

À l'origine du projet SOURCE

Une évolution notable dans le secteur routier

Ces 10 dernières années, un vent de réforme institutionnelle s'est propagé au secteur routier de nombreux pays africains. Les bailleurs de fonds l'ont soutenu et appuyé, notamment par le canal de l'Initiative de Gestion de la Route (IGR), composante du SSATP (*Sub-Saharan Africa Transport Policy Program*). Des mécanismes novateurs ont été implantés : débudgétisation des ressources de l'entretien routier, participation directe des usagers de la route aux organes de gestion... Avec des règles redéfinies : plus de logique de marché, plus de décentralisation, des opérateurs de types nouveaux.

C'est en fait dans l'ensemble des pays en développement ou en mutation que ce Meccano institutionnel s'est développé, avec des influences croisées. L'Afrique a puisé son inspiration dans l'Amérique latine, puis l'Afrique de l'Ouest dans l'Afrique de l'Est, puis à son tour l'Europe centrale et orientale... avec des effets de générations successives, qui parfois se croisent. Certains pays ont connu aléas, blocages ou incidents de parcours. Nombre de pays ont réalisé des avancées indéniables.

Quels outils pour mesurer et analyser les progrès ?

En même temps, on décèle ici et là les indices d'erreurs méthodologiques : par exemple, le vide durable souvent

laissé par la liquidation des parcs d'engins publics, quand les perspectives et les conditions du marché ne suffisaient pas à susciter une offre. D'autres aspects mériteront également relecture, à l'épreuve des faits.

"À l'épreuve des faits" ! Une exigence logiquement mise en avant par tous les partenaires impliqués dans ces processus : parties prenantes du secteur routier comme bailleurs de fonds. Tous éprouvent le besoin impérieux de disposer d'instruments de suivi efficaces, pour juger des progrès, des acquis et évaluer la pertinence finale des réformes préconisées. **C'est-à-dire capitaliser avec discernement.**

Au niveau des pays, les nouveaux organes de gestion associant les usagers de la route engendrent une demande accrue de méthodes maniables et objectives de suivi des performances du secteur. Pour accepter, reconduire ou augmenter un "tarif d'entretien routier", et en convaincre ses mandants, un représentant de transporteurs a besoin en retour de mesures régulières et très concrètes des résultats.

La question globale "Comment suivre et évaluer correctement les progrès de l'entretien routier ?" s'entend donc à la fois au niveau de chaque pays et à un niveau d'ensemble.

Des réponses en amont et des réponses en aval

À l'amont, il y a bien sûr le suivi du progrès institutionnel, pour lequel de nouveaux outils se mettent en place. Ceux-ci mesurent l'intention politique traduite dans un cadre de réforme, mais pas l'efficacité opérationnelle.

Il y a également le suivi classique de l'exécution des programmes d'intervention ou du fonctionnement même des nouvelles agences routières : audits techniques et audits de gestion. On vérifie là le bon fonctionnement de la machine telle qu'elle est, mais pas son efficacité finale.

À l'aval, en termes de résultats de terrain, l'ingénieur dispose de toute une panoplie d'excellents outils et de méthodes éprouvées permettant d'apprécier l'état des chaussées. Par ordre croissant au regard de la qualité et de la précision des résultats obtenus (mais en contrepartie, également par ordre croissant de complexité et de coût) : les relevés visuels multi-critères de dégradations, les mesures d'uni ou équivalent, et enfin les mesures de déflexion. Aucun de ces outils, même le plus léger (relevés visuels), n'est adapté au suivi intégral et récurrent à grande échelle, pour lequel ils n'ont pas été conçus ; leur domaine d'excellence débute à la pré-programmation des travaux.

Outre les exigences logistiques lourdes et les compétences pointues requises, le coût de telles campagnes à l'échelle d'un réseau principal serait le plus souvent politiquement injustifiable, comparé au maigre budget global consacré à l'entretien routier : quand le prix du suivi dépasse le quart du coût de l'action, on ne peut plus "suivre". Il faut changer de gamme d'outils.

Au plan du suivi-évaluation des politiques routières, à quelques pays près, on se heurte à une zone de vide en matière d'outils fiables.

Un état des statistiques routières

Là aussi, les faits apportent la démonstration, mieux que tout argument : c'est un fait, les statistiques routières sous la forme d'agrégats nationaux, couramment utilisées, sont très majoritairement qualitatives (malgré des apparences trompeuses) et en fait inexploitable.

C'est un fait, bien trop peu de pays disposent de banques de données routières permanentes, maîtrisées localement et régulièrement actualisées, comportant des bases techniques objectives.

Par exemple : sur 45 pays africains interrogés en 98, 41 indiquaient que leurs bases de données ne réunissaient pas ces critères. 20 de ces administrations routières ne pouvaient fournir que des statistiques "communément acceptées, sans base statistique précise".

Quant aux données globales relatives aux trafics, en dehors de programmes particuliers, elles sont très rarement disponibles, et souvent contredites par l'observation, c'est un fait. C'est pourquoi un suivi systématique à grande échelle ne peut que très exceptionnellement, en pratique, se fonder directement sur une banque de données routières pré-existante.

Si l'on s'intéresse au plan supranational (pour conduire des comparaisons de pays à pays), l'allure homogène des séries statistiques en circulation cache deux défauts majeurs : absence d'un critère unifié (depuis la mesure de déflexion jusqu'au simple "dire d'expert"), mais aussi réseaux de référence très peu homogènes et hautement fluctuants (sur les séries étudiées, on voit des "coups d'accordéon" atteignant [-66%] sur 8 ans). La portée de ces défauts est telle qu'elle induit des contresens complets sur la question de base : "progrès / pas progrès ?".

SOURCE, pour apporter "l'épreuve des faits"

Comment se porte réellement le réseau routier ?

Comment les programmes de travaux neufs et de réhabilitation vieillissent-ils ?

Quel est le niveau de service effectif assuré aux usagers ?

Comment ce niveau de service évolue-t-il ?

La réponse routière est-elle à la hauteur des potentiels et des besoins ? Etc.

Ces questions cruciales pour la politique de la route et du transport routier trouvent en effet peu de réponses à travers les statistiques et données disponibles, à l'échelle requise.

Le suivi du niveau de service effectif du réseau routier, pris comme indicateur global des performances physiques du réseau, voilà précisément l'objet du projet SOURCE, lancé en 1998 par l'IGR, qui a permis de caler et de valider la méthode SOURCE.

Le projet SOURCE avait pour objectif de créer et tester un outil à faible coût, simple et pratique, pour suivre la situation du réseau d'un pays, objectivement, de manière simple et normalisée : **un instrument d'évaluation globale de la performance (bench-marking).**

L'idée : fournir, pays par pays, une image standard exacte du réseau principal, produire directement une information globalisée d'une qualité statistique bien encadrée (non conditionnée par l'existence ou la qualité des bases pré-existantes).

Le produit-clé (mais pas le seul) : un unique macro-indicateur par pays, qui soit le plus déterminant du point de vue des usagers.

