marchandises) sont assurés par la Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN)

Plus de 15 000 navires ont utilisé les infrastructures maritimes tunisiennes en 2009 pour un transport de plus de 220 000 passagers et plus de 25 millions de tonnes de marchandises

TRANSPORT AERIEN

La Tunisie compte une trentaine d'aéroports dont huit aéroports internationaux, qui sont, sauf mention contraire, gérés par l'Office de l'aviation civile et des aéroports (OACA) :

- Djerba-Zarzis ;
- Gafsa-Ksar ;
- Monastir Habib-Bourguiba (géré par le consortium turc TAV Airports Holding) ;
- Enfhida ((géré par le consortium turc TAV Airports Holding) ;
- Sfax-Thyna ;
- Tabarka-7 novembre ;
- Tozeur-Nefta ;
- Tunis-Carthage.

L'office de l'aviation civile et des aéroports (OACA) est un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Il est sous tutelle du Ministère du Transport et est chargé de gérer, de développer et d'exploiter 6 Aéroports Internationaux de Tunisie (2 sont gérés par la TAV). Près de 12 millions de passagers ont utilisé les aéroports tunisiens en 2009.

L'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports est chargé notamment des missions suivantes:

- L'exploitation, l'aménagement et le développement des aéroports ainsi que l'accomplissement de toutes les opérations et services nécessaires aux voyageurs, au public, aux aéronefs, au fret et au courrier aérien dans les aéroports ;
- Le contrôle régional et local de la navigation aérienne et la participation à l'exécution des plans de recherches et de sauvegarde
- La délivrance de tous les documents requis pour le personnel aéronautique, les aéronefs et la navigation aérienne conformément à la législation en vigueur

La compagnie aérienne nationale est TUNISAIR. Le pays compte également deux compagnies à capitaux privés, Nouvelair Tunisie et Karthago Airlines, plus la compagnie Sevenair (ex Tuninter, ex filiale de TUNISAIR) qui assurent aussi des liaisons internationales.

Par contre il n'existe pas de liaisons spécifiques frets aériens, malgré un terminal fret aérien moderne à Tunis. Le fret aérien qui n'est que du transport en soute est de l'ordre de 20 000 tonnes en 2009.

La Division Fret, rattachée à la Direction du Suivi des Concessions et du Fret de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA), est chargée de la gestion matérielle du Fret Import. Elle procède à ce titre à la réception, à l'entreposage et à la livraison des marchandises réceptionnées conformément aux dispositions légales et réglementaires

TRANSPORT URBAIN

Le transport urbain en Tunisie est administré directement par la Direction Générale des Transports Terrestres, malgré les études et la loi de 2004 sur la réorganisation du secteur. Sa mise en application est d'ailleurs stipulée dans le XI Plan et le Plan glissant.

Pour le Grand Tunis, Le transport urbain au sein de la ville est assuré par plusieurs moyens de transport public notamment le métro-léger, les autobus et le train, ainsi que par quelques sociétés privées de transport sans oublier les taxis.

Le métro léger de Tunis est un moyen de transport ferroviaire implanté à l'intérieur de l'agglomération de Tunis depuis 1985.

Il s'agit d'un métro léger, forme intermédiaire entre le métro et le tramway, puisque les rames circulent à travers la ville sur un site propre en extérieur avec exceptionnellement une circulation souterraine au passage des grands nœuds de circulation.

Le métro léger est géré par la Société des transports de Tunis, aussi connue par le nom commercial de Transtu, entreprise publique de transport née en 2003 de la fusion entre la Société du métro léger de Tunis (SMLT fondée en 1981) et la Société nationale de transports (SNT fondée en 1963).

Les autobus : La TRANSTU assure le transport des voyageurs à l'intérieur de la capitale et vers les banlieues. Elle dessert toutes les cités et les quartiers résidentiels.

Enfin, le train assure le transport des voyageurs à destination des banlieues de Tunis.

La mise en place d'un nouveau mode de transport dénommé « Réseau Ferroviaire Rapide » (RFR) pour la desserte des zones périphériques lointaines réalisée ces dernières années

démarrera dans les mois à venir. Ces nouvelles liaisons permettront de décongestionner en partie les transports publics.

Malgré un développement soutenu du secteur des transports urbains à la fin des années 80, la restructuration et assainissement des sociétés de transport et rajeunissement de leur parc, parachèvement du réseau prioritaire du métro léger de Tunis, la création à Tunis de quatre sociétés privées de transport collectif urbain.

LOGISTIQUE

Inter modalité et interopérabilité, concepts clés du transport de bout en bout, ont déjà trouvé leur application en Tunisie grâce à l’initiative du Ministère du Transport avec la mise en place d’un train bloc régulier pour dégager par chemin de fer le port de Radès de conteneurs à destination des grands centres urbains Sousse, Sfax et Gabès. 434 000 TEU (augmentation annuelle de 4%), 124.000 semi-remorques par an (augmentation annuelle de 14%), plus de 60 transporteurs TIR et plus de 80 transitaires traduisent la réalité du transport multimodal en Tunisie qui est appelé à se développer pour satisfaire l’accroissement soutenu des échanges extérieurs de la Tunisie. La Tunisie doit tirer profit de son avantage économique comparatif, intimement lié à sa position géographique, via une maîtrise de la logistique intégrée.

Dans ce même cadre, une étude approfondie a été entamée par le Ministère du Transport pour la création de zones logistiques. Les premières conclusions de cette étude estiment que la logistique représente un poids de l’ordre de 20% du PIB (15% en Turquie et 10% dans les pays de l’Union européenne) pour une contribution au PIB de l’ordre de 3% (10% en Turquie et près de 20% dans les pays de l’Union Européenne)

Le Ministère du Transport a pour mission générale de doter le pays d’un système de transport économiquement performant, propre et sûr et d’en contrôler le bon fonctionnement (les attributions du Ministère du transport et de la DGPE sont présentées en annexe III).

Le secteur du transport en Tunisie a connu au cours des dernières années en plus des projets pour le renforcement de l’infrastructure, une panoplie de réformes et de vastes programmes spécifiques pour le renforcement de la logistique, le développement du transport multimodal ainsi que la mise à niveau de l’environnement du secteur.

La maîtrise des différents aspects susmentionnés et la coordination des efforts déployés nécessitent une planification et une programmation d’où la nécessité de mettre en place les instruments de planification nécessaires à tous les échelons afin de proposer toute mesure permettant l’adaptation des infrastructures et équipements de transport à l’évolution des besoins et des techniques.

Le projet de jumelage a ainsi pour objectif de renforcer les capacités du Ministère du Transport en termes de gouvernance, suivi et monitoring du secteur (définition et suivi des politiques et objectifs, pilotage et réalisation des études, recueil et exploitation des statistiques du secteur,...). Ce projet permettra au Ministère du Transport d’améliorer sa capacité d’élaboration de stratégies et de préparation et suivi des plans et schémas de développement du secteur ; de renforcer sa capacité de pilotage des études techniques et économiques ainsi que de développer un dispositif d’information sur le secteur.

3.2 Activités Connexes

Ci-après, un rappel des programmes et projets déjà réalisés ou en cours de réalisation dans le cadre de la coopération, donc connus au moment de l’élaboration de la présente fiche de jumelage. Ces projets ont permis la concrétisation de certains acquis qui doivent être capitalisés et utilisés comme plateforme pour les actions de renforcement visés par le présent jumelage :

1/ Soucieux d’élaborer une stratégie de développement des activités de logistique efficace partant d’un diagnostic de la situation actuelle des services logistiques eu égard aux besoins de l’économie et aux possibilités offertes par l’accroissement extérieur du pays, le gouvernement a ordonné un vaste travail d’étude partant d’une analyse exhaustive de l’existant. Ce travail a été élaboré avec l’appui de la Banque Mondiale (2008).

L’objectif de ce travail étant de définir les stratégies envisageables pour catalyser l’évolution du secteur, qu’il s’agisse d’investissements physiques ou de mesures d’accompagnement réglementaires et administratives.

L’étude a permis d’aborder les aspects suivants :

- Un diagnostic des besoins et capacités logistiques en Tunisie (évaluation des performances du secteur, besoins des entreprises, potentiel de développement, contraintes réglementaires et matérielles, facteurs favorables au développement, impact des récentes réformes, compétences et formation,...)
- Une analyse des stratégies possibles de développement résultant du diagnostic et un plan d’action pour la mise en œuvre de l’option stratégique retenue y compris l’identification des mesures nécessaires en matière de : Aménagements réglementaires et mesures d’incitation et de facilitation, besoins en investissements et de renforcement de capacités
- Une analyse des projets physiques envisagés, sur la base des études et informations disponibles (pertinence des choix des sites, modalités de mise en œuvre et de gestion, ciblage des investisseurs et mode de commercialisation)

Ce travail d’expertise a permis de relever l’existant en matière logistique (dispositif national matériel et immatériel) et de dresser un bilan des perspectives de la demande logistique en Tunisie en partant d’une analyse de chaînes logistiques particulières et d’un positionnement comparatif du dispositif national. Les principales conclusions de l’étude sont les suivantes:

- La logistique revêt une importance particulière pour la Tunisie : part de l’exportation dans le PIB très important, dédoublement prévu des flux logistiques dans les 10 prochaines années et une réduction du coût de la logistique est possible
- Les infrastructures logistiques actuelles sont en devenir : infrastructures d’entreposage inexistantes des enjeux liés à la réduction de stocks et à la massification de transports,
- L’environnement de la logistique n’est pas favorable : Une compétence logistique et des services tirés vers le bas ; fragmentation du Transport Routier de Marchandise (TRM), Les réglementations sont encore à adapter aux pratiques de pays concurrents pour attirer les investisseurs et opérateurs logistiques
- De nouveaux défis se présentent à certaines filières notamment le câblage automobile et le textile : Une plus grande intégration logistique paraît inéluctable, notamment pour faire face aux délocalisations de la production européenne.

L'étude a permis également de proposer un plan d'action logistique (PAL) ambitieux qui s'articule autour de cinq axes d'intervention:

- Coordination de la logistique sur le plan national par la création notamment d'un observatoire de la Logistique
- Développement des infrastructures logistiques en Tunisie : les adapter aux besoins de demain
- Organisation des métiers de la logistique
- Développement des compétences métiers liés à la logistique
- Créer une attractivité logistique internationale

Le gouvernement a décidé une mise en œuvre très rapide de ce programme, plusieurs projets de mise en œuvre sont déjà en cours y compris, la décision de créer l'observatoire de la logistique. Le Ministère des transports souhaite disposer d'une expertise internationale de premier plan pour faciliter la mise en œuvre complète du plan.

2/ La Tunisie participe aussi au programme d'appui (2010-2011) pour la coopération régionale développé par l'Italie et les pays de la rive sud de la Méditerranée (ITALMED) portant sur l'intégration de la logistique et du transport entre l'Italie et la rive sud de la Méditerranée.

3/ Dans le cadre du programme MEDA, la Tunisie participe aussi au niveau du secteur du transport à deux projets européens régionaux : EuroMed (Transport) et MEDSTAT (Trans).

Depuis 1995, l'UE a développé un certain nombre d'activités pour soutenir des activités dans le secteur de transport, en particulier à travers le programme MEDA. Celles-ci incluent plusieurs projets régionaux dans le domaine du transport maritime et des statistiques aussi bien que l'établissement progressif du Forum EuroMed Transport. Le Projet EuroMed Transport vise à faciliter la coopération entre ses 12 pays partenaires méditerranéens dans le but de soutenir le développement de la future Zone Euro-méditerranéenne de Libre-échange et de promouvoir l'intégration économique régionale en améliorant le fonctionnement et l'efficacité du système de transport méditerranéen.

Dans le domaine statistique, les États membres européens et les partenaires méditerranéens ont intensifié leurs relations dès 1996. Financées par le programme MEDA, ces relations sont regroupées au sein du programme régional de coopération statistique MEDSTAT. Lancé en 1996, le programme de coopération statistique a pour objectifs la comparabilité et l'harmonisation des données dans différents secteurs statistiques. A ce jour La Tunisie participe dans la phase III (MEDSTAT III) et le Ministère du Transport assure officiellement la coordination du sous projet MEDSTAT TRANS afin d'établir une unité spécifique traitant des statistiques transports.

3.3 Résultats

Résultats attendus	Indicateurs objectivement vérifiables
Composante A: Gouvernance du secteur du transport	

<p>R1. Les bases d'un système permettant d'avoir un diagnostic objectif régulier sont mises en place</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'analyse SWOT/MOFF est réalisée • Une évaluation des performances de la gouvernance du secteur est réalisée
<p>R2. Une politique et une stratégie du secteur du transport sont développées dans le cadre du Plan glissant et de l'élaboration du XII Plan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un document de synthèse de la politique du transport est développé • La stratégie correspondant aux axes de la politique du transport est élaborée
<p>R.3 La stratégie de chaque sous-secteur est élaborée et font l'objet d'un monitoring régulier</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies des sous secteurs élaborées • Des feuilles de route par sous secteurs sont élaborées • Les feuilles de route par sous secteurs sont évaluées régulièrement et mise à jour • Evaluation du suivi de ces stratégies par la DGPE (fiche annuelle d'évaluation)
<p>Composante B: Suivi du secteur du Transport et gestion des EP sous tutelle</p>	
<p>R.4 Des ajustements législatifs et réglementaires du secteur sont proposés</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnostic de l'existant et propositions d'ajustements juridiques et réglementaires • Proposition de réorganisation des responsabilités dans le cadre du Ministère du transport
<p>R.5 Amélioration de la gestion des tutelles des EP</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les ajustements nécessaires pour la modernisation de la tutelle des EP sont arrêtés
<p>R.6 La mise en place des reformes stratégiques sont initiées et/ou réalisées</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Au moins 3 reformes dans le secteur sont mises en œuvre (TIC, Transport aérien, Transport durable ...)

Composante C: Pilotage de la coopération et des études techniques et économiques	
R.7 Maîtrise des mécanismes de coopération et des différents instruments de financement	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport infra annuel sur l'état et l'évolution de la coopération (IFIs, UE, régionales, bilatérales) et les mécanismes de financement utilisés et possibles
R.8 Amélioration du suivi des études et des projets	<ul style="list-style-type: none"> • Documents développés dans le cadre des cycles de projets en cours et à venir (dans au moins 3 projets) : Matrice du Cadre Logique, calendrier de mise en oeuvre, rapport d'activité, rapport de monitoring, etc. • Standards et documents types
Composante D : Dispositif d'information sur le secteur du Transport	
R.9 La DGPE dispose d'un système d'information sur le secteur	<ul style="list-style-type: none"> • L'architecture de la base de données du Ministère est arrêtée • Meta données et nomenclatures sont définies et adoptées • Les traitements nécessaires sur les données sont opérés (document méthodologique préparé) • Au moins 2 conventions de coordination et de collaboration avec les services nationaux pertinents sont mises en place et fonctionnelles • Des enquêtes complémentaires sont préparées, menées et leurs résultats exploités (document méthodologique préparé)
R.10 Un système d'analyse statistique du secteur est en place	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports statistiques et indicateurs statistiques sont élaborés
Composante E: Logistique	
R.11 Amélioration du suivi et monitoring de la logistique	<ul style="list-style-type: none"> • Les paramètres logistiques spécifiques sont définis et réévalués régulièrement • Les appuis au démarrage et au fonctionnement de l'observatoire de

	la logistique sont développés et mis en œuvre
R.12 Définition des priorités dans le développement de la logistique	<ul style="list-style-type: none"> • Les mesures identifiées dans le cadre de la stratégie de développement des services et infrastructures logistiques sont planifiées par priorité. • Un plan de mise en application de ces mesures est développé. • Plusieurs mesures (5 à 10) sont mises en œuvre notamment dans le cadre juridique approprié pour la mise en place des zones logistiques

3.4 Activités

Cinq composantes correspondent aux cinq résultats présentés ci-dessus:

- A- Gouvernance du secteur transport,**
- B- Suivi du secteur du Transport et gestion des Entreprises Publiques sous tutelle**
- C- Pilotage de la coopération et des études techniques et économiques,**
- D- Dispositif d'information sur le secteur du Transport**
- E- Logistique**

Celles-ci se déclinent en activités, elles-mêmes détaillées en actions.

Composante A : Gouvernance du secteur du Transport

Activité A.1 : Conduire une analyse SWOT/MOFF du secteur du transport.

- Diagnostic externe du secteur du transport.
Un diagnostic externe, qui identifie les opportunités et les menaces présentes dans l'environnement. Celles-ci peuvent être déterminées à l'aide d'une série de modèles d'analyse stratégique. Il peut s'agir par exemple de l'irruption de nouveaux paramètres économiques, de l'apparition d'une nouvelle technologie, de l'émergence d'une nouvelle réglementation, de l'ouverture de nouveaux marchés, etc.
- Diagnostic interne du secteur du transport.
Un diagnostic interne, qui identifie les forces et les faiblesses du domaine d'activité stratégique. Celles-ci peuvent être déterminées à l'aide d'une série de modèles d'analyse stratégique, tels que la chaîne de valeur, l'analyse comparative des performances (benchmarking) ou l'analyse du tissu culturel. Il peut s'agir par exemple du portefeuille technologique, du niveau de notoriété, de la présence géographique, du réseau de partenaires, de la structure de gouvernement d'entreprise, etc.

Ces deux analyses compareront:

- La perception des forces et faiblesses du secteur par lui-même
- La perception des forces et faiblesses du secteur par ses acteurs internes et externes

Ces deux analyses seront diffusées sous forme de CD Rom et de brochure

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : 25 HJ d'assistance technique

Activité A.2 : Evaluation et développement de la stratégie dans le secteur du transport

Evaluation des stratégies des sous secteurs et assistance pour les Stratégies spécifiques en cours d'élaboration

- Revoir les objectifs du XI plan et du Plan Glissant, afin d'évaluer les stratégies par mode de transport : Transport Ferroviaire, Transport Routier, Transport Maritime, et Transport Aérien.
- Actualiser les indicateurs de performance du secteur et développer les feuilles de route des sous secteurs et développer le système de monitoring de celles-ci.
- Développer un document de synthèse de la politique du transport dans le cadre de la mise en application du plan glissant et le développement du XII plan.
- Développement de la stratégie correspondant aux axes de la politique arrêtée.
- Développement et évaluation des stratégies des sous secteurs (fiche annuelle d'évaluation).
- Animation d'ateliers de formation.
- Animation d'un séminaire de présentation et validation de l'activité impliquant l'ensemble des responsables du Ministère du Transport et EP.
- Visites d'étude sur le sujet.

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : - 50 HJ d'assistance technique
- 2 visites d'étude en UE pour 3 cadres

Composante B : Suivi du secteur du transport et gestion des Entreprises Publiques sous tutelle

Activité B.1 : Revue de l'aspect législatif, réglementaire et organisationnel

- Analyser le cadre législatif et réglementaire du secteur du transport afin de réaliser une analyse comparative de la législation transport existante.
- Analyser l’aspect réglementaire existant de la gestion de la tutelle des EP
- Proposer et développer la réorganisation des responsabilités dans le cadre de l’activité du Ministère du Transport

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : 25 HJ d’assistance technique

Activité B.2 : Gestion des Entreprises Publiques sous tutelle

- Proposer sur la base des exemples européens et voisins et dans le cadre de la transparence et des bonnes pratiques, une réforme de la gestion tutelle dans le cadre de sa modernisation (Code de gestion des EP, contrats plans, conventions)
- Planification et mise en œuvre du suivi des réformes en cours (secteur portuaire, transports collectifs, qualités des services) et développement des réformes à venir (Secteur aérien, logistique, transport durable...) dans le cadre de la modernisation de la gestion des EP sous tutelle.
- Animation d’ateliers de formation.
- Animation d’un séminaire de présentation et validation de l’activité impliquant l’ensemble des responsables du Ministère du Transport en charge de la tutelle et EP sous tutelle.
- Visites d’étude sur le sujet.

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : - 100 HJ d’assistance technique
- 2 visites d’étude en UE pour 3 cadres

Composante C : Pilotage de la coopération et des études techniques et économiques

Activité C.1 Analyse des mécanismes de coopération et de financements de projets

- Analyser l’ensemble des coopérations en cours et prévues dans le secteur du transport
- Structuration des données et informations sur la coopération en cours et à venir, élaboration d’un rapport d’état.
- Déterminer et évaluer les facteurs d’évolution de ces coopérations, définir les types de rapports infra annuels du suivi de cette coopération.
- Identifier et évaluer les différents types de mécanismes de financement (IFIs, PPP, BOT, BTO, Concessions)

- Elaborer les premiers rapports de suivi de la coopération.
- Animation d’ateliers de formation.

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : 30 HJ d’assistance technique

Activité C.2 : Amélioration du suivi des études et des projets

- Analyse et révision des documents développés dans le cadre de projets en cours et à venir (Fiche d’identification de projet, préfaisabilité, faisabilité, évaluation environnementale et sociale, documents d’appel d’offre, rapport d’évaluation, contrats, supervision technique, évaluation des projets en cours et terminés).
- Développement de standards de qualité et documents types pour l’ensemble de la documentation développée dans le cadre du cycle d’un projet et autres documentations officielles.
- Animation d’ateliers de formation.
- Animation d’un séminaire de présentation et validation de l’activité impliquant l’ensemble des responsables du Ministère du Transport et EP.

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : 50 HJ d’assistance technique

Composante D : Dispositif d information sur le secteur du Transport

Activité D.1 : Développement d’un système d’information sur le secteur

- Analyser et diagnostiquer les données existantes et mobilisables, définir les données requises et faire des propositions d’amélioration de l’architecture de la base de données existante.
- Appui à l’élaboration et à la mise en oeuvre d’une procédure de la collecte des données et un document méthodologique du traitement de ces données, en collobation avec les partenaires sources, incluant la définition des métadonnées et des nomenclatures.
- Développement et mise en oeuvre d’une méthodologie dans le cadre de la préparation et réalisation des enquêtes complémentaires nécessaires pour la collecte et le traitement de données spécifiques.
- Etablir une convention type de coordination et de collaboration avec les services nationaux pertinents : SNCFT, ATTT, Institut National de Statistiques (INS), Observatoire de la conjoncture économique (OCE), Institut Tunisien de la Compétitivité et des Etudes Quantitatives (ITCEQ).....

- Animation d’ateliers de formation.

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : 90 HJ d’assistance technique

Activité D.2 : Analyse statistique du secteur

- Appui à l’élaboration et au développement d’indicateurs statistiques appropriés et à l’exploitation des données statistiques.
- Développement d’une méthodologie dans le cadre de la préparation et réalisation des enquêtes complémentaires nécessaires.
- Développement et mise en place d’un modèle d’analyse des statistiques du secteur transport dans le cadre de préparation et publication de rapports sur les statistiques du Transport tunisien.
- Animation d’ateliers de formation.
- Animation d’un séminaire de présentation et validation de l’activité impliquant l’ensemble des responsables du Ministère du Transport et des services nationaux pertinents.
- Visites d’étude sur le sujet.

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : - 60 HJ d’assistance technique
- 2 visites d’étude en UE pour 3 cadres

Composante E : Logistique

E.1 : Suivi et monitoring de la logistique

- Appui technique pour l’évaluation des conclusions des différentes études déjà réalisées (Banque Mondiale, coopération bilatérale, Etudes du Ministère du Commerce...) afin de définir et de suivre les paramètres logistiques spécifiques à la logistique tunisienne, et analyse des facteurs d’évolution de ceux-ci.
- Appui au démarrage et au fonctionnement de l’observatoire de la logistique.

Ces deux activités doivent être menées en étroite collaboration avec les organismes pertinents tels que le COmité de Facilitation des PROCédures (COFPRO), Tunisie TradeNet (TTN) ...

- Animation d’ateliers de formation.

- Animation d'un séminaire de présentation et validation de l'activité impliquant l'ensemble des responsables du Ministère du Transport et opérateurs impliqués dans la logistique en Tunisie.

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : 50 HJ d'assistance technique

E.2 : Priorités dans le développement de la logistique

- Etablissement d'un ordre de priorité des mesures identifiées dans le cadre de la stratégie de développement des services et infrastructures logistiques, incluant l'évaluation des études de faisabilité technico-économiques ;
- Appui à l'identification des chaînes logistiques et support à l'amélioration des services logistiques afférents.
- Développement d'un plan d'action pour la réalisation de ces mesures.
- Appui à la mise en application du plan d'action notamment dans le cadre juridique approprié pour la mise en place des zones logistiques, mais aussi la mise en activité des 3 premières zones logistiques.
- Animation d'ateliers de formation.
- Visites d'étude sur le sujet.

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : - 50 HJ d'assistance technique
- 2 visites d'étude en UE pour 3 cadres

S.1. Séminaire de lancement du projet

Un séminaire de lancement du projet sera organisé dans les semaines qui suivront la prise de fonction du CRJ. Il réunira des représentants des administrations partenaires concernées, afin de manifester l'importance du projet et de mobiliser les énergies en vue de la réalisation des objectifs.

Le séminaire sera animé par les deux chefs de projet et sera l'occasion de présenter les grandes lignes du projet.

➤ Moyens à prévoir (à titre indicatif) : - 3 HJ d'assistance technique

S.2. Séminaire de clôture du projet

Il sera organisé quelques jours avant la fin de la période de mise en œuvre du projet et réunira des représentants des administrations partenaires.

Il sera animé par les deux chefs de projet et sera l’occasion de présenter les principaux résultats du jumelage.

- Moyens à prévoir (à titre indicatif) : - 5 HJ d’assistance technique

3.5 Moyens et apports de l’Administration de l’Etat-Membre partenaire

L’Administration partenaire aura, dans la mesure du possible des attributions comparables à, ou proches par nature de, celles du Bénéficiaire. Elle aura la capacité de rassembler, le cas échéant à travers la création d’un consortium, la totalité des compétences nécessaires à la réalisation des résultats garantis des cinq composantes du projet de jumelage.

3.5.1 Profil et tâches du chef de projet (CP) :

Le chef de projet du présent jumelage répondra aux spécifications ci-après :

- Haut cadre ayant expérience et autorité personnelle au sein de l’Administration partenaire suffisante pour mobiliser l’expertise nécessaire, résoudre problèmes et difficultés, conduire le projet à bonne fin et réaliser tous les résultats attendus.
- Expérience en matière de gouvernance du secteur du transport de tutelle des entreprises publiques et maîtrisant suffisamment les différents aspects du projet afin de pouvoir coordonner et diriger les travaux des experts.
- Aptitude personnelle à l’échange, à l’innovation et au dialogue interculturel.

L’expérience antérieure en matière de gestion d’un projet de jumelage ou d’un projet similaire et connaissance des caractéristiques du secteur du transport en Tunisie ou dans des pays similaires, seraient appréciées.

Le chef de projet doit être en mesure d’utiliser convenablement la langue française pour la lecture, la conversation et la rédaction.

Il/elle sera responsable de la conception et de l’orientation générale des apports de l’Etat membre et doit pouvoir être disponible pour le projet au minimum trois jours par mois avec une visite sur le terrain au moins tous les trois mois.

Sa mission dans le projet consiste notamment à :

- Diriger et superviser la mise en œuvre des différents volets du projet de jumelage,
- Assurer et garantir la mobilisation d’experts aux profils adéquats répondant aux besoins du projet,
- Veiller à la rédaction des rapports intérimaires trimestriels et du rapport final à soumettre à l’autorité contractante, ces rapports devant toucher aussi bien l’aspect financier que l’aspect thématique,
- Organiser, conjointement avec son homologue chef de projet tunisien, les réunions du Comité de pilotage. Le Comité de pilotage, appelé à se réunir chaque trimestre, a pour mission de faire le point sur l’état d’avancement du

projet, de statuer sur la conformité des résultats par rapport au calendrier prévisionnel et de décider des actions à entreprendre pendant le trimestre suivant.

En outre, le chef de projet est particulièrement impliqué dans le choix et la facilitation de l'organisation des visites d'étude en UE.

3.5.2 Profil et tâches du CRJ :

Le Conseiller Résident du Jumelage (CRJ) répondra aux spécifications ci-après:

- Fonctionnaire au sein de l'Administration partenaire ayant au moins 10 ans d'expérience dans le domaine de la gouvernance du transport.
- Titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur.
- Capacités professionnelles dans le domaine de l'assistance technique.
- Dynamisme et autorité personnelle suffisante pour animer une équipe d'experts à court terme de haut niveau.
- Aptitude personnelle à l'échange, à l'innovation et au dialogue interculturel.

L'expérience antérieure en matière de gestion d'un projet de jumelage ou d'un projet similaire et connaissance des caractéristiques du secteur du transport en Tunisie ou dans des pays similaires, seraient appréciées.

Le CRJ doit être en mesure d'utiliser convenablement la langue française pour la lecture, la conversation et la rédaction.

D'autre part, il est précisé les points suivants :

- Une expérience en matière de formation de stagiaires et formation de formateurs sera la bienvenue. Le conseiller résident aura à suivre le plan de formation en relation étroite avec le chef de projet du pays bénéficiaire.
- Le CRJ sera secondé par un(e) assistant(e) à temps plein qui sera recruté(e) localement, après l'attribution du contrat et sera rétribué(e) sur le budget du contrat de jumelage, conformément aux règles en vigueur. A ce stade, son C.V. ne doit pas faire partie de la proposition de l'Etat Membre. La personne qui exercera ces fonctions et qui devra justifier d'une connaissance des institutions et de l'appareil administratif tunisien sera chargée du secrétariat du CRJ, mais aussi, dans le cas échéant, des travaux de traduction et d'interprétariat au jour le jour et de travaux généraux liés au projet.

Le Conseiller Résident de Jumelage « CRJ » est recruté pour assister la DGPE dans la gestion et l'exécution du projet. Sa mission consiste notamment en :

- La coordination des différentes interventions des experts lors de leurs visites techniques et au moment du déroulement des actions ;
- La mise en place des comités, commissions et groupes de travail nécessaires au bon déroulement du projet ;
- L’organisation des ateliers de travail et de formation et des visites d’étude ;
- La coordination du pilotage du projet et de l’élaboration des rapports de suivi intermédiaires ;
- Le suivi des activités réalisées par les experts court /moyen termes et la coordination de l’élaboration des documents et rapports techniques requis ;
- La préparation et la mise en œuvre des actions d’information et de communication sur le projet et ses réalisations.

Il doit de ce fait travailler au quotidien avec le personnel de la DGPE pour mettre en œuvre les activités du projet. Il doit assurer la coordination avec les différentes structures impliquées du côté tunisien et du côté européen ainsi qu’avec l’UGP3A.

Durée de la mission du CRJ

La mission du CRJ sera effectuée sur une période de 24 mois à plein temps en Tunisie (à Tunis). Durant cette période le CRJ assurera la gestion du projet et accomplira les tâches qui lui sont confiées.

3.5.3 Profil et tâches des experts à court terme

Les experts à court terme se subdiviseront en deux catégories :

- Des experts clés qui accompagneront le projet durant la majorité de la période de sa réalisation pour appuyer le Chef du Projet et le Conseiller Résident du Jumelage dans leurs domaines de compétences respectifs,
- Des experts qui interviendront au cours de missions ponctuelles en Tunisie pour conduire des ateliers de travail, animer des séminaires ou mener des actions de formation sur des thèmes ciblés.

Le tableau ci-après présente le profil des experts sollicités pour mettre en œuvre les activités du projet.

Activités	Profil / Expert Clé
<i>Activité A.1 : Conduire une analyse SWOT/MOFF du secteur du transport.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Haut cadre dans une administration homologue d’un EM impliqué dans l’élaboration et l’évaluation de stratégies.
<i>Activité A.2 : Evaluation et développement de la stratégie dans le secteur du transport.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Expérience en matière de développement et de planification des transports.
<i>Evaluation des stratégies des sous</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Minimum 10 ans d’expérience.

<p><i>secteurs et assistance pour les Stratégies spécifiques en cours d'élaboration.</i></p>	
<p><i>Activité B.1 : Revue de l'aspect législatif, réglementaire et organisationnel.</i></p> <p><i>Activité B.2 : Gestion des Entreprises Publiques sous tutelle.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Haut cadre dans une administration homologue d'un EM impliqué dans la supervision et le suivi de la gestion des entreprises publiques dans le secteur du transport. • Minimum 10 ans d'expérience.
<p><i>Activité C.1 Analyse des mécanismes de coopération et de financements de projets.</i></p> <p><i>Activité C.2 : Amélioration du suivi des études et des projets.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Expérience en matière de coopération internationale (IFIs, EC, ...). • Connaissance des mécanismes de financement (Crédits, PPP, Concessions, BTO, BOT ...). • Minimum 8 ans d'expérience.
<p><i>Activité D.1 : Développement d'un système d'information sur le secteur.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Informaticien spécialiste des systèmes d'information et des systèmes de gestion de bases de données. • Expérience dans le développement et la mise en œuvre de systèmes d'information similaires. • Minimum 8 ans d'expérience.
<p><i>Activité D.2 : Analyse statistique du secteur.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Statisticien spécialiste dans l'analyse des données. • Expérience dans le traitement des données concernant le secteur du transport. • Minimum 8 ans d'expérience.
<p><i>E.1 : Suivi et monitoring de la logistique.</i></p> <p><i>E.2 : Priorités dans le développement de la logistique.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Expérience en matière d'analyse de la logistique, incluant l'analyse et le monitoring des chaînes logistiques. • Minimum 8 ans d'expérience.

Ces experts clés pourront être secondés par d'autres experts courts termes dans des domaines de connaissance spécifiques.

Les experts auront tous une bonne maîtrise des outils informatiques.

4. CADRE INSTITUTIONNEL

Le présent projet de jumelage est à réaliser dans le cadre du Programme d'Appui à l'Accord d'Association et au Plan d'Action Voisinage (P3AII) convenu entre le Gouvernement tunisien et l'Union européenne. Le P3AII vise à soutenir les efforts de l'administration et des institutions publiques tunisiennes dans la concrétisation et la mise en œuvre des volets économiques, sociaux, commerciaux et de service de l'AA et du PAV.

Les activités du programme portent essentiellement sur l'amélioration de l'efficacité et le renforcement des capacités institutionnelles des structures administratives responsables de la mise en œuvre de l'AA et du PAV, et ce par le recours aux différents instruments de coopération, à savoir l'expertise technique privée et publique, les études, la formation, les visites d'étude et l'acquisition d'équipements.

Les autorités de tutelle du programme sont la Commission Européenne et le Ministère du Développement et de la Coopération Internationale « MDCI », coordonateur national des projets financés dans le cadre de l'IEVP.

La gestion du programme est assurée par une Unité de Gestion, UGP3A, placée sous la tutelle du MDCI par l'entremise du Responsable National du Programme « RNP » et dirigée par un Directeur Général.

L'institution bénéficiaire du projet de jumelage est la Direction Générale de la Planification et des Etudes relevant du Ministère du Transport.

D'autres Ministères et services concernés ou ayant un impact sur les objectifs de ce projet de jumelage y seront étroitement associés, notamment en vue d'accroître la coordination des politiques des transports.

5. BUDGET

Le budget du jumelage est limité à 1.150.000 € (contribution éligible au titre d'un financement sous le P3AII).

6. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Afin de soutenir le projet et assurer les conditions permettant l'atteinte des résultats prévus, un ensemble de mécanismes institutionnels et organisationnels sont prévus pour assurer la coordination, le suivi et le pilotage nécessaires.

6.1 Organisme de mise en œuvre responsable de la passation de marchés et de la gestion financière:

Autorité contractante

Ministère du Développement et de la
Coopération Internationale

RNP et Comptable du P3A (II) :

Mme Nawèle BEN ROMDHANE DHRIF
Directrice Générale de la Coopération
Euromed
98, avenue Mohamed V, 1002 Tunis
Bélvèdere, Tunisie.
Téléphone : (+216 71) 796 616
E-mail: n.benromdhane@mdci.gov.tn

Regisseur du P3A (II) :

Mr. Salem AKROUT
Directeur Général de l'UGP3A (II)
5 rue Ryadh, 1082 Tunis Mutuelle ville
Tél. : +216 71 794 540
Fax : +216 71 794 541
E-mail : directeur@ugp3a.gov.tn

Administrateur du projet

Mme Leila RMADI SKHIRI
Adminiastrateur chargée du projet
5 rue Ryadh, 1082 Tunis Mutuelle ville
Tél. : +216 71 795 309/ 71 795 057
Fax : +216 71 794 541
E-mail : l.rmadi@ugp3a.gov.tn

6.2 Principaux homologues dans le pays bénéficiaire

Le chef de projet côté tunisien sera Mr Salem MILADI, Docteur en Sciences Economiques, Directeur Général de la DGPE. Il travaillera en collaboration étroite avec le Chef de projet de l'Etat membre et le conseiller résident de jumelage. Il fera régulièrement le suivi de l'avancement des activités du projet de jumelage et apportera tout l'appui nécessaire pour aplanir les difficultés qui risquent de porter préjudice à la bonne marche du projet.

Chef de Projet :

Mr Salem MILADI
Directeur Général de la Planification et des Etudes
Boulevard 7 Novembre 1987 - 2035 Tunis-Carthage - Tunisie
Tél : (+216 71) 795 289
Fax : (+216 71) 792 219
Salem.Miladi@Email.ati.tn

L'homologue du CRJ sera Mr Wissem GAIDA MAHJOUB, Directeur de la Planification au sein de la DGPE, est désigné comme étant l'homologue. Il sera notamment en charge de coordonner avec le CRJ les actions relevant de la partie tunisienne au jumelage et assurer le lien avec les cadres ou groupes de travail tunisiens correspondants et des experts-clés du jumelage.

Homologue du Conseiller résident de jumelage : Mr Wissem GAIDA MAHJOUB

Directeur de la Planification

DGPE

Boulevard 7 Novembre 1987 (Prés de l'aéroport Tunis-Carthage) 2035 –Tunis

Tél : (+216 71) 806 353

Fax : (+216 71) 789 584

Wissem.mahjoub@mt.gov.tn

6.3 Autres éléments de mise en oeuvre

Langue de travail

La langue officielle du projet sera le français. Toutes les communications officielles concernant le projet, rapports inclus, seront rédigées en français et les comités de pilotage seront menés dans cette même langue.

Groupes de travail

Des groupes de travail seront créés pour la mise en œuvre et le suivi des différentes activités du projet de jumelage. Ils seront appuyés par le CRJ et les experts clefs pour la planification et la mise en œuvre des tâches principales relevant de la partie tunisienne et essentielles pour l'atteinte des résultats du jumelage.

Comité de Pilotage du projet :

Un comité de pilotage du projet sera organisé et se réunira trimestriellement pendant toute la durée du projet. Sa composition et ses modalités de fonctionnement seront définies dans la convention de jumelage.

7. CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE (INDICATIF)

7.1 Lancement de l'appel à propositions : Septembre 2010

7.2 Début des activités du projet : Juin 2011

7.3 Achèvement du projet : Mai 2013

7.4 Durée de la période d'exécution : 24 mois

8. DURABILITE

La durabilité des résultats acquis à l’issue du Jumelage est hautement probable, compte tenu de leur parfaite insertion dans une stratégie à long terme du Bénéficiaire:

- En matière de gouvernance, le Jumelage aura accéléré la modernisation voulue et poursuivie à long terme des modes de gouvernance des EP. Cette modernisation voulue est également réaliste, dans la mesure où elle passe avant tout par un effort patient d’information, de formation, d’incitation et de contrôle parfaitement maîtrisé par la DGPE.
- En matière de suivi des projets le Jumelage aura renforcé la capacité du Ministère du Transport dans l’appréciation de la coopération possible et la qualité du suivi des projets en cours et en préparation.
- En matière de logistique, le Jumelage aura permis de mettre en place un système de monitoring et de priorisation des mesures nécessaires pour le suivi et le développement de la logistique.

9. QUESTIONS TRANSVERSALES

9.1 Egalité des chances :

Dans sa phase d’élaboration, de mise en place et d’exécution, les gestionnaires du projet veilleront au respect du principe de l’égalité des femmes et des hommes, à combattre toute forme de discrimination et d’inégalité basées sur le genre et à élaborer des instruments et stratégies fondées sur une approche intégrée de la dimension humaine et des compétences.

9.2 Environnement:

Le présent projet s’inscrit dans le cadre des principes et des règles de droit tunisiens et européens en matière d’environnement.

Les activités du projet seront sans incidences sur l’environnement.

10. CONDITIONNALITE ET ECHELONNEMENT

Ce projet de jumelage n’est pas soumis à des conditions particulières pour démarrer.

Par ailleurs, les 5 composantes du Projet sont indépendantes et seront mises en œuvre simultanément conformément aux prévisions du calendrier indicatif en annexe 2.

ANNEXES A LA FICHE DE PROJET

Annexe I- Cadre logique

Annexe II- Tableau des moyens

Annexe III- Calendrier prévisionnel des activités du jumelage

Annexe IV- Ministère du Transport et DGPE

ANNEXE 1 CADRE LOGIQUE

Objectif général	Indicateurs Objectivement Vérifiables	Sources de vérification	
<p>Contribuer au renforcement des capacités de gestion et des compétences techniques de l’administration du secteur du transport permettant de soutenir les réformes et investissements de la Tunisie dans le domaine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelles réformées adoptées et mises en place • Evolution des investissements dans le secteur du transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Statistiques nationales et internationales - Rapports d’organismes internationaux - Rapport d’activité du Ministère du Transport 	
Objectifs spécifiques	Indicateurs Objectivement Vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les capacités de la DGPE dans l’élaboration de stratégies, la préparation et le suivi des plans de développement quinquennaux, la gestion de la tutelle des Entreprises Publiques (EP) et le pilotage des études techniques et économiques. • Développer un dispositif d’information sur le secteur. • Développer un dispositif de diagnostic et de suivi de la logistique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Documents de la Politique du secteur du Transport tunisien et de la stratégie correspondante élaborés. • De nouveaux instruments de planification et de suivi sont mis en place • Evolution des statistiques transports • Des mesures liées au développement de la logistique sont mises en place 	<ul style="list-style-type: none"> - Publications officielles du Ministère du Transport - Documents de travail internes de la DGPE (indicateurs, feuilles de route...) - Base de données du Ministère du Transport - Statistiques nationales 	<p>Disposition des partenaires à coopérer avec le Ministère du Transport et la DGPE</p> <p>Le Ministère du transport met en œuvre l’organisation et les moyens nécessaires</p>

Résultats attendus	Indicateurs Objectivement Vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
Composante A : Gouvernance du secteur transport			
R1. Les bases d'un système permettant d'avoir un diagnostic objectif régulier sont mises en place	<ul style="list-style-type: none"> • L'analyse SWOT/MOFF est réalisée • Une évaluation des performances de la gouvernance du secteur est réalisée 	<ul style="list-style-type: none"> - Observatoire de la Logistique - Publications du Ministère du Transport - Rapport d'activité du Ministère du Transport et de la DGPE 	Disposition des sous secteurs à coopérer avec le Ministère du Transport et la DGPE
R2. Une politique et une stratégie du secteur du transport sont développées dans le cadre du Plan glissant et de l'élaboration du XII Plan	<ul style="list-style-type: none"> • Un document de synthèse de la politique du transport est développé • La stratégie correspondant aux axes de la politique du transport est élaborée 	<ul style="list-style-type: none"> - Documents internes au Ministère du Transport - Rapport d'activité des sous secteurs 	Validation de la stratégie globale et des stratégies des sous secteurs
R.3 La stratégie de chaque sous secteurs est élaborée et font l'objet d'un monitoring régulier	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies des sous secteurs élaborées • Des feuilles de route par sous secteurs sont élaborées • Les feuilles de route par sous secteurs sont évaluées régulièrement et mise à jour 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports du projet de jumelage 	Validation des stratégies des sous secteurs Programmation des activités en phase avec le calendrier de la DGPE

	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation du suivi de ces stratégies par la DGPE (fiche annuelle d'évaluation) 		(Plan Glissant-XII Plan)
Composante B : Suivi des transports et gestion des Entreprises Publiques sous tutelle			
R.4 Des ajustements législatifs et réglementaires du secteur sont proposés	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnostic de l'existant et propositions d'ajustements juridiques et réglementaires • Proposition de réorganisation des responsabilités dans le cadre du Ministère du transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports du projet de jumelage - Rapports d'activité du Ministère et de la DGPE - Mesures mise en place dans le cadre de réformes mises en œuvre 	Validation et/ou adoption des propositions et ajustements par le Ministère du Transport Volonté du Gouvernement de réformer le secteur
R.5 Amélioration de la gestion des tutelles des EP	<ul style="list-style-type: none"> • Les ajustements nécessaires pour la modernisation de la tutelle des EP sont arrêtés 		
R.6 La mise en place des réformes stratégiques sont initiées et/ou réalisées	<ul style="list-style-type: none"> • Au moins 3 réformes dans le secteur sont mises en œuvre (TIC, Transport aérien, Transport durable..) 		
Composante C : Pilotage de la coopération et des études techniques et économiques			

<p>R.7 Maîtrise des mécanismes de coopération et financements</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport infra-annuel sur l'état et l'évolution de la coopération (IFIs, EU, régionales, bilatérales) et les mécanismes de financement utilisés et possibles 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports du Jumelage - Rapport d'activités du Ministère du Transport - Rapport d'activités de la DGPE 	<p>Disposition des organismes de coopération à travailler avec le Ministère du Transport et la DGPE</p>
<p>R.8 Amélioration du suivi des études et des projets</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Documents développés dans le cadre des cycles de projets en cours et à venir (dans au moins 3 projets) • Standards et documents types 	<ul style="list-style-type: none"> - Fiches de suivi des projets en cours et à venir - Rapports d'organismes internationaux 	<p>La DGPE met en œuvre l'organisation et les moyens nécessaires</p>
<p>Composante D : Dispositif d'information sur le secteur du Transport</p>			
<p>R.9 La DGPE dispose d'un système d'information du secteur</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'architecture de la base de données du Ministère est arrêtée • Meta données et nomenclatures sont définies et adoptées • Les traitements nécessaires sur les données sont opérés (document méthodologique préparé) • Au moins 2 conventions de coordination et de collaboration avec les services nationaux pertinents sont 	<ul style="list-style-type: none"> - Base de données du Ministère du Transport - Réglementation de la collecte des données - Analyses statistiques du Ministère du Transport - Rapports des services nationaux pertinents (SNCFT, ATTT, INS, OCE, 	<p>Validation de l'architecture de la base de données.</p> <p>Le Ministère du transport met en œuvre l'organisation et les moyens nécessaires</p>

	<p>mises en place et fonctionnelles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des enquêtes complémentaires sont préparées, menées et leurs résultats exploités (document méthodologique préparé) 	ITCEQ ...)	Disposition des services nationaux pertinents à collaborer avec le Ministère du Transport et la DGPE
R.10 Un système d'analyse statistique du secteur est en place	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports statistiques et indicateurs statistiques sont élaborés 		
Composante E : Logistique			
R.11 Amélioration du suivi et monitoring de la logistique	<ul style="list-style-type: none"> • Les paramètres logistiques spécifiques sont définis et réévalués régulièrement • Les appuis au démarrage et au fonctionnement de l'observatoire de la logistique sont développés et mis en œuvre 	- Rapports du Jumelage	Volonté du Gouvernement de réformer le secteur

<p>R.12 Définition des priorités dans le développement de la logistique</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les mesures identifiées dans le cadre de la stratégie de développement des services et infrastructures logistiques sont planifiées par priorité. • Un plan de mise en application de ces mesures est développé. • Plusieurs mesures (5 a 10) sont mises en œuvre notamment dans le cadre juridique approprié pour la mise en place des zones logistiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports d'activités du Ministère du transport et de la DGPE - Cadre juridique approprié - Rapports d'organismes internationaux 	<p>Création de l'observatoire de la logistique</p>
---	--	---	--

Annexe 2 : Tableau des moyens

Activités indicatives	Moyens (les durées des expertises sont données à titre indicatif)	Hypothèses
Composante A : Gouvernance du secteur du Transport		
Activité A.1 : Conduire une analyse SWOT/MOFF du secteur du transport.	Assistance Technique: 25 HJ	L'ensemble de la documentation nécessaire et requise est disponible
Activité A.2 Evaluation et développement de la stratégie dans le secteur du transport - Evaluation par mode transport - Stratégies spécifique en cours d'élaboration.	Assistance Technique: 50 HJ 2 visites d'étude d'une semaine pour 3 cadres	Bonne collaboration de l'ensemble des partenaires
Composante B : Suivi du secteur du Transport et gestion des Entreprises Publiques sous tutelle		
Activité B.1 : Revue de l'aspect législatif, réglementaire et organisationnel	Assistance Technique: 25 HJ	
Activité B.2 : Gestion des Entreprises Publiques sous tutelle	Assistance Technique: 100 HJ 2 visites d'étude d'une semaine pour 3 cadres	
Composante C : Pilotage de la coopération et des études techniques et économiques		
Activité C1 : Analyse des mécanismes de coopération et de financements de	Assistance Technique: 30 HJ	

projets		
Activité C2 : Amélioration du suivi des études et des projets	Assistance Technique: 50 HJ	
Composante D : Dispositif d'information sur le secteur du Transport		
D.1 : Développement d'un système d'information sur le secteur	Assistance Technique: 90 HJ	Bonne collaboration de l'ensemble des partenaires
D.2 : Analyse statistique du secteur	Assistance Technique: 60 HJ 2 visites d'étude d'une semaine pour 3 cadres	
Composante E : Logistique		
E.1 : Suivi et monitoring de la logistique	Assistance Technique: 50 HJ	Bonne collaboration de l'ensemble des partenaires
E.2 : Priorités dans le développement de la logistique	Assistance Technique: 50 HJ 2 visites d'étude d'une semaine pour 3 cadres	

Annexe III- Calendrier indicatif prévisionnel des activités du projet

PLANNING	1	2	3	4	5	6	7	8
	1-3	4-6	7-9	10-12	13-15	16-18	19-21	22-24
Activités Composante A « Gouvernance du secteur du Transport »								
Activités Composante B « Suivi du secteur du Transport et gestion des Entreprises Publiques sous tutelle »								
Activités Composante C « Pilotage de la coopération et des études techniques et économiques »								
Activités Composante D « Dispositif d information sur le secteur du Transport »								
Activités Composante E « Logistique »								

ANNEXE IV : Ministère du Transport et DGPE

Le Ministère du Transport tunisien

Les attributions du Ministère du Transport sont fixées par le décret n 863-86 du 15 septembre 1986, Il a pour mission de doter le pays d'un système de transport, global, économique et sûr, et d'en contrôler le bon fonctionnement en vue d'en faire un facteur essentiel de développement économique et social. A cet effet il est chargé notamment de:

- Définir, centraliser et mettre en œuvre la politique du gouvernement en matière de développement du transport;
- Proposer des objectifs qualitatifs et quantitatifs ainsi que les programmes et projets à réaliser dans le cadre du plan de développement;
- Procéder aux études et évaluations appropriées sur un plan général sectoriel ou conjoncturel;
- Participer à l'élaboration de toute politique ayant une incidence directe ou indirecte sur le secteur du transport;
- Promouvoir et organiser le secteur du transport et assurer la coordination entre ses modes;
- Répartir, suivre et contrôler les investissements dans le secteur;
- Etudier, rechercher et développer tous les moyens susceptibles de faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transport;
- Rechercher l'optimisation des moyens de transport, et en contrôler la productivité et la qualité de service;
- Elaborer la législation et la réglementation en matière de transport et en contrôler l'exécution;
- Elaborer et arrêter la politique tarifaire ;
- Procéder à la délivrance, au retrait et à l'annulation des documents prévus par la législation et la réglementation en vigueur dans le secteur du transport;
- Définir les normes de sécurité dans les transports et veiller à leur application;
- Assurer le contrôle technique des moyens, des installations et des voies de transport;
- Négocier les accords internationaux, bilatéraux et multilatéraux;
- Assurer la liaison avec les organismes internationaux spécialisés;
- Collecter et exploiter les données météorologiques et sismiques et assurer les recherches y afférent pour répondre aux besoins du pays.

Conformément au Décret n° 91-86 du 14/01/1991, les services centraux du Ministère du Transport sont organisés comme suit:

LE CABINET:

- Le service de l'action sociale et des relations publiques;
- Le service de presse;
- Le bureau d'ordre central;
- Le bureau des relations avec le citoyen;
- L'inspection générale.

LE SECRÉTARIAT GÉNÉRAL :

- **La Direction Générale de la Planification et des Etudes :**

- **La Direction des Etudes Sectorielles et de l'Analyse Financière;**
- **La Direction de la Planification.**

- La Direction des Affaires Administratives et Financières;
- La Direction des Affaires Juridiques et de la Documentation ;
- La Direction de l'Organisation et de l'Informatique ;
- Le Bureau des relations Extérieures.

LA DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS TERRESTRES :

- Le service des affaires générales;
- Le service de la caisse de compensation;
- Direction de l'Organisation du Transport Terrestre;
- Direction des Entreprises Publique;
- Direction de la Circulation Routière.

LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE:

- Le service des affaires générales;
- Le Bureau des Enquêtes;
- La Direction des Etudes et de l'Exploitation du Transport Aérien;
- La Direction du Personnel Aéronautique et du Matériel Volant ;
- La Direction de la Navigation Aérienne.

LA DIRECTION GENERALE DE LA MARINE MARCHANDE :

- Le service des affaires générales;
- Direction des Gens de Mer ;
- Direction de la Flotte et de la Navigation maritime;
- Direction des Transports Maritimes.

Conformément au Décret n° 1684-2008 du 22 Avril 2008, il est créé une direction régionale du transport dans chaque gouvernorat et qui est chargée notamment de:

- Représenter le ministère au niveau régional;
- Assurer la gestion des crédits et des affaires de son personnel;
- Coordonner entre les différents modes de transport, veiller à promouvoir le transport multimodal et développer les zones logistiques pour renforcer la compétitivité des entreprises de la région ;
- Assurer le suivi et le contrôle de l'exercice des activités du transport dans la région conformément à la législation et à la réglementation en vigueur;

- Assurer le suivi de réalisation des projets du ministère relative à la sécurité du transport, la qualité des prestations, la maîtrise de l'énergie et la protection de l'environnement;
- Promouvoir les relations et coordonner avec les associations civiles et les organisations professionnelles ayant un rapport avec le secteur du transport dans la région ;
- Exercer les attributions du ministère du transport sur les services, les établissements et les entreprises publics exerçant dans la région et soumis à la tutelle du ministère;

ETABLISSEMENTS SOUS TUTELLE

TRANSPORT TERRESTRE

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS (SNCFT) ;
AGENCE TECHNIQUE DES TRANSPORTS TERRESTRES (ATTT) ;
SOCIETE DES TRANSPORTS DE TUNIS (TRANS TU) ;
SOCIETE DU RESEAU FERROVIAIRE RAPIDE (TRANSFER);
SOCIETE NATIONALE DE TRANSPORT INTER-URBAIN (SNTRI) ;
SOCIETE DES TRAVAUX FERROVIAIRES (SOTRAFER) ;

SOCIETES REGIONALES

SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE BIZERTE ;
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE NABEUL ;
SOCIETE DE TRANSPORT DU SAHEL.
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE BEJA ;
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DU KEF ;
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE JENDOUBA ;
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE KAIROUAN ;
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE SFAX ;
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE GABES ;
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE GAFSA ;
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE KASSERINE ;
SOCIETE REGIONALE DE TRANSPORT DE MEDENINE ;

MARINE MARCHANDE

OFFICE DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PORTS (OMMP) ;
COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION (CTN) ;
SOCIETE TUNISIENNE D'ACCONAGE ET DE MANUTENTION (STAM) ;
SOCIETE NOUVELLE DU TRANSPORT DE KERKENA (SONOTRAK)

AVIATION CIVILE :

OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AEROPORTS (OACA) ;
SOCIETE TUNISIENNE DE L'AIR (TUNISAIR) ;
SOCIETE SEVEN AIR.

La Direction Générale de la Planification et des Etudes (DGPE)

Décret n°91-86 du 14 janvier 1991 portant sur l'organisation des services centraux du Ministère du Transport.

Le secrétariat général assure une activité permanente d'impulsion, de coordination et de contrôle à l'égard de l'ensemble des services du Ministère et organismes placés sous sa tutelle. Il est chargé aussi, de veiller à la bonne exécution des tâches qui leurs sont confiées.

La DGPE est rattaché directement au secrétariat général. Les articles 17 à 28 définissent ses missions.

Les missions de la DGPE sont définies par le chapitre 2 du Décret n°91-86 du 14 janvier 1991

(Ci-joint : Extrait du journal Officiel du 29 janvier 1991 définissant les missions de la DGPE.)

TITRE TROIS

Le secrétariat général et les services rattachés

CHAPITRE PREMIER

Le secrétariat général

Art. 16. — Le secrétariat général assure une activité permanente d'impulsion, de coordination et de contrôle à l'égard de l'ensemble des services du ministère et organismes placés sous sa tutelle. Il est chargé aussi, de veiller à la bonne exécution des tâches qui leurs sont confiées.

Sont rattachées directement au secrétariat général :

- La direction générale de la planification et des études ;
- La direction des affaires administratives et financières ;
- La direction des affaires juridiques et de la documentation ;
- La direction de l'organisation et de l'informatique ;
- Le bureau des relations extérieures.

CHAPITRE DEUX

La direction générale de la planification et des études

Art. 17. — La direction générale de la planification et des études est chargée notamment :

- d'assurer la préparation, le suivi et la mise à jour du plan de développement du secteur du transport ;
- de programmer et de suivre les investissements globaux du ministère en relation avec le ministère du plan et du développement régional ;
- de préparer le budget d'équipement du ministère et d'étudier les budgets des organismes sous-tutelle ;
- de faire toute étude inhérente au secteur du transport et d'analyser des résultats financiers des entreprises sous-tutelle ;
- de participer à l'élaboration des contrats programmes des entreprises sous-tutelle.

La direction générale de la planification des études comprend :

- La direction de la planification ;
- La direction des études sectorielles et de l'analyse financière.

Art. 18. — La direction de la planification est chargée notamment :

- de conduire des travaux de planification des secteurs relevant de la compétence du ministère du transport ;
- de suivre les réalisations du plan ;
- de préparer, de suivre et d'exécuter le budget d'équipement du ministère et des opérations financières des entreprises sous tutelle ;
- de préparer, de suivre et d'exécuter les études sectorielles du transport.

La direction de la planification comprend deux sous-directions :

- La sous-direction programmation ;
- La sous-direction du suivi des projets.

Art. 19. — La sous-direction programmation est chargée notamment :

- de participer à l'élaboration de la politique des transports ;
- de préparer, de suivre, et de mettre à jour le plan de développement économique et social du secteur ;
- d'assurer la programmation des investissements et d'examiner les justifications technico-économiques des projets du ministère et des entreprises sous-tutelle ;
- de participer à l'élaboration des contrats programmes des entreprises placées sous la tutelle du ministère du transport.

Art. 20. — La sous-direction du suivi des projets est chargée notamment :

- de préparer le budget d'équipement du ministère et les opérations financières des organismes sous-tutelle ;

- d'ouvrir les crédits d'engagement et de paiement relatifs aux opérations financières et au budget d'équipement (titre II).

Art. 21. — La direction des études sectorielles et de l'analyse financière comprend deux sous-directions :

- La sous-direction des études sectorielles ;
- La sous-direction de l'analyse financière.

Art. 22. — La sous-direction des études sectorielles est chargée notamment de réaliser et de suivre les études sectorielles du transport.

La sous-direction des études sectorielles comprend trois services :

- Le service des études du trafic ;
- Le service des études des investissements ;
- Le service des statistiques.

Art. 23. — Le service des études du trafic est chargé notamment :

- d'analyser l'évolution du trafic dans le secteur du transport ;
- d'analyser la politique tarifaire et de proposer, le cas échéant, une politique de taxation ;
- de mener ou de superviser les enquêtes sur les transports.

Art. 24. — Le service des études des investissements est chargé notamment :

- d'examiner les études de faisabilité des projets ;
- d'assurer le suivi de l'exécution des projets.

Art. 25. — Le service des statistiques est chargé notamment :

- de centraliser, de traiter et de diffuser les statistiques du secteur ;
- d'analyser et d'interpréter les données ;
- de confectionner le rapport d'activité du secteur du transport.

Art. 26. — La sous-direction de l'analyse financière est chargée notamment :

- d'analyser les coûts et l'évolution des prix et des tarifs du transport ;
- d'analyser les résultats financiers des entreprises sous-tutelle.

La sous-direction de l'analyse financière comprend deux services :

- Le service de l'analyse des coûts ;
- Le service du suivi des résultats financiers.

Art. 27. — Le service de l'analyse des coûts est chargé notamment :

- d'analyser les coûts ;
- d'étudier l'évolution des prix et des tarifs ;
- d'élaborer les rapports analytiques en vue d'analyser les charges et les produits des entreprises sous-tutelle ;
- d'évaluer la rentabilité et la productivité dans le secteur du transport.

Art. 28. — Le service du suivi des résultats financiers est chargé notamment d'analyser les résultats financiers des entreprises sous-tutelle.

CHAPITRE TROIS

La direction des affaires administratives et financières

Art. 29. — La direction des affaires administratives et financières est chargée notamment :

- de traiter l'ensemble des affaires administratives touchant les personnels du département et des établissements publics à caractère administratif y rattachés ;
- de traiter les questions financières et comptables intéressant les différentes unités administratives et techniques relevant du ministère ;
- d'assurer la tutelle financière des établissements publics à caractère administratif relevant du département ;
- de programmer, d'acquérir, de stocker et de répartir tout matériel, mobilier et fourniture nécessaire au fonctionnement des services relevant du département ;