



**SSATP**

Africa Transport  
Policy Program

# **Systeme de gestion des données du secteur des transports (TSDMS)**

# Exposé succinct

- I. Introduction
- II. Objet de la gestion des données du secteur des transports
- III. Efforts passés et présents par le SSATP et les pays membres
- IV. Défis de la gestion des données du secteur des transports en Afrique subsaharienne
- V. Actions proposées par les gouvernements & les partenaires du développement

# Introduction

- Le transport a un rôle important à jouer en matière de réduction de la pauvreté et d'amélioration du bien-être général des populations. Mais comment peut-on mesurer ces objectifs ?
  - des routes plus sûres et durables,
  - un meilleur accès,
  - la réduction du cout de circulation des marchandises et des personnes,
  - une contribution à l'ensemble général des objectifs nationaux : croissance, réduction de la pauvreté,
  - contribution aux OMD / Post OMD (SDG),
  - etc.

# Objet

- Un système efficace de gestion des données est essentiel pour assurer le développement de politiques fondées sur des données probantes, la planification, l'exécution et le suivi des impacts. L'objectif est d'améliorer la qualité des politiques du secteur des transports définies sur la base de données fiables et de haute qualité.



# Contexte : Modes de transport & thèmes

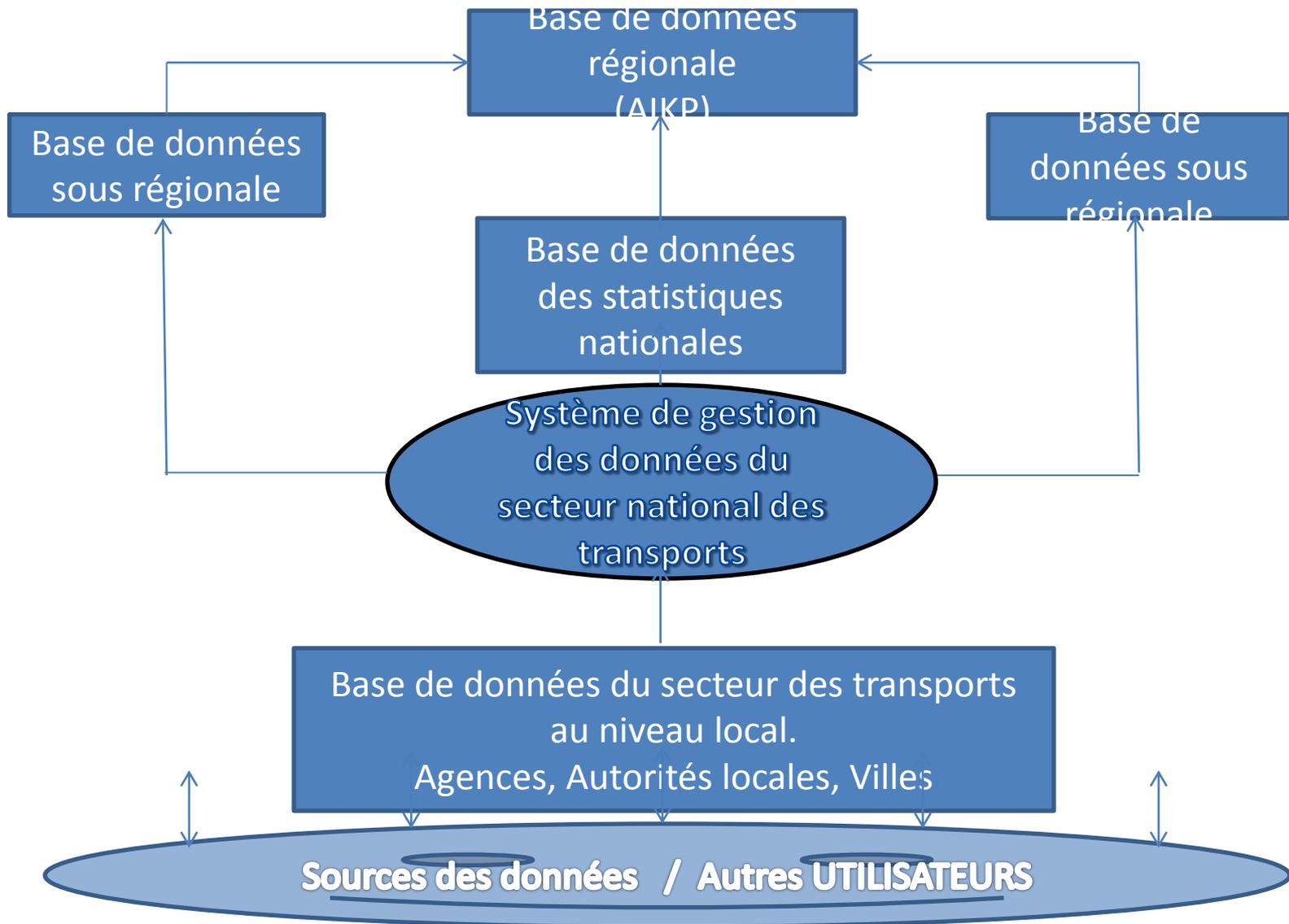
## Modes

- Transport terrestre  
[Routes & autoroutes – chemins de fer]
- Transport par voie d'eau  
[Ports & voies navigables]
- Transport aériens  
[Aéroports & Aviation civile]
- Pipelines

## Domaines thématiques

- Transport rural
  - Transport urbain
  - Corridors régionaux
  - Logistique & commerce
  - Transport non-motorisé
- Sécurité/Gouvernance  
/Genre/Environnement,  
etc.

# Contexte: Liens institutionnels



# Efforts passés et présents par le SSATP et les pays membres

- ***Objectif global*** : Contribuer au développement de systèmes durables pour un suivi efficace des performances et de l'impact du secteur des transports sur la réduction de la pauvreté et la croissance économique.
- ***Principaux destinataires*** : L'analyse et l'utilisation des données sont non seulement importants pour les décideurs en matière de politiques du secteur des transports, mais aussi pour les responsables des transports, le personnel des agences routières, les gestionnaires des fonds routiers, les compagnies de chemin de fer, les autorités portuaires, les universitaires, chercheurs et journalistes et le personnel de gestion et technique des organismes de transport. Et, le plus important, les ***usagers des transports et le public en général***.

# Efforts passés et présents par le SSATP et les pays membres

- L'Initiative indicateurs des transports, 2004-2007: renforcer le suivi des performances du secteur des transports et évaluer la contribution des politiques de transport par rapport aux OMD.
- 20 pays sont impliqués dans la collecte de données et la définition d'indicateurs de performance clés du secteur des transports.
- Défis à relever:
  - Insuffisance / ou manque de coordination entre les agences (telles que routières, ferroviaires, maritimes, aériennes et l'office des statistiques) ;
  - Faiblesse des capacités et des investissements relativement à la collecte, le stockage, l'analyse et la gestion des données ; et
  - Systèmes informatiques inadéquats.

# Efforts passés et présents ...

- Changement d'orientation, de la collecte des données au renforcement des capacités de collecte et de gestion des données des pays membres.
- En 2007, évaluations institutionnelles des systèmes de gestion de données, des politiques et procédures dans 5 pays: Cameroun, Ethiopie, Niger, Sierra Leone et Ouganda, avec une série de recommandations pour des améliorations pour chacun de ces pays ; et
- Information, jetant les bases pour le développement du projet de Lignes directrices pour la conception et la création de systèmes de gestion des données du secteur des transports (TSDMS), en 2008 (révisé en 2011).

# Efforts passés et présents ...

- 2010 - 2013: Pilotage de l'application du projet de directives TSDMS dans quatre pays: l'Ouganda, la Zambie, le Swaziland et le Burkina Faso.
  - Phase 1 : Evaluations institutionnelles générales des systèmes existants et recommandations pour amélioration et plan d'action,
  - Phase 2 : Mise en place du TSDMS
- Les quatre pays mentionnés ont achevé la phase 1, l'Ouganda est en phase 2, et les autres sont à différents stades de préparation pour la phase 2.

# Efforts passés et présents ...

- 2013 Revue des progrès réalisés quant à l'amélioration des TSDMS dans les pays membres du SSATP, Ouganda et Zambie (gouvernements, appui SSATP, autres partenaires du développement); Ethiopie et la Tanzanie (gouvernements et les autres partenaires au développement).
- Résultats de la revue :
  - Informations pour la validation et la mise à jour des directives TSDMS ;
  - projet de note d'orientation pour plaider en faveur de TSDMS dans les pays africains ; et
  - ateliers de diffusion dans pays (en cours).

# Défis généraux de la gestion des données du secteur des en Afrique subsaharienne

- La qualité et disponibilité des données des principaux réseaux de transport s'est améliorée dans la plupart des pays, mais il reste encore à faire :
- La nature, les incitations et l'objectif principal d'établissement d'un TSDMS et des systèmes M & E sont inadéquats et peu compris.
- Le nombre et la portée des données du transport sont limitées ; elles sont de mauvaise qualité, non standardisées, non générées régulièrement, ni correctement recueillies. En outre, l'accent a été et continue à être mis sur la capture de données pour modéliser le 'côté infrastructure' et non pas celui des 'services'.
- Les données sont centralisées et pour beaucoup encore enregistrées sur papier; elles ne sont pas partagées de manière adéquate au sein du secteur, et encore moins à l'extérieur.

# Défis généraux ...

- Capacité limitée des organismes chargés de la collecte des données, de leur analyse et évaluation ;
- Allocation insuffisante des ressources : Les questions les plus importantes concernant les données de base qui traitent “effectivement” des fondements de tous les systèmes de S & E sont rarement posées. Par exemple : Comment collecter les données, selon quelle fréquence, combien cela coûte-t-il ?, comment les analyser, et comment les utiliser. Les réponses à ces questions permettent plus de clarté, des attentes réalistes, et surtout “une allocation de fonds pour M & E plus appropriée”.
- Contrôle insuffisant et absence d'évaluation des politiques du secteur des transports

# Aller de l'avant

- Se concentrer sur l'amélioration de la compréhension des "objectifs" d'un TSDMS de qualité pour accroître la demande interne de données de haute qualité, et leur utilisation pour répondre aux besoins des décideurs et autres utilisateurs ;
- Se concentrer sur la formation de partenariats pour améliorer la coordination et la concertation pour le renforcement des capacités afin d'accroître la quantité, la normalisation & définition, la qualité et la fiabilité des données dans les pays africains (par exemple, Programme d'infrastructure du savoir en Afrique --AIKP) ;
- Un ensemble approprié d'incitations : financement adéquat et durable (gouvernement et partenaires du développement), compétences appropriées pour les activités liées aux données, pénalités pour des données inexactes, et récompenses pour des données de meilleure qualité;

# Aller de l'avant

- L'utilisation efficace des dernières technologies (comme les applications des SIG, les messages instantanés et la technologie cellulaire de notification et d'accès aux données) permettrait une amélioration de la quantité des données, ainsi que celle de l'ensemble du cycle comprenant : la collecte, l'analyse, l'évaluation et l'analyse d'impacts.
- Établir des systèmes TSDMS et M & E qui fonctionnent bien, nécessite un effort coûteux et à long terme. La grande quantité de connaissances et d'expériences acquises dans le passé devrait être mise à profit pour la conception et la création de nouveaux TSDMS ;
- L'objectif devrait être de concevoir un TSDMS qui vise à compléter la séquence entière allant de la collecte, l'analyse, l'influence des politiques / prises de décision, et l'évaluation d'impacts.

# PRINCIPES DE BASE POUR METTRE EN OEUVRE TSDMS

- **Durabilité**

- La conception, la portée, les coûts et toutes les réalisations en tant que résultats du TSDMS devraient être durables.

- **Transparence**

- Tous les indicateurs, données, analyses et résultats des évaluations, ainsi que les recommandations sont “disponibles publiquement”.

- **Redevabilité**

- Le client est responsable de la définition des politiques de transport basées sur des preuves fournies par le TSDMS.

**MERCI**