



Assemblée générale annuelle du SSATP 2018

4ème RÉUNION DE LA PLATEFORME AFRICAINE DE L'UITP-OA En partenariat avec le SSATP-Africa Transport Policy Program "CONNECTER LES AUTORITÉS AFRICAINES DE TRANSPORT PUBLIC"

**SESSION DE TRAVAIL
5 juillet 2018, 14h-16h, Abuja, Nigéria**

PROGRAMME

La séance sera présidée par le Dr Ir. Ousmane Thiam, président honoraire de l'UITP et de l'UATP

Introduction

Dans la plupart des cas, les pays en développement, en particulier ceux d'Afrique, n'ont jusqu'à présent pas réalisé d'investissements significatifs dans le développement urbain et la mobilité urbaine. La plupart des villes ont été laissées à elles-mêmes pour faire face au problème de la croissance urbaine incontrôlée. Les défis posés par le lent développement du transport urbain ont rarement été pris en compte dans les stratégies de développement, pour aider à répondre à l'urbanisation rapide et incontrôlée de plusieurs villes africaines, même si elle était essentielle à la planification du transport urbain et à celle des villes des préoccupations de développement durable.

L'objectif général de toute ville africaine, indépendamment de la modalité spécifique ou du défi démographique, est de parvenir à un système de transport public durable, intégré, intermodal et interopérable.

L'organisation des transports publics est une question complexe car elle dépend du contexte. Dans le dernier rapport sur les tendances, l'UITP a examiné différentes villes du monde entier pour démontrer la difficulté de donner des conseils sur une forme d'organisation spécifique, indépendamment des circonstances spécifiques à chaque ville. Alors qu'il existe une prise de conscience globale de la nécessité d'améliorer les structures et les processus qui sous-tendent la fourniture d'infrastructures et de services de mobilité, la diversité des solutions et des dispositions prévalent au niveau local. Pourtant, il existe des pratiques prometteuses. L'un d'eux est la création d'autorités de transport public (PTA).

En Europe, la PTA a vu le jour dans les années 80 dans le cadre de réformes plus larges du secteur public. L'un des objectifs était d'améliorer l'intervention publique et de se débarrasser



de l'inertie des monopoles publics, ainsi que de favoriser l'efficacité en séparant les fonctions stratégiques, tactiques et opérationnelles de la prestation des services de transport public. En effet, la mise en place de l'ATP est souvent associée à des impacts qui vont au-delà de l'économie du PT. Par exemple, à Madrid, cela a déclenché l'introduction de mesures telles que l'intégration des tarifs et des billets qui ont entraîné une augmentation de 60% du nombre d'usagers. En un mot, là où il y a un ATP, les PT sont considérés comme mieux organisés. Le processus et les conditions dans lesquels ils émergent ne sont pas encore bien compris. Les ATP dans le monde entier varient en taille et compétences, elles évoluent au fil du temps sous l'impulsion de forces politiques complexes. Il n'y a personne pour toutes les solutions, l'histoire et le temps comptent.

Beaucoup de villes en Afrique voient les avantages de l'établissement d'une autorité de transport (TA) pour réguler et administrer les transports publics. Ceci est fondamental pour permettre l'amélioration des transports publics dans les villes à travers l'intégration de toutes les fonctions de transport dans une structure institutionnelle au niveau de la sphère locale / métropolitaine de gouvernement. Cependant, les AT dans les villes africaines ont souvent échoué à réaliser cette vision en raison de facteurs structurels et politiques qui entravent leur succès à long terme et leur durabilité.

Entre autres difficultés, les gouvernements ont été réticents à introduire le pouvoir institutionnel dans une autorité de transport. En outre, ils se sont préoccupés de créer une entité avec une responsabilité fonctionnelle limitée, tandis que le gouvernement est responsable de la viabilité financière. En outre, de nombreuses AT ayant échoué n'ont pas développé une logique d'investissement stratégique pour intégrer leurs activités à celles de leur agence principale, ce qui a entraîné des pertes financières et des inefficacités.

Cette session considère que l'organisation pour le transport et la mobilité est plus critique pour la durabilité et la pression en Afrique que les défis liés à la mobilité deviennent de plus en plus des problèmes "méchants". Cela signifie qu'ils se rapportent à des problèmes sociétaux où l'incertitude est omniprésente et nécessite de travailler à travers les frontières organisationnelles traditionnelles. A titre d'illustration, on peut citer l'intégration de l'impact sanitaire de la mobilité dans les décisions publiques. La motorisation croissante en Afrique génère des boucles de rétroaction qui ont un impact négatif sur la santé des citoyens, préparant le terrain pour les maladies liées à la qualité de l'air, les maladies cardio-vasculaires et autres maladies non transmissibles comme le diabète. En rétrospective, il est désormais possible d'affirmer que de telles conditions sont dues à un processus décisionnel découplé favorisant systématiquement les infrastructures routières, indépendamment de l'effet systémique que les interventions de transport pourraient avoir sur la ville et l'environnement urbain. Encore une fois, cela met les questions organisationnelles au premier plan et appelle à un changement radical, rompant avec les dépendances organisationnelles. Il est donc nécessaire de s'interroger sur la gouvernance des transports:

1) Quelles sont les structures et les processus de gouvernance les plus adéquats? Nous souhaitons ici aller au-delà des frontières organisationnelles pour explorer le fonctionnement des autorités de transport, comment elles créent des cohérences horizontales et verticales au sein de leur écosystème institutionnel au niveau politique, tactique et opérationnel.

2) Comment évaluer la gouvernance des transports? La gouvernance des transports impacte l'environnement urbain, l'économie et plus largement les conditions de vie des populations. Cependant, les décisions se limitent souvent à la mobilité - «la facilité de déplacement» indépendamment de l'effet sur le logement et l'utilisation des terres, par exemple. Il est nécessaire de mieux évaluer, évaluer et intégrer les impacts plus larges des interventions de mobilité et de transport interventions et prendre des décisions en conséquence

Structure de la session (14h00 - 16h00)

La session combine des présentations de représentants du SSATP, de l'UITP et des autorités africaines des transports publics et des discussions.

(i) Remarques introductives du président (5 ')

Dr Ir. Ousmane THIAM, président honoraire de l'UITP et de l'UATP

(ii) Remarques introductives du SSATP: partenariat pour renforcer le plaidoyer, la Gouvernance et le renforcement des capacités (5 ')

Zemedkun GIRMA, Directeur du SSATP, Pilier UTM

(iii) Remarques introductives de l'UITP: Organes de travail et activités de l'OA à l'UITP (5 ')

Dionisio GONZÁLEZ, Directeur du plaidoyer et de la sensibilisation, UITP

(iv) Les pratiques de gouvernance de la mobilité: une perspective globale (60 ')

- A. Une Affaires internationales, Dionisio GONZÁLEZ, Directeur du plaidoyer et de la sensibilisation, UITP (10 ');
- B. Vue d'ensemble africaine, Yssoufou CISSÉ, Secrétaire général de l'UATP (10 ')
- c. Étude de cas de Dakar, Thierno AW, Directeur général, CETUD, Dakar, Sénégal (10 ')
- D. Étude de cas de Windhoek, Clarence Rupingena, conseiller en stratégie, Windhoek, Namibie (10 ')
- E. Autres initiatives d'OA en Afrique, questions et réponses (20 ')

(v) Présentation du document de synthèse de l'UITP / UATP - SSATP: Établissement d'une autorité de transport public (PTA) dans les villes africaines (20 ')

Dionisio González (Directeur de l'UITP) et Ibou Diouf (Directeur du SSATP) présenteront le document.

(vi) Lancement conjoint d'un réseau d'autorités organisatrices africaines entre le SSATP et l'UITP / UATP et les prochaines étapes (20 ')

Dr Ir. Ousmane THIAM, président honoraire de l'UITP et de l'UATP

Comment l'UITP / UATP et le SSATP pourraient-ils soutenir?

- Inventaire et référence des initiatives actuelles en faveur des ACPr en Afrique
- Quelles sont les priorités / défis pour les ACPr africains?
- Plaidoyer (Communauté des Champions de la Mobilité)
- Politique / lignes directrices
- Capacité de construire



(vii) Remarques de clôture et conclusions du président (5 ')

Dr Ir. Ousmane THIAM, président honoraire de l'UITP et de l'UATP