



Notes aux formateurs
Supports de formation au transport rural

Module 2: Planification, conception, évaluation et mise en œuvre

Partie 1

Méthodologie d'évaluation économique des routes rurales

Partie 2

- a) Indicateurs sectoriels de base
- b) Étude de cas d'Andhra Pradesh, en Inde

SÉANCE 2.3



DFID Department for
International
Development



theIDLgroup 

<p>Objectifs de la session</p>	<p>À l'issue de la session, les participants pourront :</p> <p>Note technique</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Analyser le rôle des méthodes d'évaluation économique afin d'établir des priorités pour les interventions ITR ● Décrire comment mener une sélection et un classement en utilisant plusieurs méthodes <ul style="list-style-type: none"> ▪ en ciblant les communautés pauvres et en éliminant les liens à faible priorité de l'examen pour l'investissement ▪ analyse multi-critères (AMC), analyse coût-efficacité (ACE), analyse coût-bénéfice (ACB) ● Expliquer comment élargir le cadre ACB pour l'ITR <p>Étude de cas n° 1</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Décrire les indicateurs sectoriels de base qui peuvent être utilisés pour suivre les résultats dans le secteur routier ● Expliquer les définitions clés utilisées dans les indicateurs ● Analyser les enseignements tirés de l'étude de cas et réfléchir sur la manière de les appliquer à leur propre travail de projet <p>Étude de cas n° 1</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Décrire les indicateurs clés qui peuvent être utilisés pour évaluer l'impact potentiel des aménagements routiers ● Expliquer comment les méthodes ACB et ACE ont été utilisées dans l'étude de cas ● Analyser les composantes du programme ACB sur tableur ● Identifier les enseignements tirés de l'étude de cas et la manière de les appliquer à leur propre travail de projet
<p>Documents de référence sur le transport rural</p>	<p>Rural Road Economic Appraisal Methodology Basée sur : Conception et évaluation d'une infrastructure de transport rural par Jerry Lebo et Dieter Schelling, la Banque mondiale</p> <p>Economic Analysis of a Rural Basic Access Road Project Basée sur : Étude de cas d'Andhra Pradesh, en Inde Par Liu Z, la Banque mondiale (2000)</p> <p>Rural Access Index: A Key Development Indicator. Roberts, Peter, Shyam KC, et Cordula Rastogi. Mars 2006. Documents de transport (DT-10). Banque mondiale (PDF 375 KB)</p>

Supports de formation

Présentations

2.3a Méthodologie d'évaluation économique des routes rurales

2.3b (n° 1) Indicateurs sectoriels de base et définitions pour les routes

2.3b (n°2) Analyse économique d'un projet routier d'accès de base en milieu rural.

Étude de cas d'Andhra Pradesh, en Inde

Fiche d'activité

35 Avantages et problèmes de la sélection basée sur la pauvreté

36 Évaluer le coût de l'accès interrompu

37 Définir et mesurer les indicateurs

38 Impact des aménagements routiers

Principaux sujets	Méthodes de formation
<p>Partie 1</p> <p>1. Introduction</p> <p>2. Raisonnement pour l'évaluation économique</p> <p>3. Approche de la planification participative</p> <p>4. Sélection</p> <p>5. Méthodes de classement</p> <p>6. Élargissement du cadre ACB pour l'ITR</p>	<p>Présentation</p> <p>Q & R Présentation</p> <p>Présentation Présentation et discussion</p> <p>Activité de groupe</p> <p>Q & R Présentation et discussion</p> <p>Activité de groupe Présentation et discussion</p>
<p>Partie 2</p> <p>7. Étude de cas n° 1</p> <p>7.1 Présentation de l'étude de cas n° 1</p> <p>7.2 Définitions</p> <p>7.3 Indicateurs sectoriels de base</p> <p>7.4 Commentaires de conclusion</p> <p>8. Étude de cas n° 2 (Andhra Pradesh)</p> <p>8.1 Présentation de l'étude de cas n° 2</p> <p>8.2 Les raisons de l'utilisation de l'AEC et de l'ACB à Andhra Pradesh</p> <p>8.3 Contexte du projet</p> <p>8.4 Enquête sur le transport desservant les villages et les ménages</p> <p>8.5 Le programme ACB sur tableur</p> <p>8.6 Principaux enseignements tirés</p>	<p>Q & R, Présentation Présentation et discussion</p> <p>Q & R, Présentation</p> <p>Présentation Activité de l'étude de cas Présentation et discussion Présentation</p>
<p>Synthèse de la séance 2.3</p>	

Résumé pour les formateurs

Cette session est divisée en deux parties :

La partie 1 est basée sur la note technique : Méthodologie d'évaluation économique des routes rurales

La partie 2 est basée sur deux études de cas :

n° 1 Indicateurs sectoriels de base et définitions des routes

n° 2 Analyse économique d'un projet routier d'accès de base en milieu rural, Andhra Pradesh

L'étude de cas n° 2 est à partir du document cadre : —

Transport rural — améliorer sa contribution à la croissance et à la réduction de la pauvreté en milieu rural en Afrique subsaharienne.

Document de travail de la SSATP numéro 93

Par Banjo, Gordon et Riverson (novembre 2012).

Annexe D1.

Séance 2.3 Notes aux formateurs

Partie 1

1. Introduction

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<p>Présentez la première partie de la session en expliquant les objectifs d'apprentissage et la structure de la session.</p> <p>La première partie de cette session est basée sur le document technique : Méthodologie d'évaluation économique des routes rurales.</p> <p>Cette section explore les différentes manières de mener une évaluation économique dans le cadre du processus de priorisation des interventions ITR. Le rôle des approches conventionnelles telles que l'Analyse coût-bénéfice est exploré ainsi que les moyens par lesquels celle-ci et d'autres méthodes peuvent être adaptées aux routes à faible volume en dessous de 50 véhicules par jour (VPJ).</p> <p>Vue d'ensemble de la première partie de la session</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none">③ Raisonnement pour l'évaluation économique③ Approche de la planification participative③ Sélection③ Classement③ Élargissement du cadre ACB pour l'ITR	<p>Présentation 2.3a Diapositives 1-3</p>

2. Raisonnement pour l'évaluation économique

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Q & R</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Encouragez une discussion sur les raisons de mener une évaluation économique des <i>Accès de base</i>/ITR. Démarrez la discussion en demandant : <p><i>Quels problèmes doivent être analysés lorsque l'on mène une évaluation de projet pour une intervention en faveur de l'accès de base ?</i></p> ⦿ Notez les points soulevés par les participants sur un flipchart. Les principaux points d'enseignement sont discutés ci-dessous. 	<p>Flipchart stylos</p>
<p>Présentation</p> 	<p>Expliquez les raisons de mener des évaluations économiques d'une ITR.</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ⦿ La fourniture de routes carrossables pour l'accès de base (en dessous de 50 VPJ) est freinée par les ressources disponibles, en particulier les budgets alloués à l'entretien et à l'investissement ⦿ L'accessibilité dépend de la capacité de la population locale à conserver leur propre infrastructure d'accès de base sur le long terme ⦿ Une intervention pour l'accès de base représente l'intervention la moins onéreuse (total du cycle de vie) afin de garantir une praticabilité fiable et en toute saison pour les moyens de transport locaux <p>Suite ...</p>	<p>Présentation 2.3a Diapositives 4 — 6</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
	<p>...Suite</p> <ul style="list-style-type: none"> ③ Une série de problèmes doit être analysée et évaluée, y compris au niveau social, institutionnel, financier, économique, technique et environnemental. ③ Déterminer l'accessibilité dépend de la relation complexe entre la capacité locale, les compétences, les revenus, la densité de population, les conditions géographiques, la volonté politique. ③ L'accès de base convient que les communautés locales sont les principales parties prenantes dont la participation est essentielle. 	

3. Approche de la planification participative

<i>Méthodes de formation</i>	<i>Contenu</i>	<i>Supports</i>
<p>Présentation</p> 	<p>Aperçu des méthodes d'évaluation</p> <p>Présentez l'éventail des méthodes d'évaluation qui seront explorées dans les sections suivantes.</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none">☉ Approche de la planification participative☉ Sélection☉ Classement<ul style="list-style-type: none">✓ Analyse multi-critères (AMC)✓ Analyse coût-efficacité (ACE)✓ Analyse coût-bénéfice (ACB)☉ Élargissement du cadre ACB pour l'ITR	<p>Présentation 2.3a Diapositive 7</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p data-bbox="137 488 331 595">Présentation avec discussion</p> 	<p data-bbox="416 367 1174 450">Approche de la planification participative : aperçu</p> <p data-bbox="416 477 1219 622">Cette section explore le rôle de la participation dans la planification de l'accès de base, l'utilisation du plan « en l'état » et le raisonnement pour inclure les problèmes économiques dans le processus de sélection.</p> <p data-bbox="416 660 1219 768">Encouragez une discussion sur les Points clés suivants, en utilisant la présentation. Posez des questions telles que :</p> <p data-bbox="416 772 1219 842">Pourquoi une approche participative est-elle nécessaire au développement ITR ?</p> <p data-bbox="416 846 1219 916">Qu'est-ce qu'un plan « en l'état » ? Comment peut-il être utilisé pour le développement ITR ?</p> <p data-bbox="357 943 549 972">Points clés :</p> <ul data-bbox="405 1003 1241 1854" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="405 1003 1209 1149">☉ La nécessité d'une approche participative pour le développement ITR au sein du contexte d'un cadre décentralisé. L'approche doit être itérative et à la fois « ascendante » et « descendante » <li data-bbox="405 1176 1230 1541">☉ Le plan « en l'état » est un outil clé <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="459 1211 879 1240">✓ décrit la situation actuelle <li data-bbox="459 1245 1230 1352">✓ implique l'obtention de renseignements qui reflètent l'état du réseau routier relatif aux besoins de la communauté locale <li data-bbox="459 1357 1126 1426">✓ développé par des parties prenantes et les ingénieurs <li data-bbox="459 1431 1177 1500">✓ impliquant un inventaire à moindre coût et une enquête sur l'état des routes <li data-bbox="459 1505 1198 1534">✓ et des renseignements sociaux et économiques <li data-bbox="405 1563 1241 1854">☉ Cependant, la participation ne peut remplacer le processus de sélection économique à cause de la tendance du phénomène de « liste de souhaits », et du fait que les ressources disponibles sont limitées <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="459 1711 1203 1854">✓ la « liste de souhaits » réfère à la situation où la communauté n'est pas restreinte par les limites imposées par l'autorité de planification, par ex. au niveau financier 	<p data-bbox="1270 488 1453 633">Présentation 2.3a Diapositives 8-9</p>

4. Sélection

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<p>Cette section explore deux approches pouvant être utilisées pour sélectionner les éventuels investissements ITR et s'appuie sur les expériences d'une étude de cas en Chine.</p> <p>Expliquez les concepts clés de la sélection.</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none">☉ La sélection réduit le nombre d'alternatives d'investissement étant données les contraintes budgétaires☉ La sélection peut être menée en :<ul style="list-style-type: none">✓ ciblant les communautés pauvres et désavantagées✓ éliminant les liaisons au réseau à faible priorité☉ En Chine, l'Aménagement routier pour la réduction de la pauvreté (RIPA) a été utilisé	<p>Présentation 2.3a Diapositives 10 — 14</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p data-bbox="145 427 320 501">Discussion en groupe</p> 	<p data-bbox="416 427 1222 607">L'activité passe en revue les expériences des méthodes de <i>sélection</i> utilisées en Chine, ainsi que les principaux enseignements qui peuvent être tirés et appliqués à d'autres régions. Les participants peuvent s'appuyer sur les expériences des pays dans lesquels ils travaillent.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="400 645 1209 757">④ Divisez les participants en groupes de 3 ou 4 et donnez-leur les Fiches d'activité 35 (<i>voir la Note aux formateurs ci-dessous</i>). <li data-bbox="400 790 1230 976">④ Demandez aux participants de discuter : <i>Sur la base des expériences en Chine : quels sont les avantages et les problèmes potentiels de la présélection fondée sur la pauvreté ?</i> <li data-bbox="400 1010 1230 1122">④ Demandez aux groupes de préparer leurs conclusions sur un flipchart et de choisir une personne pour présenter les conclusions. <li data-bbox="400 1155 1094 1234">④ Chaque groupe présente ses conclusions en discussion plénière. <li data-bbox="400 1267 1169 1379">④ Encouragez une discussion sur les conclusions et mettez en évidence les principaux points d'enseignement. (<i>voir la Note aux formateurs</i>). <p data-bbox="357 1451 711 1491">Notes aux formateurs :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="357 1525 1241 1749">1. <i>Il est possible de mener cet exercice pour un pays en particulier avec lequel les participants sont familiers. Si les participants sont originaires de différents pays, ils devraient donc travailler dans les mêmes groupes de pays. Ceci peut fournir une comparaison intéressante entre les pays.</i> <li data-bbox="357 1783 1241 2000">2. <i>Les principaux points d'enseignements de cette activité doivent s'appuyer sur les renseignements couverts dans la section précédente. En particulier, les participants doivent explorer les problèmes sociaux, économiques et institutionnels, et se concentrer sur l'impact potentiel sur les pauvres.</i> 	<p data-bbox="1270 427 1453 573">Présentation 2.3a Diapositive 15</p> <p data-bbox="1270 607 1445 685">Fiche d'activité 35</p> <p data-bbox="1270 719 1406 797">Flipchart, stylos</p>

5. Classement

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Question et réponse</p> 	<p>Cette section explore les différentes méthodes disponibles pour classer les investissements dans les ITR.</p> <ul style="list-style-type: none"> 🌀 Commencez la séance en explorant l'étendue des différentes options en utilisant des Q & R. Encouragez une discussion en demandant : <p style="margin-left: 20px;"><i>Quelles méthodes connaissez-vous qui pourraient être utilisées pour classer les différentes options d'intervention pour les ITR ?</i></p> 🌀 Notez les points soulevés par les participants sur le flipchart. Les principaux points d'enseignement seront discutés ci-dessous. 	<p>Flipchart stylos</p>
<p>Présentation</p> 	<p>Résumez les principales méthodes de classement mentionnées ci-dessus et celles couvertes dans la diapositive de présentation.</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> 🌀 Analyse multi-critères (AMC) 🌀 Analyse coût-efficacité (ACE) 🌀 Analyse coût-bénéfice (ACB) 	<p>Présentation 2.3a Diapositive 16</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p data-bbox="137 465 331 568">Présentation et discussion</p> 	<p data-bbox="419 465 1241 792">En combinant les Q & R et la présentation, passez en revue chacune des méthodes de classement en détail. Afin de stimuler le débat, posez des questions telles que : Qu'est-ce qu'une Analyse multi-critères (AMC) ? Qu'est-ce qu'une Analyse coût-efficacité (ACE) ? Comment pourrait-on utiliser l'ACE pour classer les possibles interventions routières ? Comment pourrait-on utiliser l'Analyse coût-efficacité (ACE) pour classer les possibles interventions routières ?</p> <p data-bbox="359 869 549 900">Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="419 943 1075 1088">  Analyse multi-critères (AMC) <ul style="list-style-type: none"> ✓ critères et pondération ✓ potentiel de l'AMC en tant qu'outil de planification participative <li data-bbox="419 1126 1235 1529">  Analyse coût-efficacité (ACE) <ul style="list-style-type: none"> ✓ un Sous-ensemble de l'AMC ✓ uniquement utilisée plus récemment dans le secteur des transports ✓ Conditions d'utilisation de l'ACE ✓ il n'y a pas de seuils pour l'ACE – les critères pour déterminer le coût d'opportunité sont laissés aux décideurs politiques ✓ utilisez des études d'échantillon pour indiquer la viabilité économique ✓ utilisez l'ACB pour compléter l'ACE <p data-bbox="359 1603 480 1635">Suite ...</p>	<p data-bbox="1273 465 1453 607">Présentation 2.3a Diapositives 17 — 34</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
	<p>...Suite</p> <ul style="list-style-type: none">  Analyse coût-bénéfice (ACB) <ul style="list-style-type: none"> ✓ prend en compte les coûts réels associés au projet routier ✓ les résultats de l'ACB permettent de classer les interventions alternatives sur la base de la Valeur actuelle nette (VAN) ✓ le bénéfice des économies pour les usagers des transports peut être considéré en utilisant : <i>Les méthodes de surplus des producteurs, ou les Méthodes de surplus du consommateur</i> ✓ si les niveaux de trafic se situent entre 50 — 200 VPJ, une approche adaptée de <i>surplus du consommateur</i> peut être utilisée, dénommé <i>Modèle de décision économique (RED)</i> ✓ mais ! <i>l'approche de surplus du consommateur</i> n'est PAS recommandée pour des routes avec des volumes de trafic inférieur à 50 VPJ car les principaux avantages ne résident pas dans les économies réalisées sur les coûts d'exploitation des véhicules. 	

6. Élargissement du cadre ACB pour l'ITR

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<p>Cette section explore les moyens par lesquels la méthode d'Analyse coût-bénéfice peut être modifiée pour qu'elle soit plus applicable aux conditions uniques de l'ITR et des routes à faible volume.</p> <p>Présentez les concepts pour élargir l'ACB pour les routes à faible volume et donnez un aperçu des améliorations qui peuvent être apportées à l'ACB.</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> 🌀 Les principes de l'ACB demeurent les mêmes. 🌀 Utilisez des méthodes améliorées d'ACB afin de mener une analyse pour les projets pilotes ou d'échantillon, et utilisez-la pour compléter l'ACE. 🌀 Les améliorations de l'ACB incluent : <ol style="list-style-type: none"> 1) une meilleure évaluation du coût de l'accès interrompu 2) une estimation des économies liées aux coûts d'exploitation du TNM 3) les économies dues aux changements de mode (du TNM au transport motorisé) 4) la valorisation améliorée des gains de temps 5) la valorisation des avantages sociaux de l'accès amélioré aux écoles et aux centres de santé <p>1) Une meilleure évaluation du coût de l'accès interrompu</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ explore un éventail de facteurs : la praticabilité pendant la saison des pluies, les changements saisonniers dans la qualité des transports, recueille des données d'une manière participative, passe en revue les coûts des routes alternatives et de substitution. <p>Suite ...</p>	<p>Présentation 2.3a Diapositives 35 — 38</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p data-bbox="153 539 316 607">Activité de groupe</p> 	<p data-bbox="360 465 491 499">...Suite :</p> <p data-bbox="419 539 1123 607">2) Estimation des économies liées aux coûts d'exploitation du TNM</p> <p data-bbox="419 651 1222 790">L'objectif de cette activité est de s'appuyer sur les expériences des opérateurs de pousse-pousses au Bangladesh afin d'explorer des moyens pour estimer les véritables économies de fonctionnement du TNM.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="419 835 1222 902">☉ Divisez les participants en petits groupes de 4 ou 5 et distribuez la Fiche d'activité 36. <li data-bbox="419 947 1222 1048">☉ Demandez aux participants d'explorer les problèmes relatifs à l'évaluation des coûts d'accès interrompu en discutant des questions suivantes : <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="464 1093 1222 1193">1. Expliquez les raisons d'un investissement routier dans du bitume (asphalte), même lorsque le VPJ est inférieur à 50. <li data-bbox="464 1205 1222 1272">2. Quels sont les véritables coûts de fonctionnement pour les opérateurs de pousse-pousses ? <li data-bbox="464 1283 1222 1350">3. Comment les coûts avec et sans projet sont-ils le mieux estimés ? Pourquoi ? <li data-bbox="419 1395 1222 1496">☉ Demandez aux participants d'écrire leurs conclusions sur un tableau papier, de choisir un présentateur et de se préparer à commenter en discussion plénière. <li data-bbox="419 1529 1222 1641">☉ Demandez à chaque groupe de présenter leurs conclusions en séance plénière, et encouragez une discussion sur les Points clés soulevés. 	<p data-bbox="1273 539 1453 678">Présentation 2.3a Diapositive 39</p> <p data-bbox="1273 723 1442 790">Fiche d'activité 36</p> <p data-bbox="1273 835 1406 902">Flipchart, stylos</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<p>Résumez les Points clés soulevés au cours de l'activité précédente en utilisant la présentation, et en soulignant les recommandations importantes.</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> 🌀 Pour l'analyse du projet, utilisez les tarifs imposés par les opérateurs de fourgons pousse-poussés sur différents types de conditions de routes 🌀 Les véhicules tirés par des humains nécessitent des surfaces lisses bien plus que les véhicules motorisés 	<p>Présentation 2.3a Diapositive 40</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p data-bbox="137 427 331 533">Présentation et discussion</p> 	<p data-bbox="419 394 1230 645">Terminez la séance en encourageant une discussion sur les autres moyens d'améliorer les méthodes ACB. Posez des questions telles que : Comment peut-on mesurer les économies sur le temps de déplacement ? Comment peut-on mesurer les éventuels avantages sociaux ?</p> <p data-bbox="359 685 528 719">Points clés</p> <p data-bbox="406 745 1198 819">3) Les économies dues aux changements de mode (du TNM au transport motorisé)</p> <ul data-bbox="459 819 1235 1070" style="list-style-type: none"> ✓ sur la base d'études menées au Ghana et ailleurs, les réductions de coût peuvent être multipliées par dix lorsque le transport peut remplacer le chargement sur la tête ✓ les économies de coûts sont basées sur des salaires minimums et sur les coûts d'exploitation des camions <p data-bbox="406 1113 1107 1146">4) Valorisation améliorée des gains de temps</p> <ul data-bbox="459 1146 1243 1697" style="list-style-type: none"> ✓ il est important de comprendre l'impact des aménagements de l'infrastructure sur les temps de déplacement et par conséquent sur le temps productif gagné ✓ la valorisation de la durée dans opérations de transport est controversée ! et il n'y a actuellement, il n'y a pas de méthodes universellement acceptées pour déterminer une « valeur du temps » ✓ directives générales : utilisez les mesures du temps de voyage applicables aux ménages ruraux qui en majorité sont des travailleurs indépendants, et prenez en considération leurs modes de transport. ✓ les moyens conventionnels de valoriser les économies sur les temps de déplacement ne sont pas appropriés <p data-bbox="406 1738 1206 1812">5) La valorisation des avantages sociaux de l'accès amélioré aux écoles et aux centres de santé.</p> <ul data-bbox="459 1812 1209 2024" style="list-style-type: none"> ✓ inclut les avantages tels que la santé, le social, l'accès amélioré aux marchés, la mobilité accrue de la main d'œuvre, la promotion de l'éducation pour les filles grâce à un accès plus facile aux écoles, la propagation des informations et des connaissances. 	<p data-bbox="1270 427 1453 573">Présentation 2.3a Diapositives 41 — 53</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<p>Commentaires de conclusion</p> <p>Concluez la première partie de cette session en soulignant les principaux enseignements tirés.</p>	<p>Présentation 2.3a Diapositives 54 — 55</p>

Partie 2

7. Étude de cas n° 1 — Indicateurs sectoriels de base

<i>Méthodes de formation</i>	<i>Contenu</i>	<i>Supports</i>
<p>Présentation</p> 	<p>7.1 Introduction</p> <p>Présentez la première étude de cas de la seconde partie de cette session en expliquant les objectifs d'enseignement et apportez un bref aperçu des sujets qui seront couverts.</p> <p>Cette partie de la session se concentre en traçant le contour des indicateurs de base que la Banque mondiale a identifiés et qui permettent le suivi par pays des résultats des projets dans le secteur routier. Bien que l'intérêt soit porté sur les routes rurales, les indicateurs sont définis afin de s'assurer qu'elles soient planifiées dans le contexte de l'ensemble du réseau routier. Un organisme en charge des routes rurales peut en fait recueillir des informations spécifiques applicables aux routes définies comme uniquement « rurales ». L'organisme central en charge des routes va stocker, collecter et comparer les informations couvrant l'ensemble du réseau.</p> <p>Cette étude de cas offre la possibilité aux participants de réfléchir aux enseignements tirés, notamment sur la manière de recueillir et de gérer les données dans leur contexte spécifique au pays.</p> <p>Aperçu de la session de l'étude de cas n° 1</p> <p>Points clés</p> <ul style="list-style-type: none">Les indicateurs de base tels qu'ils sont identifiés par la Banque mondialeLes principales définitions pour fournir des conseils sur l'utilisation des indicateursPrincipaux enseignements	<p>Présentation 2.3b (n° 1) Diapositives 1 — 4</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<p>Présentez les indicateurs sectoriels de base et les raisons pour leur utilisation.</p> <p>Points clés</p> <ul style="list-style-type: none"> ☉ Les quatre indicateurs sont : — <ul style="list-style-type: none"> ▪ Routes construites ▪ Routes réhabilitées ▪ Routes en bon état ▪ Indice d'accès rural (IAR) ☉ Les projets routiers en milieu rural dont le but est d'améliorer l'accessibilité basique aux routes depuis les villages jusqu'aux marchés et aux services sociaux sont également censés offrir des avantages sociaux. ☉ La majorité des routes d'accès rural ont des volumes de faible trafic, mais l'analyse coût-bénéfice qui quantifie les avantages pour les usagers de la route en tant qu'économies CEV et sur le coût du temps de déplacement (CTD) ne convient pas pour évaluer les projets routiers d'accès de base en milieu rural en vue d'un financement ☉ Des méthodes alternatives sont nécessaires. 	<p>Présentation 2.3b (n° 1) Diapositive 5</p>
	<p><u>Notes aux formateurs</u></p> <p><i>Cette session pourrait commencer par un bref examen de l'Économie de l'Évaluation des investissements dans le transport si les participants n'ont pas d'expérience en matière d'économie des transports.</i></p>	

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p data-bbox="153 427 316 501">Activité de groupe</p> 	<p data-bbox="357 427 1187 533">L'objectif de cette activité est d'explorer les définitions des indicateurs et ce qu'ils mesurent, basé sur les propres expériences des participants.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="416 573 1214 647">  Divisez les participants en 4 groupes et donnez à chaque groupe une copie de la Fiche d'activité 37. <li data-bbox="416 685 1086 719">  Attribuez une question à chaque groupe : <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="496 757 1222 898"> Groupe 1 : <i>Que mesure l'indicateur « routes construites » ? Quelles sont les définitions de routes « rurales » et « non rurales » ?</i> <li data-bbox="496 943 1222 1084"> Groupe 2 : <i>Que mesure l'indicateur « routes réhabilitées » ? Quelles sont les définitions de routes « rurales » et « non rurales » ?</i> <li data-bbox="496 1128 1238 1227"> Groupe 3 : <i>Que mesure l'indicateur « routes en bon état » ? Quelle est la définition « d'état de la route » ?</i> <li data-bbox="496 1272 1214 1370"> Groupe 4 : <i>Que mesure l'indicateur « IAR » ? Définissez « routes avec accès en toute saison ».</i> <li data-bbox="416 1415 1131 1525">  Demandez aux groupes de préparer leurs conclusions sur un flipchart et de choisir une personne pour présenter les conclusions. <li data-bbox="416 1563 1134 1637">  Chaque groupe présente ses conclusions en discussion plénière. <li data-bbox="416 1675 1211 1816">  Encouragez une discussion sur les conclusions et mettez en évidence les principaux points d'enseignement. Les principaux points d'enseignement sont élargis ci-dessous. 	<p data-bbox="1270 427 1458 533">Présentation 2.3b (n° 1) Diapositive 6</p> <p data-bbox="1270 573 1442 647">Fiche d'activité 37</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<p>7.3 Définitions clés</p> <p>Expliquez les définitions des quatre indicateurs de base. Notez que « Routes construites » et « Routes réhabilitées » sont expliquées ensemble.</p> <p>ROUTES CONSTRUITES ET RÉHABILITÉES</p> <p>Ces indicateurs mesurent le nombre de km de routes rurales construites et réhabilitées dans le cadre d'un projet.</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ☉ Routes rurales — représentent les routes classées de manière fonctionnelle en dessous des routes nationales ou principales, secondaires ou de liaison. ☉ Routes non rurales — représentent les routes classées de manière fonctionnelle en tant que routes nationales ou principales, secondaires ou de liaison. En général, elles relient les centres urbains entre eux ou d'autres routes de plus grande importance. <p>ROUTES EN BON ÉTAT</p> <p>Cet indicateur mesure le pourcentage du total du réseau routier classé qui est en bon état, en fonction de la surface de la route et du niveau de rugosité.</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ☉ La taille du total du réseau classé — il est nécessaire d'indiquer la taille du total du réseau classé. En règle générale, les routes classées sont celles qui ont été incluses dans la législation des routes en tant que routes publiques <p>Suite ...</p>	<p>Présentation 2.3b (n° 1) Diapositives 6 — 11</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
	<p>... Suite</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>⦿ Bon état — ceci est généralement basé sur la rugosité de la surface de la route. La méthode normalisée pour identifier la rugosité est l'Indice de rugosité international (IRI). L'Indice de rugosité international (IRI) est l'indice de rugosité le plus couramment obtenu à partir des mesures des profils longitudinaux des routes. Il est calculé en utilisant un modèle mathématique du quart d'un véhicule, la réponse est accumulée pour produire un indice de rugosité avec des unités de pente (in/mi, m/km, etc.). Depuis son introduction en 1986, L'IRI est devenu l'indice de rugosité des routes le plus couramment utilisé au monde pour l'évaluation et la gestion des systèmes routiers.</p> <p>⦿ La tolérance de rugosité peut varier en fonction du type de surface — béton, asphalte, gravier, traitement de surface (par ex. Otta Seal) et en terre etc.</p> <p>L'INDICE D'ACCÈS RURAL (IAR).</p> <p>Expliquez le contexte et définissez l'IAR.</p> <p>Points clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>⦿ L'isolement physique contribue fortement à la pauvreté. Les populations sans accès fiable aux services sociaux et économiques sont plus pauvres que celles avec un accès fiable. Les problèmes d'accès sont particulièrement importants dans ces zones rurales éloignées des routes qui desservent régulièrement des services de transport.</p> <p>Suite ...</p>	

Méthodes de formation	Contenu	Supports
	<p>... Suite</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>⊙ Le transport n'est pas spécifiquement identifié dans les Objectifs de développement pour le Millénaire, mais il produit d'importantes contributions pour atteindre une bonne partie de ces Objectifs — soutenant la croissance favorable aux pauvres et améliorant l'inclusion sociale. De nombreuses enquêtes ont démontré que les populations démunies voient dans l'isolement le principal contributeur de leur pauvreté et de leur exclusion sociale (Roberts, et al. Banque mondiale, 2006). Dans la pratique, l'amélioration de l'accès au transport en faveur des hommes et des femmes vivant en milieu rural dans des pays à faible revenu est considérée comme essentielle afin de promouvoir le développement rural, d'accroître l'utilisation des services de développement humain (éducation et santé), de faciliter l'inclusion des différentes ethnies et autres groupes, d'améliorer les opportunités d'emploi et de stimuler la croissance en faveur de la réduction de la pauvreté.</p> <p>⊙ Ceci est également connu sous le nom d'Indice d'accès rural (IAR).</p> <p>⊙ L'IAR est un important indicateur de transport qui met en avant le rôle essentiel de l'accès et de la mobilité dans la réduction de la pauvreté dans les pays pauvres. L'Indice d'accès rural fournit une base consistante pour estimer la proportion de la population rurale qui possède un accès adéquat au système de transport. Cela peut aider à renseigner les politiques et les stratégies qui garantissent que les retombées du développement soient distribuées de manière plus équitable à la population rurale.</p> <p>⊙ Cet indicateur représente essentiellement la proportion de la population rurale qui vit dans un rayon de 2 km (en général, l'équivalent d'une marche de 20 min) d'une route praticable en toute saison.</p> <p>Suite ...</p>	

Méthodes de formation	Contenu	Supports
	<p>... Suite</p> <p>La définition de « rural » doit suivre celle qui est officiellement utilisée dans le pays.</p> <p>Une route toute saison est une route qui est praticable toute l'année par les moyens de transport prédominant (souvent un pick-up ou un camion, qui n'a pas 4 roues motrices).</p> <p>Établir la population dans un rayon de 2 km — il y a trois principales approches :</p> <ul style="list-style-type: none"> ③ En utilisant la cartographie de la population géo-référencée afin de déterminer le nombre de gens qui vivent dans un rayon de 2 km d'un réseau routier classé. Les limites se rapportent aux hypothèses sur la praticabilité du réseau classé ainsi que sur l'absence d'un réseau non classé. ③ Les extrapolations basées sur les données physiques d'échantillonnage sur la population et la longueur des routes (km) générées par des enquêtes formelles sont utilisées pour extrapoler l'indice. ③ En utilisant une estimation spatiale partielle — l'indice est mesuré physiquement dans un échantillon de zones rurales grâce au référencement géographique de toutes les routes et de tous les villages. Les limites viennent du possible manque de consistance du processus d'échantillonnage. 	

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p data-bbox="145 501 325 573">Question et réponse</p> 	<p data-bbox="421 443 1241 524">7.4 Commentaires de conclusion – Principaux enseignements</p> <p data-bbox="408 564 1200 707">En utilisant des Q & R, discutez des avantages et des contraintes liés à l'utilisation de ces indicateurs de base pour suivre les résultats du secteur routier dans des contextes de pays différents.</p> <p data-bbox="408 748 1152 815">Encouragez une discussion en posant les questions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="427 860 1187 927">A. Comment la catégorisation de rural et non rural fonctionne-t-elle en tant que moyen de définition ? <li data-bbox="427 972 1117 1075">B. Quels sont les paramètres utilisés dans des contextes de pays différents pour le bon et le mauvais état des routes ? <li data-bbox="427 1120 1222 1223">C. Quelles contraintes peut-on rencontrer lors de l'identification du partage de la population avec/sans accès à une route « toute saison » ? 	<p data-bbox="1270 465 1407 537">Flipchart, stylos</p> <p data-bbox="1270 573 1455 716">Présentation 2.3b (n° 1) Diapositive 12</p>

8. Étude de cas n° 2 — Andhra Pradesh, en Inde

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<p>8.1 Présentation</p> <p>Présentez la seconde partie de cette session en expliquant les objectifs et donnez un bref aperçu des sujets qui seront couverts.</p> <p>Cette partie de la session se concentre sur les expériences d'un projet en Inde qui a utilisé les méthodes ACB et ACE. Le projet a utilisé ces méthodes afin de faciliter la sélection des travaux routiers potentiels en vue d'un financement : à la fois le bitume et l'accessibilité de base. L'application de l'ACE fut appuyée par une étude des ménages sur l'impact possible de l'aménagement routier sur le bien-être des communautés villageoises touchées par le projet.</p> <p>Cette étude de cas offre aux participants la possibilité de réfléchir sur les enseignements tirés notamment sur l'utilisation de l'analyse coût-efficacité, en identifiant les indicateurs de l'impact potentiel et du type de données qui doivent être collectées.</p> <p>Aperçu de la session de l'étude de cas n° 2</p> <p>Points clés</p> <ul style="list-style-type: none"> Les raisons de l'utilisation de l'AEC et de l'ACB à Andhra Pradesh Contexte du projet et aperçu de l'analyse économique Résultats de l'enquête sur le transport desservant les villages et les ménages Le programme ACB sur tableur Principaux enseignements tirés	<p>Présentation 2.3b (n° 2) Diapositives 1 — 3</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p data-bbox="145 539 325 611">Question et réponse</p> 	<h2 data-bbox="419 394 1217 472">8.2 Les raisons de l'utilisation de l'AEC et de l'ACB à Andhra Pradesh</h2> <p data-bbox="419 517 1198 618">En utilisant les Q & R, explorez les arguments pour choisir l'ACE et l'ACB dans tout projet d'aménagement rural.</p> <ul data-bbox="419 663 1222 1025" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="419 663 1222 875">☉ Démarrez la discussion en demandant : <i>Quelles sont les raisons d'utiliser l'analyse coût-efficacité (ACE) lorsque l'on essaie de choisir quels travaux routiers un projet doit soutenir financièrement ?</i> <li data-bbox="419 920 1222 1025">☉ Notez les points soulevés par les participants sur un flipchart. Les principaux points d'enseignement sont discutés ci-dessous. <p data-bbox="360 1066 692 1099">Notes aux formateurs</p> <p data-bbox="360 1106 1126 1207"><i>Au début de cette session, assurez-vous que tous les participants savent ce que sont une ACB et une ACE. Effectuez un bref récapitulatif.</i></p>	<p data-bbox="1270 539 1406 611">Flipchart, stylos</p>
<p data-bbox="137 1323 331 1357">Présentation</p> 	<p data-bbox="419 1290 1174 1357">Résumez les points soulevés plus haut en utilisant la diapositive de présentation.</p> <p data-bbox="360 1397 531 1431">Points clés</p> <ul data-bbox="419 1458 1238 1995" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="419 1458 1238 1637">☉ Les projets routiers en milieu rural dont le but est d'améliorer l'accessibilité basique aux routes depuis les villages jusqu'aux marchés et aux services sociaux sont également censés offrir des avantages sociaux. <li data-bbox="419 1682 1238 1928">☉ La majorité des routes d'accès rural ont des volumes de faible trafic, mais l'analyse coût-bénéfice qui quantifie les avantages pour les usagers de la route en tant qu'économies CEV et sur le coût du temps de déplacement (CTD) ne convient pas pour évaluer les projets routiers d'accès de base en milieu rural en vue d'un financement <li data-bbox="419 1962 1118 1995">☉ Des méthodes alternatives sont nécessaires. 	<p data-bbox="1270 1323 1445 1469">Présentation 2.3b (n° 2) Diapositives 4 — 5</p>

<i>Méthodes de formation</i>	<i>Contenu</i>	<i>Supports</i>
<p data-bbox="135 539 331 573">Présentation</p> 	<h3 data-bbox="419 465 826 506">8.3 Contexte du projet</h3> <p data-bbox="419 544 866 577">Expliquez le contexte du projet.</p> <p data-bbox="359 656 528 689">Points clés</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="419 730 1110 763">  Emplacements et population de 68 millions <li data-bbox="419 801 1078 835">  Réseaux routiers existants de 15 000 km <li data-bbox="419 873 1241 1019">  Dilemme : la demande d'investissement sur le réseau excède largement le budget du projet. La clé pour maximiser l'investissement est de se concentrer sur l'aménagement d'un réseau de base <li data-bbox="419 1057 1230 1126">  Deux catégories principales de route à évaluer : les travaux d'accessibilité de base et le bitume <li data-bbox="419 1164 1235 1276">  Le projet a utilisé les méthodologies ACB et ACE, qui ont fourni une liste de travaux routiers potentiels classés par coût-efficacité et TRE 	<p data-bbox="1270 544 1445 678">Présentation 2.3b (n° 2) Diapositives 6 -13</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p data-bbox="140 501 328 645">Activité en groupes sur une étude de cas</p> 	<h3 data-bbox="418 376 1200 465">8.4 Enquête sur le transport desservant les villages et les ménages</h3> <p data-bbox="418 488 1235 703">L'objectif de cette activité est de passer en revue les problèmes que rencontrent les villages isolés des principaux axes routiers, et d'explorer les indicateurs — en particulier économiques et sociaux — afin de mesurer les impacts potentiels des projets d'aménagement routier.</p> <p data-bbox="418 730 1241 837">Au cours de cette activité, il est demandé aux participants de s'appuyer sur leurs expériences de conception des indicateurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="418 864 1241 940">🌀 Divisez les participants en petits groupes et donnez à chaque groupe une copie de la Fiche d'activité 38. <li data-bbox="418 963 1241 1308">🌀 Demandez aux groupes de discuter de : <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="497 1025 1222 1169">1. <i>Quels sont les problèmes que rencontrent les villages non reliés à une route d'accès en toute saison vers un axe routier principal ou un centre de marché ?</i> <li data-bbox="497 1196 1222 1308">2. <i>Quels indicateurs sociaux et économiques peuvent être utilisés pour évaluer l'impact prévu de l'aménagement des routes ?</i> <li data-bbox="418 1330 1241 1438">🌀 Demandez aux groupes de préparer leurs conclusions sur un flipchart et de choisir une personne pour présenter les conclusions. <li data-bbox="418 1460 1241 1536">🌀 Chaque groupe présente ses conclusions en discussion plénière. <li data-bbox="418 1559 1241 1711">🌀 Encouragez une discussion sur les conclusions et mettez en évidence les principaux points d'enseignement. Les principaux points d'enseignement sont élargis ci-dessous. 	<p data-bbox="1270 501 1455 645">Présentation 2.3b (n° 2) Diapositives 14 — 15</p> <p data-bbox="1270 680 1407 757">Flipchart, stylos</p> <p data-bbox="1270 792 1442 869">Fiche d'activité 38</p>
<p data-bbox="134 1747 331 1783">Présentation</p> 	<p data-bbox="418 1747 1212 1823">Résumez les expériences du projet Andhra Pradesh en utilisant les diapositives de présentation.</p>	<p data-bbox="1270 1747 1455 1890">Présentation 2.3b (n° 2) Diapositives 16 — 18</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<h3>8.5 Le programme ACB sur tableur</h3> <p>Distribuez les copies de toute l'étude de cas et demandez aux participants de se référer au Tableau E.1.3 de la dernière page. Utilisez-le avec les diapositives de présentation pour expliquer le fonctionnement du programme ACB sur tableur.</p> <p>Points clés</p> <ul style="list-style-type: none">  Le programme comprend cinq panels <ul style="list-style-type: none"> ✓ Panel 1 : enregistre les données routières et les paramètres des intrants économiques ✓ Panel 2 : contient les données concernant les coûts unitaires d'ingénierie obtenus sur le terrain ✓ Panel 3 : coûts unitaires d'exploitation par véhicule estimés (CEV) et vitesses de déplacement par type de route et type de véhicule. ✓ Panel 4 : calcule les économies en CEV et la valeur du temps de voyage (VTV) pour les usagers de chaque mode de transport ✓ Panel 5 : calcule le coût économique et les flux d'avantages sur la durée du projet, la valeur actuelle nette (VAN), et le TRE 	<p>Présentation 2.3b (n° 2) Diapositives 19 — 20</p>

Méthodes de formation	Contenu	Supports
<p>Présentation</p> 	<p>8.6 Principaux enseignements tirés</p> <p>Concluez cette partie de la session en résumant les principaux enseignements qui ont été tirés de l'étude de cas d'Andhra Pradesh.</p>	<p>Présentation 2.3b (n° 2) Diapositives 21 — 22</p>
	<p>Synthèse de séance 2.3</p> <p>Terminez cette session en passant en revue les problèmes explorés et les principaux enseignements tirés, en soulignant les domaines qui peuvent nécessiter un examen ou une discussion plus approfondie.</p>	