



Améliorer le système de gestion des données sur le transport : l'expérience de la Tanzanie

Alphonse Mwingira,

Ministère de Développement des Infrastructures



CONTENU

1. BESOIN EN DONNÉES/ INDICATEURS
2. MÉCANISMES ET PRATIQUES
3. INSTITUTIONS DE COLLECTE DES DONNÉES
4. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES
5. LES POTENTIELS
6. ATTENTES
7. CE QUI EST NÉCESSAIRE



1. BESOIN EN DONNÉES/ INDICATEURS

- Pourquoi a-t-on besoin de données ?
- Dans toute économie, il y a toujours trop peu de ressources pour répondre à des besoins illimités
- De même, dans le secteur du transport en Tanzanie, des ressources massives sont nécessaires pour le développement, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures
- C'est par ailleurs un fait reconnu que le secteur du transport facilite la réalisation des aspirations des autres secteurs socioéconomiques.
- MAIS, des ressources massives sont nécessaires pour mettre en place les infrastructures de transport et les services connexes



1. BESOIN DE DONNÉES/ INDICATEURS

...suite

- Malheureusement, les ressources allouées en Tanzanie sont insuffisantes pour répondre à ces besoins.
- C'est pourquoi le Service de Politique et de Planification (DPP) du Ministère chargé du Développement de l'Infrastructure (MID) a compris la nécessité des données en tant qu'outil pour faciliter la prise de décisions objectives pour un meilleur usage des ressources limitées.
- Par conséquent, mettre en place un mécanisme qui assurera des flux durables de données vers les décideurs, planificateurs et autres usagers est incontournable.



2. MÉCANISMES ET PRATIQUES

- La Politique Nationale de Transport (NTP) a été approuvée par le gouvernement en novembre 2002.
- Elle montre, entre autres, le besoin d'un suivi adéquat du secteur du transport.
- Cela implique l'existence d'une base de données qui facilitera la prise de décisions objectives et bien fondées.
- Avant les réformes sectorielles des années 1990, le DPP assurait certaines opérations sectorielles ainsi que le suivi, y compris la collecte de données.
- Le DPP assurait seul la collecte de données avec peu de ressources attribuées à cette fin.
- Le flux de données s'effectuait de manière ad hoc.
- Il en résultait que certaines décisions (sinon toutes) ne s'appuyaient pas suffisamment sur des données.

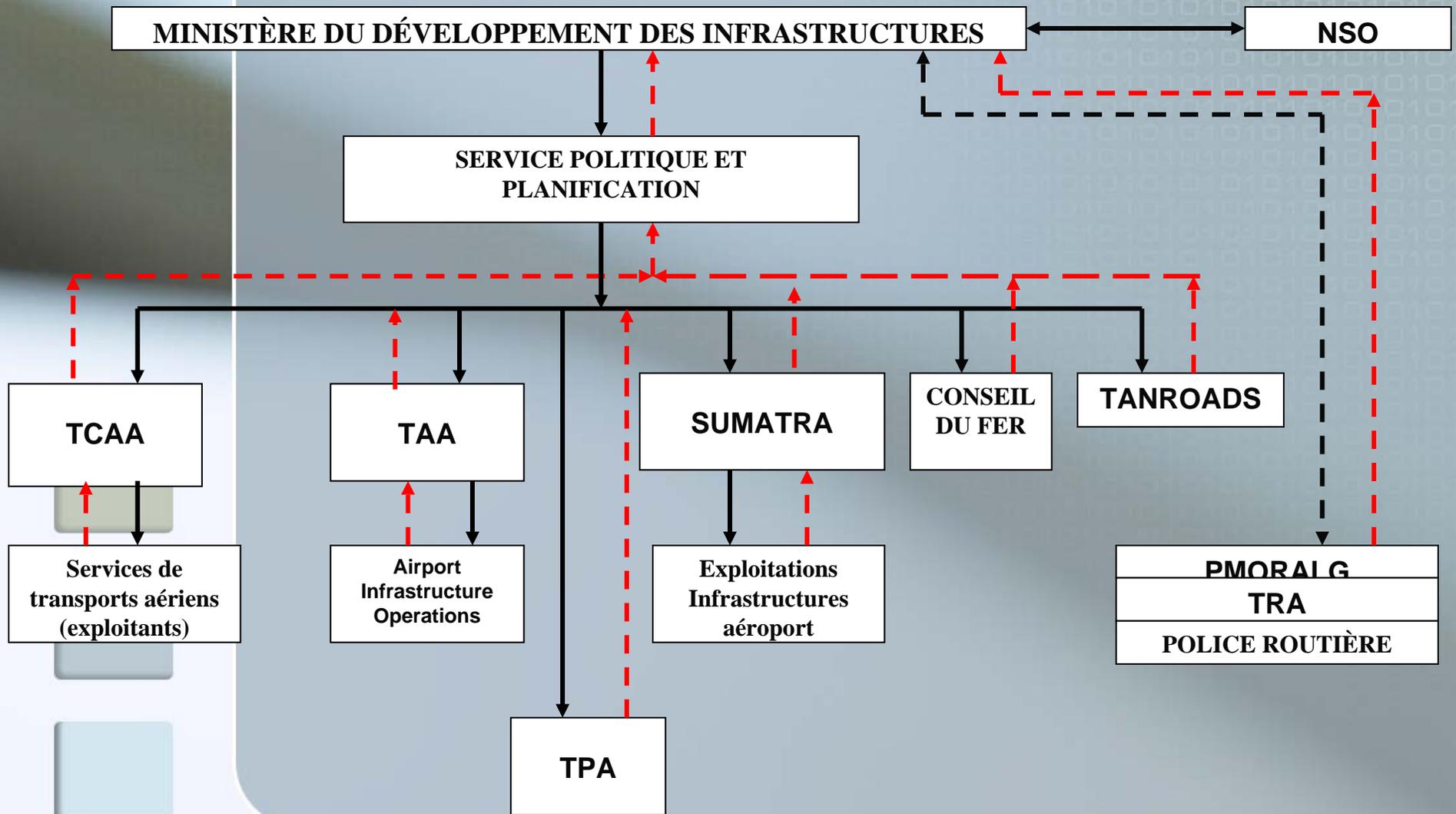


2. MÉCANISMES ET PRATIQUES ...suite

- Après les réformes et conformément à la NTP, le DPP a trouvé le besoin de transférer la collecte de données aux autorités et agences de réglementation du transport.
- Des dispositions ont été prises pour que les lois instituant les organismes et agences de réglementation octroient à ces derniers le pouvoir de collecter des données auprès des exploitants sous leur contrôle.
- Il leur fallait collecter les données qui les intéressaient et soumettre ces mêmes données au DPP pour contrôle et suivi.
- Depuis 2002 le DPP publie annuellement les données collectées et consolidées et les met à la disposition d'autres usagers.
- À l'heure actuelle, les décisions sur les politiques de transport, stratégiques aussi bien qu'à court terme, et la formulation des programmes, sont toutes basées sur des données.



3. INSTITUTIONS DE COLLECTES DE DONNÉES





3. Institutions de collectes de données

... suite

Notes:

NSO	Bureau national de statistique
PMORALG	Bureau du Premier ministre, autorités régionales et administration locale
TAA	Autorité tanzanienne des aéroports
TCAA	Autorité tanzanienne de l'aviation civile
SUMATRA	Autorité tanzanienne de réglementation des transports de surface et aériens
TANROADS	Administration routière tanzanienne
TRA	Autorité tanzanienne des impôts
TRC	Entreprise tanzanienne des chemins de fer (public)
TAZARA	Autorité ferroviaire de Tanzanie-Zambie

■ Le Document de Statistiques

Les données présentes dans le document sont présentées ci-dessous:

Mode	Services	Infrastructure	Sécurité
Ferroviaire	★	★	★
Routier	Non disponible	★	★
Maritime	★	★	★
Aérien	★	★	Disponible mais non inclus



4.0 DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

- Allocations budgétaires inadéquates au DPP
- Absence d'Unité Statistique au DPP
- Gestion fragmentée des données du secteur du transport
 - Données ne sont pas liées à une base de données centrale et unique gérée par le DPP pour l'ensemble du secteur.
 - A l'inverse, la formulation de la politique, de la planification à court terme et stratégique ainsi que la formulation des programmes pour le secteur sont coordonnées par le DPP. Le suivi et l'évaluation de ces questions pour tout le secteur sont également coordonnés par le DPP. Sans recours à une base de données centrale, il est impossible de s'acquitter de manière adéquate de ses responsabilités.
- Ressources inadéquates



5. POTENTIELS

- Politique nationale de transport en place
- Mandat juridique donné aux agences/organismes de réglementation pour collecter les données auprès des exploitants
- Le document statistique actuel
- Indicateurs SSATP et nationaux en place
- Unités Statistiques pour chaque agences/organismes de réglementation



6.0 ASPIRATIONS

- Communauté internationale, y compris bailleurs de fonds, exige données relatives au transport.
- Pays en voie de développement, y compris la Tanzanie, n'ont pas la capacité ni la compétence pour faire la collecte de données chères de manière consistante et objective.
- Soutien nécessaire de la part de la communauté internationale pour la collecte et la distribution des données/ indicateurs de transport.
- L'objectif est de :
 - permettre aux parties prenantes de prendre des décisions objectives.
 - permettre la comparaison des régions au sein d'un même pays et entre les pays.
- L'objectif ultime est de définir des stratégies pouvant être mises en œuvre afin de réduire la pauvreté et aussi de stimuler le développement dans les pays en voie de développement.



7. CE QUI EST NÉCESSAIRE

- Appui au lancement d'une Unité de statistiques au DPP
 - Soutien des communautés de bailleurs de fonds pour mettre en place une Unité de statistiques secteur transport appropriée.
- Appui au renforcement des capacités
 - Pour garantir la pérennité du processus de collecte, compilation, analyses des données et en donner l'accès aux parties prenantes.
 - Pour inclure ressources humaines et équipement..



7. CE QUI EST NÉCESSAIRE : ...(suite)

- Soutien pour mener des études de base
 - Pour obtenir des indicateurs de base qui faciliteraient l'évaluation de la contribution du secteur à la réduction de la pauvreté et au développement.
- Soutien pour faciliter les réunions des parties prenantes
 - Pour obtenir leurs opinions sur la façon d'améliorer les documents statistiques actuels.
 - Pour renforcer les capacités et renforcer la motivation en matière de collecte de données afin d'évaluer de manière objective la contribution du secteur du transport à la réduction de la pauvreté et au développement.
- SSATP/BM/UE/autres communautés internationales et bailleurs de fonds devraient donner leur soutien.





MERCI DE VOTRE ATTENTION !!!