

REPUBLIQUE GABONAISE



RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE

MISSION MINISTERIELLE TRANSPORTS

ANNEXE A LA LOI DE REGLEMENT POUR

2021

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 les parties suivantes :

- *Le bilan stratégique du programme :*
 - o la présentation du programme
 - o 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 :*
 - o 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) ;
 - o le récapitulatif des mouvements de crédits au niveau du programme.
- *Les évolutions en termes d'emplois de l'Etat et de ses opérateurs :*
 - o 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 :*
 - o 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 :*
 - o 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.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	2
MISSION TRANSPORTS	5
BILAN STRATEGIQUE DE LA MISSION	6
PRESENTATION DE LA MISSION	6
PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES	8
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR PROGRAMME ET ACTION	8
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR PROGRAMME ET TITRE	9
RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DE LA MISSION	10
PROGRAMME TRANSPORT TERRESTRE	11
BILAN STRATEGIQUE DU PROGRAMME	12
PRESENTATION DU PROGRAMME	12
AVANCEMENT DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DANS UNE PERSPECTIVE PLURIANNUELLE	14
PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES	18
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE	18
RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DU PROGRAMME	19
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS	20
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT	20
EVOLUTION DES EMPLOIS DES OPERATEURS	21
ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS ET DES ECARTS DE PERFORMANCE	22
TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL	22
TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES	22
TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS	23
TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT	23
BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS	24
PROGRAMME TRANSPORTS AERIEN ET PAR VOIE D'EAU	27
BILAN STRATEGIQUE DU PROGRAMME	28
PRESENTATION DU PROGRAMME	28
AVANCEMENT DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DANS UNE PERSPECTIVE PLURIANNUELLE	30
PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES	32
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE	32
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS	35
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT	35
EVOLUTION DES EMPLOIS DES OPERATEURS	36
ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS ET DES ECARTS DE PERFORMANCE	37
TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL	37
TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES	37
TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS	38
TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT	38
BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS	39
PROGRAMME PILOTAGE ET SOUTIEN A LA POLITIQUE DES TRANSPORTS	45

PRESENTATION DU PROGRAMME	46
AVANCEMENT DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DANS UNE PERSPECTIVE PLURIANNUELLE	50
RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE	50
RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DU PROGRAMME	51
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS	52
EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT	52
ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS ET DES ECARTS DE PERFORMANCE	53
TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL	53
TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES	53
TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS	53
TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT	53

MISSION TRANSPORTS

BILAN STRATEGIQUE DE LA MISSION

Le ministre en charge de la mission est le **MINISTRE DES TRANSPORTS**. La mission est également portée par le **MINISTRE DES TRANSPORTS**

PRESENTATION DE LA MISSION

PERIMETRE DE LA MISSION

Elle recouvre dans son périmètre les programmes « Transports terrestres » 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
- Météorologie.

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

- Transport maritime ;
- Transport aérien ;
- Transport fluvial et lagunaire

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

PRINCIPAUX TEXTES DE REFERENCE

- Le décret N°1245/PR/MACC du 31 Août 1983, portant attribution et organisation du Ministère de l'Aviation Civile et Commerciale ;
- La loi sur le Domaine Public Maritime (DPM) ;
- L'ordonnance n°0011/PR/2011 relative au développement des activités maritimes et portuaires en République Gabonaise ;
- La 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 ;
- Le décret n°01374/PR/MT du 20 novembre 2011 portant attributions et organisation de la Direction Générale de la Sécurité Routière ;
- L'ordonnance n°30/69 du 11 avril 1969 relative à la police de la circulation routière dite « Code de la Route » ;
- La loi n°003/2006 du 12 septembre 2006 complétant les dispositions de l'ordonnance 30/69.
- La Convention de Dakar révisée relative à l'ASECNA, signée à Libreville le 28 avril 2010, ensemble les textes d'application subséquents ;
- La loi n°05/2008 du 11 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement de l'ANAC, ensemble des textes modificatifs subséquents ;
- La loi n°23/2016 du 29 décembre 2016 portant Code de l'Aviation Civile ;
- La loi n°038/2018 du 28 décembre 2018 portant création, attributions et organisation de l'Office National de la Sûreté et de la Facilitation des Aéroports en République Gabonaise (ONSFAG) ;
- L'ordonnance n° 0011/PR/2011 relative au développement des activités maritimes et portuaires en République Gabonaise ;
- La loi sur le Domaine Public Maritime (DPM) ;
- L'ordonnance n°30/69 du 11 avril 1969 relative à la police de la circulation routière dite « Code de la Route » ;
- La loi n°003/2006 du 12 septembre 2006 complétant les dispositions de l'ordonnance 30/69

PRINCIPALES REFORMES

- Une réorganisation profonde de la Société Gabonaise des Transports (SOGATRA) est actuellement en cours.
- La création d'une nouvelle société de transport dénommée la «TRANS-URB » ;
- Le déploiement de l'Office National de Sûreté et de Facilitation des Aéroports du Gabon (ONSFAG) sur l'ensemble des aéroports du Gabon.
- La contractualisation entre l'Etat et l'Agence de Sécurité pour la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)

AVANCEMENT DES OBJECTIFS LES PLUS REPRESENTATIFS DE LA MISSION

Objectif Stratégique	Indicateur	Unité	2020 Réalisé	2021 Prévision PAP	2021 Réalisé	Ecart 2021 (Réalisé - Prévision)	Cible à l'échéance pluriannuelle
N°1 : D'ici 2023, développer l'offre de transports modale et inter modale	Nbre de bus réhabilités	-	-	-	-	-	-
	Nbre de taxi compteurs réhabilités	-	-	-	-	-	-
	Nombre de lignes augmentés sur le réseau	Nbre	6	5	8	3	10
N°2 :D'ici 2023, augmenter la célérité de la délivrance des documents de transport	Délai de délivrance des Licences transports	Jrs	3	2	1	-	-
	Délai de délivrance des Cartes grises transports	Jrs	3	2	1	-	-
	Délai de délivrance du Permis de conduire provisoire (1)	Jrs	60	30	30	-	-
	Délai de délivrance du Permis de conduire définitif à compter de la date d'expiration du permis provisoire	Jrs		7	-	-	-
N°3 D'ici 2023, améliorer la sécurité et la sûreté	Nombre d'audits réalisés	Nombre	10	25	-	-	-
	Centre de surveillance	Nombre	0	1			
	Système mondial de détresse	Nombre	0	1	-	-	-
	Formations des agents aux normes OACI	Nombre	0	3	-	-	-
	Certifications des agents aux normes OACI	%	-	70	-	-	-
	Certification des aéroports	Nombre	-	0	-	-	-

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 2021 (a)	AE engagées en 2021 (b)	Ecart (a – b)	CP ouverts en LFR pour 2021 (c)	CP consommés en LFR pour 2021 (d)	Ecart (c) – (d)
N°17.626	Programme transport terrestre	10 375 605 116	9 001 553 241	-1 374 051 875	10 375 605 116	9 001 553 241	-1 374 051 875
17.626.1	Transport routier	10 231 818 535	8 957 059 732	-1 274 758 803	10 231 818 535	8 957 059 732	-1 274 758 803
17.626.3	Météorologie	143 786 581	44 493 509	-99 293 072	143 786 581	44 493 509	-99 293 072
N°17.633	Programme transport aérien et par voie d'eau	4 497 623 600	2 281 319 502	-2 216 304 098	4 497 623 600	2 281 319 502	-2 216 304 098
17.633.1	Transport maritime	3 040 070 050	901 925 965	-2 138 144 085	3 040 070 050	901 925 965	-2 138 144 085
17.633.2	Transport aérien	794 736 681	849 393 537	54 656 856	794 736 681	849 393 537	54 656 856
17.633.3	Transports fluviale et lagunaire	662 816 869	530 000 000	-132 816 869	662 816 869	530 000 000	-132 816 869
17.640	Pilotage et soutien à la politique des transports	525 000 000	360 394 972	-164 605 028	525 000 000	360 394 972	-164 605 028
17.640.1	Pilotage de la stratégie ministérielle	60 000 000	46 000 000	-14 000 000	60 000 000	46 000 000	-14 000 000
17.640.2	Coordination administrative	465 000 000	314 394 972	-150 605 028	465 000 000	314 394 972	-150 605 028
Total pour la mission		15 398 228 716	11 643 267 715	-3 754 961 001	15 398 228 716	11 643 267 715	-3 754 961 001

Explication des principaux écarts :

Le montant global Autorisé AE/CP est 15 398 228 716 FCFA et l'écart global est de -3 754 961 001 FCFA.

Le taux d'exécution global est de 77%.

Les justifications globales des écarts entre les exécutions et le niveau autorisé sont :

- la non-levée de la réserve obligatoire.
- la non prise en compte de la solde permanente.
- La non-exécution de certains crédits par le fait de la scission des départements des Travaux Publics et des Transports qui a intervenue au troisième semestre suite au remaniement ministériel.

RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR PROGRAMME ET TITRE

Numéro et intitulé du programme et du titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	AE ouvertes en LFR pour 2021 (a)	AE engagées en LFR pour 2021 (b)	Ecart (a – b)	CP ouverts en LFR pour 2021 (c)	CP consommés en LFR pour 2021 (d)	Ecart (c) – (d)
N°1 Programme Transport terrestre	10 375 605 116	9 001 553 241	-1 374 051 875	10 375 605 116	9 001 553 241	-1 374 051 875
Titre 2. Dépenses de personnel	1 219 601 040	-	-1 219 601 040	1 219 601 040	-	-1 219 601 040
Titre 3. Dépenses de biens et services	330 000 000	246 570 404	-83 429 596	330 000 000	246 570 404	-83 429 596
Titre 4. Dépenses de transfert	8 826 004 076	8 754 982 837	-71 021 239	8 826 004 076	8 754 982 837	-71 021 239
N°2 Programme transport aérien et par voie d'eau	4 497 623 600	2 281 319 502	-2 216 304 098	4 497 623 600	2 281 319 502	-2 216 304 098
Titre 2. Dépenses de personnel	2 928 656 908	734 241 622	-2 194 415 286	2 928 656 908	734 241 622	-2 194 415 286
Titre 3. Dépenses de biens et services	413 637 615	203 867 168	-209 770 447	413 637 615	203 867 168	-209 770 447
Titre 4. Dépenses de transfert	1 155 329 077	1 343 210 712	187 881 635	1 155 329 077	1 343 210 712	187 881 635
N°3 Programme Pilotage et Soutien à la Politique des Transports	525 000 000	360 394 972	-164 605 028	525 000 000	360 394 972	-164 605 028
Titre 3. Dépenses de biens et services	525 000 000	360 394 972	-164 605 028	525 000 000	360 394 972	-164 605 028
Total pour la mission	15 398 228 716	11 643 267 715	3 754 961 001	15 398 228 716	11 643 267 715	3 754 961 001
Dont :						
Titre 1. Charges financières de la dette						
Titre 2. Dépenses de personnel	4 148 257 948	734 241 622	3 414 016 326	4 148 257 948	734 241 622	3 414 016 326
Titre 3. Dépenses de biens et services	1 268 637 615	810 832 544	457 805 071	1 268 637 615	810 832 544	457 805 071
Titre 4. Dépenses de transfert	9 981 333 153	10 098 193 549	-116 860 396	9 981 333 153	10 098 193 549	-116 860 396
Titre 5. Dépenses d'investissement						
Titre 6. Autres dépenses						

Explication des principaux écarts :

Les différents écarts se justifient par la pandémie et le changement de la chaîne managériale du Ministère.

- Titre 2 : soit un taux de 18% : s'explique par la non-prise en compte de la solde permanente
- Titre 3 : soit un taux 64% : s'explique par le niveau d'exécution autorisé à l'ouverture de l'exercice budgétaire qui était de 50% et le non levé de la réserve obligatoire de 20%.
- Titre 4 : soit un taux 102% : s'explique par le fait que le programme avait bénéficié de crédits supplémentaires.

RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DE LA MISSION

Récapitulatif des mouvements par titre

Titres	Nature des mouvements d'AE		
	Transferts	Virements	Annulations
Titre 1			
Titre 2			
Titre 3			
Titre 4	900 000 000		
Titre 5			
Titre 6			
Total des mouvements d'AE	900 000 000		

Titres	Nature des mouvements de CP			
	Transferts	Virements	Annulations	Reports
Titre 1	-	-	-	-
Titre 2	-		-	-
Titre 3	-	-	-	-
Titre 4	900 000 000	-	-	-
Titre 5	-	-	-	-
Titre 6	-	-	-	-
Total des mouvements de CP	900 000 000			

Explication du total des mouvements d'AE et de CP :

Les montants transférés ont servi :

- A la prise en charge exceptionnelle des salaires de l'ONSFAG car la pandémie de Covid19 a entraîné une quasi suspension du trafic aérien mondial, ce qui a eu comme conséquence une baisse drastique des ressources de cette entité d'où la nécessité de recourir à l'Etat pour au moins assurer cette dépense au vu de la place sensible qui est occupée par les agents AVSEC qui doivent être rémunérés convenablement et à temps pour qu'ils ne soient pas eux-mêmes des vecteurs de menace pour l'aviation civile. Cette position stratégique de l'ONSFAG au niveau des aéroports du Gabon fait qu'un mouvement d'humeur quel qu'il soit, serait dommageable à l'international.

L'ensemble des ressources de l'ONSFAG à cette période ne pouvait même pas couvrir le tiers de sa masse salariale.

La prise en charge des salaires de la SOGATRA est de 380 000 000 FCFA

PROGRAMME TRANSPORT TERRESTRE

BILAN STRATEGIQUE DU PROGRAMME

PRESENTATION DU PROGRAMME

PERIMETRE DU PROGRAMME

Le programme Transport terrestre exprime les orientations et la politique du Gouvernement en matière de transport terrestre et de la météorologie. 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).

Plusieurs opérateurs interviennent dans le champ du programme :

- La Société Gabonaise des Transports (SOGATRA) ;
- La Société Gabonaise des Transports Urbains (Trans'Urb)

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

- le transport routier ;
- la sécurité routière ;
- les recherches météorologiques.

Le champ du programme recouvre :

- l'offre de transport dans les domaines de transports terrestres ;
- l'offre de sécurisation aux risques climatiques dans le domaine 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 ;
- la sécurisation dans les domaines de transports terrestres ;
- l'élaboration, l'édition et la délivrance des documents de transports terrestres ;
- 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, « Transports aérien et par voie d'eau »

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

PRESENTATION DES ACTIONS

Deux 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), le Centre National d'Édition et de Délivrance des Documents de Transports (CNEDDT), le Centre National de l'Examen du Permis de Conduire (CNEPC), à la Direction Générale de la Sécurité Routière (DGSR) qui s'appuiera sur la Société Gabonaise des Transports (SOGATRA) et la Société Gabonaise des Transports Urbains (TRANS'URB).

ACTION N° 2 : Météorologie

Cette action recouvre toutes les activités à mener en matière d'études des changements climatiques et d'adaptation, de recherches, de prévisions et d'assistance météorologique et agro climatologique.

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

La sécurité et la sûreté dans les transports terrestres

La fréquence et la gravité des accidents dans les transports terrestres présentent les statistiques suivantes :

En 2017 : mille trois cent quatre-vingt-onze accidents (1 391) ; En 2018 : mille trois cent onze (1 311) ; En 2019 : mille trois cent quinze (1 315).

La baisse du nombre d'accidents d'une année sur l'autre peut s'expliquer par les différentes campagnes de prévention et de sensibilisation, ainsi que par les missions de contrôle routier menées, mais cette baisse s'explique aussi par la difficulté rencontrée par la Direction Générale de la Sécurité Routière à collecter les données des accidents de la route auprès des administrations concernées par les questions de sécurité routière (Police Nationale, Gendarmerie Nationale, hôpitaux, assurances, etc.). Pour pallier ce problème de collecte de données et d'élaboration des statistiques en matière d'accidents de la route, il serait judicieux de renforcer le cadre juridique et instaurer l'interconnexion entre les différentes administrations.

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 en légère augmentation. Il manque des gares routières opérationnelles et intermodales, ainsi que des parkings payants.

Aujourd'hui, les infrastructures de transport terrestre et l'offre de transport ont un impact certain au développement économique 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. Le besoin de régulation est perceptible dans le secteur des transports terrestres.

La météorologie

Les phénomènes atmosphériques ont été suffisamment étudiés.

Entre 2017 et 2018, la qualité des infrastructures météorologiques et des services de base ont été sensiblement améliorées, au niveau des postes de travail et du site technique notamment par la réfection des bureaux et la fourniture des supports de travail divers ainsi que l'acquisition d'une station d'observation satellitaire.

Toutefois, le réseau des stations synoptiques, agro météorologiques, climatologiques et pluviométriques nécessite impérativement une réhabilitation. Tout le réseau est endormi à 99,99 %.

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

La délivrance des pièces et des actes, reste encore dépendant de la disponibilité des imprimés spéciaux. Les ressources humaines sont insuffisantes en qualité et en quantité.

ENJEUX

- Enjeu 1 : Permettre des déplacements plus sûrs, plus aisés, moins onéreux ;
- Enjeu 2 : Assurer une régulation efficace du secteur des transports terrestres ;
- Enjeu 3 : Sécuriser les documents des transports terrestres et de la météorologie ;
- Enjeu 4 : Faire de la Météorologie un levier important d'aide à la décision et à l'action pour la protection civile.
- Enjeu 5 : Développer dans le secteur des transports terrestres une offre globale de transports pour répondre aux besoins des populations et des opérateurs économiques ;

OBJECTIF N°1 : D'ici 2023, réduire de 15% le nombre d'accidents dans les transports routiers

- Résultat annuel attendu : Avoir réduit de 5% le nombre d'accidents à fort impact humain et matériel dans le transport routier.

OBJECTIF N°2 : D'ici 2023, développer l'offre de transports modale et inter modale

- Résultat annuel attendu 1 : Avoir réhabilité 150 bus et 100 taxis Berlines et les maintenir opérationnels ;
- Résultat annuel attendu 2 : Avoir augmenté de 5 lignes le réseau urbain et de 20 lignes le réseau interurbain ;
- Résultat annuel attendu 3 : Parvenir à acquérir 20 bus juniors (dont 10 de 15 places et 10 de 30 places) à exploiter sur le réseau urbain en périphérie de Libreville.

OBJECTIF N°3 : D'ici 2023, augmenter la célérité de la délivrance des documents de transport

- Résultat annuel attendu 1 : Avoir réduit le délai de délivrance des Licences transports ;
- Résultat annuel attendu 2 : Avoir réduit le délai de délivrance des Cartes grises transports ;
- Résultat annuel attendu 3 : Avoir réduit le délai de délivrance des Permis de conduire transport provisoire.

OBJECTIF N°4 : D'ici 2023, développer et améliorer les prestations de météorologie et les sites techniques

- Résultat annuel attendu 1 : Avoir produit 12 bulletins mensuels agro météorologiques (dont 1 bulletin par mois) ;
- Résultat annuel attendu 2 : Avoir produit 12 bulletins mensuels climatologiques (dont 1 bulletin Mois).

AVANCEMENT DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DANS UNE PERSPECTIVE PLURIANNUELLE

OBJECTIF STRATEGIQUE N°1 : D'ici 2023, réduire de 15% le nombre d'accidents dans les transports routiers

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel N°1 : Avoir réduit de 5% le nombre d'accidents à fort impact humain et matériel dans le transport routier.

Résultats annuels atteints

- Résultat annuel N°1 : résultat atteint.

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP	2021 Réalisé	Ecart 2021 (Réalisé - Prévision)	2022 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre d'accidents à fort impact humain et matériel	Nbre	1526	3748	1 153	2108	955		

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Le programme comptait réduire le nombre d'accidents à fort impact humain et matériel de 1153 accidents. Au cours de l'année le nombre d'accident enregistré s'élève à 2108, soit une augmentation de 955 représentant 82,82 %.

Les efforts consentis n'ont pas produit les effets attendus.
Le programme a pu mener les actions suivantes :

- une campagne de sensibilisation et de prévention routière;
- deux missions de contrôle routier entre novembre et décembre ;
- une collecte de données ;
- une diffusion de spot télévisé ;
- deux publicités radio par jour.

La situation liée à la crise sanitaire ne nous a pas permis d'atteindre les objectifs à cause des restrictions gouvernementales en matière de mobilité.

OBJECTIF STRATEGIQUE N° 2 : D'ici 2023, développer l'offre de transports modale et inter modale

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel attendu 1 : Avoir réhabiliter 150 bus et 100 taxis Berlines et les maintenir opérationnels
- Résultat annuel attendu 2: Avoir augmenté de 5 lignes le réseau urbain et de 20 lignes le réseau interurbain
- Résultat annuel attendu 3 : Parvenir à acquérir 20 bus juniors (dont 10 de 15 places et 10 de 30 places) à exploiter sur le réseau urbain en périphérie de Libreville.

Résultats annuels atteints

- Résultat annuel N°1 : résultat non atteint
- Résultat annuel N°2 : résultat non atteint ;
- Résultat annuel N°3 : résultat non atteint.

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP	2021 Réalisé	Ecart 2021 (Réalisé - Prévision)	2022 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre de lignes augmentés sur le réseau	Nbre		6	5	8	3	7	10

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

- Résultat annuel N°1 : résultat partiellement atteint La réhabilitation des bus et des taxis a été rendue possible par le renforcement du processus d'achat des pièces détachées. Ces achats se sont faits grâce aux recettes liées à la location des bus au client Etat, dans le cadre de la gratuité du transport dans le grand Libreville
- Résultat annuel N°2 : résultat non atteint. Les lignes de dessertes n'ont pas été augmentées en 2021, du fait de l'arrêt des activités de vente des services de transport aux populations depuis mars-avril 2020, et donc de la poursuite de la gratuité du transport, et le partage consécutif des dessertes avec les compagnies sœurs Trans-Akanda et Trans-Urb, engagées également dans le transport gratuit.

C'est aussi la poursuite du principe de gratuité du transport qui a entraîné la forte augmentation du nombre de passagers transportés, dans un contexte où les populations ont développé de nouvelles habitudes consistant à voyager indéfiniment, sans raisons valables parfois, etc...

- Résultat annuel N°3 : résultat non atteint. Les 20 nouveaux bus n'ont pas été acquis, du fait que la société n'a pas bénéficié d'une dotation d'investissement ou de ressources additionnelles y relatives. En dépit de l'intérêt et de la nécessité d'un tel investissement, dans le but de renouveler progressivement l'outil de production et garantir la pérennité du service.

OBJECTIF STRATEGIQUE N°3 : D'ici 2023, augmenter la célérité de la délivrance des documents de transport

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel attendu 1 : Avoir réduit le délai de délivrance des Licences transports ;
- Résultat annuel attendu 2 : Avoir réduit le délai de délivrance des Cartes grises transports ;
- Résultat annuel attendu 3 : Avoir réduit le délai de délivrance des Permis de conduire transport provisoire ;
- Résultat annuel attendu 4 : Avoir réduit le délai de délivrance des Permis de conduire définitifs à compter de la date d'expiration du permis provisoire.

Résultats annuels atteints

- Résultat annuel N°1 : résultat largement atteint car le délai de délivrance des Licences transports est de 3 jours à 1 jour ;
- Résultat annuel N°2 : résultat largement atteint pour le délai de délivrance des Cartes grises transports ;
- Résultat annuel N°3 : résultat atteint pour le délai de délivrance des Permis de conduire provisoire ;
- Résultat annuel N°4 : résultat atteint pour le délai de délivrance des Permis de conduire définitif.

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP	2021 Réalisé	Ecart 2021 (Réalisé - Prévision)	2022 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Délai de délivrance des Licences transports	jrs		3	2	2	0	-	
Délai de délivrance des Cartes grises transports	jrs		3	2	2			
Délai de délivrance du Permis de conduire provisoire (1)	jrs		60	30	30			
Délai de délivrance du Permis de conduire définitif à compter de la date d'expiration du permis provisoire	jrs			7				

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

- Résultat annuel N°1 : résultat largement atteint car le délai de délivrance des Licences transports est passé de 3 à 1 jour. En effet, les procédures de traitement de dossier ont largement évoluées.
- Résultat annuel N°2 : résultat largement atteint pour le délai de délivrance des Cartes grises de transports. Les procédures de traitement de dossier ont largement évoluées ainsi que la disponibilité des imprimés spéciaux.
- Résultat annuel N°3 : résultat atteint pour le délai de délivrance des Permis de conduire provisoire du à la révision des procédures de traitement de dossier, et à la formation des opératrices de saisie.
- Résultat annuel N°4 : résultat atteint pour le délai de délivrance des Permis de conduire définitif du à la disponibilité en imprimés spéciaux.

OBJECTIF STRATEGIQUE N°4 : D'ici 2023, développer et améliorer les prestations de météorologie et les sites techniques

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel attendu 1 : Avoir produit 12 bulletins mensuels agro météorologiques (dont 1 bulletin par mois)
- Résultat annuel attendu 2 : Avoir produit 12 bulletins mensuels climatologiques (dont 1 bulletin par mois).

Résultats annuels atteints

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

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP	2021 Réalisé	Ecart 2021 (Réalisé - Prévision)	2022 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre de bulletins annuels Agro météorologique	Nbre	12	12	12	12			
Nombre de bulletins annuels Climatologiques	Nbre	12	12	12	12			

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

- Résultat annuel N°1 : résultat atteint suite à la disponibilité des fournitures de bureau et au maintien des équipements techniques.
- Résultat annuel N°2 : résultat atteint suite à la disponibilité des fournitures de bureau et au maintien des équipements techniques

PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES

RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
Action et titre	AE ouvertes en LFR pour 2021 (a)	AE engagées en LFR pour 2021 (b)	Ecart (a – b)	CP ouverts en LFR pour 2021 (c)	CP consommés en LFR pour 2021 (d)	Ecart (c) – (d)
N° 1 Action Transport routier	10 231 818 535	8 957 059 732	1 274 758 803	10 231 818 535	8 957 059 732	1 274 758 803
Titre 1. Charges financières de la dette	-					
Titre 2. Dépenses de personnel	1 130 840 528	-	1 130 840 528	1 130 840 528	-	1 130 840 528
Titre 3. Dépenses de biens et services	284 519 431	202 076 895	82 442 536	284 519 431	202 076 895	82 442 536
Titre 4. Dépenses de transfert	8 816 458 576	8 754 982 837	61 475 739	8 816 458 576	8 754 982 837	61 475 739
Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-		-		
Titre 6. Autres dépenses						
N° 3 Action Météorologie	143 786 581	44 493 509	99 293 072	143 786 581	44 493 509	99 293 072
Titre 1. Charges financières de la dette	-			-		
Titre 2. Dépenses de personnel	88 760 512	-	88 760 512	88 760 512	-	88 760 512
Titre 3. Dépenses de biens et services	45 480 569	44 493 509	987 060	45 480 569	44 493 509	987 060
Titre 4. Dépenses de transfert	9 545 500	-	9 545 500	9 545 500	-	9 545 500
Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-		-	-	
Titre 6. Autres dépenses	-			-		
Total pour le programme	10 375 605 116	9 001 553 241	1 374 051 875	10 375 605 116	9 001 553 241	1 374 051 875
Titre 1. Charges financières de la dette						
Titre 2. Dépenses de personnel	1 219 601 040	-	1 219 601 040	1 219 601 040	-	1 219 601 040
Titre 3. Dépenses de biens et services	330 000 000	246 570 404	83 429 596	330 000 000	246 570 404	83 429 596
Titre 4. Dépenses de transfert	8 826 004 076	8 754 982 837	71 021 239	8 826 004 076	8 754 982 837	71 021 239
Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-	-			
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-			

Explication des principaux écarts :

Le programme transport terrestre a bénéficié d'un montant global en AE/CP **10 375 605 116 FCFA**. L'écart constaté entre le montant autorisé et le montant engagé est de **1 374 051 875 FCFA**. Ceci laisse ressortir un taux d'exécution globale de 87%.

Titre 3 : taux d'exécution de 75 %, dont un écart constaté de 83 429 596 FCFA qui se justifie par la non levée de la réserve obligatoire.

Titre 4 : taux d'exécution de 99%, dont un écart constaté devrait se justifier par la non-levée totale de la reverse obligatoire.

Reserve par titre :

Titre 3 : 66 000 000 FCFA ;
 Net de la réserve : 264 000 000 FCFA
 Titre 4 : 1 323 900 611 FCFA
 Net de la réserve : 7 502 103 465 FCFA

Exécution :

Titre 3 : 93%
 Titre 4 : 117 %

RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DU PROGRAMME

Récapitulation des mouvements entre actions et titres au sein du programme

Le programme transport terrestre n'a connu aucun mouvement entre action et titre.

Virements

Le programme transport terrestre n'a connu aucun virement.

Transferts

Tableau récapitulatif des transferts

Programme source du transfert	Programme destinataire du transfert	Titre	Modification du montant d'AE pour le programme	Modification du montant de CP pour le programme
Programme 23.780 : dotation pour dépenses accidentelle et imprévisible	Programme 17.626 : transport terrestre	Titre 4	+ 380 000 000	+ 380 000 000
Total des Transferts			+380 000 000	+ 380 000 000
dont Titre 2			-	-
dont Titre 3			-	-
dont Titre 4			+380 000 000	+ 380 000 000
dont Titre 5			-	-

Explication des impacts de chaque transfert :

C'est la prise en charge des salaires de la SOGATRA.

Annulations

Le programme transport terrestre n'a connu aucun montant en annulation

Reports

Le programme transport terrestre n'a connu aucun montant de report.

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT

Emplois de l'administration	Effectifs au 31 décembre 2019	Effectifs au 31 décembre 2020	Effectifs au 1 ^{er} janvier 2021	Mouvements d'effectifs en 2021			Effectifs au 31.12. 2021
				Sorties	Entrées	Ecart (entrées - sorties)	
Agents hors catégorie							
Agents de catégorie A			161	1	-	1	160
Permanents			161	1		1	160
Non permanents							
Agents de catégorie B			241				241
Permanents			241				241
Non permanents							
Agents de catégorie C			15	1		1	14
Permanents			15	1		1	14
Non permanents							
Agents sur solde indiciaire (Cat A + B + C)			415				415
Main d'œuvre non permanente			82				82
Total pour les emplois de l'administration au niveau du programme			497				497

Explication des évolutions :

La diminution globale des effectifs peut se justifier par le départ à la retraite de deux (2) agents.

EVOLUTION DES EMPLOIS DES OPERATEURS

Opérateur :

Emplois rémunérés	Effectifs au 31.12.2019	Effectifs au 31.12.2020	Effectifs au 31.12.2021	Ecart entre fin 2018 et fin 2021
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)	896	868	824	-149
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)	896	868	824	-149
Total pour l'opérateur SOGATRA				
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)	0	1	1	0
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)	0	456	653	198
Total pour l'opérateur TRANS'URB	0	457	654	198
Total pour le programme				

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

Opérateur SOGATRA

Les effectifs de l'Opérateur ont évolué en régressant entre 2018 et 2021, de près de 150 personnes. Essentiellement du fait des départs à la retraite et de la stratégie managériale de stopper les recrutements (massifs) depuis environ un (1) à deux (2) ans.

Opérateur TRANS'URB

L'augmentation des effectifs des effectifs résulte de trois facteurs :

- le respect de la législation du travail ;
- le respect des normes de gestion du personnel dans le secteur du transport ;
- le niveau du parc de bus de la société.

En effet, le code du travail détermine les conditions d'emploi et de travail pour toute personne exerçant une activité professionnelle au Gabon. Il s'agit par exemple des types de contrats, de la durée de travail et des rémunérations. C'est ainsi que la société a transformé tous les contrats de prestations en contrat de travail sur demande de l'Inspection du travail.

Par ailleurs, la norme en matière de transport précise le nombre de chauffeurs nécessaires pour la conduite d'un bus. Pour en tenir compte, la société a dû embaucher.

Enfin, sur un parc de plus de 200 bus, et à raison seulement de 2 chauffeurs par bus, nous nous retrouvons au moins avec 400 chauffeurs.

ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS ET DES ECARTS DE PERFORMANCE

TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL

	Crédits de titre 2 prévus dans la LFR		Crédits de titre 2 consommés		Ecart	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Masse salariale des emplois de l'administration	1 219 601 040	1 219 601 040	-	-	1 219 601 040	1 219 601 040
Masse salariale des emplois des opérateurs, rémunérés par le programme, inclus dans le plafond d'emplois du ministère						-
Total des crédits de titre 2	1 219 601 040	1 219 601 040			1 219 601 040	1 219 601 040

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 2 :

TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES

	Crédits de titre 3 prévus dans la LFR		Crédits de titre 3 consommés		Ecart	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
ACTION 1 Transport routier	284 519 431	284 519 431	202 076 895	202 076 895	82 442 536	82 442 536
Activités : Organisation du permis de conduire sur toute l'étendue du territoire national	9 500 000	9 500 000	9 500 000	9 500 000	-	-
Collecter les données statistiques et élaborer le tableau de bord	6 060 000	6 060 000	6 060 000	6 060 000	-	-
Mission de contrôle routier	16 000 000	16 000 000	16 000 000	16 000 000	-	-
Fonctionnement inspections et directions provinciales	22 050 000	22 050 000	22 050 000	22 050 000	-	-
Fonctionnement (DGTT) Imprimés spéciaux, fournitures de bureau, carburant...)	64 000 000	64 000 000	44 000 000	44 000 000	20 000 000	20 000 000
Journée accident de la route	14 000 000	14 000 000	14 000 000	14 000 000	-	-
Fonctionnement (DGSR) Imprimés spéciaux, fournitures de bureau, carburant, ...)	6048000	6048000	5 800 000	5 800 000	248 000	248 000
Fonctionnement (CNEPC)	9 500 000	9 500 000	9 500 000	9 500 000	-	-
Projet : Numérisation et Archivage des documents de Transport (CNEPC)	38 000 000	38 000 000	12 800 000	12 800 000	25 200 000	25 200 000
Projet : Interconnexion des Délégations (CNEDDT)	48 000 000	48 000 000	48 000 000	48 000 000	-	-
ACTION 2 Météorologie	45 480 569	45 480 569	44 493 509	44 493 509	987 060	987 060
Entretien et maintenance du réseau d'observation	3 250 000	3 250 000	3 250 000	3 250 000	-	-
Missions et Déplacements au Gabon	3 591 000	3 591 000	3 591 000	3 591 000	-	-
Entretien et maintenance des sites techniques ;	3 250 000	3 250 000	3 250 000	3 250 000	-	-
Réhabilitation du studio média	4 843 446	4 843 446	4 843 446	4 843 446	-	-
Entretien et maintenance du parc informatique ;	7 130 000	7 130 000	7 130 000	7 130 000	-	-
Total des crédits de titre 3						

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

Les écarts constatés au titre 3 sont essentiellement dus aux retards dans la procédure d'engagement

TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS

Actions	Crédits de titre 4 prévus dans la LFR		Crédits de titre 4 consommés		Ecart	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
ACTION 1 Transport routier	8 816 458 576	8 816 458 576	8 754 982 837	8 754 982 837	61 475 739	61 475 739
Cotisations internationales (Prévention Routière Internationale)	3 204 500	3 204 500	1 937 041	1 937 041	1 267 459	1 267 459
Opérateur SOGATRA	4 454 603 326	4 454 603 326	4 423 412 827	4 423 412.827	31 170 499	31 170 499
Opérateur TRANS URB	4 500 000 000	4 500 000 000	4 326 632 969	4 326 632 969	173 367 031	173 367 031
ACTION 2 Météorologie	9 545 500	9 545 500	-	-	9 545 500	9 545 500
Cotisations internationales Organisation mondiale de la Météorologie	9 545 500	9 545 500	-	-	9 545 500	9 545 500
Total des crédits de titre 4	8 826 004 076	8 826 004 076	8 754 982 837	8 754 982 837	71 021 239	71 021 239

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

L'écart constaté devrait se justifier par la non-levée totale de la reverse.

TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Le programme n'a pas bénéficié d'une dotation en investissement.

BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS

OPERATEUR SOGATRA

Présentation de l'opérateur

La Société Gabonaise de Transport (SOGATRA) est une Société Anonyme, avec Conseil d'Administration, au capital de vingt millions de francs CFA.

La SOGATRA exerce une mission de service public consistant :

- En l'exploitation des transports publics en commun urbains et interurbains de personnes ;
- En la fourniture de services de location d'outils de transport en commun ou individuel de courte ou de longue durée, aux particuliers, aux organismes privés ou publics.

Avec l'avènement de la pandémie de COVID-19, la SOGATRA est engagée, sur instructions des plus hautes autorités de la République, dans le transport gratuit des populations dans le Grand-Libreville, à Franceville et à Port-Gentil, ainsi que dans le transport scolaire à titre tout aussi gracieux.

Crédits consommés en 2021 par l'opérateur

Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2021		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur		
Contribution au fonctionnement de l'opérateur	4.454.603.326	4.426.412.827
Contribution aux investissements propres de l'opérateur	0	0
Total de la contribution financière de l'Etat	4.454.603.326	4.423.412.827

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

La contribution financière de l'Etat a été entièrement utilisée à la couverture de la masse salariale annuelle. D'où les difficultés de fonctionnement observées. L'opérateur n'a pas bénéficié de crédits d'investissement au cours de l'exercice 2021.

Résultats de l'opérateur par rapport aux engagements pris

Objectif O/P1.1 : D'ici à 2023, développer l'offre de transports modale et inter modale Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : SOGATRA				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 : Nombre de bus réhabilité	90	50	45	-5
Indicateur 2 : Nombre de taxis réhabilité	70	50	50	0
Indicateur 3 : Nombre de lignes augmentés	13	5	0	-5
Indicateur 4 : Acquisition des bus	0	20	0	-20
Indicateur 5 : Nombre de passagers transportés	3 490 220	-	12 290 673	12 290 673

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

- La réhabilitation des bus et des taxis a été rendue possible par le renforcement du processus d'achat des pièces détachées. Ces achats se sont faits grâce aux recettes liées à la location des bus au client Etat, dans le cadre de la gratuité du transport dans le grand Libreville.
- Les lignes de dessertes n'ont pas été augmentées en 2021, du fait de l'arrêt des activités de vente des services de transport aux populations depuis mars-avril 2020, et donc de la poursuite de la gratuité du transport, et le partage consécutif des dessertes avec les compagnies sœurs Trans-Akanda et Trans-Urb, engagées également dans le transport gratuit.
- C'est aussi la poursuite du principe de gratuité du transport qui a entraîné la forte augmentation du nombre de passagers transportés, dans un contexte où les populations ont développé de nouvelles habitudes consistant à voyager indéfiniment, sans raisons valables parfois, etc...

- Les 20 nouveaux bus n'ont pas été acquis, du fait que la société n'a pas bénéficié d'une dotation d'investissement ou de ressources additionnelles y relatives. En dépit de l'intérêt et de la nécessité d'un tel investissement, dans le but de renouveler progressivement l'outil de production et garantir la pérennité du service.

Résultats de l'Etat par rapport aux engagements pris

Aucun engagement pris par l'Etat auprès de l'opérateur SOGATRA.

OPERATEUR TRANS'URB

Présentation de l'opérateur

La Société Gabonaise des Transports Urbains (TRANS'URB) est une Société Anonyme (SA) au capital de 10.000.000(appelé, non versé) avec Conseil d'Administration, une entreprise publique de droit privé. Elle est régie par les dispositions de l'Acte Uniforme de l'OHADA relatif au droit des Sociétés Commerciales et des Groupements d'Intérêt Economique

TRANS'URB a été créée par le décret n° 000318/PR du 27 août 2020, portant promulgation de la loi n° 020/2020, portant ratification de l'ordonnance n° 00006/PR/2020 du 31 janvier 2020.

Elle est dirigée par un Directeur Général nommé en Conseil des Ministres et est placée sous la tutelle technique du Ministère des Transports et du Ministère du Budget en ce qui concerne la tutelle financière.

MISSIONS :

TRANS'URB a pour mission le transport des personnes en zone urbaine et interurbaine. A ce titre elle est notamment chargée :

- Des transports publics urbains et interurbains ;
- De l'acquisition, location de véhicules, matériel et engins ;
- De la réparation de véhicules et engins ;
- De la gestion du patrimoine ;
- De la location de bâtiments et ateliers out toute autre opération pouvant se rattacher à l'objet social ou susceptible d'en favoriser son développement.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT :

TRANS'URB comprend :

- Un Conseil d'administration ;
- Une Direction Générale ;
- Un Contrôleur Budgétaire ;
- Un CAP a été signé en 2021 entre l'Etat Gabonais et l'opérateur TRANS URB ;
- Quelques séances de suivi d'évaluation ont été organisées au cours de l'année 2021 ;
- Une pratique du travail collaboratif existe entre les agents de la DGTT et les agents TRANS'URB.

Crédits consommés en 2021 par l'opérateur

Crédits consommés en 2021 par l'opérateur		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur		
Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2021	4 500 000 000	4 326 632 969
Contribution aux investissements de l'opérateur		
Contribution au financement des emplois de l'opérateur	4 500 000 000	4 326 632 969

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

- Les emplois intègrent le personnel administratif et les chauffeurs, opérateurs en contrat de prestation.
- Pour le fonctionnement, cette rubrique enregistre majoritairement les dépenses en carburant, les loyers et les pièces détachées.

- Le non reversement régulier des ressources de l'Etat entraine la baisse de la flotte du fait des impayés en carburant et des pièces détachées. Sur 4 milliards prévus, seuls la moitié a été encaissée par la société en 2021.

Résultats de l'opérateur par rapport aux engagements pris

Objectif O/P1.1 : Assurer une qualité optimale des services aux usagers Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Développer l'offre Modale et intermodale				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 : Taux de couverture	-	90%	100%	10%
Indicateur 2 : Nombres de bus climatisés	-	150	20	-130
Indicateur 3 : Nombres de bus équipés du système E-paiement	-	150	210	60

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

- Le périmètre du Grand Libreville a été reparti aux trois opérateurs. La couverture pour Trans'Urb de son périmètre est effective à 100%.
- Pour des raisons d'économie de carburant des pièces détachées face aux paiements en retard du Trésor Public, la climatisation n'a été activée que sur 20 bus du réseau.
- La subvention reçue a permis l'acquisition du matériel de système d'intelligence embarqué. Grace au recrutement d'informaticiens qualifiés, 210 bus 150 bus estimés ont été équipés.

Résultats de l'Etat par rapport aux engagements pris

Objectif E/P1.1 : Transporter les personnes dans les communes de Libreville, Akanda et Owendo. Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Développer l'offre Modale et intermodale				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 : Nombre de personnes transportées	-	12 000 000	17 710 238	5 710 238
Indicateur 2 : Nombre de bus exploités	-	150	214	64
Indicateur 3 : Nombre de lignes créées	-	23	24	1

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

Cette évaluation est basée sur le nombre de passagers ayant emprunté les bus mis sur le réseau durant l'année. Quant au nombre de bus exploités il s'agit d'une moyenne.

PROGRAMME TRANSPORTS AERIEN ET PAR VOIE D'EAU

BILAN STRATEGIQUE DU PROGRAMME

PRESENTATION DU PROGRAMME

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 :

- L'Office National de la Sureté et de la Facilitation des Aéroports du Gabon (ONSFAG),
- 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).

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 routier, transport ferroviaire et météorologie

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.

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.

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).

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. La crise sanitaire liée au COVID-19 et les récents actes de pirateries et de brigandage observés dans le Golfe de Guinée et dans les eaux sous juridiction Gabonaise impactent considérablement le trafic dans le secteur des transports notamment par voie d'eau. Les ports et les aéroports étant un gage de prospérité économique, il est important de veiller à l'observation des mesures de sécurité, de sûreté, aux mesures barrières et à la sécurisation du plan d'eau.

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 Etats du monde, le Gabon s'est tourné vers une politique de préservation et de protection de l'environnement.

ENJEUX

- Enjeu 1 : Permettre des déplacements plus sûrs, plus aisés ;
- Enjeu 2 : Assurer une régulation efficace du secteur des transports aériens et par voie d'eau.

AVANCEMENT DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DANS UNE PERSPECTIVE PLURIANNUELLE

OBJECTIF STRATEGIQUE N°1 : Améliorer, d'ici 2023, le cadre réglementaire et institutionnel régissant les transports aériens et par voie d'eau**Niveau de réalisation des résultats annuels****Rappel des résultats attendus**

- Résultat annuel N°1 : Avoir révisé au moins un (1) texte prioritaire par entité (administration - Code maritime national et opérateurs - Arrêté 004/MT du 26 Mai 2015 ONSFAG)

Résultats annuels atteints

- Résultat annuel N°1 : non atteint.

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP	2021 Réalisé	Ecart 2021 (Réalisé - Prévision)	2022 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre de textes	Nombre		5	5	1	-4	8	

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Statut de l'Office adopté en conseil de Ministres et difficultés de révision de l'arrêté 004/MT relatif à la clé de répartition de la redevance sûreté passagers.

OBJECTIF STRATEGIQUE N°2 : D'ici 2023, améliorer la sécurité et la sûreté**Niveau de réalisation des résultats annuels****Rappel des résultats attendus**

- Résultat annuel N° 1 : Avoir réalisé dix (10) audits des installations portuaires, aériennes et plates-formes ;
- Résultat annuel N° 2 : Avoir mis en place au moins un (1) centre de surveillance maritime à Libreville ;
- Résultat annuel N° 3 : Avoir mis en place un (1) système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM radio communication - chap.4 SOLAS) ;
- Résultat annuel N°4 : Avoir mis aux normes OACI des éléments de sécurité et de sûreté ;
- Résultat annuel N°5 : Certification de l'aéroport de Port- Gentil.

Résultats annuels atteints

- Résultat annuel N°1 : Réalisation de cinq (5) audits sur des installations portuaires
- Résultat annuel N°2 : NC (non communiqué)
- Résultat annuel N°3 : NC
- Résultat annuel N°4 : NC
- Résultat annuel N°5 : NC

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP	2021 Réalisé	Ecart 2021 (Réalisé - Prévision)	2022 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Nombre d'audits réalisés	Nombre		10	25	5	-20	5	16
Centre de surveillance	Nombre		0	1				
Système mondial de détresse	Nombre		0	1	0	-1	1	-
Formations des agents aux normes OACI	Nombre		0	3				
Certifications des agents aux normes OACI	%			70				
Certification des aéroports	Nombre			0				

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Installations portuaires qui ayant fait l'objet d'une inspection inopinée de sûreté relative au suivi et au contrôle de l'application des dispositions du Code ISPS. Au total, Cinq (5) ont été inspectées, il s'agit de :

- Le Port Commercial de Port-Gentil (OPRAG), 2 non conformités ;
- Le Terminal de la Raffinerie de SOGARA, 3 non conformités ;
- Le Terminal Pétrolier du Cap Lopez (TOTAL GABON), 1 non-conformité
- Le Stockeur "MAYUMBA" (PERENCO Oil et Gaz S.A), 2 non conformités ;
- Le Stockeur "FERNAN VAZ" (PERENCO Oil et Gaz S.A), 2 non conformités

OBJECTIF STRATEGIQUE N°3 : Jusqu'en 2023, mieux assurer l'offre de transport aérien et par voie d'eau

Niveau de réalisation des résultats annuels

Rappel des résultats attendus

- Résultat annuel N° 1 : Avoir signé quatre (4) accords aériens ;
- Résultat annuel N° 2 : Avoir réduit le temps de traitement des navires à quai à trois (3) jours
- Résultat annuel N° 3 : Avoir réaliser au moins une (1) étude préliminaire pour l'aménagement d'une (1) voie navigable
- Résultat annuel N°4 : Avoir réhabilité les dessertes aux aéroports d'OYEM et de Gamba.

Résultats annuels atteints

- Résultat annuel N°1 : NC
- Résultat annuel N°2 : NC
- Résultat annuel N°3 : Aucune étude n'a été réalisée pour l'aménagement d'une voie navigable
- Résultat annuel N°4 : NC

Indicateurs de performance

Intitulé	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP	2021 Réalisé	Ecart 2021 (Réalisé - Prévision)	2022 Cible PAP	Cible à l'échéance pluriannuelle
Signature des accords aériens	Nombre	3	3	4				
Nombre de jour de traitement des navires à quai	Nombre	2	2	2				
Réhabiliter les dessertes OYEM et Gamba	Nombre			2				
Etude préliminaire pour l'aménagement d'une voie	Nombre			1	0	-1	-	-

Explication du niveau d'atteinte des résultats :

Aucune étude n'a été réalisée pour l'aménagement d'une voie navigable pour crédits insuffisants

PRESENTATION DES MOYENS CONSOMMES

RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE

Action et titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	AE ouvertes en LFR pour 2021 (a)	AE engagées en LFR pour 2021 (b)	Ecart (a – b)	CP ouverts en LFR pour 2021 (c)	CP consommés en LFR pour 2021 (d)	Ecart (c) – (d)
N°1 Action : Transport maritime	3 040 070 050	901 925 965	2 138 144 085	3 040 070 050	901 925 965	2 138 144 085
Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	2 628 656 908	734 241 622	1 894 415 286	2 628 656 908	734 241 622	1 894 415 286
Titre 3. Dépenses de biens et services	342 722 841	159 506 523	183 216 318	342 722 841	159 506 523	183 216 318
Titre 4. Dépenses de transfert	68 690 301	8 177 820	60 512 481	68 690 301	8 177 820	60 512 481
Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-	-	-	-	-
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
N°2 Action : Transport aérien	794 736 681	849 393 537	-54 656 856	794 736 681	849 393 537	-54 656 856
Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	300 000 000	-	300 000 000	300 000 000	-	300 000 000
Titre 3. Dépenses de biens et services	70 914 774	44 360 645	26 554 129	70 914 774	44 360 645	26 554 129
Titre 4. Dépenses de transfert	423 821 907	805 032 892	381 210 985	423 821 907	805 032 892	381 210 985
Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-	-	-	-	-
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
N°3 Action : Transport fluvial et lagunaire	662 816 869	530 000 000	132 816 869	662 816 869	530 000 000	132 816 869
Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	-	-	-	-	-	-
Titre 3. Dépenses de biens et services	-	-	-	-	-	-
Titre 4. Dépenses de transfert	662 816 869	530 000 000	132 816 869	662 816 869	530 000 000	132 816 869
Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-	-	-	-	-
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-
Total pour le programme	4 497 623 600	2 281 319 502	-2 216 304 098	4 497 623 600	2 281 319 502	2 216 304 098
Titre 1. Charges financières de la dette	-	-	-	-	-	-
Titre 2. Dépenses de personnel	2 928 656 908	734 241 622	2 194 415 286	2 928 656 908	734 241 622	2 194 415 286
Titre 3. Dépenses de biens et services	413 637 615	203 867 168	209 770 447	413 637 615	203 867 168	209 770 447
Titre 4. Dépenses de transfert	1 155 329 077	1 343 210 712	-187 881 635	1 155 329 077	1 343 210 712	-187 881 635
Titre 5. Dépenses d'investissement	-	-	-	-	-	-
Titre 6. Autres dépenses	-	-	-	-	-	-

Explication des principaux écarts :

Le taux global d'exécution du programme est de **51%**.

- Le taux d'exécution du Titre 2 soit 25%.
- Le taux d'exécution du Titre 3 soit 49%.
- Le taux d'exécution du Titre 4 soit 116%.

Le niveau d'écart global s'explique par la non-prise en compte de la solde permanente.

Titre 2 : l'écart de **2 194 415 286** s'explique par la non-prise en compte de la solde permanente.

Titre 3 : l'écart de **209 770 447** s'explique par le niveau d'exécution autorisé à l'ouverture de l'exercice budgétaire qui était de 50% et le non levé de la réserve obligatoire de 20%.

Titre 4 : l'écart de **-187 881 635** s'explique par le fait que le programme avait bénéficié de crédits supplémentaires pour la prise en charge des salaires des agents l'ONSFAG.

Récapitulation des mouvements entre actions et titres au sein du programme

Aucun mouvement entre actions et titres n'a été constaté dans le programme Transport aérien et par voie d'eau.

Virements

Le programme Transport aérien et par voie d'eau n'a bénéficié d'aucun virement provenant d'un autre programme de la Mission Transport.

Transferts

Tableau récapitulatif des transferts

Programme source du transfert	Programme destinataire du transfert	Titre	Modification du montant d'AE pour le programme	Modification du montant de CP pour le programme
Programme 30.941 : Dotations pour dépenses à caractère politique	Programme 17.633 : Transport aérien et par voie d'eau	Titre 4	+520 000 000	+520 000 000
Total des Transferts			+520 000 000	+520 000 000
dont Titre 2			-	-
dont Titre 3			-	-
dont Titre 4			+520 000 000	+520 000 000
dont Titre 5			-	-

Explication des impacts de chaque transfert :

Le Programme Transport aérien et par voie d'eau a reçu des crédits supplémentaires d'un montant de 520 000 000 FCFA du Programme Dotations pour dépenses à caractère politique pour le règlement des salaires de l'ONSFAG.

Annulations

Le Programme Transport aérien et par voie d'eau n'a aucune annulation.

Reports

Aucun report constaté au sein du programme

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT

Emplois de l'administration	Effectifs au 31 décembre 2019	Effectifs au 31 décembre 2020	Effectifs au 1 ^{er} janvier 2021	Mouvements d'effectifs en 2021			Effectifs au 31.12. 2021
				Sorties	Entrées	Ecart (entrées - sorties)	
Agents hors catégorie	-	-	-	-	-	-	-
Agents de catégorie A	195	182	182	6	0	-6	176
Permanents	195	182	182	6	0	0	0
Non permanents	0	-	-	0	0	0	0
Agents de catégorie B	160	155	155	2	0	-2	153
Permanents	160	155	155	2	0	0	0
Non permanents	-	-	-	0	0	0	0
Agents de catégorie C	31	26	26	1	0	-1	25
Permanents	31	26	26	1	0	0	0
Non permanents	-	-	-	0	0	0	0
Agents sur solde indiciaire (Cat A + B + C)	386	363	363	9	0	-9	354
Main d'œuvre non permanente	74	70	70	3	0	-3	67
Total pour les emplois de l'administration au niveau du programme	460	433	433	12	0	-12	421

Explication des évolutions :

Les écarts constatés sont dû au départ à la retraite de 12 agents ; dont 6 en catégorie A, 2 en catégorie B, 1 en catégorie C et 3 en MONP.

EVOLUTION DES EMPLOIS DES OPERATEURS

Opérateur :

Emplois rémunérés	Effectifs au 31.12.2019	Effectifs au 31.12.2020	Effectifs au 31.12.2021	Ecart entre fin 2018 et fin 2021
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)	4	4	3	-1
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)	256	250	255	-1
Total pour l'opérateur CNNII	260	254	258	-2
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)	-	-	-	-
Total pour l'opérateur ASECNA	-	-	-	-
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)	43	80	79	36
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)	185	185	181	-4
Total pour l'opérateur ONSFAG	228	265	260	32
Emplois rémunérés par le programme - inclus dans le plafond d'emplois du ministère (2)	16	14	13	-3
Emplois rémunérés par l'opérateur - hors plafond d'emplois du ministère (3)	58	62	65	+ 7
Total pour l'opérateur ANAC	74	76	78	+4
Total pour le programme	999	999	999	999

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

Emplois ONSFAG :

L'augmentation du nombre des emplois rémunérés par le programme dont 36, résulte de l'élargissement du champ d'action de sa mission au niveau national.

Cette contrainte était difficilement envisageable par l'embauche du personnel sous statut local du fait de la prise en compte de plusieurs données liée à leurs rémunérations qui devait poser problème en augmentant significativement la masse salariale de l'Office. La seule solution était la mise à disposition des personnels des Forces de Défense et de Sécurité au nombre de 36 pour pallier à ce défaut en personnel et qui ne bénéficierait que d'une petite prime.

ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS ET DES ECARTS DE PERFORMANCE

TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL

	Crédits de titre 2 prévus dans la LFR		Crédits de titre 2 consommés		Ecart	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Masse salariale des emplois de l'administration	2 928 656 908	734 241 622	2 928 656 908	734 241 622	2 194 415 286	2 194 415 286
Masse salariale des emplois des opérateurs, rémunérés par le programme, inclus dans le plafond d'emplois du ministère	0	0	0	0	0	0
Total des crédits de titre 2	2 928 656 908	734 241 622	2 928 656 908	734 241 622	2 194 415 286	2 194 415 286

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 2 :

Pour une inscription de **2 928 656 908 FCFA** en titre 2, le Programme n'a consommé que **734 241 622 FCFA** pour le paiement des salaires.

TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES

	Crédits de titre 3 prévus dans la LFR		Crédits de titre 3 consommés		Ecart	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
ACTION 1 : Transport maritime	342 722 841	342 722 841	159 506 523	159 506 523	183 216 318	183 216 318
Coordination des activités budgétaires	50 000 000	50 000 000	20 506 323	20 506 323	29 493 677	29 493 677
Inspection des navires et contrôle des activités maritime	64 000 000	64 000 000	48 750 000	48 750 000	15 250 000	15 250 000
Elaboration et révision des textes	10 085 226	10 085 226	6 000 200	6 000 200	4 085 026	4 085 026
Etudes de mise en place de la digitalisation des actes délivrés par la DGMM	35 000 000	35 000 000	14 500 000	14 500 000	20 500 000	20 500 000
Patrouilles en mer et sécurisation de la façade maritime	80 000 000	80 000 000	44 750 000	44 750 000	35 250 000	35 250 000
Mise en œuvre des recommandations de l'Audit IMSAS	45 000 000	45 000 000	25 000 000	25 000 000	20 000 000	20 000 000
Aménagement et Equipement du centre de surveillance maritime	58 637 615	58 637 615	0	0	58 637 615	58 637 615
ACTION 2 : Transport aérien	70 914 774	70 914 774	44 360 645	44 360 645	26 554 129	26 554 129
Opérateur ONSFAG	47 581 440	47 581 440	25 693 978	25 693 978	21 887 462	21 887 462
Opérateur ANAC	23 333 334	23 333 334	18 666 667	18 666 667	4 666 667	4 666 667
Total des crédits de titre 3	413 637 615	413 637 615	203 867 168	203 867 168	209 770 447	209 770 447

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

Sur les 35 000 000 FCFA en Autorisation d'Engagement seuls 14 500 000 FCFA ont été ordonnancé pour des missions d'études de mise en place de la digitalisation des actes délivrés par la DGMM dans toutes les localités abritant ses services.

TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS

Actions	Crédits de titre 4 prévus dans la LFR		Crédits de titre 4 consommés		Ecart	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
ACTION 1 : Transport maritime	68 690 301	68 690 301	8 177 820	8 177 820	60 512 481	60 512 481
Cotisation internationale OMI	68 690 301	68 690 301	8 177 820	8 177 820	60 512 481	60 512 481
ACTION 2 : Transport aérien	423 821 907	423 821 907	805 032 892	805 032 892	-381 210 985	-381 210 985
Opérateur ONSFAG	163 676 847	163 676 847	613 909 591	613 909 591	-450 232 744	-450 232 744
Opérateur ASECNA	108 235 294	108 235 294	62 000 000	62 000 000	46 235 294	46 235 294
Opérateur ANAC	151 909 766	151 909 766	129 123 301	129 123 301	22 786 465	22 786 465
ACTION 3 : Transport fluvial et lagunaire	662 816 869	662 816 869	530 000 000	530 000 000	132 816 869	132 816 869
Opérateur CNNII	662 816 869	662 816 869	530 000 000	530 000 000	132 816 869	132 816 869
Total des crédits de titre 4	1 155 329 077	1 155 329 077	1 155 329 077	1 155 329 077	-187 881 635	-187 881 635

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

Les crédits de transferts pour l'Action Maritime sont exclusivement destinés aux Cotisations internationales, ainsi, sur un crédit de **68 690 301 FCFA**, l'Action n'a pu exécuter que **8 177 820 FCFA** au compte l'OMI ; soit un écart constaté de **60 512 481 FCFA** prévu pour le règlement des trois organismes suivants : MoU ABUJA, ARSTM et OMAOC.

TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Le Programme Transport aérien et par voie d'eau n'a pas reçu des crédits d'investissement au compte de l'exercice budgétaire 2021.

BILAN DES CAP AVEC LES OPERATEURS

OPERATEUR OFFICE NATIONAL DE LA SURETE ET DE LA FACILITATION DES AEROPORTS DU GABON (ONSFAG)

Présentation de l'opérateur

Statuts de L'ONSFAG :

Etablissement public à caractère Administratif doté de la personnalité juridique et jouissant d'une autonomie de gestion Administrative et Financière ayant son siège à Libreville.

Missions de L'ONSFAG :

Missions de service public :

L'Office a pour mission à titre exclusif, la mise en œuvre et la coordination des mesures de sûreté et de facilitation de l'aviation civile dans l'ensemble des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique en République Gabonaise, conformément au programme national de sûreté et au programme national de facilitation en vigueur.

Activités à finalité commerciale hors missions de service public : Néant

Travail avec l'opérateur

- formalisation effective d'un Contrat Annuel de Performance (CAP) entre l'Etat et l'ONSFAG ;
- pratique du suivi-évaluation en cours d'année : OUI
- pratique du travail collaboratif entre les agents de l'Etat et les agents de l'opérateur : OUI

Crédits consommés en 2021 par l'opérateur

Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2021		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur	300.000.000	734.241.622
Contribution au fonctionnement de l'opérateur	211.258.287	639.603.569
Contribution aux investissements propres de l'opérateur	0	0
Total de la contribution financière de l'Etat	511.258.287	1.373.845.191

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

La pandémie de Covid19 a entraîné une quasi suspension du trafic aérien mondial, ce qui a eu comme conséquence une baisse drastique des ressources de l'ONSFAG d'où la nécessité de recourir à l'Etat pour au moins assurer les salaires au vu de la place sensible qui est occupée par les agents AVSEC qui doivent rémunérés convenablement et à temps pour qu'ils ne soient pas eux-mêmes des vecteurs de menace pour l'aviation civile. Cette position stratégique de l'ONSFAG au niveau des aéroports du Gabon fait qu'un mouvement d'humeur quel qu'il soit, serait dommageable à l'international.

L'ensemble des ressources de l'ONSFAG à cette période ne pouvait même pas couvrir le tiers de sa masse salariale.

Résultats de l'opérateur par rapport aux engagements pris

Objectif O/P1.1: Avoir rédigé au moins 02 textes en vue de l'amélioration du cadre réglementaire et institutionnel Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer le cadre réglementaire et institutionnel régissant la sûreté et la facilitation des aéroports du Gabon				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 : nombre de textes rédigés	02	02	01	01

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

Statut de l'Office adopté en conseil de Ministres et difficultés de révision de l'arrêté 004/MT relatif à la clé de répartition de la redevance sûreté passagers.

Objectif O/P1.2: Maintenir le niveau de sûreté des aéroports conformément au PNSAC Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer la sécurité et la sûreté				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 : taux d'agents certifiés	50%	100%	100%	0%
Indicateur 2 : taux de maintenance des équipements fonctionnels	70%	90%	60%	30%

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

Les 79 agents prévus ont été tous certifiés par l'ANAC.

La maintenance des équipements de sûreté est restée en dessous du taux cible de 90% pour s'établir à 60% est dû aux commandes de pièces à VISIOM non réglées et non livrées.

Résultats de l'Etat par rapport aux engagements pris

Objectif E/P1.1 :				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 :	-	-	-	-
Indicateur	-	-	-	-

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

OPERATEUR COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION INTERIEURE ET INTERNATIONALE

Présentation de l'opérateur

Statut de la CNNII :

Société d'Etat constituée sous la forme d'une Société Anonyme régie par les dispositions de l'Acte Uniforme de l'OHADA relatif au droit des Sociétés Commerciales et des Groupements d'Intérêt Economique.

Missions de la CNNII :

En sa qualité « **d'Armement National** », la **CNNII est chargée, par le Gouvernement**, d'assurer l'exploitation des activités de transport de personnes et de biens par voie d'eau en République Gabonaise, et notamment d'exercer sa prérogative régalienne en la matière.

Ce qui définit deux (2) socles d'activités sous le terme « mission », (mission sociale dite de service public et mission économique).

❖ Mission de service public

- Désenclavement des zones riveraines des voies d'eau navigables ;
- Régulation des activités sectorielles (redevances de trafic) ;
- Transport de fret et de passagers à prix social ;
- Transport en commun urbain par voie d'eau.

Travail avec l'opérateur

Le Contrat Annuel de Performance (CAP) a été établi entre l'Etat et cet établissement, entraînant par conséquent un meilleur suivi-évaluation en cours d'année par le RPROG, le Directeur Général de la Marine Marchande au Ministère des Transports.

Le Contrat Annuel de Performance (CAP) est fondé sur le principe de la spécialité des tâches entre les organes chargés de l'orientation, de la conception et du contrôle, et ceux chargés de mener des tâches d'exécution pour la mise en œuvre des politiques publiques. Il définit les engagements réciproques entre les deux parties ainsi que les modalités de suivi et d'évaluation ensemble de la réalisation de ces engagements.

Le CAP est conclu pour une durée de douze (12) mois, du 1er janvier au 31 décembre 2021

Crédits consommés en 2021 par l'opérateur

Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2021		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur		
Contribution au fonctionnement de l'opérateur	662 816 869	530 000 000
Contribution aux investissements propres de l'opérateur		
Total de la contribution financière de l'Etat	662 816 869	530 000 000

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

La contribution de l'Etat a servi à payer les arriérés de salaires pour un montant de 400 000 000 FCFA et 130 000 000 FCFA pour le fonctionnement de l'entreprise.

Résultats de l'opérateur par rapport aux engagements pris

Objectif 1 : AVOIR ASSURE LE RESPECT DES NORMES DE SÛRETE ET DE SECURITE Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : AMELIORER LA SÛRETE ET LA SECURITE					
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart	Commentaires
Indicateur : taux de personnel navigant ayant besoin d'un complément de formation (STCW) (%)	15	35	0	100	Absence de moyens financiers pour réaliser la formation de l'ensemble des personnels techniques
Indicateur : taux de navires en exploitation ayant une assurance conforme aux différents types de transport effectués	100%	100%	0%	100%	Préalable à l'obtention des titres de navigation et de sécurité

Objectif 2 : AVOIR DEVELOPPE LES CAPACITES OPERATIONNELLES DE LA CNNII Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Mieux assurer l'offre de transport aérien et par voie d'eau					
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart	Commentaires
Indicateur : disponibilité du service (en %)	35	90	45	-45	Arrêts techniques et vétusté des navires
Indicateur : taux d'exploitation des navires	45	50	10	-40	Arrêts techniques et vétusté des navires
Indicateur : nombre de voyages hebdomadaires	3	7	3	-4	Nécessité d'acquisition de navires et réhabilitation des navires immobilisés

OPERATEUR ASECNA

Présentation de l'opérateur

- Etablissement public international doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière (Convention de Dakar révisée, adoptée à Ouagadougou, au Burkina Faso et signée à Libreville, en République Gabonaise le 28 avril 2010)
- Missions :
 - Missions de service public ;
 - Exploitation des services de la navigation aérienne et de la météorologie dans les stations synoptiques ;
 - Exploitation et entretien des installations météorologiques ;
 - Mise en œuvre des mesures de sécurité sur les aéroports de l'intérieur ;
 - Mise en œuvre de la gestion commerciale des aéroports confiés ;
 - Faire certifier les aéroports de Port-Gentil et M'vengué.

Travail avec l'opérateur

- Au titre de 2021, il a été signé un Contrat de Performance (CAP 2021) entre l'ASECNA et l'Etat (la Direction Générale de la Marine Marchande et le Ministre de tutelle).
- L'ASECNA a bénéficié de l'accompagnement des agents de la DGBFIP dans la mise en place des Contrat et de même que lors de la rédaction du RAP, un relatif suivi-évaluation en cours d'année n+1 ;
- Absence de suivi-évaluation

Il a toujours existé une pratique du travail collaboratif entre les agents de l'Etat et les agents de l'opérateur.

Participation aux différentes réunions et réunions dans le cadre de la BOP.

Crédits consommés en 2020 par l'opérateur

Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2020		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur	0	0
Contribution au fonctionnement de l'opérateur	92.000.000	274 811 454
Contribution aux investissements propres de l'opérateur	0	0
Total de la contribution financière de l'Etat	92.000.000	274 811 454

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

- Il convient de faire observer qu'en crédits ordonnancés, le montant est de 274 811 454 millions et en règlement perçu, il est entièrement à ce jour (cours de l'exercice 2022) ;
- La dotation a servi à l'amélioration de la disponibilité des équipements de la navigation et de l'entretien des espaces de navigation, des recharges de matériels liés à la météorologie, aux paiement des droits des agents admis à faire valoir leurs droits à la retraite sur l'ensembles des aéroports confiés à l'ASECNA ;
- Elagage des troués d'envol (sécurité des vols) sur l'ensemble des aéroports ouverts à la circulation ;
- Entretien des pistes et des bandes de pistes et réparation des VHF ;
- Mise en œuvre des actions pour meilleure couverture des vols ;

Il apparait nécessaire d'inclure sur le tableau ci-dessus, une nouvelle colonne : crédits ordonnancés afin de lever l'ambiguïté qui prévaut actuellement dans l'entendement commun de l'expression « **crédits consommés** » pour exprimer ordonnancés.

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 90%				
Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer la sécurité et la sûreté d'ici à 2023				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 : Taux de disponibilité du service AIM	100%	90%	100%	-10%
Indicateur 2 : Taux de disponibilité du service fixe aéronautique	0%	0%	0%	0%
Indicateur 3 : Taux de disponibilité des équipements de navigation	0%	0%	0%	-100%

Objectif O/P1.2 Avoir assuré le respect des normes de sûreté dans les aéroports de Mvengué et Port-Gentil				
Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer la sécurité en 2023				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 : Couverture des vols commerciaux effectués	37,91%	100%	103,2%	+65,29%
Indicateur 2 : Disponibilité des équipements de sûreté	0%	80%	90%	+10%

Objectif O/P1.2 Avoir garanti un taux d'occupation des espaces commerciaux plus ou égal à 50%				
Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : Améliorer l'accueil des aéroports intérieurs				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 : Taux d'occupation des espaces commercialisables	0%	50%	64%	+14%

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

Action / programme			0	0
Total des dotations pour exécution des actions et projets de politique publique			0	0

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

Il convient de faire observer que les résultats, en ce qui les objectifs P.1.1 découle des interruptions du réseau téléphonique empêchant le transfert de données par les modules de références VHF et HF et partant de leur utilisation par les acteurs de la navigation (pilotes, compagnie d'aviation et autres structures). Toutefois, un des indicateurs a été atteint sur les trois (03) mais le niveau d'attendu de l'objectif reste non atteint.

Mais il convient de rappeler le retard de mise à disposition sachant les indicateurs sont permanents. Toutefois, l'ASECNA rencontre d'énormes difficultés à recouvrer le montant de sa subvention, ce qui oblige d'injecter des fonds au programme à financer afin de s'assurer du respect des normes internationales en matière de navigation. Mais le contexte de la COVID a relevé des fortes difficultés à financer nos activités et partant de des engagements contenus sur le CAP.

S'agissant des tableaux 2 et 3, les résultats obtenus découlent du financement en fonds propres et de l'apport partiel de la subvention courant 2021. Ce qui a permis d'obtenir les résultats nettement supérieurs aux cibles).

Résultats de l'Etat par rapport aux engagements pris

L'Etat a mis à disposition la subvention qui a permis de répondre et peser sur l'atteinte des objectifs des tableaux 1 à 3. Toutefois, le niveau de la subvention n'a pas permis d'atteindre les cibles pour les indicateurs de l'objectif 1 (objectif majeur).

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

- L'ASECNA par ses services de la navigation a assuré l'entièreté des vols qui se sont déroulés sur son périmètre de navigation (espace de contrôle) c'est-à-dire sur l'ensemble du territoire, sauf l'interruption pour cause de rupture d'énergie et indisponibilités des télécommunications. Ce qui justifie l'écart défavorable sur le premier objectif (10 % et -100%). Toutefois, des efforts sont observables sur les autres objectifs dont celui relatifs aux respects des normes dans les aérogares et le niveau d'occupations des espaces aéroportuaires. Mais les perspectives de relance du trafic en 2022 laisse espérer une amélioration des indicateurs du tableau 1 et un maintien des tableaux 2 et 3.
- Contrairement à 2020, la maintenance des équipements a été assurée de façon partielle, rendant disponible l'utilisation des équipements et ce malgré les ressources financières. Toutefois, la remise en service d'un certain nombre d'équipements s'est fait en partie avec les fonds propres.
- Toutefois, il convient d'admettre que la situation des aéroports est plus que préoccupant (réhabilitation des bâtiments et des tours et la délimitation des espaces aéroportuaire) s'avère plus qu'urgent (nécessaire subvention d'investissements surtout pour les aéroports de Port-Gentil, Mvengué et Oyem) ;
- A part l'accompagnement contractuel de l'Etat dans le cadre du CAP, l'ASECNA ne bénéficie d'aucune autre subvention ni abattement fiscale utile à son activité.

OPERATEUR ANAC

Présentation de l'opérateur

Travail avec l'opérateur

Crédits consommés en 2021 par l'opérateur

Contribution financière de l'Etat au titre de l'exercice 2021		
Programmes	Crédits ouverts	Crédits consommés
Contribution au financement des emplois de l'opérateur	151 909 766	129 123 301
Contribution au fonctionnement de l'opérateur	23 333 334	18 666 667
Contribution aux investissements propres de l'opérateur	0	0
Total de la contribution financière de l'Etat	175 243 100	147 789 968

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

La contribution financière de l'Etat s'avère insuffisante quant aux exigences en matière d'Aviation Civile.

Résultats de l'opérateur par rapport aux engagements pris

Objectif O/P1.1 : Objectif de rattachement dans le PAP 2021 du Programme ou mission permanente de l'opérateur : XXX				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 :	-	-	-	-
Indicateur	-	-	-	-

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
Action / Projet 1	-	-	-	-
Action / Projet 2	-	-	-	-
Action / Projet	-	-	-	-
Total des dotations pour exécution des actions et projets de politique publique	-	-	-	-

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

Informations non fournies par l'opérateur ANAC

Résultats de l'Etat par rapport aux engagements pris

Objectif E/P1.1 :				
Rappel des indicateurs	Rappel du résultat 2020	Cible 2021	Résultat 2021	Ecart
Indicateur 1 :	-	-	-	-
Indicateur	-	-	-	-

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

Informations non fournies par l'opérateur ANAC

PROGRAMME PILOTAGE ET SOUTIEN A LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

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 relèvent 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.

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 Centrale 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 afin 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'information, 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 contrôle de l'action publique ;
- Le suivi-évaluation ;

La conduite des enquêtes techniques relatives aux incidents et accidents d'aviation.

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 Terrestres ;
- Transports aérien et par voie d'eau ;

Le programme Soutien recouvre deux actions : le pilotage de la stratégie ministérielle est mené par le Cabinet du Ministre tandis que la coordination administrative relève du Secrétariat Général

PRESENTATION DES ACTIONS

ACTION N° 1 : Pilotage de la stratégie ministérielle

L'action « Pilotage de la stratégie ministérielle » est menée par le Ministre avec l'appui de son Cabinet technique, l'Inspection Générale des Services et le Bureau d'Enquêtes sur les Incidents et Accidents d'Aviation. 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 ;
- A 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 ;
- La facilitation des revues et les 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.
- Contrôle de la gestion administrative, financière et matérielle, d'audit, d'étude, d'évaluation, d'analyse et de conseil auprès des services de l'Administration centrale et Déconcentrée du ministère, des « établissement et organismes sous tutelle pour la mise en œuvre des politiques du gouvernement en matière des transports.
- La conduite des enquêtes techniques relatives aux incidents graves et accidents d'aviation en territoire gabonais et en tout autre lieu, lorsqu'est mis en cause un aéronef de nationalité gabonaise, la formulation au niveau internationale des recommandations de sécurité aux fins de la prévention de futurs incidents ou accidents et la transmission des données statistiques annuelles sur les occurrences dans notre pays.

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, plusieurs Directions Centrales 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.

PRESENTATION STRATEGIQUE DU PROGRAMME

ANALYSE STRATEGIQUE DU CONTEXTE ET DU CHAMP DU PROGRAMME

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 fournis aux sectoriels et l'accompagnement prodigué 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 et la nouvelle, incarnée notamment par les Directions Centrales.

Aujourd'hui, les difficultés rencontrées et les défis à relever par le Programme Pilotage et Soutien sont 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 (par exemple en matière de communication ou d'affaires juridiques) ;
 - des agents sous-exploités en raison de profil inadapté par rapport aux tâches confiées ou de l'insuffisance de moyens et outils de travail ;
 - le manque et parfois l'absence totale de collaboration avec les usagers des services du ministère ;
 - l'absence de cadre de collaboration entre les différentes fonctions du programme Pilotage et Soutien.
- 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 des 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 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).
- l'absence d'un cadre législatif et réglementaire clairement défini dans le domaine des enquêtes incidents et accidents d'aviation ;
- l'absence des locaux (bureaux, laboratoire et hangar) permettant de travailler sereinement ;
- l'absence de matériel roulant pour les déplacements en zones éventuelles d'occurrences ;
- le non-paiement des cotisations internationales exigées par l'Organisation l'Aviation Civile Internationale (OACI).

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 support des acteurs déterminants de la modernisation de l'administration du ministère ;
- Développer la performance globale au niveau de chaque fonction soutien

AVANCEMENT DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DANS UNE PERSPECTIVE PLURIANNUELLE

En 2021, le PAP de la mission transport ne prenait pas en compte la performance du programme pilotage et soutien n'était pas élaboré d'où l'absence de l'analyse de l'avance des objectifs stratégique

RECAPITULATION DES CREDITS CONSOMMES PAR ACTION ET PAR TITRE

Action et titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	AE ouvertes en LFR pour 2021 (a)	AE engagées en LFR pour 2021 (b)	Ecart (a – b)	CP ouverts en LFR pour 2021 (c)	CP consommés en LFR pour 2021 (d)	Ecart (c) – (d)
N°1 Action/17.640.1 : Pilotage de la stratégie ministérielle	60 000 000	46 000 000	14 000 000			
Titre 1. Charges financières de la dette						
Titre 2. Dépenses de personnel						
Titre 3. Dépenses de biens et services	60 000 000	46 000 000	14 000 000			
Titre 4. Dépenses de transfert						
Titre 5. Dépenses d'investissement						
Titre 6. Autres dépenses						
N°2 Action : 17.640.2: Coordination administrative	465 000 000	314 394 972	150 605 028	465 000 000	314 394 972	150 605 028
Titre 1. Charges financières de la dette						
Titre 2. Dépenses de personnel						
Titre 3. Dépenses de biens et services	465 000 000	314 394 972	150 605 028	465 000 000	314 394 972	150 605 028
Titre 4. Dépenses de transfert						
Titre 5. Dépenses d'investissement						
Titre 6. Autres dépenses						
Total pour le programme	525 000 000	360 394 972	164 605 028	525 000 000	360 394 972	164 605 028
Titre 1. Charges financières de la dette						
Titre 2. Dépenses de personnel						
Titre 3. Dépenses de biens et services	525 000 000	360 394 972	164 605 028	525 000 000	360 394 972	164 605 028
Titre 4. Dépenses de transfert						
Titre 5. Dépenses d'investissement						
Titre 6. Autres dépenses						

Explication des principaux écarts :

L'exécution globale du programme pilotage et soutien est de **69%**.

Soit un taux d'exécution du Titre 3 de 69%.

Pour un écart de 164 605 028 FCFA qui se justifie par la non-levée de la réserve obligatoire.

RECAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CREDITS AU NIVEAU DU PROGRAMME

Récapitulation des mouvements entre actions et titres au sein du programme

Le programme pilotage et soutien n'a pas effectué entre les actions et titres.

Virements

Le programme pilotage et soutien n'a pas reçu des virements.

Transferts

Aucun transfert reçu d'une autre mission.

Annulations

Aucune annulation constatée.

Reports

Aucun report constaté dans le programme.

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT ET DES OPERATEURS

EVOLUTION DES EMPLOIS DE L'ETAT

Emplois de l'administration	Effectifs au 31 décembre 2019	Effectifs au 31 décembre 2020	Effectifs au 1 ^{er} janvier 2021	Mouvements d'effectifs en 2021			Effectifs au 31.12. 2021
				Sorties	Entrées	Ecart (entrées - sorties)	
Agents hors catégorie			1		-	-	1
Agents de catégorie A			72	-	-	-	72
Permanents			72	-	-	-	72
Non permanents				-	-	-	
Agents de catégorie B			20	-	-	-	20
Permanents			20	-	-	-	20
Non permanents				-	-	-	
Agents de catégorie C			3	-	-	-	3
Permanents			3	-	-	-	3
Non permanents				-	-	-	
Agents sur solde indiciaire (Cat A + B + C)			96				96
Main d'œuvre non permanente			17				17
Total pour les emplois de l'administration au niveau du programme			113				113

Explication des évolutions :

Information non communiquée par la DCRH.

ANALYSE DE L'UTILISATION DES MOYENS ET DES ECARTS DE PERFORMANCE

TITRE 2 : DEPENSES DE PERSONNEL

Commentaires relatifs à l'utilisation du titre 2 :

Aucune information relative aux dépenses de personnel

TITRE 3 : DEPENSES DE BIENS ET SERVICES

	Crédits de titre 3 prévus dans la LFR		Crédits de titre 3 consommés		Ecart	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
ACTION 1 17.640.1 : Pilotage de la stratégie ministérielle	60 000 000	60 000 000	46 000 000	46 000 000	14 000 000	14 000 000
Fonctionnement du cabinet	-	-	46 000 000	46 000 000	-	-
Opération individualisée X	-	-	-	-	-	-
ACTION 2 17.640.2: Coordination administrative	465 000 000	465 000 000	314 394 972	314 394 972	150 605 028	150 605 028
Mission de contrôle des services déconcentrés	-	-	22 575 000	22 575 000	-	-
Fonctionnement des services	-	-	136 000 000	136 000 000	-	-
Mise en place du cadre réglementaire du BEIAA	-	-	15 491 896	15 491 896	-	-
Signature des protocoles d'intentions en matière d'enquête technique avec les autres pays (formation conjointe et adaptation aux procédures techniques d'enquête)	-	-	7 194 972	7 194 972	-	-
Formation des enquêteurs du BEIAA	-	-	42 518 104	42 518 104	-	-
Mission de sensibilisation BEIAA a l'endroit des populations urbaines et rurales en cas d'éventuel accident d'aviation	-	-	58 615 000	58 615 000	-	-
Exercices de simulation sur table BEIAA en partenariat avec 12 différents entités administratives et indépendantes	-	-	32 000 000	32 000 000	-	-
Total des crédits de titre 3	525 000 000	525 000 000	360 394 972	360 394 972	164 605 028	164 605 028

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

Les crédits alloués dans l'action 2 coordination administrative ont été essentiellement orientés vers le fonctionnement du programme pilotage et soutien pour un montant 158 575 000 FCFA d'une part et pour la mise en œuvre du Bureau d'Enquêtes Incidents et Accidents d'Aviation pour montant de 155 819 972 FCFA d'autre part.

TITRE 4 : DEPENSES DE TRANSFERTS

Le programme pilotage et soutien à la politique des transports n'a pas bénéficié des dépenses de transferts.

TITRE 5 : DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Le programme pilotage et soutien à la politique des transports n'a pas bénéficié des dépenses d'investissement.