

REPUBLIQUE GABONAISE



RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE

MISSION MINISTERIELLE TRANSPORTS

ANNEXE AU PROJET DE LOI DE REGLEMENT POUR

2015

Le Rapport Annuel de Performance (RAP) est le bilan d'un exercice budgétaire, pour une mission.

La présentation du bilan pour la mission reprend :

- le bilan stratégique de la mission, avec notamment l'avancement des objectifs les plus représentatifs de la mission ;
- le récapitulatif de la consommation de crédits durant l'année, par programme et action, en distinguant les autorisations d'engagement des crédits de paiement ;
- le récapitulatif de la consommation de crédits durant l'année, par programme et titre, en distinguant les autorisations d'engagement des crédits de paiement ;
- le récapitulatif des mouvements de crédits au niveau de la mission

Chaque programme constitutif de la mission détaille ensuite les parties suivantes :

Le bilan stratégique du programme détaille :

- la présentation du programme
- l'avancement des objectifs stratégiques dans une perspective pluriannuelle, qui met en perspective les actions menées durant l'année et les années précédentes, par rapport à l'échéance de mise en œuvre de l'objectif stratégique dans son ensemble.

Le bilan des moyens consommés par le programme durant l'exercice budgétaire détaille :

- le récapitulatif des crédits consommés par le programme durant l'exercice budgétaire, constitués d'autorisations d'engagement (AE) et de crédits de paiement (CP), et détaillés selon la nomenclature par destination (actions) et par nature (titres) ;
- le récapitulatif des mouvements de crédits au niveau du programme.

Les évolutions en termes d'emplois de l'Etat et de ses opérateurs détaillent :

- la présentation de la situation relative aux emplois de l'administration et aux emplois des opérateurs de l'Etat en fin d'exercice.

L'analyse de l'utilisation des moyens mis à disposition du programme durant l'année détaille :

- la mise en évidence, pour chaque titre, des écarts entre la consommation prévue et la consommation effective des moyens, avec une explication de ces écarts.

Le bilan du travail avec les opérateurs au cours de l'année détaille :

- la mise en évidence, pour chaque opérateur intervenant dans le champ du programme, des moyens mis à disposition, et des résultats atteints comparés aux engagements pris par l'opérateur vis-à-vis de l'Etat, et par l'Etat vis-à-vis de l'opérateur.

AVANT-PROPOS	2
MISSION TRANSPORTS	5
BILAN STRATEGIQUE DE LA MISSION	6
PRESENTATION DE LA MISSION	6
PRINCIPAUX TEXTES DE REFERENCE	6
PRINCIPALES REFORMES	6
PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES	10
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR PROGRAMME ET ACTION	10
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR PROGRAMME ET TITRE	11
RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DE LA MISSION	12
PROGRAMME TRANSPORT TERRESTRE	13
BILAN STRATEGIQUE DU PROGRAMME	14
PRESENTATION DU PROGRAMME	14
AVANCEMENT DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DANS UNE PERSPECTIVE PLURIANNUELLE	18
PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES	21
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE	21
RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DU PROGRAMME	23
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS	24
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT	24
EVOLUTION DES EMPLOIS DES OPERATEURS	25
ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS	26
TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL	26
TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES	26
TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS	27
TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT	28
BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS	29
PROGRAMME TRANSPORT AERIEN ET PAR VOIE D'EAU	32
PRESENTATION DU PROGRAMME	33
PRESENTATION DES ACTIONS	34
CADRAGE STRATEGIQUE	35
PRESENTATION STRATEGIQUE DU PROGRAMME	35
PRESENTATION DES OBJECTIFS STRATEGIQUES	36
AVANCEMENT DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DANS UNE PERSPECTIVE PLURIANNUELLE	37
PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES	41
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE	41
RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DU PROGRAMME	42
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS	43
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT	43
EVOLUTION DES EMPLOIS DES OPERATEURS	44
ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS	45
TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL	45
TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES	45
TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS	46
TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT	47

BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS	48
<u>PROGRAMME PILOTAGE ET SOUTIEN A LA POLITIQUE DES TRANSPORTS</u>	<u>56</u>
BILAN STRATEGIQUE DU PROGRAMME	57
PRESENTATION DU PROGRAMME	57
PRESENTATION DES OBJECTIFS	62
AVANCEMENT DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DANS UNE PERSPECTIVE PLURIANNUELLE	63
PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES	66
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE	66
RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DU PROGRAMME	67
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS	68
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT	68
EVOLUTION DES EMPLOIS DES OPERATEURS	69
ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS	70
TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL	70
TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES	70
TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS	70
TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT	70
BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS	71

MISSION TRANSPORTS

BILAN STRATEGIQUE DE LA MISSION

Le ministre en charge de la mission est le **Ministre des Transports**.

PRESENTATION DE LA MISSION

PERIMETRE DE LA MISSION

Elle recouvre dans son périmètre les programmes « Transport terrestre » et « transports aérien et par voie d'eau », qui sont des programmes de politiques publiques et un programme soutien libellé « Pilotage et soutien à la politique des transports ».

Le programme « Transport terrestre » concerne essentiellement les aspects de :

- transport routier ;
- transport ferroviaire ;
- météorologie.

Le programme « transports aérien et par voie d'eau » intègre :

- transport maritime;
- transport aérien ;
- transport fluvial et lagunaire;

Le programme « Pilotage et soutien à la politique des transports » est quant à lui dédié à l'appui des différents programmes de politiques publiques du ministère.

PRINCIPAUX TEXTES DE REFERENCE

- le décret N° 0047/PR/MTMM du 15 Janvier 1982, portant attribution et organisation du Ministère de Transports et de la Marine Marchande ;
- le décret N° 1245/PR/MACC du 31 Août 1983, portant attribution et organisation du Ministère de l'Aviation Civile et Commerciale ;
- loi sur le Domaine Public Maritime (DPM);
- l'Ordonnance n° 0011/PR/2011 relative au développement des activités maritimes et portuaires en République Gabonaise ;
- loi n° 0022/2011 portant ratification de l'Ordonnance n° 0011/PR/2011 ;
- le décret N° 0919/PR/MRPICIRDNH du 19 Décembre 2010, portant création, attribution, fonctionnement et organisation de la Direction Générale de la Météorologie ;
- décret n° 01374/PR/MT du 20 novembre 2011 portant attributions et organisation de la Direction Générale de la Sécurité Routière ;
- ordonnance n° 30/69 du 11 avril 1969 relative à la police de la circulation routière dite « Code de la Route » ;
- loi n° 003/2006 du 12 Septembre 2006 complétant les dispositions de l'ordonnance 30/69.

(1)

PRINCIPALES REFORMES

Une réorganisation profonde de la Société Gabonaise des Transports (SOGATRA) est actuellement menée par l'ANGTI.

OBJECTIF STRATEGIQUE N°1 : Améliorer, d'ici 2017, le cadre réglementaire et institutionnel régissant les transports aériens et par voie d'eau

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel du résultat attendu

- Résultat annuel N°1 : avoir révisé et adopté deux (2) textes prioritaires par entités (administration et opérateurs)

Résultat annuel effectivement atteint

- Résultat annuel N°1 : deux (2) textes adoptés sur quatorze (14)

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre de textes réglementaires révisés et adoptés	Nombre			14	2	-12	28	42

Source des données : toutes les entités du programme

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Sur les quatorze (14) textes prévus pour, seuls deux ont été adoptés. Il s'agit de l'Arrêté portant création du Comité Interministériel du suivi du nouvel aéroport de Libreville (ADG) et de l'Ordonnance n°003/PR/2013 sur le texte d'application de la CNNII. Le reste des textes n'a pas été adopté.

Toutefois, trois textes sont dans le circuit d'adoption entre le Conseil d'Etat et le Parlement (dont 2 pour la DGMM et un pour la CNNII).

OBJECTIF STRATEGIQUE N°2 : Améliorer la sécurité et la sûreté

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel N°1 : Avoir atteint le niveau moyen mondial de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité aérienne
- Résultat annuel N°2 : Avoir garanti un taux de disponibilité de service supérieur ou égal à 97% pour le secteur aérien
- Résultat annuel N°3 : Avoir élaboré un état des lieux sur les événements de mer
- Résultat annuel N°4 : Avoir assuré le respect des normes de sûreté
- Résultat annuel N°5 : Avoir atteint le niveau moyen mondial de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté aérienne
- Résultat annuel N°6 : Avoir pourvu les ports et aéroports d'équipements de détection des épidémies de type EBOLA.

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultat annuel N°1 : le Taux de disponibilité de service dans le secteur aérien est garanti à 100%
- Résultat annuel N°2 : Attente des données qui seront fournies par les responsables des BOP concernés
- Résultat annuel N°3 : Six audits réalisés sur les 14 installations portuaires
- Résultat annuel N°4 : 35% Taux d'implémentation des normes OACI sur les 60% prévu.

- Résultat annuel N°5 : Attente des données qui seront fournies par les responsables des BOP concernés
- Résultat annuel N°6 : Attente des données qui seront fournies par les responsables des BOP concernés

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
1. Taux de disponibilité de service dans le secteur aérien	%			100	100	0	100	100
2. Existence d'un document d'état des lieux	DOCUMENT			1	0	-1	1	2
3. Nombre d'audits réalisés sur les 14 installations portuaires	AUDIT			14	6	-8	14	14
4. Taux d'implémentation des normes OACI	%			60	35	-25	80	90
5. Nombres d'équipements de détection d'épidémies	nombre			10	0	-10	15	30
6. Nombre de clôtures réalisées	nombre			3	0	-3	6	10

Sources des données : toutes entités du programme

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

L'ensemble des services nécessaires au secteur aérien ont été mis en place pour atteindre le niveau moyen mondial du système de sécurité aérien. En effet, l'ambition de rendre disponible tous les services AIM a été satisfaite à 100% par l'opérateur ASECNA, en dépit de la mise à disposition tardive et partielle des ressources au dernier trimestre de l'année 2015.

La cible visant la disponibilité totale des équipements de navigation et de sûreté, du service mobile aéronautique et de couverture en sûreté des vols commerciaux effectués n'a été atteinte qu'à 70%, du fait de la gravité des pannes enregistrées sur les équipements. Les fournitures nécessaires à la remise en état de certains équipements n'ont été commandées qu'au dernier trimestre et le délai de livraison est de six mois car il s'agit d'équipements spécifiques qui sont fabriqués à la commande.

L'ensemble des navires (CNNII) en exploitation ont été assurés en 2015 et ont fait l'objet de visites régulières de sécurité par les services compétents de la DGMM pour assurer le respect des normes de sûreté.

L'état des lieux garantissant une disponibilité des services supérieure à 97% sur le secteur aérien n'a pas été réalisé du fait de l'insuffisance de crédit.

Résultat annuel N°4 : sur les 60% prévu en 2015 concernant l'implémentation des normes OACI, seuls 35% ont été atteints proportionnellement aux crédits effectivement alloués.

Les cibles liées aux résultats 5 et 6 n'ont pas été atteints, faute de mobilisation des crédits d'investissements.

OBJECTIF N°3 : Développer l'offre de transports modale et inter modale

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Accroître le nombre de dessertes
- Avoir accru le nombre de bus

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultats annuel N°1 : 05 nouvelles dessertes créées
- Résultat annuel N°2 : 144 bus opérationnels

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre de bus opérationnels				134	144	10	229	300(cumulés)
Nombre de lignes nouvellement créées				25	22	-3	24	300(cumulés)

Sources des données : ARTF, DGTT, SOGATRA

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Résultat annuel N°1 : 05 nouvelles dessertes créées

Pour ce résultat il y a un écart de trois (3) lignes. Malgré le redéploiement sur toute l'étendue du territoire, le nombre de dessertes prévu n'a pas été atteint du fait des contraintes budgétaires et de la non rentabilité de certaines lignes. Il est à noter par ailleurs la suppression d'une desserte.

Résultat annuel N°2 : 144 bus opérationnels ;

Le résultat prévisionnel de 134 bus a été effectivement atteint. Toutefois, on note une opérationnalisation de 10 bus supplémentaires, réalisée grâce à des fonds propres.

L'inexécution du budget d'investissement de l'année 2015 et l'absence du budget d'investissement dès l'année 2016 vont faire fondre la réalisation de l'objectif pluriannuel.

PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES

RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR PROGRAMME ET ACTION

Numéro et intitulé du programme et de l'action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	AE ouvertes en LFR pour 2015 (a)	AE engagés en 2015 (b)	Ecart (b) - (a)	CP ouverts en LFR pour 2015 (c)	CP consommés en 2015 (d)	Ecart (d) - (c)
17.626 Transport Terrestre	14 269 445 122	10 858 610 782	- 3 410 834 340	14 269 445 122	10 858 610 782	- 3 410 834 340
17.626.1 Transport routier	12 882 381 674	10 089 987 749	-2 792 393 925	12 882 381 674	10 089 987 749	-2 792 393 925
17.626.2 Transport ferroviaire	1 115 219 600	553 697 640	-561 521 960	1 115 219 600	553 697 640	-561 521 960
17.626.3 Météorologie	271 843 848	214 925 393	-56 918 455	271 843 848	214 925 393	-56 918 455
17.633 Transport Aérien et par Voie d'Eau	4 639 179 099	1 643 397 017	- 2 995 782 082	4 639 179 099	1 643 397 017	- 2 995 782 082
17.633.1 Transport maritime	640 978 823	373 143 799	-267 835 024	640 978 823	373 143 799	-267 835 024
17.633.2 Transport aérien	3 154 163 714	999 741 554	-2 154 422 160	3 154 163 714	999 741 554	-2 154 422 160
17.633.3 Transports fluviale et lagunaire	844 036 562	270 511 664	-573 524 898	844 036 562	270 511 664	-573 524 898
17.640 Pilotage et soutien à la politique de transports	254 290 059	108 895 237	- 145 394 822	254 290 059	108 895 237	- 145 394 822
17.640.1 Pilotage de la stratégie ministérielle	99 183 976	31 955 190	-67 228 786	99 183 976	31 955 190	-67 228 786
17.640.2 Coordination administrative	155 106 083	76 940 047	-78 166 036	155 106 083	76 940 047	-78 166 036
Total pour la mission	19 162 914 280	12 610 903 036	- 6 552 011 244	19 162 914 280	12 610 903 036	- 6 552 011 244

Explication des principaux écarts :

L'écart de **6 552 011 244 FCFA** de crédits non consommés correspond à 34,2% des crédits autorisés. Il intègre **2 230 304 612 FCFA** issus de la réserve obligatoire.

Les crédits disponibles des programmes "Transport terrestre" et "Transport aérien et par voie d'eau" représentent respectivement 52,1%% et 45,7% de l'écart. En termes d'action, 42,6% des crédits non consommés sont imputables à l'action transport routier et 32,9% à l'action transport aérien.

RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR PROGRAMME ET TITRE

Numéro et intitulé du programme et de l'action		Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
		AE ouvertes en LFR pour 2015 (a)	AE engagés en 2015 (b)	Ecart (b) - (a)	CP ouverts en LFR pour 2015 (c)	CP consommés en 2015 (d)	Ecart (d) - (c)
17.626	Transport Terrestre	14 269 445 122	10 858 610 782	-3 410 834 340	14 269 445 122	10 858 610 782	-3 410 834 340
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	213 984 000	219 186 000	5 202 000	213 984 000	219 186 000	5 202 000
	Titre 3. Dépenses de biens et services	601 899 962	441 611 970	-160 287 992	601 899 962	441 611 970	-160 287 992
	Titre 4. Dépenses de transfert	7 553 561 160	8 136 451 632	582 890 472	7 553 561 160	8 136 451 632	582 890 472
	Titre 5. Dépenses d'investissement	5 900 000 000	2 061 361 180	-3 838 638 820	5 900 000 000	2 061 361 180	-3 838 638 820
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
17.633	Transport Aérien et par Voie d'Eau	4 639 179 099	1 643 397 017	-2 995 782 082	4 639 179 099	1 643 397 017	-2 995 782 082
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	227 490 000	183 960 000	-43 530 000	227 490 000	183 960 000	-43 530 000
	Titre 3. Dépenses de biens et services	610 872 299	532 675 656	-78 196 643	610 872 299	532 675 656	-78 196 643
	Titre 4. Dépenses de transfert	1 040 686 800	760 143 180	-280 543 620	1 040 686 800	760 143 180	-280 543 620
	Titre 5. Dépenses d'investissement	2 760 130 000	166 618 181	-2 593 511 819	2 760 130 000	166 618 181	-2 593 511 819
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
17.640	Pilotage et soutien à la politique de transports	254 290 059	108 895 237	-145 394 822	254 290 059	108 895 237	-145 394 822
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	29 856 000	26 454 000	-3 402 000	29 856 000	26 454 000	-3 402 000
	Titre 3. Dépenses de biens et services	224 434 059	82 441 237	-141 992 822	224 434 059	82 441 237	-141 992 822
	Titre 4. Dépenses de transfert	-	-	-	-	-	-
	Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-	-	-	-	-
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
Total pour la mission		19 162 914 280	12 610 903 036	-6 552 011 244	19 162 914 280	12 610 903 036	-6 552 011 244
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	471 330 000	429 600 000	-41 730 000	471 330 000	429 600 000	-41 730 000
	Titre 3. Dépenses de biens et services	1 437 206 320	1 056 728 863	-380 477 457	1 437 206 320	1 056 728 863	-380 477 457
	Titre 4. Dépenses de transfert	8 594 247 960	8 896 594 812	302 346 852	8 594 247 960	8 896 594 812	302 346 852
	Titre 5. Dépenses d'investissement	8 660 130 000	2 227 979 361	-6 432 150 639	8 660 130 000	2 227 979 361	-6 432 150 639
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-

Explication des principaux écarts :

Les crédits disponibles dans la mission sont constitués à 98,2% du titre 5- investissement. Les programmes et les opérateurs qui y sont rattachés ont eu d'énormes difficultés à exécuter leurs projets d'investissement, notamment la réalisation d'ouvrages d'art du chemin de fer et le Projet des aéroports du Gabon, le carénage des navires de la CNNII.

Le dépassement observé dans le titre 4 correspond à une rallonge accordée à l'opérateur SOGATRA afin de renforcer le fonctionnement.

RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DE LA MISSION

Mission		Crédits votés dans la LFR 2015 (a)	Mouvements : débit (b)	Mouvements : crédit (c)	Exécutions 2015 (d)
17	Transports	19 162 914 280	- 7 202 664 226	650 652 982	12 610 903 036
17.626	Transports terrestres	14 269 445 122	- 4 061 403 322	650 568 982	10 858 610 782
17.633	Transport aérien et par voie d'eau	4 639 179 099	- 2 995 782 082	-	1 643 397 017
17.640	Pilotage et Soutien à la politique de transports	254 290 059	-145 478 822	84 000	108 895 237

Explication des mouvements de crédits :

S'agissant des mouvements de crédits reçus en faveur de la mission,

- Un montant de **650 568 982 F CFA** a permis de renforcer le fonctionnement de l'opérateur SOGATRA;
- Un montant de **84 000 F CFA** a permis de réajuster l'enveloppe budgétaire de la main d'œuvre non permanente

Les crédits disponibles en fin d'année d'un montant de **7 202 664 226 FCFA** ont été redéployés dans la mission "Provisions" lors des opérations de clôture. Ils sont repartis comme suit :

- Programme Transport Terrestre : **4 061 403 322 F CFA**
- Programme Aérien et par Voie d'eau : **2 995 782 082 F CFA**
- Programme Pilotage et Soutien à la politique de transports : **145 478 822 F CFA**

PROGRAMME TRANSPORT TERRESTRE

PRESENTATION DU PROGRAMME

PERIMETRE DU PROGRAMME

Le programme **Transport terrestre** exprime les orientations et la politique du Gouvernement en matière de transport terrestre. Ce programme est porté par la Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT), la Direction Générale de la Sécurité Routière (DGSR), la Direction Générale de la Météorologie (DGM), le Centre National d'Édition et de Délivrance des Documents de Transports (CNEDDT), le Centre National de l'Examen du Permis de Conduire (CNEPC).

Deux (2) opérateurs interviennent dans le champ du programme :

- l'Agence de Régulation des Transports Ferroviaires (ARTF) ;
- la Société Gabonaise des Transports (SOGATRA).

Ce programme intègre les différents pans de la politique des transports terrestres et de la météorologie, à savoir :

- le transport routier ;
- la sécurité routière ;
- le transport ferroviaire ;
- la météorologie.

Le programme **Transport terrestre** est piloté par le Directeur Général des Transports Terrestres, qui est le Responsable de programme (RPROG).

Le champ du programme recouvre :

- l'offre de transport dans les domaines du transport terrestre et de la météorologie ;
- l'organisation de la complémentarité des modes de transport terrestre sur l'ensemble de la chaîne de transport dans le respect de ce champ ;
- la régulation du secteur du transport routier et ferroviaire ;
- la sécurisation dans les domaines de transports terrestres et de la météorologie ;
- l'élaboration, la diffusion, le suivi et l'application des textes régissant les activités des transports terrestres et de la météorologie.

Le champ du programme ne recouvre pas :

- la réalisation des infrastructures de transports ;
- le contrôle et l'entretien de toutes les infrastructures de transport. ;
- la réalisation et l'entretien des installations d'assainissement.

Le programme **Transport terrestre** est en cohérence avec les programmes « Equipement et infrastructures », au niveau de l'exploitation des infrastructures de transport, et « Transports aérien et par voie d'eau ».

PRESENTATION DES ACTIONS

Trois actions composent ce programme : transport routier, transport ferroviaire et météorologie

ACTION N° 1 : Transport routier

Cette action recouvre l'utilisation et l'exploitation optimales des infrastructures routières, la régulation et la sécurisation du transport routier.

La mise en œuvre opérationnelle de cette action incombe à la Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT), à la Direction Générale de la Sécurité Routière (DGSR), au CNEDDT et au CNEPC.

ACTION N° 2 : Transport ferroviaire

Cette action recouvre l'utilisation et l'exploitation optimales des infrastructures de transport ferroviaire, la régulation et la sécurisation de ce mode transport.

La mise en œuvre opérationnelle de cette action relève de la Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT) qui s'appuiera sur l'Agence de Régulation du Transport Ferroviaire (ARTF).

ACTION N° 3 : Météorologie

Cette action recouvre toutes les activités à mener en matière de prévision et de recherche météorologique et climatique.

La mise en œuvre opérationnelle de cette action relève de la Direction Générale de la Météo (DGM).

La sécurité et la sûreté dans les transports terrestres

La fréquence et la gravité des accidents dans les transports terrestres sont en augmentation constante.

- De 2012 à 2013 pour le transport ferroviaire, le nombre de déraillements est passé de treize (13) à dix-huit (18) ;
- De 2009 à 2012 pour le transport routier le nombre d'accidents est passé de trois mille vingt-cinq (3025) à cinq mille trois cent quatorze (5314) ; occasionnant sept cent cinquante (750) tués au cours de cette période.

La fluidité, l'inter modalité et l'offre de transport terrestre

Les difficultés de circulation dans l'agglomération de Libreville s'accroissent régulièrement. L'offre de transport urbain et interurbain est trop limitée. Il manque des gares routières opérationnelles et intermodales. L'offre de transport dans les domaines routier et ferroviaire est très réduite. Il faut 10 heures pour aller en train de Libreville à Franceville. Aujourd'hui, les infrastructures de transport terrestre et l'offre de transport sont un frein certain au développement économique. Or les projets dans le transport doivent précéder les projets de développement dans les secteurs : agriculture, forêts et bois, industrie, tourisme et loisirs, habitat – logement, etc.

La régulation du secteur des transports terrestres

La connaissance des données sur les transports terrestres est au départ une première lacune majeure. Il manque un Observatoire des Transports. Beaucoup de textes ont été élaborés et publiés au cours des dernières années mais beaucoup aussi sont en cours d'élaboration et doivent rapidement être soumis aux Autorités. Le cadre institutionnel doit continuer à être renforcé. Il importe de mettre rapidement fin à l'occupation anarchique du domaine routier et ferroviaire. Le besoin de régulation est perceptible dans le secteur des transports terrestres.

La météorologie

Les phénomènes atmosphériques sont insuffisamment étudiés. Sur 14 stations synoptiques existantes, seules 3 sont réellement opérationnelles (Libreville, Port-Gentil et Mvengue). Les stations agrométéorologiques, climatologiques et pluviométriques sont fermées. L'offre d'informations fiables, de services aux opérateurs économiques dont les activités sont sensibles au climat est très limitée. Les prévisions météorologiques peuvent sensiblement être améliorées.

La qualité de service et l'efficacité de l'Administration dans le champ des transports terrestres et de la météorologie

A la délivrance des pièces et des actes, est attachée une très grande lourdeur administrative. Les ressources humaines sont insuffisantes en qualité et en quantité.

ENJEUX

- Développer dans le secteur des transports terrestres une offre globale de transports pour répondre aux besoins des populations et des opérateurs économiques
- Permettre des déplacements plus sûrs, plus aisés, moins onéreux
- Assurer une régulation efficace du secteur des transports terrestres
- Sécuriser les documents des transports terrestres et de la météorologie
- Faire de la météorologie un levier important d'aide à la décision et à l'action

OBJECTIF N°1 : D'ici à 2017, réduire de moitié le taux d'accidentologie dans les transports routier et ferroviaire

- Résultat annuel attendu 1 : Avoir réduit de 15% le nombre d'accidents dans le transport routier
- Résultat annuel attendu 2 : Avoir réduit de 10% le nombre d'accidents dans le transport ferroviaire
- Résultat annuel attendu 3 : Avoir élaboré une première carte des points noirs dans la commune de Libreville et ses environs

OBJECTIF N°2 : Développer l'offre de transports modale et inter modale

- Résultat annuel attendu : accroître le nombre de dessertes

OBJECTIF N°3 : Renforcer le dispositif de régulation des transports terrestres et de météorologie

- Résultat annuel attendu 1 : Avoir révisé et faire adopter les textes réglementaires et législatifs en matière de transport routier
- Résultat annuel attendu 2 : Avoir révisé et faire adopter les textes réglementaires et législatifs en matière de transport ferroviaire
- Résultat annuel attendu 3 : Avoir révisé et faire adopter les textes réglementaires et législatifs en matière de météorologie

OBJECTIF N°1 : D'ici à 2017, réduire de moitié le taux d'accidentologie dans les transports routier et ferroviaire

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Avoir réduit de 15% le nombre d'accidents dans le transport routier
- Avoir réduit de 10% le nombre d'accidents dans le transport ferroviaire
- Avoir élaboré une première carte des points noirs dans la commune de Libreville et ses environs

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultat annuel N°1 : Réduction de 5% du nombre d'accidents dans le transport routier
- Résultat annuel N°2 : Réduction de 10% du nombre d'accidents dans le transport ferroviaire
- Résultat annuel N°3 : zéro (0) point noir recensé
- Résultat annuel N°4 : 0% de réalisation de la première carte des points noirs

▪ **Indicateurs de performance**

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
1. Taux d'accident dans le transport routier	%			85%	95%	10%	85%	75%(2017)
2. Taux d'accident dans le transport ferroviaire	%			90%	90%	0%	85%	75%(2017)
3. Nombre de points noirs recensés	Points noirs			x	0			
4. Taux d'avancement de la réalisation de la première carte des points noirs	%			100%	0%	-100%		

Source des données : DGSR, ARTF, DGTT, DGM, SOGATRA, GENA, Police et Direction Générale de la Santé

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Résultat annuel N°1 : Réduction de 5% du nombre d'accidents dans le transport routier

L'écart de 10% s'explique du fait qu'au courant de l'année 2015, il n'y a eu que des contrôles routiers préventifs dans certaines artères de la capitale (mars à juillet 2015). Par ailleurs, le retard accusé dans le règlement des engagements budgétaires de l'année en cours n'a pas permis la réalisation des campagnes de sensibilisation prévues dans ce sens. Seule la collecte des données statistiques en matière d'accidents de circulation a pu être réalisée sur l'ensemble du territoire.

Résultat annuel N°2 : Réduction de 10% du nombre d'accidents dans le transport ferroviaire

L'atteinte de ce résultat annuel s'explique par des Travaux de dégarnissage et de reprofilage de la voie dans certaines zones réputées dangereuses et la mise en place des panneaux de signalisation au niveau des passages à niveau sur fonds propres.

Résultat annuel N°3 : aucun point noir n'a été recensé faute de règlement des engagements budgétaires.

Résultat annuel N°4 : la carte de Libreville est en cours d'élaboration.

L'atteinte de l'objectif pluriannuel n'est pas en bonne voie car les résultats attendus n'ont pas été atteints pour des raisons de trésorerie. C'est la raison pour laquelle les cibles du taux d'accidents ont été revues à 85% au lieu de 60% en 2016 et à 75% au lieu de 50% en 2017.

OBJECTIF N°2 : Développer l'offre de transports modale et inter modale

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Accroître le nombre de dessertes
- Avoir accru le nombre de bus

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultats annuel N°1 : 05 nouvelles dessertes créées
- Résultat annuel N°2 : 144 bus opérationnels

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre de bus opérationnels				134	144	10	229	300(cumulés)
Nombre de lignes nouvellement créées				25	22	-3	24	300(cumulés)

Sources des données : ARTF, DGTT, SOGATRA

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Résultat annuel N°1 : 05 nouvelles dessertes créées

Pour ce résultat il y a un écart de trois (3) lignes. Malgré le redéploiement objectif sur toute l'étendue du territoire, le nombre de dessertes prévu n'a pas été atteint à cause des contraintes budgétaires et de la non rentabilité de certaines lignes. Il est à noter par ailleurs la suppression d'une desserte.

Résultat annuel N°2 : 144 bus opérationnels ;

Le résultat prévisionnel de 134 bus a été effectivement atteint. Toutefois, on note une opérationnalisation de 10 bus supplémentaires, réalisée grâce à des fonds propres.

L'inexécution du budget d'investissement de l'année 2015 et l'absence du budget d'investissement dès l'année 2016 vont faire fondre la réalisation de l'objectif pluriannuel.

OBJECTIF N°3 : Renforcer le dispositif de régulation des transports terrestres et de météorologie

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel N°1 : Avoir révisé et faire adopter les textes réglementaires et législatifs en matière de transport routier
- Résultat annuel N°2 : Avoir révisé et faire adopter les textes réglementaires et législatifs en matière de transport ferroviaire
- Résultat annuel N°3 : Avoir révisé et faire adopter les textes réglementaires et législatifs en matière de météorologie

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultat annuel N°1 : six (6) textes révisés mais non adoptés en matière de transport routier
- Résultat annuel N°2 : sept (7) textes révisés mais non adoptés en matière de transport ferroviaire
- Résultat annuel N°3 : deux (2) textes révisés mais non adoptés en matière de météorologie

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
1. Nombre de textes réglementaire et législatifs révisés et adoptés dans le transport routier	Nombre			6	0	-6	8	
2. Nombre de textes réglementaire et législatifs révisés et adoptés dans le transport ferroviaire	Nombre			7	0	-7	2	
3. Nombre de textes réglementaire et législatifs révisés et adoptés en météorologie	Nombre			2	0	-2	1	

Source des données : DGSR, DGTT, CNEPC, CNEDDT, DGM, SOGATRA, ARTF

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Tous les textes ont été révisés mais non adoptés car leur adoption ne dépend pas du programme transport terrestre.

PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES

RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE

Actions et titres	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	AE ouvertes en LFR pour 2015 (a)	AE engagés en 2015 (b)	Ecart (b) - (a)	CP ouverts en LFR pour 2015 (c)	CP consommés en 2015 (d)	Ecart (d) - (c)
17.626.1 Transport routier	12 882 381 674	10 089 987 749	-2 792 393 925	12 882 381 674	10 089 987 749	-2 792 393 925
Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	134 184 000	137 664 000	3 480 000	134 184 000	137 664 000	3 480 000
Titre 3. Dépenses de biens et services	419 401 614	316 799 527	- 102 602 087	419 401 614	316 799 527	- 102 602 087
Titre 4. Dépenses de transfert	6 928 796 060	7 574 163 042	645 366 982	6 928 796 060	7 574 163 042	645 366 982
Titre 5. Dépenses d'investissement	5 400 000 000	2 061 361 180	-3 338 638 820	5 400 000 000	2 061 361 180	-3 338 638 820
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
17.626.2 Transport ferroviaire	1 115 219 600	553 697 640	- 561 521 960	1 115 219 600	553 697 640	- 561 521 960
Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	-	-	-	-	-	-
Titre 3. Dépenses de biens et services	-	-	-	-	-	-
Titre 4. Dépenses de transfert	615 219 600	553 697 640	- 61 521 960	615 219 600	553 697 640	- 61 521 960
Titre 5. Dépenses d'investissement	500 000 000	-	- 500 000 000	500 000 000	-	- 500 000 000
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
17.626.3 Météorologie	271 843 848	214 925 393	- 56 918 455	271 843 848	214 925 393	- 56 918 455
Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	79 800 000	81 522 000	1 722 000	79 800 000	81 522 000	1 722 000
Titre 3. Dépenses de biens et services	182 498 348	124 812 443	- 57 685 905	182 498 348	124 812 443	- 57 685 905
Titre 4. Dépenses de transfert	9 545 500	8 590 950	-954 550	9 545 500	8 590 950	-954 550
Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-	-	-	-	-
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
Total pour le programme	14 269 445 122	10 858 610 782	-3 410 834 340	14 269 445 122	10 858 610 782	-3 410 834 340
dont :						
Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	213 984 000	219 186 000	5 202 000	213 984 000	219 186 000	5 202 000
Titre 3. Dépenses de biens et services	601 899 962	441 611 970	- 160 287 992	601 899 962	441 611 970	- 160 287 992
Titre 4. Dépenses de transfert	7 553 561 160	8 136 451 632	582 890 472	7 553 561 160	8 136 451 632	582 890 472
Titre 5. Dépenses d'investissement	5 900 000 000	2 061 361 180	-3 838 638 820	5 900 000 000	2 061 361 180	-3 838 638 820
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-

Explication des principaux écarts :

Le programme enregistre un montant de crédits disponibles de 3 410 834 340 FCFA, imputable essentiellement à la non exécution des crédits d'investissement.

S'agissant du titre 3- biens et services, tous les engagements émis ont été envoyés dans les délais par les RUO. L'écart de 160.287.992 FCFA (action n°1 : **102.602.087 FCFA** et action n°3 : **57.685.905 F.cfa**) s'explique par :

- l'ouverture tardive du budget ;
- l'inertie dans les services concernés par le traitement des dossiers ;
- la lourdeur du contrôleur budgétaire dans le traitement des dossiers. Aucune information y relative, pouvant permettre de rattraper les éventuels rejets n'a jamais été communiquée. En conséquence, un grand nombre d'engagements budgétaires n'a pas été ordonnancé.
- des dossiers juridiques des fournisseurs approximatifs, etc.

Le programme et les opérateurs y rattachés ont eu d'énormes difficultés à exécuter les crédits d'investissement, notamment ceux relatifs à la réalisation d'ouvrages d'art du chemin de fer.

Par ailleurs, un certain nombre de dysfonctionnements à caractère informatique sur l'application Vectis a été la source de la non-exécution d'un volume important de crédits.

En revanche, le programme a bénéficié de transferts en titre 2 de **5 202 000FCFA** et titre 4 de **2 684 897 756 F.cfa**.

RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DU PROGRAMME

Numéro et intitulé du programme et du titre		Crédits votés dans la LFR 2015 (a)	Mouvements : débit (b)	Mouvements : crédit (c)	Exécutions 2015 (d)
17.626	Transport Terrestre	14 269 445 122	- 4 061 403 322	650 568 982	10 858 610 782
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	213 984 000	-	5 202 000	219 186 000
	Titre 3. Dépenses de biens et services	601 899 962	- 160 287 992	-	441 611 970
	Titre 4. Dépenses de transfert	7 553 561 160	- 62 476 510	645 366 982	8 136 451 632
	Titre 5. Dépenses d'investissement	5 900 000 000	- 3 838 638 820	-	2 061 361 180
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-

Explication des mouvements des crédits :

Les transferts reçus par le programme proviennent exclusivement de la "Dotation pour dépenses accidentelles et imprévisibles". Ils ont essentiellement servi à abonder les crédits des titres 2-dépenses de personnel et 4-dépenses de transferts en vue de réajuster l'enveloppe budgétaire des la main d'œuvre non permanente à hauteur de **5 202 000 F CFA** et de renforcer le fonctionnement de l'opérateur SOGATRA pour un montant de **645 366 982 F CFA**.

Les crédits disponibles en fin d'année ont été redéployés dans la mission "Provisions" lors des opérations de clôture, repartis comme suit :

- Titre 3 : 160 287 992 F CFA
- Titre 4 : 62 476 510 F CFA
- Titre 5 : 3 838 638 820 F CFA

Annulations

Le programme n'a pas effectué d'annulation de crédits.

Reports

Le programme n'a pas eu de reports de crédits.

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT

Emplois de l'administration	Effectifs au 31/12/2013	Effectifs au 31/12/2014	Effectifs au 1er janvier 2015	Mouvements d'effectifs en 2015			Effectifs au 31.12. 2015
				Sorties	Entrées	Ecart (entrées - sorties)	
Agents hors catégorie							
Agents de catégorie A	190	190	190	0	1	1	191
Permanents	190	190	190		1	1	191
Non permanents						0	0
Agents de catégorie B	266	266	266	0	1	1	267
Permanents	266	266	266		1	1	267
Non permanents						0	0
Agents de catégorie C	18	18	18	0	0	0	18
Permanents	18	18	18			0	18
Non permanents						0	0
Agents sur solde indiciaire (Cat A + B + C)	474	474	474	0	2	2	476
Main d'œuvre non permanente	114	114	114	9		-9	105
Total pour les emplois de l'administration au niveau du programme	588	588	588	9	2	-7	581

Explication des évolutions :

- Agents de catégorie A : Une (1) entrée en 2015
- Agents de catégorie B : Une (1) entrée en 2015
- MONP : Neuf (09) sorties en 2015 dont 5 décès et 4 départs à la retraite

EVOLUTION DES EMPLOIS DES OPERATEURS

Emplois rémunérés	Effectifs au 31.12.2013	Effectifs au 31.12.2014	Effectifs au 31.12.2015	Ecart entre fin 2014 et fin 2015
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)	17	17	17	0
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)	36	36	36	
Total pour l'opérateur ARTF	53	53	53	0
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)	ND	38	38	0
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)		1037	1037	
Total pour l'opérateur SOGATRA		1075	1075	0
Total pour le programme	nd	1128	1128	999

Commentaire sur les effectifs des opérateurs et sur le rapport entre l'évolution des effectifs Etat et l'évolution des effectifs des opérateurs :

Les effectifs concernant les opérateurs ARTF et SOGATRA n'ont pas subi d'évolution.

ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS

TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL

	Crédits de titre 2 prévus dans la LFR		Crédits de titre 2 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
Masse salariale des emplois de l'Administration	213 984 000	213 984 000	219 186 000	219 186 000	5 202 000	5 202 000
Masse salariale des emplois des opérateurs, rémunérés par le programme, inclus dans le plafond d'emplois du ministère					0	0
Total des crédits de titre 2 consommés	213 984 000	213 984 000	219 186 000	219 186 000	5 202 000	5 202 000

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 2 :

Ce tableau ne concerne que la main d'œuvre non permanente du programme au niveau central. Au regard de l'écart de 5 202 000 F.CFA, un transfert de crédits a été reçu pour compenser la dotation initiale insuffisante du programme transport terrestre.

TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES

	Crédits de titre 3 prévus dans la LFR		Crédits de titre 3 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
Action N°17.626.1 : Transport routier	419 401 614	419 401 614	316 799 527	316 799 527	-102 602 087	-102 602 087
Organisation de l'examen du permis de conduire	117 432 452	117 432 452	88 703 868	88 703 868	-28 728 584	-28 728 584
Contrôle routier	75 492 291	75 492 291	57 023 915	57 023 915	-18 468 376	-18 468 376
Etablissement des actes administratifs de transport	146 790 565	146 790 565	110 879 834	110 879 834	-35 910 731	-35 910 731
Organisation des campagnes de sensibilisation	41 940 161	41 940 161	31 679 953	31 679 953	-10 260 208	-10 260 208
Révision des textes organiques	4 194 016	4 194 016	3 167 995	3 167 995	-1 026 021	-1 026 021
Signalisation routière	33 552 129	33 552 129	25 343 962	25 343 962	-8 208 167	-8 208 167
Journée de la sécurité routière	0	0	0	0	0	0
Action N°17.626.3 : Météorologie	182 498 348	182 498 348	124 812 443	124 812 443	-57 685 905	-57 685 905
Production des prévisions météorologiques	82 124 257	82 124 257	56 165 599	56 165 599	-25 958 658	-25 958 658
Collecte des données météorologiques	54 749 504	54 749 504	37 443 733	37 443 733	-17 305 771	-17 305 771
Contrôle des méthodes d'observation	45 624 587	45 624 587	31 203 111	31 203 111	-14 421 476	-14 421 476
Journée mondiale de la météorologie	0	0	0	0	0	0
Total des crédits de titre 3 consommés	601 899 962	601 899 962	441 611 970	441 611 970	-160 287 992	-160 287 992

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 3 en faisant ressortir les activités et les opérations individualisées :

Le BOP 3 Déconcentré affiche un niveau *d'exécution* qui s'élève à **32.517.490 F.CFA**, hormis les données des provinces de l'Ogooué Ivindo et de la Nyanga.

Action N°17.626.1 : Transport routier :

Le niveau des crédits exécutés de **441 611 970 F.CFA**, soit un écart est de **160 287 992 FCFA** imputable aux causes évoquées plus haut.

Les activités réalisées sont notamment :

- L'organisation de l'examen du permis de conduire : **88 703 868 FCFA** ;
- Le contrôle routier : **57 023 915 FCFA** ;
- L'établissement des actes administratifs de transport : **110 879 834 FCFA** ;
- L'organisation des campagnes de sensibilisation : **31 679 953 FCFA** ;
- La révision des textes organiques : **3 167 995 FCFA** ;
- La signalisation routière : **25 343 962 F.CFA**

La journée de la sécurité routière, bien que prévue dans le plan d'action, n'a pu être organisée faute de disponibilité de fonds.

Action N°17.626.3 : Météorologie :

Le niveau des crédits consommés est de **124 812 443 FCFA** dont **63.383.688 FCFA** en gestion déconcentrée. L'écart est de **57 685 905 FCFA** imputable aux causes évoquées plus haut.

Les activités réalisées sont :

Production des prévisions météorologiques : **56 165 599 FCFA** ;
Collecte des données météorologiques : **37 443 733 FCFA** ;
Contrôle des méthodes d'observation : **31 203 111 FCFA**.

A l'instar de la journée de la sécurité routière, la journée mondiale de la météorologie, n'a pu également être organisée faute de disponibilité de fonds.

TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS

Actions	Crédits de titre 4 prévus dans la LFR		Crédits de titre 4 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
Action N°17.626.1 : Transport routier	6 928 796 060	6 928 796 060	7 574 163 042	7 574 163 042	645 366 982	-645 366 982
Cotisation internationale - Prévention Routière Internationale	9 081 067	9 081 067	9 081 067	9 081 067	0	0
Subvention au profit de la SOGATRA	6 919 714 993	6 919 714 993	7 565 081 975	7 565 081 975	645 366 982	-645 366 982
Action N°17.626.2 : Transport ferroviaire	615 219 600	615 219 600	553 697 640	553 697 640	-61 521 960	61 521 960
Subvention au profit de l'ARTF	615 219 600	615 219 600	553 697 640	553 697 640	-61 521 960	61 521 960
Action N°17.626.3 : Météorologie	9 545 500	9 545 500	8 590 950	8 590 950	-954 550	954 550
Cotisation internationale - Centre Africain pour les applications de la Météorologie au Développement (ACMAD)	9 545 500	9 545 500	8 590 950	8 590 950	-954 550	954 550
Total des crédits de titre 4 consommés	7 553 561 160	7 553 561 160	8 136 451 632	8 136 451 632	-582 890 472	-582 890 472

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 4 en faisant sortir les différents types de transferts et de bénéficiaires :

- Les crédits pour la cotisation internationale, versés au compte de la Prévention Routière Internationale ont été ordonnancés ;
- Les crédits pour la Subvention au profit de la SOGATRA ont été ordonnancés ;
- Les crédits pour la Subvention au profit de l'ARTF ont été ordonnancés ;
- Les crédits pour la cotisation internationale, versés au compte du Centre Africain pour les applications de la Météorologie au Développement (ACMAD) ont été ordonnancés.

Toutefois le programme sollicite des crédits supplémentaires pour l'Organisation Mondiale de la Météorologie qui s'élève à 146.208,61 francs Suisse soit **87.725.166 F CFA** (cours en F cfa au mois d'avril 2016).

TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Actions	Crédits de titre 5 prévus dans LFR		Crédits de titre 5 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
Action N°17.626.1 : Transport routier	5 400 000 000	5 400 000 000	1 802 692 052	1 802 692 052	-3 597 307 948	-3 597 307 948
Projet SOGADOTRA (Règlement de la dette)			761 361 180	761 361 180	761 361 180	761 361 180
Travaux de conception, fabrication, installation et livraison d'abribus			950 000 000	950 000 000	950 000 000	950 000 000
Autres projets			91 330 872	91 330 872	91 330 872	91 330 872
Action N°17.626.2 : Transport ferroviaire	500 000 000	500 000 000	258 669 128	258 669 128	-241 330 872	-241 330 872
ARTF	500 000 000	500 000 000	258 669 128	258 669 128	-241 330 872	-241 330 872
Total des crédits de titre 5 consommés	5 900 000 000	5 900 000 000	2 061 361 180	2 061 361 180	-3 838 638 820	-3 838 638 820

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 5 en faisant sortir les différents projets de développement et d'équipement :

Projet SOGADOTRA (Règlement de la dette) : la dépense **761 361 180 FCFA** dont le bénéficiaire est la SOGADOTRA n'a pas été à l'initiative du RPROG). Le projet SOGADOTRA est inconnu du programme Transport Terrestre

Projet de travaux de conception, fabrication, installation et livraison d'abribus : le bénéficiaire SOGATRA n'a pas pu réaliser le projet faute d'ordonnancement des crédits alloués dans les délais.

Projet d'ouvrage d'art du chemin de fer : le bénéficiaire ARTF n'a pas pu réaliser le projet faute d'ordonnancement des crédits alloués dans les délais.

BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS

OPERATEUR SOGATRA

Présentation de l'opérateur

Travail avec l'opérateur

Un contrat annuel de performance (CAP) a été signé avec SOGATRA. Le processus de suivi-évaluation suit son cours mais reste à améliorer du fait d'une *collaboration difficile entre les agents de l'Etat et les agents de l'opérateur*.

Crédits consommés en 2015 par l'opérateur

Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2015		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur		
Contribution au fonctionnement de l'opérateur	6 919 714 993	7 565 081 975
Contribution aux investissements propres de l'opérateur	1 711 361 180	761 361 180
Total de la contribution financière de l'Etat	8 631 076 173	8 326 443 155

Commentaires relatifs à l'utilisation de la contribution financière de l'Etat :

Les détails de l'utilisation des crédits sont à compléter par l'opérateur.

Résultats de l'opérateur par rapport aux engagements pris

Objectif O/P1.1 : XXX Objectif de rattachement dans le PAP 2015 du Programme Développer l'offre de transports modale et inter modale				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : nombre de bus opérationnels		134	144	10
Indicateur 2 : nombre de nouvelles dessertes		25	22	-3

Dotations allouées à l'opérateur par les RPROG pour l'exécution de leurs actions et projets de politique publique				
Programme	Titre 4. Transferts		Titre 5. Investissements	
	Crédits ouverts	Crédits consommés	Crédits ouverts	Crédits consommés
Subvention au profit de la SOGATRA	6 919 714 993	7 565 081 975		
Projet SOGADOTRA (Règlement de la dette)			761 361 180	761 361 180
Travaux de conception, fabrication, installation et livraison d'abribus			950 000 000	950 000 000
Total des dotations pour exécution des actions et projets de politique publique	6 919 714 993	7 565 081 975	1 711 361 180	1 711 361 180

Explication du niveau d'atteinte de chaque objectif, du niveau de respect de chaque engagement pris par l'opérateur :

Données non communiquées par l'opérateur

Résultats de l'Etat par rapport aux engagements pris

Objectif E/P1.1 : XXX				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : Ratio prudentiel des effectifs	4.8	4.6	Données en attente de l'opérateur	

Explication du niveau d'atteinte de chaque objectif, du niveau de respect de chaque engagement pris :

Résultats non communiqués par l'opérateur

Objectif E/P1.1 : Moderniser la gestion de l'entreprise				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur : Nombre d'Outils de Gestion installés	2	4	Données en attente de l'opérateur	

Explication du niveau d'atteinte de chaque objectif, du niveau de respect de chaque engagement pris :

Résultats non communiqués par l'opérateur

Objectif E/P1.1 : Assurer plus efficacement les missions des différentes entités de l'entreprise				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur : procédures de gestion	1	5	Données en attente de l'opérateur	

Explication du niveau d'atteinte de chaque objectif, du niveau de respect de chaque engagement pris :

Résultats non communiqués par l'opérateur

Objectif E/P1.1 : Mesurer l'engagement de la SOGATRA en faveur de la qualité au service du transport public				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur : Existence d'une démarche Qualité	non	oui	oui	

Explication du niveau d'atteinte de chaque objectif, du niveau de respect de chaque engagement pris :

Résultats non communiqués par l'opérateur

Objectif E/P1.1 : Améliorer l'offre de service sur le périmètre urbain et interurbain				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : Taux de couverture du réseau d'exploitation	44%	60%	Données en attente de l'opérateur	
Indicateur 2 : Taux de communes desservies en dehors du périmètre urbain	29%	53%	Données en attente de l'opérateur	

Explication du niveau d'atteinte de chaque objectif, du niveau de respect de chaque engagement pris :

Résultats non communiqués par l'opérateur

Objectif E/P1.1 : Améliorer la gestion de la maintenance du parc et des pièces détachées				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : Existence de services de maintenance préventive et curative	non	oui	Données en attente de l'opérateur	
Indicateur 2 : existence d'une Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO)	non	Oui	Données en attente de l'opérateur	

Explication du niveau d'atteinte de chaque objectif, du niveau de respect de chaque engagement pris :

Résultats non communiqués par l'opérateur

PROGRAMME TRANSPORT AERIEN ET PAR VOIE D'EAU

PERIMETRE DU PROGRAMME

Le programme **Transport aérien et par voie d'eau** exprime les orientations et la politique du Gouvernement en matière de transport. Ce programme est porté par la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM).

Plusieurs opérateurs interviennent dans le champ du programme :

- La Haute Autorité de la Sûreté et de la Facilitation de l'aéroport international Léon MBA (HASFALM),
- L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;
- La Compagnie Nationale de Navigation Intérieure et Internationale (CNNII);
- L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) ;
- L'Aéroport du Gabon (ADG) ;

Ce programme intègre les différents pans de la politique des transports aérien et par voie d'eau.

Le programme Transport aérien et par voie d'eau est piloté par le **Directeur Général de la Marine Marchande**, qui est le Responsable de programme (RPROG).

Le champ du programme recouvre :

- L'offre de transport dans les domaines de transport aérien et par voie d'eau ;
- L'organisation de la complémentarité des modes de transport sur l'ensemble de la chaîne de transport dans le respect de ce champ
- La régulation du secteur des transports par voie d'eau et aérien ;
- La sécurisation dans les domaines de transports par voie d'eau et aérien ;
- L'élaboration, la diffusion, le suivi et l'application des textes régissant les activités de transport par voie d'eau et aérien.
- La réalisation des infrastructures de transports par voie d'eau et aérien ;
- Le contrôle et l'entretien des installations et toutes les infrastructures de transport par voie d'eau et aérien ;

Le programme **Transports aérien et par voie d'eau** est en cohérence avec le programme « Equipement et infrastructures », et au niveau de l'exploitation des infrastructures de transport, le programme Transport terrestre.

PRESENTATION DES ACTIONS

Trois actions composent ce programme : transport maritime, transport fluvial et lagunaire et le transport aérien.

ACTION N° 1 : Transport maritime

Cette action recouvre la planification de la réalisation des infrastructures maritimes et portuaires relevant du secteur, ainsi que leur utilisation et exploitation optimales ; de même que la régulation et la sécurisation de ce mode de transport.

La mise en œuvre opérationnelle de cette action relève de la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM) et des opérateurs concernés.

ACTION N° 2 : Transport aérien

Cette action recouvre la planification de la réalisation des infrastructures aéronautiques relevant du secteur, ainsi que leur utilisation et exploitation optimales ; de même que la régulation et la sécurisation de ce mode de transport.

Le pilotage stratégique de cette action relève de la DGMM et sa mise en œuvre opérationnelle incombe à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) et des autres opérateurs concernés.

ACTION N° 3 : Transport fluvial et lagunaire

Cette action recouvre la planification de la réalisation des infrastructures fluviales et lagunaires relevant du secteur, ainsi que leur utilisation et exploitation optimales ; de même que la régulation et la sécurisation de ce mode de transport.

La mise en œuvre opérationnelle de cette action relève de la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM) et de la Compagnie Nationale de Navigation Intérieure et Internationale (CNNII).

PRESENTATION STRATEGIQUE DU PROGRAMME

ANALYSE STRATEGIQUE DU CONTEXTE ET DU CHAMP DU PROGRAMME

La sécurité et la sûreté dans les transports aériens et par voie d'eau

La sécurité et la sûreté représentent aujourd'hui des piliers en matière de transport aérien et par voie d'eau. Face à la gravité et aux conséquences irréversibles qui pourraient découler de leur inobservation, un accent particulier doit y être porté. Des aéroports et des ports sûrs sont un gage de prospérité économique.

L'offre de transport aérien et par voie d'eau

Face à la difficulté grandissante observée en matière d'offre de transport aérien et par voie d'eau, il est urgent de mener une réflexion à ce niveau. Le transport de marchandises et de personnes doit se faire en toute saison avec fluidité. Il apparaît nécessaire d'augmenter les infrastructures les capacités et les rotations pour atteindre une offre optimale de transports.

La régulation du secteur des transports aériens et par voie d'eau

Essentiellement régie par des conventions internationales, la réglementation aérienne et par voie d'eau est assujettie aux changements (amendements, protocoles, etc.) observés dans ces secteurs. Il est impossible de se départir de ces engagements qui nous exigent régulièrement à actualiser notre législation en la matière.

L'environnement

A l'instar de tous les états du monde, le Gabon s'est tourné vers une politique de préservation et de protection de l'environnement. Le transport aérien et par voie d'eau doit s'arrimer à cette orientation en prenant des mesures appropriées.

ENJEUX

- Développer dans le secteur des transports aérien et par voie d'eau une offre globale de transports pour répondre aux besoins des populations et des opérateurs économiques
- Permettre des déplacements plus sûrs, plus aisés
- Assurer une régulation efficace du secteur des transports aériens et par voie d'eau
- Préserver l'environnement

LISTE DES OBJECTIFS STRATEGIQUES AVEC LE(S) RESULTAT(S) ANNUEL(S) ATTENDU(S)

OBJECTIF N°1 : Améliorer, d'ici 2017, le cadre réglementaire et institutionnel régissant les transports aériens et par voie d'eau

OBJECTIF N°2 : D'ici 2017, améliorer la sécurité et la sûreté

OBJECTIF N°3 : Jusqu'en 2017, mieux assurer l'offre de transport aérien et par voie d'eau

OBJECTIF N°4 : Préserver l'environnement sur le moyen terme

OBJECTIF STRATEGIQUE N° 1 : Améliorer, d'ici 2017, le cadre réglementaire et institutionnel régissant les transports aériens et par voie d'eau

Rappel du résultat attendu

- Résultat annuel N°1 : avoir révisé et adopté deux (2) textes prioritaires par entités (administration et opérateurs)

Résultat annuel effectivement atteint

- Résultat annuel N°1 : deux (2) textes adoptés sur quatorze (14)

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre de textes réglementaires révisés et adoptés	Nombre			14	2	-12	28	42

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Sur les quatorze (14) textes prévus pour, seuls deux ont été adoptés. Il s'agit de l'Arrêté portant création du Comité Interministériel du suivi du nouvel aéroport de Libreville (ADG) et de l'Ordonnance n°003/PR/2013 sur le texte d'application de la CNNII. Le reste des textes n'a pas été adopté.

Toutefois, trois textes sont dans le circuit d'adoption entre le Conseil d'Etat et le Parlement (dont 2 pour la DGMM et un pour la CNNII).

OBJECTIF STRATEGIQUE N°2 : Améliorer la sécurité et la sûreté

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel N°1 : Avoir atteint le niveau moyen mondial de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité aérienne
- Résultat annuel N°2 : Avoir garanti un taux de disponibilité de service supérieur ou égal à 97% pour le secteur aérien ;
- Résultat annuel N°3 : Avoir élaboré un état des lieux sur les évènements de mer
- Résultat annuel N°4 : Avoir assuré le respect des normes de sûreté.
- Résultat annuel N°5 : Avoir atteint le niveau moyen mondial de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté aérienne
- Résultat annuel N°6 : Avoir pourvu les ports et aéroports d'équipements de détection des épidémies de type EBOLA ;

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultat annuel N°1 : le Taux de disponibilité de service dans le secteur aérien est garanti à 100%
- Résultat annuel N°2 : Attente des données qui seront fournies par les responsables des BOP concernés
- Résultat annuel N°3 : Six audits réalisés sur les 14 installations portuaires
- Résultat annuel N°4 : 35% Taux d'implémentation des normes OACI sur les 60% prévu.

- Résultat annuel N°5 : Attente des données qui seront fournies par les responsables des BOP concernés
- Résultat annuel N°6 : Attente des données qui seront fournies par les responsables des BOP concernés

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
1. Taux de disponibilité de service dans le secteur aérien	%			100	100	0	100	100
2. Existence d'un document d'état des lieux	DOCUMENT			1	0	-1	1	2
3. Nombre d'audits réalisés sur les 14 installations portuaires	AUDIT			14	6	-8	14	14
4. Taux d'implémentation des normes OACI	%			60	35	-25	80	90
5. Nombres d'équipements de détection d'épidémies	nombre			10	0	-10	15	30
6. Nombre de clôtures réalisées	nombre			3	0	-3	6	10

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

L'ensemble des services nécessaires au secteur aérien ont été mis en place pour atteindre le niveau moyen mondial du système de sécurité aérien. En effet, l'ambition de rendre disponible tous les services AIM a été satisfaite à 100% par l'opérateur ASECNA, en dépit de la mise à disposition tardive et partielle des ressources au dernier trimestre de l'année 2015.

La cible visant la disponibilité totale des équipements de navigation et de sûreté, du service mobile aéronautique et de couverture en sûreté des vols commerciaux effectués n'a été atteinte qu'à 70%, du fait de la gravité des pannes enregistrées sur les équipements. Les fournitures nécessaires à la remise en état de certains équipements n'ont été commandées qu'au dernier trimestre et le délai de livraison est de six mois car il s'agit d'équipements spécifiques qui sont fabriqués à la commande.

L'ensemble des navires (CNNII) en exploitation ont été assurés en 2015 et ont fait l'objet de visites régulières de sécurité par les services compétents de la DGMM pour assurer le respect des normes de sûreté.

L'état des lieux garantissant une disponibilité des services supérieure à 97% sur le secteur aérien n'a pas été réalisé du fait de l'insuffisance de crédit.

Résultat annuel N°4 : sur les 60% prévu en 2015 concernant l'implémentation des normes OACI, seuls 35% ont été atteints proportionnellement aux crédits effectivement alloués.

Les cibles liées aux résultats 5 et 6 n'ont pas été atteints, faute de mobilisation des crédits d'investissements.

OBJECTIF STRATEGIQUE N°3 : Mieux assurer l'offre de transport aérien et par voie d'eau

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel N°1 : Avoir développé les capacités opérationnelles de la CNNII ;
- Résultat annuel N°2 : Avoir signé un certain nombre d'accords aériens par an ;
- Résultat annuel N°3 : Avoir réduit le temps de traitement des navires à quai.

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultat annuel N°1 : 21 rotations par semaine sur les 33 ciblées
- Résultat annuel N°2 : Attente des données qui seront fournies par les responsables des BOP concernés
- Résultat annuel N°3 : Attente des données qui seront fournies par le responsable du BOP concerné

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre de rotations par semaine	nombre		x	33	21		X	
Nombre de nouveaux accords aériens par an	nombre		-	4	ND	4	4	12 (cumulés)
Temps moyen de traitement d'un navire	jour		10	8	ND		6	5

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Résultat annuel N°1 : L'ambition de développement des capacités de la CNNII à travers la réalisation de 33 rotations n'a été satisfaite qu'à hauteur de 21 rotations, du fait de la mise à disposition tardive du budget entraînant ainsi la livraison retardée de la nouvelle barge le «Woleu», et par conséquent la baisse de nos estimations de rotations.

Résultats 2 et 3 : les données sont à compléter par le chef de file responsable concerné.

OBJECTIF STRATEGIQUE N°4 : Préserver l'environnement

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel N°1 : Avoir adhéré, signé et ratifié les instruments juridiques internationaux ;
- Résultat annuel N°2 : Avoir développé et vulgarisé une réglementation conforme aux normes internationales ;
- Résultat annuel N°3 : Avoir mis en place des moyens de mesure d'émission de CO2 ;
- Résultat annuel N°4 : Avoir mis en place des moyens de mesure des nuisances sonores aux abords des aéroports

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultat annuel N°1 : Attente des données qui seront fournies par les responsables des BOP concernés
- Résultat annuel N°2 : Aucun texte réglementaire adopté et vulgarisé
- Résultat annuel N°3 : Attente des données qui seront fournies par les responsables des BOP concernés
- Résultat annuel N°4 : Aucun moyen (un kit) de mesure des nuisances sonores

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre de conventions internationales ratifiées	nombre			1	ND	ND	1	1
Nombre de textes réglementaires adoptés et vulgarisés	nombre			1	0	-1	1	1
Nombre de mesure d'émission de CO2 mis en place	nombre			1	ND	ND	1	1
Nombre de moyens (un kit) de mesure des nuisances sonores	nombre			1	0	-1	1	1

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

L'atteinte des résultats est conditionnée par une mobilisation des crédits en investissement. Or en 2015, lesdits crédits n'ont pas fait l'objet de mobilisation pour atteindre toutes les cibles des résultats attendus de l'objectif 4 sur la préservation de l'environnement. La majorité des crédits d'investissement n'a pas été exécutée.

PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES

RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE

Actions et titres		Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
		AE ouvertes en LFR pour 2015 (a)	AE engagés en 2015 (b)	Ecart (b) - (a)	CP ouverts en LFR pour 2015 (c)	CP consommés en 2015 (d)	Ecart (d) - (c)
17.633.1	Transport maritime	640 978 823	373 143 799	- 267 835 024	640 978 823	373 143 799	- 267 835 024
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	227 490 000	183 960 000	- 43 530 000	227 490 000	183 960 000	- 43 530 000
	Titre 3. Dépenses de biens et services	249 301 923	189 183 799	- 60 118 124	249 301 923	189 183 799	- 60 118 124
	Titre 4. Dépenses de transfert	14 186 900	-	- 14 186 900	14 186 900	-	- 14 186 900
	Titre 5. Dépenses d'investissement	150 000 000	-	- 150 000 000	150 000 000	-	- 150 000 000
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
17.633.2	Transport aérien	3 154 163 714	999 741 554	-2 154 422 160	3 154 163 714	999 741 554	-2 154 422 160
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	-	-	-	-	-	-
	Titre 3. Dépenses de biens et services	353 866 814	336 173 473	- 17 693 341	353 866 814	336 173 473	- 17 693 341
	Titre 4. Dépenses de transfert	590 166 900	496 949 900	- 93 217 000	590 166 900	496 949 900	- 93 217 000
	Titre 5. Dépenses d'investissement	2 210 130 000	166 618 181	-2 043 511 819	2 210 130 000	166 618 181	-2 043 511 819
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
17.633.3	Transports fluviale et lagunaire	844 036 562	270 511 664	- 573 524 898	844 036 562	270 511 664	- 573 524 898
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	-	-	-	-	-	-
	Titre 3. Dépenses de biens et services	7 703 562	7 318 384	-385 178	7 703 562	7 318 384	-385 178
	Titre 4. Dépenses de transfert	436 333 000	263 193 280	- 173 139 720	436 333 000	263 193 280	- 173 139 720
	Titre 5. Dépenses d'investissement	400 000 000	-	- 400 000 000	400 000 000	-	- 400 000 000
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
Total pour le Programme		4 639 179 099	1 643 397 017	-2 995 782 082	4 639 179 099	1 643 397 017	-2 995 782 082
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	227 490 000	183 960 000	- 43 530 000	227 490 000	183 960 000	- 43 530 000
	Titre 3. Dépenses de biens et services	610 872 299	532 675 656	- 78 196 643	610 872 299	532 675 656	- 78 196 643
	Titre 4. Dépenses de transfert	1 040 686 800	760 143 180	- 280 543 620	1 040 686 800	760 143 180	- 280 543 620
	Titre 5. Dépenses d'investissement	2 760 130 000	166 618 181	-2 593 511 819	2 760 130 000	166 618 181	-2 593 511 819
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-

Explication des principaux écarts :

Les écarts constatés sont dus aux lourdeurs administratives et au fait que le programme et les opérateurs qui y sont rattachés ont eu d'énormes difficultés à exécuter leurs projets d'investissement, notamment le Projet des aéroports du Gabon et le carénage des navires de la CNNII.

RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DU PROGRAMME

Numéro et intitulé du programme et du titre		Crédits votés dans la LFR 2015 (a)	Mouvements : débit (b)	Mouvements : crédit (c)	Exécutions 2015 (d)
17.633	Transport Aérien et par Voie d'Eau	4 639 179 099	- 2 995 782 082	-	1 643 397 017
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	227 490 000	- 43 530 000	-	183 960 000
	Titre 3. Dépenses de biens et services	610 872 299	- 78 196 643	-	532 675 656
	Titre 4. Dépenses de transfert	1 040 686 800	- 280 543 620	-	760 143 180
	Titre 5. Dépenses d'investissement	2 760 130 000	- 2 593 511 819	-	166 618 181
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-

Explication des mouvements de crédits :

Les mouvements de crédits retracés dans le tableau ci-dessus représentent les crédits disponibles du programme redéployés dans la mission "Provisions" lors des opérations de clôture. Ils sont repartis comme suit :

- Titre 2 : 43 530 000 C CFA
- Titre 3 : 78 196 643 C CFA
- Titre 4 : 280 543 620 C CFA
- Titre 5 : 2 593 511 819 C CFA

Annulations

Le programme n'a pas effectué d'annulation de crédits.

Reports

Le programme n'a pas eu de reports de crédits.

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT

Emplois de l'administration	Effectifs au 31/12/2013	Effectifs au 31/12/2014	Effectifs au 1er janvier 2015	Mouvements d'effectifs en 2015			Effectifs au 31.12. 2015
				Sorties	Entrées	Ecart (entrées - sorties)	
Agents hors catégorie							
Agents de catégorie A	137	137	137	0	7	7	144
Permanents	137	137			7	7	144
Non permanents						0	0
Agents de catégorie B	173	173	173	7	0	-7	166
Permanents	173	173	173	7		-7	166
Non permanents						0	0
Agents de catégorie C	15	15	15	0	0	0	15
Permanents	15	15	15			0	15
Non permanents						0	0
Agents sur solde indiciaire (Cat A + B + C)	325	325	325	7	7	0	325
Main d'œuvre non permanente	99	99	99				99
Total pour les emplois de l'administration au niveau du programme	424	424	424	7	7	0	424

Explication des évolutions :

Les effectifs sont restés stables, les entrées correspondant aux sorties.

EVOLUTION DES EMPLOIS DES OPERATEURS

Emplois rémunérés	Effectifs au 31.12.2013	Effectifs au 31.12.2014	Effectifs au 31.12.2015	Ecart entre fin 2014 et fin 2015
Operateur ANAC				
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)				
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)		51	58	7
Total pour l'opérateur	-	51	58	7
Operateur HASFALM				
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)			62	
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)		170	166	-3
Total pour l'opérateur	-	170	228	
Operateur CNNII				
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)				
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)		157	157	0
Total pour l'opérateur	-	157	157	0
Operateur ASECNA ANG				
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)			12	
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)		97	94	-3
Total pour l'opérateur	-	97	106	
Operateur ADG				
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)				
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)		0	2	2
Total pour l'opérateur	-	0	2	2
Operateur UEP				
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)			8	
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)		0	0	0/
Total pour l'opérateur	-	0	8	8
Total pour le programme	-	475	559	

Commentaire sur les effectifs des opérateurs et sur le rapport entre l'évolution des effectifs Etat et l'évolution des effectifs des opérateurs :

ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS

TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL

	Crédits de titre 2 prévus dans la LF		Crédits de titre 2 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
Masse salariale des emplois de l'administration	227 490 000	227 490 000	183 960 000	183 960 000	-43 530 000	-43 530 000
Masse salariale des emplois des opérateurs, rémunérés par le programme, inclus dans le plafond d'emplois du ministère						
Total des crédits de titre 2 consommés	227 490 000	227 490 000	183 960 000	183 960 000	-43 530 000	-43 530 000

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 2 :

Les crédits du titre 2 concernent la main d'œuvre non permanente

TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES

	Crédits de titre 3 prévus dans la LFR		Crédits de titre 3 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
ACTION 1 : Transport Maritime	249 301 923	249 301 923	189 183 799	189 183 799	-60 118 124	-60 118 124
Séminaires sur la sécurité des pêcheurs	57 850 000	57 850 000	57 350 000	57 350 000	-500 000	-500 000
Gestion du travail maritime	27 067 788	27 067 788	18 125 090	18 125 090	-8 942 698	-8 942 698
Gestion du domaine public maritime	36 090 384	36 090 384	24 166 760	24 166 760	-11 923 624	-11 923 624
Régulation du transport fluviale et maritime	27 067 789	27 067 789	18 125 070	18 125 070	-8 942 719	-8 942 719
Gestion du trafic fluvial et maritime	1 704 233	1 704 233	0	0	-1 704 233	-1 704 233
Gestion du pavillon et de la flotte	27 067 789	27 067 789	16 848 375	16 848 375	-10 219 414	-10 219 414
Balisage	27 067 788	27 067 788	18 125 070	18 125 070	-8 942 718	-8 942 718
Facilitation de l'accès au quai	9 022 596	9 022 596	6 041 690	6 041 690	-2 980 906	-2 980 906
Contrôle de sécurité et de sureté	18 045 192	18 045 192	12 083 380	12 083 380	-5 961 812	-5 961 812
Opération individualisée : Journée Mondiale de la Mer	11 000 000	11 000 000	11 000 000	11 000 000	0	0
	7 318 364	7 318 364	7 318 364	7 318 364	0	0
ACTION 2 : Transport aérien	353 866 814	353 866 814	336 173 473	336 173 473	-17 693 341	-17 693 341
ACTION3 : Transport fluviale et lagunaire	7 703 562	7 703 562	7 318 384	7 318 384	-385 178	-385 178
Gestion du trafic fluvial et maritime	7 703 562	7 703 562	7 318 384	7 318 384	-385 178	-385 178
Total des crédits de titre 3 consommés	610 872 299	610 872 299	532 675 656	532 675 656	-78 196 643	-78 196 643

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre3 en faisant ressortir les activités et les opérations individualisées :

Conformément aux exigences de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et aux visites des Garde-côtes Américains, les activités regroupées dans l'action transport maritime ont été menées en raison l'insécurité qui prévaut en mer dans le Golfe de Guinée.

Pour l'action transport fluviale et lagunaire, une seule activité a été menée, il s'agit de la gestion du trafic fluvial et maritime.

Il est à signaler que les activités exécutées dans le cadre de l'action N°17.633.2 Transport aérien ne sont pas retracées dans le tableau ci-dessus.

TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS

Actions	Crédits de titre 4 prévus dans la LF		Crédits de titre 4 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
Action N°17.633.1 : Transport maritime	14 186 900	14 186 900	0	0	-14 186 900	-14 186 900
Cotisation internationale (ARSTM, OMAOC, MOUABOUJA)	14 186 900	14 186 900	0	0	-14 186 900	-14 186 900
Action N°17.633.2 : Transport aérien	590 166 900	590 166 900	496 949 900	496 949 900	-93 217 000	-93 217 000
Subvention au profit de l'ASECNA	298 398 994	298 398 994	271 271 000	271 271 000	-27 127 994	-27 127 994
Subvention au profit de l'ADG	149 199 498	149 199 498	115 000 000	115 000 000	-34 199 498	-34 199 498
Subvention au profit de l'ANAC	121 746 790	121 746 790	110 678 900	110 678 900	-11 067 890	-11 067 890
Subvention au profit de l'UEP	14 919 949	14 919 949	0	0	-14 919 949	-14 919 949
Subvention au profit de la HASFAIL	5 901 669	5 901 669	0	0	-5 901 669	-5 901 669
Action N°17.633.3 : Transport fluvial et lagunaire	436 333 000	436 333 000	263 193 280	263 193 280	-173 139 720	-173 139 720
Subvention au profit de la CNNII	436 333 000	436 333 000	263 193 280	263 193 280	-173 139 720	-173 139 720
Total des crédits de titre 4 consommés	1 040 686 800	1 040 686 800	760 143 180	760 143 180	-280 543 620	-280 543 620

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 4 en faisant sortir les différents types de transferts et de bénéficiaires :

L'exécution des transferts est détaillée dans la partie« Bilan avec les opérateurs ».

TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Actions	Crédits de titre 5 prévus dans LF		Crédits de titre 5 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
Action N°17.633.1 : Transport maritime	150 000 000	150 000 000	0	0	-150 000 000	-150 000 000
Action N°17.633.2 : Transport aérien	2 210 130 000	2 210 130 000	16 661 8181	16 661 8181	-2 043 511 819	-2 043 511 819
Projet des aéroports du Gabon	2 210 130 000	2 210 130 000	166618181	166618181	-2 043 511 819	-2 043 511 819
Action N°17.633.3 : Transport fluvial et lagunaire	400 000 000	400 000 000	0	0	-400 000 000	-400 000 000
Total des crédits de titre 5 consommés	2 760 130 000	2 760 130 000	166 618 181	166 618 181	-2 593 511 819	-2 593 511 819

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 5 en faisant sortir les différents projets de développement et d'équipement :

Le détail de l'exécution du projet des aéroports du Gabon est à compléter par l'opérateur ADG.

BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS

OPERATEUR AGENCE POUR LA SECURITE DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR (ASECNA)

Présentation de l'opérateur

L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) est un établissement public international doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Elle est régie par la Convention de Dakar révisée, adoptée à Ouagadougou, au Burkina Faso et signée à Libreville, en République Gabonaise le 28 avril 2010.

Travail avec l'opérateur

Les missions de l'ASECNA au titre des Activités Aéronautiques Nationales font l'objet d'un contrat de délégation de gestion signé le 30 décembre 2010 entre l'Etat gabonais et l'Agence.

Pour l'exercice 2015, un contrat annuel de performance a été signé le 19 mai 2015 entre le Directeur Général de la Marine Marchande, Responsable du Programme Transport Aérien et par Voie d'Eau, et le Délégué du Directeur Général de l'ASECNA pour la gestion des activités aéronautiques nationales du Gabon.

L'évaluation en cours d'année fait l'objet d'une présentation au Comité de Gestion, Organe délibérant des Activités Aéronautiques Nationales.

Les données permettant l'évaluation font l'objet d'une collecte quotidienne par aéroport. Ces données ne sont pas communiquées aux agents de l'Etat.

Une maquette doit être élaborée pour les besoins du reporting effectué par les agents de l'Etat.

Les objectifs de performances de l'année 2015 sont contenus dans le Contrat Annuel de Performance (CAP) signé le 19/05/2015.

Crédits consommés en 2015 par l'opérateur

Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2015		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur	130 000 000	130 000 000
Contribution au fonctionnement de l'opérateur	168 398 994	141 271 000
Contribution aux investissements propres de l'opérateur		
Total de la contribution financière de l'Etat	298 398 994	271 271 000

Commentaires relatifs à l'utilisation de la contribution financière de l'Etat :

Bien que mise à disposition à hauteur de **271 271 000 F.CFA**, la contribution financière de l'Etat n'a été obtenue que partiellement. En effet, la première tranche de subvention a été débloquée (mise à disposition des fonds) en septembre 2015 pour un montant de **135 635 500 FCFA** dont **65 000 000 FCFA** pour les salaires et **70 635 500 FCFA** pour le fonctionnement.

La seconde tranche, bien qu'ordonnancée, n'a pas été débloquée au 31/12/2015.

En utilisant le principe de fongibilité budgétaire, certaines actions dont le financement relevait de la subvention de l'Etat ont été supportées par les fonds propres de l'opérateur afin de limiter les risques de sécurité et de sûreté.

Résultats de l'opérateur par rapport aux engagements pris

Objectif O/P1.1 : Avoir garanti un taux de disponibilité de service supérieur ou égal à 97%				
Objectif de rattachement dans le PAP 2015 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer la sécurité et la sûreté				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : Taux de disponibilité du service AIM	100%	100%	100%	0
Indicateur 2 : Taux de disponibilité du service mobile aéronautique	83%	90%	97,9%	+ 7,9%
Indicateur 3 : Taux de disponibilité des équipements de navigation	46%	50%	48,2%	- 1,8%

Objectif O/P1.2 : Avoir assuré le respect des normes de sûreté dans les aérogares des aéroports de Mvengué et Port-Gentil				
Objectif de rattachement dans le PAP 2015 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer la sécurité et la sûreté				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : Couverture en sûreté des vols commerciaux effectués	95%	95%	85%	- 10%
Indicateur 2 : Disponibilité des équipements de sûreté	75%	80%	51,6%	- 28,4%

Objectif O/P1.1 : Avoir garanti un taux de disponibilité de service supérieur ou égal à 97%				
Objectif de rattachement dans le PAP 2015 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer la sécurité et la sûreté				
Rappel des indicateurs	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart	
Indicateur 1 : Taux de disponibilité du service AIM	100%	100%	0,00%	
Indicateur 2 : Taux de disponibilité du service mobile aéronautique	90%	97,9%	+ 7,9%	
Indicateur 3 : Taux de disponibilité des équipements de navigation	50%	48,2%	- 1,8%	

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Indicateurs 1 et 2 : Les objectifs ont été atteints par l'opérateur bien que les ressources n'aient été rendues que partiellement disponibles au dernier trimestre de l'année.

Indicateurs 3 : L'objectif n'a pas été atteint car les fournitures nécessaires à la remise en état de certains équipements n'ont été commandées qu'au dernier trimestre. Le délai de livraison est de six (6) mois car il s'agit d'équipements spécifiques qui sont fabriqués à la commande.

Objectif O/P1.2 : Avoir assuré le respect des normes de sûreté dans les aérogares des aéroports de Mvengué et Port-Gentil				
Objectif de rattachement dans le PAP 2015 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer la sécurité et la sûreté				
Rappel des indicateurs	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart	
Indicateur 1 : Couverture en sûreté des vols commerciaux effectués	95%	85%	- 10%	
Indicateur 2 : Disponibilité des équipements de sûreté	80%	51,58%	- 28,42%	

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Les objectifs n'ont pas été atteints du fait de la gravité des pannes enregistrées sur les équipements et des conditions posées par les fournisseurs français exigeant d'être payés avant toute intervention. En attendant la réparation des équipements concernés, une procédure de fouille manuelle des bagages de soute a été mise en place.

Présentation de l'opérateur

La Compagnie Nationale de Navigation Intérieure et Internationale est une société d'Etat, constituée sous la forme d'une Société Anonyme, régie par les dispositions de l'Acte Uniforme OHADA relatif au Droit des sociétés commerciales et des groupements d'intérêts économiques.

Missions de service public :

1. Désenclavement des zones riveraines des voies d'eau navigables afin de favoriser la mobilité des personnes, des marchandises et des biens à un coût sur le parcours du cabotage national ;
2. Régulation des activités sectorielles (suivi, le contrôle).

Missions de développement :

1. Intégration de la compagnie dans la filière du transport de fret riche, liquide ou solide ;
2. Développement des activités à profitabilité potentielle dans le transport des cargaisons marchandes par voie d'eau et l'ensemble des métiers à terre qui y sont rattachés ;
3. Lancement du transport de loisir, soutien nécessaire au développement touristique.

En sa qualité « **d'Armement National** », la **CNNII** assure l'exploitation des activités des transports par voie d'eau en République Gabonaise.

Travail avec l'opérateur

1. Le Contrat Annuel de Performance (CAP) engageant la Compagnie Nationale de Navigation Intérieure et Internationale – opérateur de l'Etat, sous tutelle du Ministère des Transports, avec l'Etat gabonais a été signé en avril 2015 par son Directeur Général de l'époque, M. OYABI D. François et le Responsable du programme (RPROG) « transports Aérien et par Voie d'Eau », Directeur Général de la Marine Marchande, Mme NYINGONE NGUEMA Clotilde.

Cependant, le CSE, n'a jamais été, à ce jour, convoqué par le RPROG. Toutefois, la CNNII a fait en sorte de se mettre à l'entière disponibilité du RPROG, autant de fois que de besoins.

Crédits consommés en 2015 par l'opérateur

Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2015		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur		
Contribution au fonctionnement de l'opérateur	436 333 000	263 193 280
Contribution aux investissements propres de l'opérateur	400 000 000	0
Total de la contribution financière de l'Etat	836 333 000	263 193 280

Commentaires relatifs à l'utilisation de la contribution financière de l'Etat :

Deux remarques majeures peuvent être faites ici :

2. Une manipulation malencontreuse des services de l'exécution du budget a effectué une ponction de FCFA 20.000.000 au profit d'un autre opérateur de l'Etat, au détriment de la CNNII. La subvention de la CNNII de fonctionnement s'est retrouvée réduite à 263 193 280 F.CFA). La réclamation introduite est toujours en attente d'un éventuel réajustement.
3. Cette subvention a été réglée partiellement, soit 83,49% pour le fonctionnement et 0% pour l'investissement malgré l'engagement effectué dans les délais requis.

Le taux d'exécution globale de l'engagement de l'Etat a été de 36,40%

Résultats de l'opérateur par rapport aux engagements pris

Objectif O/P1.1 : Objectif O/P1.1 : Textes réglementaires révisés et adoptés Objectif de rattachement dans le PAP 2015 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer d'ici 2017 le cadre réglementaire et institutionnel régissant les transports aérien et par voie d'Eau.				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : Nombre de textes réglementaires révisés et adoptés	0	2	0	-2

OBJECTIF N°1 : AMELIORER, D'ICI 2017, LE CADRE REGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL

INDICATEUR 1 : TEXTES REGLEMENTAIRES REVISES ET ADOPTES

Dans le cadre de la réforme amorcée dans le secteur ministériel des transports, depuis 2009, l'ordonnance n°003/PR/2013 visant la réorganisation des transports fluviaux et lagunaires, consacrait la création de la CNNII, remplaçante de la CNI. Cependant, pour des raisons non encore élucidées, celle-ci n'avait pas été transmise à l'Assemblée Nationale pour être ratifiée. Des dysfonctionnements n'ont pas permis que cette situation se dénoue au cours de l'année 2015.

Il en a été de même pour les textes d'application portant sur certaines dispositions prévues par la même ordonnance, relative à l'encadrement des droits de trafic dans les eaux intérieures du pays.

Objectif E/P1.2 : AVOIR ASSURE LE RESPECT DES NORMES DE SURETE ET DE SECURITE Objectif de rattachement dans le PAP 2015 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : AMELIORER LA SECURITE ET LA SURETE				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : Formation de base du personnel navigant au certificat STCW)	1	2	0	-2
Indicateur 2 : Assurance des navires (en%)	44	78	100	+22
Indicateur 3 : Visite de sécurité des navires (en %)	44	78	100	+22

OBJECTIF N°2 : D'ICI 2017, AMELIORER LA SECURITE ET LA SURETE / AVOIR ASSURE LE RESPECT DES NORMES DE SURETE ET DE SECURITE

INDICATEUR 1 : FORMATION DE BASE DU PERSONNEL NAVIGANT AU CERTIFICAT STCW :

L'ensemble du personnel navigant de la CNNII avait été formé en 2014. Ces formations étaient en prévision de recrutements à réaliser. Toutefois, aucun navigant sans ce certificat n'a été recruté en cours d'année, d'où l'inutilité de la session de formation 2015.

INDICATEUR 2 : ASSURANCE DES NAVIRES :

L'ensemble des navires en exploitation a été assuré en 2015.

INDICATEUR 3 : VISITE DE SECURITE DES NAVIRES :

Tous les navires CNNII ont fait l'objet de visites régulières de sécurité, telles que prévues par la législation en la matière, effectuées par les services compétents de la Marine Marchande, en 2015. Ces deux indicateurs sont indispensables pour la délivrance des autorisations de circuler dans les eaux territoriales gabonaises.

Objectif O/P1.3 : Avoir développé les capacités opérationnelles de la CNNII Objectif de rattachement dans le PAP 2015 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Mieux assurer l'offre de transport maritime et fluvial				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : Disponibilité du service (en%)	84	97	62,5	-34,5
Indicateur 2 : Navires exploités (en %)	44	78	78	0
Indicateur 3 : Dessertes ouvertes (nombre)	4	4	3	1

OBJECTIF N°3 : D'ICI 2017, MIEUX ASSURER L'OFFRE DE TRANSPORT AERIEN ET PAR VOIE D'EAU / Avoir développé les capacités opérationnelles de la CNNII

INDICATEUR 1 : DISPONIBILITE DU SERVICE :

Le recul constaté de 34,5% s'explique par 2 situations :

1. Suspension temporaire de la ligne fluviale Port-Gentil / Lambaréné, en raison de la forte dégradation du fond de la coque du navire « George RAWIRI » dédié à cette desserte, due aux talonnages trop fréquents. Le risque d'avarie majeure étant trop grand (le bateau risquait de couler).
2. Arrêts techniques programmés pour les besoins de grande maintenance (carénage) sur d'autres navires.

Les nombres d'arrêts techniques, liés aux accidents intempetifs ayant plus ou moins immobilisé certains navires, sur une durée moyenne supérieure à la normale, ont été en volume plus nombreux par rapport à 2014.

INDICATEUR 2 : NAVIRES EXPLOITES

Le nombre de navires exploités par rapport à 2014, a été plus important, notamment avec la livraison de la barge « Woleu », et l'acquisition du navire « Cote de Blaye » en cours d'année.

INDICATEUR 3 : DESSERTES OUVERTES :

Le recul s'explique par la suspension temporaire de la ligne fluviale Port-Gentil / Lambaréné, en raison du risque de couler.

Dotations allouées à l'opérateur par le RPROG pour l'exécution de ses actions et projets de politique publique				
Programme	Titre 4. Transferts		Titre 5. Investissements	
	Crédits ouverts	Crédits consommés	Crédits ouverts	Crédits consommés
Textes Réglementaires Révisés et Adoptés/ <i>Améliorer d'ici 2017 le cadre réglementaire et institutionnel régissant les transports aériens et par voie d'eau</i>	0	0	0	0
Avoir assuré le respect des normes de sécurité et de sureté/ <i>Améliorer la sécurité et la sureté</i>	142 114 049	142 114 049	0	0
Avoir développé les capacités opérationnelles de la CNNI/ <i>Mieux assurer l'offre de transport maritime et fluvial</i>	121 078 631	121 078 631	0	0
Total des dotations pour exécution des actions et projets de politique publique	263 193 280	263 193 280	400 000 000	0

Résultats de l'Etat par rapport aux engagements pris

	Crédits ouverts	Crédits consommés	Crédits ouverts	Crédits consommés
Textes Réglementaires Révisés et Adoptés/ <i>Améliorer d'ici 2017 le cadre réglementaire et institutionnel régissant les transports aériens et par voie d'eau</i>	0	0	0	0
Avoir assuré le respect des normes de sécurité et de sureté/ <i>Améliorer la sécurité et la sureté</i>	142 114 049	142 114 049	0	0
Avoir développé les capacités opérationnelles de la CNNI/ <i>Mieux assurer l'offre de transport maritime et fluvial</i>	120 671 313	120 671 313	0	0
Total des dotations pour exécution des actions et projets de politique publique	262 785 962	219 409 872	400 000 000	0

Explication du niveau d'atteinte de chaque objectif, du niveau de respect de chaque engagement pris :

Il faut souligner la difficulté réelle éprouvée par la CNNII pour l'utilisation de la subvention, notamment à l'étape de décaissement des fonds pour les dossiers ordonnancés et payés avec près de 8 mois de retard par le Trésor Public.

La CNNII fait remarquer l'inconstance de l'Etat dans les engagements pris vis-à-vis de l'opérateur. Car, le CAP qui été conclu sur la base de FCFA 360.000.000 en fonctionnement, et FCFA 425.000.000 en investissement a été modifié unilatéralement, et sans avenant. Les sommes mises en jeux ayant été révisées à la baisse, respectivement de 27% et 20%. Les décaissements de la subvention de fonctionnement se chiffrent à **219 409 872 F.CFA**, l'investissement n'ayant tout simplement pas été libéré.

Les conséquences se sont fait ressentir à trois niveaux :

1. **Fermeture de la ligne sociale POG/LNE**, par manque de fonds pour l'entretien technique du navire dédié à la navigation fluviale « Georges RAWIRI », auquel il a fallu nécessairement restreindre les talonnages, fréquents dans l'Ogooué, en raison de sérieux dégâts sur la coque.
2. **Création et augmentation de la dette fournisseur** auprès des chantiers navals implantés au Gabon (2). Le paiement des opérations de carénage (grande maintenance) était programmé sur la subvention d'investissement, car nécessitant outre la réfection, l'acquisition de matériels maritime onéreux.

Toute chose qui n'a pas pu se faire au rythme d'exécution prévu. D'où en ce moment encore 3 navires à l'arrêt : Ferry lagunaire « George RAWIRI », LCT mixte « NDINDI » et LCT mixte « SETTE CAMA ».

Présentation de l'opérateur

1.1. Statuts d'AEROPORT DU GABON (ADG).

AEROPORT DU GABON (ADG) est une société anonyme mise en place par l'Etat Gabonais actionnaire créée par le décret W 01105 / PR/MT du 30 Septembre 2011.

1.2. Missions de l'AEROPORT DU GABON (ADG) :

Missions de service public : Gestion aéroportuaire- Conception, Etudes, Construction des installations aéroportuaire-Exploitation et Maintenance des Equipements- Réalisation et Développement du Nouvel aéroport de Libreville ;

Missions de développement : Participation à la réalisation du PSGE, du SDNI, Mise en place d'une infrastructure structurante - Participation à la réalisation du Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme de Libreville- Participation au renforcement des capacités et à la de la mise aux normes internationales du Système aéroportuaire Gabonais

Travail avec l'opérateur

Un Contrat Annuel de Performance (CAP) a été signé entre l'État et ADG en 2015. Le Suivi évaluation et la collaboration existante en 2015 auraient pu être améliorés.

Crédits consommés en 2015 par l'opérateur

Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2015		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur	0	0
Contribution au fonctionnement de l'opérateur	149 199 498	115 000 000
Contribution aux investissements propres de l'opérateur	0	0
Total de la contribution financière de l'Etat	149 199 498	115 000 000

Commentaires relatifs à l'utilisation de la contribution financière de l'Etat :

Il est à noter qu'ADG n'emploie pas de personnel rémunéré par l'Etat. Cependant, le détail de l'utilisation de la subvention sont à compléter.

Les retards très importants dans la mobilisation des ressources (subvention) prévues par l'Etat ont eu des conséquences directes et indirectes sur les résultats attendus d'autant qu'ADG n'a pas encore de moyens de production lui permettant d'avoir des ressources propres.

ADG a été créée par l'Etat avec pour objectif essentiel la réalisation du projet de nouvel aéroport de Libreville afin de pallier la situation (hors normes OAC/) de l'aéroport Léon MBA actuellement en service.

Sans les moyens juridiques, humains et financiers attendus conformément aux critères de réussite du projet, énoncés dans le schéma directeur du nouvel aéroport de Libreville, capitale de la République gabonaise, la feuille de route y relative est difficile à réaliser

Résultats de l'opérateur par rapport aux engagements pris

Objectif O/P1.1 : Avoir révisé et adopté deux (2) textes prioritaires Objectif de rattachement dans le PAP 2015 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer d'ici 2017, le cadre réglementaire et institutionnel régissant les transports aériens				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2014	Cible 2015	Résultat 2015	Ecart
Indicateur 1 : Nombre de textes révisés et Adoptés	0	2	1	1

Explication du niveau d'atteinte de chaque objectif, du niveau de respect de chaque engagement pris par l'opérateur :

L'état n'a pas finalisé la mise en place de l'ADG donc ne peut poursuivre les trois (3) objectifs contenus dans le PAP 2015.

PROGRAMME PILOTAGE ET SOUTIEN A LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

PRESENTATION DU PROGRAMME

PERIMETRE DU PROGRAMME

Le programme « **Pilotage et Soutien à la politique des transports** » recouvre tous les moyens nécessaires au fonctionnement optimal du Ministère des Transports. Il englobe toutes les fonctions «Support» à caractère transversal mises en œuvre par l'ensemble des services d'appui.

Ce programme ne couvre pas toute la phase d'élaboration ou celle d'exécution des activités de transports qui relève de la compétence des opérateurs et de tous les autres services sectoriels. Il concerne le pilotage des politiques ainsi que la gestion de tous les services concourant à la bonne marche de l'Administration.

Le programme « **Pilotage et Soutien à la politique des transports** » est conjointement piloté par le Cabinet du Ministre et le Secrétariat Général du Ministère des Transports. Le Responsable de programme est le Secrétaire Général du Ministère des Transports.

Les fonctions qui forment le programme Soutien regroupent l'ensemble des activités transversales indispensables au fonctionnement des services opérationnels. Elles comprennent :

- **L'administration financière et la comptabilité** : C'est la Direction Centrale des Affaires Financières (DCAF) qui est responsable de l'aspect finances et comptabilité au sein du Ministère. Elle gère tous les crédits d'investissement et depuis sa mise en place en 2010, elle est censée avoir permis aux administrateurs de crédits de mieux s'approprier les exigences en matière budgétaire.
- **La gestion des Ressources Humaines** : Relève de la compétence de la Direction des Ressources Humaines (DCRH) qui exerce deux grandes catégories d'activités : l'administration du personnel (gestion des congés, des absences, l'aspect social etc.), et le développement des Ressources Humaines qui permet de disposer d'un personnel compétent (recrutement, gestion des compétences, gestion des carrières, etc.) ;
- **Le patrimoine immobilier**. Il est géré par la DCAF. Il comprend la construction, la réhabilitation et le réaménagement des bâtiments. Il englobe également le gros entretien et la maintenance des équipements.
- **Les moyens généraux** : Ils sont gérés en partie par le Secrétariat Général (gestion des fluides, de l'accueil). Pour le reste (équipements, fournitures, etc.) il revient à chaque service de gérer son matériel.
- **Les Systèmes d'informations, l'Informatique-Bureautique** : la Direction Centrale des Systèmes d'Informations (DCSI) en est responsable. Celle-ci intervient dans l'aspect matériel, car elle sert de conseil dans l'acquisition du matériel informatique et assure la maintenance des outils informatiques et des appareils de reprographie. Les missions de la DCSI couvrent également l'aspect développement, car elle est chargée de récolter, traiter, stocker et diffuser l'information issue du Ministère. En outre, elle tend aussi à développer les outils nécessaires à l'exécution des tâches.
- **Les Services intérieurs** : les services intérieurs sont essentiellement gérés par le Secrétariat Général et recouvrent une série de services : le gardiennage, la prévention sécurité, l'entretien des locaux.
- **La production de données statistiques (externe et interne)** : elle relève de la Direction des statistiques. Ce service a pour missions, entre autres, de collecter, compiler, traiter les informations et de mettre les données analysées à la disposition des usagers, notamment les administrations, les opérateurs économiques, les ONG et les particuliers par les moyens de communications usuels.
- **La communication** : cette fonction est gérée par un service communication au sein du secrétariat général. Le service communication est une fonction d'appui essentielle au sein du Ministère. Elle est à la fois interne et externe. Toutefois, la communication extérieure du Ministère se fait sous l'autorité du cabinet via le conseiller en communication du ministre.
- **Le pilotage global des politiques** : mené par le Cabinet du Ministre, le pilotage vise non seulement la mise en œuvre d'une stratégie à travers la mobilisation des ressources humaines, mais également le suivi des politiques publiques menées au sein des programmes du Ministère.

Au sein du Cabinet du Ministre cette fonction recouvre les actions suivantes :

- l'examen des dossiers ;
- la validation des projets et des politiques ;
- l'orientation et/ou la reformulation desdits projets et politiques ;
- le suivi-évaluation.

Après du Secrétariat Général, il s'agit de coordonner et contrôler les activités des différents services du Ministère.

Le programme « **Pilotage et Soutien à la politique des transports** » est en cohérence avec tous les autres programmes de la mission, à savoir :

- Transports Terrestre ;
- Transports aérien et par voie d'eau.

Le programme « **Pilotage et Soutien à la politique des transports** » recouvre deux actions : le pilotage de la stratégie ministérielle mené par le Cabinet du Ministre et la coordination administrative qui relève du Secrétariat Général.

PRESENTATION DES ACTIONS

Deux actions composent ce programme : Pilotage de la stratégie ministérielle et Coordination administrative.

ACTION N° 1 : Pilotage de la stratégie ministérielle

L'action « Pilotage de la stratégie ministérielle » est pilotée par le Ministre avec l'appui de son Cabinet technique et l'Inspection Générale des Services. L'objectif du pilotage de la stratégie ministérielle vise sur le court terme :

- L'efficacité de l'action publique ;
- La lisibilité des politiques budgétaires ;
- La recherche de l'efficacité accrue des dépenses ;
- La transparence des documents budgétaires.

De manière générale, le pilotage de la stratégie ministérielle exige :

- L'orientation générale de la gestion du Ministère pour les politiques communes (politiques indemnitaire, de formation, d'achat, etc.) ;
- L'orientation et/ou les reformulations et la validation des projets et programmes ;
- L'examen et l'adoption des dossiers soumis aux réunions de coordination ministérielle, aux comités techniques interministériels sectoriels et aux conseils présidentiels sectoriels ;
- La mise en place du mécanisme de suivi-évaluation nécessaire, afin de s'assurer du contrôle continu, de l'évaluation, de l'utilisation efficace des ressources des différents programmes et projets, de la responsabilisation, de la transparence et de l'intégrité ;
- Faciliter les revues et contrôles périodiques sur place des documents financiers par le contrôleur budgétaire (Ministère du Budget) ainsi que le suivi programmatique des activités par le Directeur Central des Affaires Financières.
- La coordination des activités de promotion des investissements ainsi que celles relatives à l'assainissement du climat des affaires dans le secteur.

ACTION N° 2 : Coordination administrative

L'action « Coordination administrative » est mise en œuvre par le Secrétariat Général. Cette action couvre toutes les activités qui concourent à celles des autres actions ou programmes de politique publique, en leur fournissant un soutien ou un encadrement. Elles répondent à des politiques communes, transversales. Il s'agit des Finances, des Ressources Humaines, du Patrimoine immobilier, des Moyens généraux, des Services intérieurs, des Statistiques, de la Communication, du Service juridique, des Systèmes d'information.

Pour mener à bien ses missions, le Secrétariat Général s'appuie actuellement sur trois Directions, à savoir :

- La Direction Centrale des Affaires financières ;
- La Direction Centrale des Ressources Humaines ;
- La Direction Centrale des Systèmes d'Informations ;

Cependant, pour faire face à un besoin constant de performance, le Gouvernement, réuni en Conseil des Ministres le 21 février 2013, a adopté plusieurs projets de décret portant cadre organique des Ministères. Ces textes ont pour objet l'harmonisation de certaines structures et la pérennisation de celles-ci au sein des départements ministériels. Ainsi ont été créées plusieurs Directions Centrales qui viendront dorénavant, à l'instar de celles qui existent déjà, appuyer l'action du Secrétariat Général. Il s'agit de :

- La Direction Centrale des Affaires Juridiques ;
- La Direction Centrale de la Communication ;
- La Direction Centrale des Archives et de la Documentation ;
- Le Service Central du Courrier.

Le programme Pilotage et Soutien comprend toutes les fonctions transverses devant venir en appui des Directions Générales sectorielles. Ces fonctions sont aujourd'hui organisées de la même manière dans tous les Ministères suite à la parution de nouveaux décrets d'organisation en 2013 érigeant de nouvelles Directions Centrales (Communication, Ressources Humaines, Documentation et Archivage, Système d'Information, Statistiques, Affaires Juridiques...) afin de renforcer les services et l'accompagnement fournis aux sectoriels au quotidien, de rationaliser certaines activités autrefois effectuées en doublons, de spécialiser certaines fonctions sur des compétences plus pointues, et par là développer l'efficacité et l'efficience du Ministère.

Ces nouvelles fonctions, ayant été créées très récemment, ne sont pas encore opérationnelles : les agents ne sont pas nommés, les conditions d'accueil et de travail de ces agents ne sont souvent pas assurées, les feuilles de route ne sont pas encore définies. Cependant, les décrets précisent clairement les attributions de chaque Direction et Service, ce qui facilitera la mise en place réelle de ces fonctions et la déclinaison des missions permanentes en plans de travail opérationnels.

Les années à venir seront donc des années de construction et de mise en place de ces fonctions nouvelles. L'année 2015 a été une année de transition entre l'ancienne organisation avec des services déjà pourvus en fonctions "Supports", y compris au sein de Directions Générales et la nouvelle organisation avec les Directions Centrales.

Les difficultés rencontrées et les défis à relever aujourd'hui par le programme Pilotage et Soutien à la politique des transports sont donc de plusieurs ordres :

- D'ordre général pour l'ensemble du programme :
 - L'absence ou l'insuffisance de personnel formé dans le champ de compétences de la fonction parfois (par exemple en matière de communication ou d'affaires juridiques) ;
 - Des agents qui parfois sont sous-exploités pour des raisons d'inadéquation en termes de compétences ou d'insuffisance notable de moyens et outils de travail ;
 - Le manque et parfois l'absence totale de collaboration avec les agents bénéficiaires que sont les agents sectoriels : absence d'analyse systématique des besoins notamment, absence d'enquêtes de satisfaction, manques d'échanges au quotidien) ;
 - Un manque de données sur l'existant (notamment sur le patrimoine du ministère, les équipements, les agents...) ;
 - L'absence de cadre de collaboration entre les différentes fonctions du programme Soutien et donc une « équipe » à construire.

- En ce qui concerne certains domaines spécifiques d'appui :
 - Une transition à opérer entre gestion administrative du personnel et gestion des ressources humaines : évaluation des besoins en compétences afin de pouvoir développer des plans de formation, effectuer des redéploiements et optimiser le suivi de carrière, déclinaison de politiques de GRH et anticipation des évolutions des métiers, etc. ;
 - De grands chantiers à lancer de redéfinition, formalisation, diffusion et contrôle des procédures transverses afin d'améliorer le fonctionnement interne ;
 - Un mode de pilotage et de coordination des différentes administrations qui n'est pas suffisamment formalisé et donc moins fonctionnel qu'il pourrait l'être (absence de procédures d'élaboration des rapports d'activité, difficultés à organiser à l'avance les réunions d'échanges et à réunir les personnes invitées, absence d'outils de suivi et de pilotage de l'activité) ;
 - Une fonction communication interne qui n'est pas encore organisée au sein du Ministère et donc faite de manière informelle ;
 - L'absence d'état des lieux exhaustif du patrimoine du Ministère ;
 - L'absence de politique de centralisation des achats et de gestion optimale des moyens généraux ;
 - Une relation entre chaque fonction Soutien, en particulier la DCAF qui est une émanation du Ministère du Budget, et les agents du Ministère à renforcer pour accompagner efficacement les sectoriels dans la conduite de leurs missions ;
 - L'absence d'un véritable système de gestion de l'information (aussi bien sur le plan de la Documentation et des Archives que sur le plan du Système d'Information) ;
 - Le passage d'une communication politique assurée par le Conseiller du Ministre à une communication plus large, institutionnelle, portée par la Direction Centrale de la Communication.
 - Afin de réussir cette véritable transformation, le programme devra développer en premier lieu l'expertise de ses agents et lancer un certain nombre de chantiers, en fonction des priorités identifiées, à conduire en mode projet.

ENJEUX

- Assurer une gouvernance proactive et efficace de l'administration du ministère
- Faire des fonctions "Supports" des acteurs déterminants de la modernisation de l'administration du ministère
- Développer la performance globale et au niveau de chaque fonction soutien

PRESENTATION DES OBJECTIFS

RAPPEL DES OBJECTIFS STRATEGIQUES

OBJECTIF N°1 : Garantir un pilotage efficace et dynamique de l'administration du ministère

OBJECTIF N°2 : Renforcer les capacités organisationnelles, techniques et opérationnelles en RH

OBJECTIF N°3 : Elaborer et garantir l'application des procédures internes

OBJECTIF N°4 : Disposer d'un système d'information Modernisé et organisé au sein du ministère

OBJECTIF STRATEGIQUE N°1 : Garantir un pilotage efficace et dynamique de l'administration du ministère

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- **Résultat annuel N°1** : Avoir instauré un système d'amélioration des performances de l'administration du ministère
- **Résultat annuel N°2** : Avoir initié la mise en place d'un système de collaboration et de travail transversal des fonctions soutiens

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultat annuel N°1 : Aucune information fournie
- Résultat annuel N°2 : Aucune information fournie

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
1. Taux d'envoi dans les délais des rapports d'activités par les Directions soutiens				80	0	- 80	80	
2. Nombre de revues trimestrielles réalisées par programme				12	0	-12	12	
3. Nombre de réunions de partage tenues entre fonctions soutien				4	4	0	4	

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Pour l'exercice budgétaire 2015, les résultats attendus étaient de 80% pour le taux d'envoi dans les délais des rapports d'activités par les directions soutiens, de 12 le nombre de revues trimestrielles réalisées par programme, et de 4 le nombre de réunions de partage tenues entre fonctions soutiens.

S'agissant des résultats réellement obtenus, seul le cota du nombre des réunions de partage tenues entre fonctions soutien ont été atteint.

Les directions soutiens existent mais ne sont jusqu'à ce jour pas opérationnelles à cause de la difficulté de l'installation de la Direction Centrale des Affaires Financières (DCAF) et de la Direction Centrale des Ressources Humaines (DCRH), d'où la non effectivité des directions soutiens qui sont là pour le management avec les autres programmes de la mission.

Le manque de ressources financières n'a pas permis la mise en place d'une revue trimestrielle qui devait être réalisé par chaque programme.

La mise en place tardive du budget et la non-exécution dudit budget qui n'a toujours pas été payé, a favorisé la non atteinte de l'objectif N°1.

OBJECTIF STRATEGIQUE N°2 : Renforcer les capacités organisationnelles, techniques et opérationnelles en RH

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- **Résultat annuel N°1** : Avoir disposé d'un fichier de l'état des besoins en renforcement des capacités des agents du ministère
- **Résultat annuel N°2** : Avoir élaboré un plan de formation ministériel correspondant aux besoins des différents programme

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultat annuel N°1 : 0
- Résultat annuel N°2 : 0

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
1. Taux d'avancement dans l'élaboration d'un fichier des besoins en renforcement des capacités des agents du ministère	%			100%	0%	-100%		
2. Existence d'un plan de formation ministériel	Plan de formation			1	0	-1		

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

En 2015 les résultats attendus sont le taux d'avancement dans l'élaboration d'un fichier des besoins en renforcement des capacités des agents du ministère et l'existence d'un plan de formation ministériel. Il avait été prévu une étude sur l'état des besoins des qualifications des agents du ministère à travers leurs profils.

L'évaluation des besoins faussée, l'analyse n'ayant pas été faite, le plan de formation ne peut se faire à cause de l'indisponibilité des fonds alloués pour cet objectif.

L'objectif N°2 n'a connu aucune évolution, sa probabilité d'être atteint est faible.

OBJECTIF STRATEGIQUE N°3 : Elaborer et garantir l'application des procédures internes

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- **Résultat annuel N°1** : Avoir initié l'élaboration d'un manuel de procédures par mode de transport (aérien, terrestre, par voie d'eau et ferroviaire)
- **Résultat annuel N°2** : Avoir initié l'application des procédures déjà existantes

Résultats annuels effectivement atteints

- Résultat annuel N°1 : Informations non fournies
- Résultat annuel N°2 : Informations non fournies

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
1. Taux d'avancement dans l'élaboration des procédures internes	%			25%	ND		75%	100%
2. Taux d'application des procédures existantes	%			60%	ND		80%	100%
3. Taux de fonctions soutien disposant d'un manuel de procédures	%			25%	ND		75%	100%

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Aucune information n'a été fournie par le chef de file de l'objectif

OBJECTIF STRATEGIQUE N°4: Disposer d'un système d'information modernisé et organisé au sein du ministère

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel du résultat attendu

- **Résultat annuel N°1** : Disposer d'un plan de mise en place du système d'information

Résultat annuel effectivement atteint

- Résultat annuel N°1 : Informations non fournies

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP	2015 Réalisé	Ecart 2015 (Réalisé - Prévision)	2016 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Taux d'avancement dans la mise en place d'un système d'information modernisé et organisé	%			30%	ND	ND		
Nombre d'applications créées et fonctionnelles	Application informatique			2	ND	ND		
Nombre de base de données créées	Base de données			4	ND	ND		
Taux de satisfaction des agents du ministère	%				ND	ND		

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Aucune information n'a été fournie par le chef de file.

PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES

RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE

Actions et titres	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	AE ouvertes en LFR pour 2015 (a)	AE engagés en 2015 (b)	Ecart (b) - (a)	CP ouverts en LFR pour 2015 (c)	CP consommés en 2015 (d)	Ecart (d) - (c)
17.640.1 Pilotage de la stratégie ministérielle	99 183 976	31 955 190	- 67 228 786	99 183 976	31 955 190	- 67 228 786
Titre 1. Charges financières de la dette			-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	13 452 000	9 966 000	- 3 486 000	13 452 000	9 966 000	- 3 486 000
Titre 3. Dépenses de biens et services	85 731 976	21 989 190	- 63 742 786	85 731 976	21 989 190	- 63 742 786
Titre 4. Dépenses de transfert			-	-	-	-
Titre 5. Dépenses d'investissement			-	-	-	-
Titre 6. Autres dépenses			-	-	-	-
17.640.2 Coordination administrative	155 106 083	76 940 047	- 78 166 036	155 106 083	76 940 047	- 78 166 036
Titre 1. Charges financières de la dette			-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	16 404 000	16 488 000	84 000	16 404 000	16 488 000	84 000
Titre 3. Dépenses de biens et services	138 702 083	60 452 047	- 78 250 036	138 702 083	60 452 047	- 78 250 036
Titre 4. Dépenses de transfert			-	-	-	-
Titre 5. Dépenses d'investissement			-	-	-	-
Titre 6. Autres dépenses			-	-	-	-
Total pour le Programme	254 290 059	108 895 237	- 145 394 822	254 290 059	108 895 237	- 145 394 822
dont :						
Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	29 856 000	26 454 000	- 3 402 000	29 856 000	26 454 000	- 3 402 000
Titre 3. Dépenses de biens et services	224 434 059	82 441 237	-141 992 822	224 434 059	82 441 237	-141 992 822
Titre 4. Dépenses de transfert	-	-	-	-	-	-
Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-	-	-	-	-
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-

Explication des principaux écarts :

Sur le montant global octroyé de **254 290 059 FCFA** au programme, un montant de **108 895 237 FCFA** a été exécuté; soit un taux d'exécution de **42,8%**.

Les écarts constatés s'expliquent notamment par la non levée de la réserve obligatoire, le non respect des délais de traitement des dossiers de dépenses et par l'instabilité de l'application vectis.

Numéro et intitulé du programme et de l'action		Crédits votés dans la LFR 2015 (a)	Mouvements : débit (b)	Mouvements : crédit (c)	Exécutions 2015 (d)
17.640	Pilotage et soutien à la politique de transports	254 290 059	- 145 478 822	84 000	108 895 237
	Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-
	Titre 2. Dépenses de personnel	29 856 000	- 3 486 000	84 000	26 454 000
	Titre 3. Dépenses de biens et services	224 434 059	- 141 992 822	-	82 441 237
	Titre 4. Dépenses de transfert	-	-	-	-
	Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-	-	-
	Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-

Explication des motifs de chaque transfert :

Le transfert de **84 000 FCFA** reçu du programme dotation pour dépenses accidentelles et imprévisibles de la mission « provisions » a permis le réajustement des crédits de personnel.

Les crédits disponibles en fin d'année redéployés dans la mission "Provisions" lors des opérations de clôture se répartissent comme suit :

- Titre 2 : 3 486 000 F CFA
- Titre 3 : 141 992 822 F CFA

Annulations

Le programme n'a pas effectué d'annulation de crédits.

Reports

Le programme n'a pas eu de reports de crédits.

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT

Emplois de l'administration	Effectifs au 31 décembre 2013	Effectifs au 31 décembre 2014	Effectifs au 1 ^{er} janvier 2015	Mouvements d'effectifs en 2015			Effectifs au 31.12. 2015
				Sorties	Entrées	Ecart (entrées - sorties)	
Agents hors catégorie							
Agents de catégorie A			118	0	0	0	118
Permanents			118				118
Non permanents							
Agents de catégorie B			36	0	0	0	36
Permanents			36				36
Non permanents							
Agents de catégorie C			3	0	0	0	3
Permanents			3				3
Non permanents							
Agents sur solde indiciaire (Cat A + B + C)							
Main d'œuvre non permanente			12	0	0	0	12
Total pour les emplois de l'administration au niveau du programme			169	0	0	0	169

Explication des évolutions :

Les effectifs sont restés stables

Le programme Pilotage et soutien à la politique des transports ne comporte pas d'opérateurs en son sein.

ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS

TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL

	Crédits de titre 2 prévus dans la LR		Crédits de titre 2 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
Masse salariale des emplois de l'administration	29 856 000	29 856 000	26 454 000	26 454 000	-3 402 000	-3 402 000
Masse salariale des emplois des opérateurs, rémunérés par le programme, inclus dans le plafond d'emplois du ministère						
Total des crédits de titre 2 consommés	29 856 000	29 856 000	26 454 000	26 454 000	-3 402 000	-3 402 000

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 2 :

Il s'agit de uniquement de la main d'œuvre non permanente du programme, la solde permanente étant en gestion centralisée au Ministère du Budget et des Comptes Publics.

TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES

	Crédits de titre 3 prévus dans la LFR		Crédits de titre 3 consommés		Ecart	
	AE (a)	CP (b)	AE (c)	CP (d)	AE (c-a)	CP (d-b)
Action N°17.640.1 : Pilotage de stratégie ministérielle	85 731 976	85 731 976	21 989 190	21 989 190	-63 742 786	-63 742 786
Action N°17.640.2 : Coordination administrative	138 702 083	138 702 083	60 452 047	60 452 047	-78 250 036	-78 250 036
Total des crédits de titre 3 consommés	224 434 059	224 434 059	82 441 237	82 441 237	-141 992 822	-141 992 822

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 3 en faisant ressortir les activités et les opérations individualisées :

Le détail des activités réalisées est à compléter par les RUO Pilotage de stratégie ministérielle et Coordination administrative.

TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS

Le programme Pilotage et soutien des transports n'a pas bénéficié de crédits du Titre 4 – Dépenses de transferts

TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Le programme Pilotage et soutien des transports n'a pas bénéficié de crédits du Titre 5 – Dépenses d'investissement

BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS

Le programme Pilotage et soutien à la politique des transports ne comporte pas d'opérateurs en son sein.