

SYSTEME DE SUIVI ET D'EVALUATION DU DEUXIEME PROGRAMME NATIONAL DE ROUTES RURALES (PNRR-2)

Rachid TABBOUCHY
Chef du service auscultation au CNER

Résumé

Le deuxième Programme National de Routes Rurales prévoit la construction et l'aménagement de 15 500 Km, de l'an 2005 à l'an 2015, répartis sur l'ensemble des provinces du royaume, dont l'objectif principal est d'améliorer le désenclavement des populations, en leur facilitant l'accès aux routes rurales. La réalisation de ce programme ambitieux est, sans équivoque, de grande valeur ajoutée pour contribuer au développement durable du monde rural et à l'amélioration du niveau de vie des populations rurales.

Dans l'objectif de mieux apprécier l'impact de la réalisation du PNRR-2, la DRCR a décidé de mettre en place un système de suivi et d'évaluation des opérations de ce programme. En plus du suivi de l'état d'avancement de l'exécution des travaux, le système permet de fournir des indicateurs de performance du PNRR-2. Les derniers ont été définis de façon à mieux mesurer l'accessibilité de la population aux routes rurales, la disparité d'accessibilité entre les provinces et d'évaluer l'amélioration des services de transport induite par la réalisation des routes rurales.

La conception du système repose essentiellement sur la mise au point d'une plateforme opérationnelle de recueil des informations et au suivi des indicateurs. La collecte et l'exploitation des données routières et des informations socio-économiques seront servies pour élaborer des rapports annuels de désenclavement au niveau national et à l'échelon provincial. La dissémination de ces rapports à l'ensemble des ministères, et des administrations régionales et provinciales, pourrait contribuer à coordonner les interventions pour assurer des synergies entre les différents programmes, de permettre des économies d'échelle et de valoriser l'effort déployé par la DRCR dans le cadre du PNRR-2.

1. Introduction

Le deuxième programme national de routes rurales (PNRR-2) prévoit la construction et l'aménagement de 15 500 Km à partir de l'an 2004, répartis sur l'ensemble des provinces du royaume, dont l'objectif principal est d'améliorer la désenclavement des populations rurales en leur facilitant l'accès aux routes. La réalisation de ce programme est, sans équivoque, de grande valeur ajoutée pour contribuer au développement durable du monde rural et à l'amélioration du niveau de vie des populations rurales.

Dans l'objectif de mieux apprécier l'impact de la réalisation du PNRR-2, la Direction des Routes et de la Circulation Routière a décidé de mettre en place un système de suivi et d'évaluation de ce programme. Ce système permettra de fournir les indicateurs pertinents qui reflètent l'impact de la réalisation des routes rurales sur la population rurale et d'assurer un suivi régulier et rigoureux de son exécution.

Etant donné l'importance de ce système, la DRCR a chargé le CNER de sa conception et son développement. Pour suivre les progrès d'impact du PNRR-2, trois indicateurs principaux ont été définis à savoir : i) l'indicateur national d'accessibilité aux routes rurales INARR, ii) l'indicateur de différentiel d'accessibilité IDA et iii) l'indicateur d'amélioration des services de transport IAST. L'analyse et l'exploitation des données recueillies permettent de calculer ces indicateurs, chaque année, au niveau national et à l'échelon provincial.

Dans les paragraphes qui suivent, nous présentons, la définition des indicateurs de performance du PNRR-2, ainsi que la consistance du système de suivi et d'évaluation.

2. Indicateurs de performance

a) L'indice national d'accessibilité aux routes rurales INARR

Il représente le pourcentage de la population rurale desservie. Il est défini comme étant le rapport de la population rurale ayant un accès de moins d'un kilomètre à une route praticable tout temps (PD) et de la population rurale totale (PT) ; seules les populations des douars ayant plus de 50 ménages, sont considérées.

$$INARR = \frac{PD}{PT}$$

De la même façon, on définit l'indice d'accessibilité aux routes rurales à l'échelon régional (IRA) et à l'échelon province (IPA).

b) L'indicateur de différentiel d'accessibilité IDA

Il mesure la différence d'accessibilité entre les provinces. Il est défini comme étant la différence entre l'indice d'accessibilité des dix provinces ayant les niveaux les plus élevés (M) et l'indice d'accessibilité des dix provinces ayant les niveaux les plus bas (m).

$$IDA = \frac{m}{M}$$

$$m = \frac{\sum_{i=1}^{i=10} IPA_i * PT_i}{\sum_{i=1}^{i=10} PT_i}$$

IPA_i et PT_i sont respectivement l'indice d'accessibilité aux routes rurales et la population rurale (seuls les douars ayant plus de 50 ménages sont comptés) des dix provinces ayant les niveaux les plus bas.

$$M = \frac{\sum_{j=1}^{j=10} IPA_j * PT_j}{\sum_{j=1}^{j=10} PT_j}$$

IPA_j et PT_j sont respectivement l'indice d'accessibilité aux routes rurales et la population rurale (douar ayant plus de 50 ménages) des dix provinces ayant les niveaux les plus hauts.

c) L'indicateur d'amélioration des services de transport ISAT

Cet indicateur est composé des trois indices suivants :

◆ Indice de déplacement ID

Il mesure l'augmentation du nombre des personnes déplacées au cours de l'année n après la construction ou l'aménagement de la piste.

$$ID_n = \frac{NPD_n}{NPD_0}$$

NPD_0 = Nombre de personnes déplacées pendant l'année qui précède l'aménagement/la construction.

NPD_n = Nombre de personnes déplacées pendant la n-ième année qui suit l'aménagement ou la construction.

◆ Indice de transport I T

IL est composé de deux indices (ITT) et (ITM) qui mesurent respectivement la diminution du coût de trajet et la diminution du coût de transport des marchandises.

- Coût de transport des voyageurs

$$ITT_n = \frac{CT_n}{CT_0}$$

CT_0 = Coût de trajet juste avant l'aménagement.

CT_n = Coût de trajet à l'année n après l'aménagement ou la construction.

- **Coût de transport des marchandises**

$$ITM_n = \frac{CTM_n}{CTM_0}$$

CTM_0 = Coût de transport des marchandises pendant l'année qui précède qui l'aménagement ou la construction.

CTM_n = Coût de transport des marchandises pendant l'année n qui suit l'aménagement ou la construction.

◆ **Indice d'amélioration des conditions de transport IAT**

$$IAT_n = \frac{MT_n}{MT_0}$$

MT_0 = Nombre de véhicule (ou siège) de transport des voyageurs (bus, taxi, mixte) au cours de l'année qui précède l'aménagement.

MT_n = Nombre de véhicule (ou siège) de transport des voyageurs (bus, taxi, mixte) au cours de l'année n qui suit l'aménagement ou la construction.

3. Méthodes de calcul des indicateurs

Pour les deux premiers indicateurs INARR et IDA, la méthode « cartographique » qui consiste à considérer que les douars, se situant sur la bande de largeur 2Km entourant les routes (1Km de part et d'autre de la route), sont réputés ayant l'accès.

Cette approche sera complétée par des enquêtes sur le terrain permettant de confirmer la distance d'accès des douars aux routes construites ou aménagées dans le cadre du PNRR-2. De cette façon, on pourra déterminer avec précision, chaque année, les populations rurales bénéficiant du PNRR-2, c'est-à-dire, possédant d'un accès moins d'un kilomètre.

Pour le troisième indicateur IAST, des campagnes de comptages et des enquêtes « transporteurs » seront réalisées sur un échantillon de 45 liaisons sélectionnées. Le choix de ces liaisons a été opéré en tenant compte des potentialités de la zone d'influence, du volume du trafic, de la nature du relief et du climat. Les enquêtes

« transporteurs » portent principalement, sur les coûts de transport des voyageurs et des marchandises, et des conditions de transport.

4. Consistance du système

L'évaluation de ces indicateurs nécessite la mise au point d'une plate-forme opérationnelle pour constituer une base de données dynamique, des interfaces d'échange d'informations et un support de communication.

a. Mise au point de la plate- forme

La base de données cartographiques des routes classées a été complétée par les routes revêtues non classées, les pistes inventoriées, les routes du PNRR-1 et les routes du PNRR2, ainsi que les données socio-économiques : les populations, les douars, les ménages, le type d'habitat, la qualité d'accessibilité et le coût de transport, et les données techniques : longueur, relief, niveau d'aménagement, etc.

b. Suivi de l'exécution des opérations du PNRR-2

Le CNER a mis au point une fiche appropriée de suivi périodique, qui constitue le support de collecte des données, auprès de l'ensemble des DRE/DPE, relatives à l'avancement de l'exécution de chaque opération du PNRR-2. Un site Internet sera mis en ligne pour les échanges d'informations entre les DRE/DPE et la publication des rapports d'état d'avancement.

c. Performances du système

Le système permet :

- le calcul automatique des taux d'accessibilité de la population rurale au réseau routier, et ce, à tous les niveaux administratifs et par classe de réseau ;
- la mise à jour des données alphanumériques et cartographiques de l'ensemble des provinces du royaume ;
- le suivi de l'exécution des opérations du PNRR-2 ;
- l'édition des rapports d'avancement de l'exécution des travaux au niveau national, par région et par province ;
- l'édition des cartes routières d'état d'avancement ;
- la mise à jour automatique des tableaux de bord de suivi ;
- l'estimation automatique des écarts entre les objectifs prévisionnels et les réalisations ;
- l'édition des fiches synoptiques paramétrées ;
- l'exécution des requêtes thématiques.

d. Rapports annuels

A la fin de chaque année, un rapport national et des rapports provinciaux seront élaborés, ils mettront en exergue la progression de l'exécution des opérations du PNRR-2, ainsi que leur impact sur la population rurale, évaluée par les indicateurs de performance définis dans les paragraphes précédents. Ces rapports seront diffusés via le site Internet du CNER.

5. Conclusion