

Développement et dérivés de SOURCE

Lignes d'action

La stratégie pour la diffusion de l'outil SOURCE, maintenant prêt à l'emploi, comporte 4 axes :

- **Lancer le dispositif d'observation systématique sur les pays d'Afrique subsaharienne** pour répondre à ce besoin généralisé de suivi, exprimé autant par les bailleurs que par les pays et les instances régionales.
- **Pousser les jeunes ou nouveaux fonds routiers, les agences ou administration routières** des pays en développement à adopter SOURCE comme outil principal de suivi de résultats, sur une base généralement annuelle.
- **Diffuser largement la méthode SOURCE** auprès de l'ingénierie (bureaux d'études internationaux et locaux ; réseaux professionnels ; organes de formation ; etc.).
- Mettre en place **un label de qualité SOURCE** pour les campagnes de mesure d'initiative locale (une procédure de certification sur une base volontaire, liée au mode de contrôle de qualité externe souscrit).

Ce tableau illustre le budget d'un tel dispositif (un observatoire virtuel, il n'est aucun besoin d'une structure permanente). Il ne s'agit que d'une maquette. De nombreux aspects ne sont pas considérés, parmi lesquels, la réduction très sensible du linéaire qui s'imposera du fait des zones d'insécurité. Rappelons simplement que 40% de la superficie du continent africain est considérée comme touchée par des désordres de type guerre ou guerre civile, toutes zones sur lesquelles l'évaluation des routes, en tout cas par la méthode SOURCE fondée sur le trafic effectif, n'aurait aucun sens.

Le dispositif africain d'observation systématique

Selon la méthode des réseaux de référence, l'application à l'Afrique subsaharienne (49 pays) engloberait 134 000 km de routes principales (à évaluer systématiquement tous les 3 ans).

Ce grand réseau de référence inclut 41% de routes non revêtues, la gamme recouverte descendant jusqu'à des niveaux de trafics inférieurs à 10 véhicules légers par jour et par sens.

Le dispositif, ainsi consolidé à l'échelle continentale, permettra bien sûr **le suivi des grands axes routiers à vocation transnationale**, un enjeu montant, de plus en plus appréhendé par les instances œuvrant à l'intégration économique des sous-régions.

L'étape à venir serait donc le **lancement de 2 cycles de suivi de 3 ans, incluant une tranche optionnelle.**

Le dispositif de suivi, intégralement sous-traité, comporterait 2 missions bien distinctes :

(a) coordination générale des opérations, responsabilité intégrale des campagnes de mesure et contrôle de qualité interne.

(b) contrôle de qualité externe et approfondissement de la recherche (sur la base du corpus de données de terrain en forte augmentation).

Le coût d'objectif total est donc de 175 000 USD par an, soit une moyenne de 10 900 USD tous les 3 ans par pays traité.

Observatoire SOURCE Afrique subsaharienne	Cycle 48 pays sur 3 ans	Tranche annuelle (16 pays par an)	Volume pour un pays moyen (une fois tous les 3 ans)
Linéaire à mesurer	134 000 environ, dont 41% non revêtus	44 700 en moyenne	2 800 Fourchette : 150 km à 18 000 km
1. Coûts de campagne (terrain)			
Location 4x4 + chauffeur	\$131 000	\$44 000	\$2 750
Carburant + maintenance	\$22 000	\$7 300	\$460
Charges personnel	\$100 000	\$33 100	\$2 070
Divers	\$15 000	\$5 000	\$310
Sous-Total 1 :	\$268 000	\$89 400	\$5 600
soit au km mesuré	\$2.00	\$2.00	\$2.00
2. Coûts de campagne (bureau d'études)			
Coordination locale et ingénierie	\$116 000	\$38 700	\$2 400
Sous-Total 1+2 :	\$384 000	\$128 000	\$8 000
3. Coûts hors campagnes, coûts externes			
Supervision et contrôle qualité externe	\$115 000	\$38 300	s.o.
Coûts additionnels : diffusion, méthodologie, etc.	\$26 000	\$8 700	s.o.
TOTAL 1+2+3	\$525 000 sur 3 ans	\$175 000 par tranches annuelles de 16 pays	\$8 000 une fois tous les 3 ans
soit au km mesuré	\$3.92	\$3.92	\$2.87

N.B. tous chiffres arrondis, sauf coûts unitaires.

Adaptation à des problématiques spécifiques

La méthode SOURCE est suffisamment flexible pour s'adapter à des problématiques bien spécifiques.

Un suivi plus intense que le rythme triennal peut être requis dans certains cas ; des besoins particuliers peuvent conduire à adopter la fréquence d'une campagne par an, par exemple pour fournir des indicateurs objectifs de progrès dans le cadre de la mise en œuvre d'une réforme de la politique nationale d'entretien et de gestion de la route. Les fonds routiers, les agences ou administrations routières de certains pays, trouveront tout avantage à adopter SOURCE comme outil principal de suivi des performances des réseaux.

Le suivi encore plus fin de l'évolution d'une seule grande liaison (ou bien d'un sous-réseau spécifique, par exemple l'ensemble traité lors d'un programme de réhabilitation), est également possible par la méthode SOURCE : en-dessous d'un seuil de 150 km de linéaire, on retrouve simplement la qualité standard des résultats en multipliant d'autant les passes de mesure.

Un dispositif exemplaire :

*Le ministère des Travaux publics de Madagascar applique maintenant la méthode SOURCE tous les quinze jours selon un protocole de mesures légèrement adapté, pour suivre l'évolution, notamment en fonction de la saison, des temps de parcours courants et des trafics sur les trois itinéraires ultra-prioritaires du pays, constituant le réseau structurant, soit un linéaire de 1 850 km environ. Ce travail est opéré sur leurs trajets retour par les 3 patrouilles de vigilance spécialisées du MTP. Sur leurs trajets aller, tous les 15 jours depuis 6 ans déjà, à une cadence 5 à 7 fois moins rapide, elles relèvent, balisent et signalent aux subdivisions tous les dégâts nouveaux survenus et contrôlent leur prise en compte dans les délais fixés par une charte de qualité. **Les 2 outils viennent se compléter.***

Un outil de tous les jours : la méthode simplifiée

Pour le suivi du réseau au quotidien par le gestionnaire direct, on sait tirer de la méthode SOURCE des méthodes plus sommaires qui fournissent directement sur le terrain, sans formation particulière ni préparation aucune, des estimations "au vol" des vitesses courantes et des niveaux de trafic courants sur un itinéraire donné. Dans ce cas, il ne peut s'agir que de tirer des **ordres de grandeur** simplement indicatifs, qui caractérisent l'évolution de cette liaison (quelle que soit la saison considérée). Ces informations sont précieuses et quasi gratuites, mais sans qualité statistique suffisante. Elles n'ont rien à voir avec les standards SOURCE.

L'esprit de ces méthodes reste dans la lignée de la méthode SOURCE : plutôt des informations sommaires, immédiatement disponibles et accessibles à tout un chacun, d'une valeur limitée mais maîtrisée, que des informations optimales, jamais disponibles ou jamais fiables.

À titre d'exemple :

Évaluer au vol le niveau de trafic ? C'est facile...

Comptez pendant 10 mn les véhicules légers (VL) que vous croisez en roulant à vitesse normale. Si le total est N, l'ordre de grandeur du trafic journalier VL dans les 2 sens sur cette section est $80 \times N$ (en VL/jour). (voir justifications dans le CD-ROM SOURCE)

Si de plus, vous roulez vous-même en respectant le procédé du "véhicule flottant" en version simplifiée, votre évaluation est déjà très nettement améliorée.

