

BIENFAITS SOCIAUX DES TRANSPORTS RURAUX: EFFETS MITIGÉS D'UN PROJET D'AMÉLIORATION DES ROUTES DANS LA RÉGION DE THUCHI-NKUBU AU KENYA

A. Airey et M. A. Cundill (1998)

Objectifs de l'étude de cas

L'étude des déplacements des ménages dans le district de Meru au Kenya (Airey and Cundill, 1998), présente non seulement un tableau de l'utilisation des transports dans une communauté rurale, mais comment la nature des déplacements a été affectée par le développement d'une nouvelle route dans la localité. En pratique, les impacts sont assez mitigés. L'importance relative et absolue des revenus agricoles, par exemple, a été influencée par des expériences très diverses en matière de production et de vente des produits, sans rapport avec l'effet de la nouvelle route. Par ailleurs, les revenus des activités non agricoles ont été influencés par la sécheresse de 1986 ainsi que par l'amélioration de l'accessibilité.

1 INTRODUCTION

En mai 1985, une nouvelle route bitumée a été ouverte au trafic entre le village de Thuchi et la ville de Nkubu dans le district de Meru au Kenya. Financée par l'aide britannique, la route parcourt 54km le long des pentes orientales du Mont Kenya. Elle a remplacé une route sinueuse, non revêtue, de 84km de long, et a complété la voie tous-temps (la B6) entre les capitales des districts d'Embu et Meru. Voie importante pour le trafic de passage, la nouvelle route a aussi amélioré l'accès à une région fertile de plantations de thé et de café.

L'objectif de l'étude consistait à examiner les comportements de déplacements ruraux et à déterminer comment ils étaient affectés par la nouvelle route. La principale source des données utilisées dans ce rapport est une série d'enquêtes auprès des ménages. La première enquête, auprès de 300 ménages, a été effectuée en 1983, deux ans avant l'ouverture de la route. Cette enquête a été répétée en 1986 et 1989, une fois la route ouverte. En plus des données fournies par les ménages, d'autres ont été collectées lors d'enquêtes sur la circulation et sur les services de transports.

2 RESULTATS DES ENQUETES AUPRES DES MENAGES

Depuis l'enquête initiale de 1983, le taux de déplacements des ménages est passé d'une moyenne de 5.0 à une moyenne de 11.2 déplacements par ménage par mois en 1986, soit une augmentation de 125% . Entre 1986 et 1989, le taux de déplacement a baissé jusqu'à une moyenne de 8.4 déplacements par ménage par mois, soit une diminution de 25% depuis 1986, mais toujours une augmentation de 68% par rapport au chiffre initial de 1983, avant la construction de la route. Cette réduction des déplacements peut s'expliquer par l'augmentation des tarifs de transports entre 1986

et 1989, lorsque la forte concurrence entre les services s'est calmée, et que la politique des prix est devenue plus réaliste, ainsi que par une saison des pluies exceptionnellement longue, qui a eu une forte influence sur les coûts de transports et les taux de déplacements.

2.1 Moyens de transport

La plupart des déplacements commençaient et se terminaient au domicile du ménage, et se composaient de plusieurs trajets, dont chacun représentait une 'étape' du voyage. Le Tableau 1 analyse les changements qui se sont produits en matière de moyens de transport depuis 1983.

Bien que le matatu¹ soit le moyen de transport dominant pour les déplacements de l'échantillon de population sur les six ans, il semble qu'il ait un peu reculé et que l'éventail des moyens de transport soit devenu plus large en 1986 et 1989 qu'en 1983.

La nouvelle route Thuchi-Nkubu semble avoir élargi le choix de moyen de transport, notamment pour les ménages qui habitent près de cette voie. C'est particulièrement le cas pour les déplacements en autobus, en bicyclette et à pied, qui paraissent dépendre le plus du voisinage de la route. Tout porte à croire que ces ménages riverains préfèrent les services d'autobus en raison de leurs tarifs plus bas. De même, il y a plus d'habitants qui sont prêts à se rendre à pied jusqu'à la nouvelle route pour profiter des services d'autobus moins chers. Les usagers des matatu avancent que la rapidité du service est l'avantage principal, tandis que les usagers des autobus choisissent ceux-ci en raison de leur plus grand confort et de leurs plus faibles tarifs.

Bien que beaucoup de ménages aient possédé une bicyclette, très peu l'utilisaient en 1983. En 1986 et 1989, elle est devenue un moyen de transport beaucoup plus répandu. La majorité de ces déplacements à bicyclette commençaient et se terminaient dans les villages voisins de la nouvelle route. Il semble probable que le revêtement de la nouvelle route a encouragé les habitants de ces communautés à prendre leur bicyclette pour des déplacements plus longs.

Tableau 1: Nombre de déplacements par moyen de transport

Moyen de transport	Nombre de déplacements (et %)		
	1983	1986	1989
Matatu	3,175 (85%)	6,126 (74%)	4,192 (76%)
Autobus	111 (3%)	582 (7%)	216 (4%)
Automobile privée	162 (4%)	556 (7%)	306 (6%)
Bicyclette	23 (<1%)	159 (2%)	158 (3%)
Motocycle	0	56 (<1%)	108 (2%)
Autre véhicule	36 (1%)	156 (2%)	21 (<1%)

¹ Un matatu est un minibus indigène en propriété privée, d'une capacité allant de 8 à 25 passagers.

Marche	243 (6%)	638 (8%)	531 (10%)
TOTAL	3,750	8,273	5,532

2.2 But du déplacement

On note des différences bien plus grandes dans la répartition des buts de déplacement entre 1983 et 1986 qu'entre 1986 et 1989. Les catégories les plus changeantes dans cette évolution sont les déplacements pour se rendre au travail, à l'école, ou pour raison personnelle. Au cours de la période de l'enquête, les trajets domicile-travail, en particulier, ont régulièrement augmenté pour passer de 20% à 33% de tous les déplacements. Les trajets vers les écoles ont accusé des fluctuations sans tendance cohérente, tandis que les déplacements pour raison personnelle ont régulièrement baissé. Le reste des buts de déplacement, par contre, gardent une part plus ou moins égale du total.

Tableau 2: Déplacements par but et sexe

But du déplacement	Nombre de déplacements (% du total)			% des déplacements effectués par les femmes dans chaque catégorie		
	1983	1986	1989	1983	1986	1989
Travail	304 (20%)	964 (30%)	787 (33%)	23	30	23
Achats	272 (18%)	543 (17%)	401 (17%)	43	33	39
Social	326 (21%)	560 (17%)	419 (18%)	48	35	34
Santé	192 (13%)	450 (14%)	314 (13%)	64	63	60
École	27 (2%)	183 (6%)	67 (3%)	48	58	27
Commerce	112 (8%)	176 (5%)	114 (5%)	80	51	77
Affaires personnelles	191 (13%)	260 (8%)	138 (6%)	16	13	21
Banque	70 (5%)	124 (4%)	132 (6%)	14	21	23
Total	1,494	3,260	2,372	41	37	35

2.2.1 Déplacements pour se rendre au travail

Les déplacements domicile-travail comprennent les trajets effectués par les employés et les travailleurs indépendants, et pour aller travailler dans les exploitations agricoles familiales. Les déplacements pour se rendre au travail ont continué à prendre une plus grande part, pour représenter presque un tiers de tous les déplacements en 1989. Il y a eu tout de même une baisse en chiffres absolus entre le sommet de 964 déplacements en 1986 et 787 en 1989. Malgré cela, on assiste à une augmentation générale des personnes se déplaçant pour aller travailler. En 1983, 47 personnes se déplaçaient pour aller travailler (2.5% de la population-échantillon). En 1986, ce chiffre était passé à 78 (3.9%), puis à 137 (6.5%) en 1989. Cette expansion des déplacements domicile-travail reflète, en partie, l'augmentation du nombre de personnes qui sont employées à d'autres travaux que l'agriculture.

2.2.2 Déplacements pour achats

Le classement de 1983 précisait que les déplacements pour achats signifiaient pour acheter des biens de consommation. La majorité de ces déplacements pour achats avaient pour but Meru, et moins souvent Nkubu, pour acheter des biens d'ordre plus élevé que les produits de première nécessité. Ce niveau de demande semble relativement stable, puisqu'il génère une proportion semblable du total des déplacements dans les trois années.

2.2.3 Déplacements pour raisons sociales

Les déplacements pour raisons sociales ont décliné marginalement depuis 1983 où ils constituaient 21% de tous les déplacements. Ce déclin relatif était plus accusé en 1986 lorsque la proportion des déplacements pour raisons sociales a atteint 17%, mais a remonté à 18% de tous les déplacements en 1989. Rendre visite aux parents et amis continue à être la raison principale des déplacements pour raisons sociales.

2.2.4 Déplacements pour raisons de santé

Les trajets vers les hôpitaux et dispensaires ont aussi gardé leur importance relative, et représentent une part plus ou moins inchangée de tous les déplacements dans les trois années de l'enquête. L'importance accrue de l'hôpital de Chogoria en tant que destination de traitement de la population locale est apparente, et souligne l'importance de la route Thuchi-Nkubu qui permet de rejoindre cet hôpital géré par l'église. En 1989, c'était le but de 63 déplacements (20% de tous les trajets pour raisons de santé). Ce chiffre est parti de 78 déplacements en 1986 et seulement de quatre en 1983, respectivement 17% et 2% des trajets pour raison de santé. Ces déplacements ont été effectués par les ménages des collectivités riveraines de Kanyakine, Igoji et Kathigu, qui ont été aidées par la réduction du coût du trajet jusqu'à Chogoria.

2.2.5 Déplacements pour se rendre à l'école

Les déplacements domicile-école ne montrent aucune évolution régulière pendant la période de l'étude. Les déplacements par véhicule jusqu'à une école primaire en 1989 ne représentaient que 10 (15%) de ces déplacements scolaires, contre 50 (28%) en 1986.

La majorité des déplacements pour se rendre à l'école concernaient l'enseignement secondaire, qui a lieu généralement en pensionnat, loin des domiciles. La plupart des parents inscrivent leurs enfants dans les écoles locales du district. La date des enquêtes sur les déplacements coïncidant avec la publication des résultats d'entrée dans les écoles secondaires, les parents, souvent accompagnés de leurs enfants, ont consacré plusieurs jours, au moment des trois enquêtes, à se rendre dans une école secondaire du district de Meru pour y inscrire leurs enfants.

2.2.6 Déplacements pour faire du commerce

La définition de 1983 des déplacements pour faire du commerce concernait spécifiquement les trajets pour vendre ou acheter des produits agricoles et des aliments. La majorité de ces déplacements sont effectués par les femmes, qui se rendent aux marchés autorisés de la région pour vendre l'excédent de leur production de maïs shamba ou de légumes. L'analyse suggère que le nombre absolu de ces déplacements est resté le même et donc que leur importance relative a décliné.

2.2.7 Déplacements pour affaires personnelles

Les trajets pour des raisons administratives ou agricoles ont diminué régulièrement depuis 1983. Il s'agit probablement de la diminution des exigences bureaucratiques, comme par exemple d'inscrire son identité personnelle. Il semble également que la population-échantillon ait moins affaire aux administrations du district et de la province.

De même, les déplacements pour raisons agricoles représentent une raison assez mineure de déplacements, et ont légèrement décliné depuis 1983 et 1986. En 1989, les problèmes d'enregistrement foncier et de paiements de thé semblent avoir produit le plus grand nombre de déplacements dans cette catégorie.

2.2.8 Déplacements pour se rendre à la banque

Les déplacements pour se rendre à la banque concernent les salariés et les chefs de famille qui déposent ou retirent des fonds des banques Co-operative Society ou Crop Parastatal. Ces déplacements ont augmenté tout au long de la période d'étude, ce qui prouve que la population étudiée participe de manière croissante à l'économie monétaire.

2.3 Différences entre les buts de déplacement des hommes et des femmes

Le Tableau 2 montre que les hommes dominent en permanence cinq des huit catégories de déplacements : travail, achats, social, affaires personnelles et banque. Ceci reflète la domination sociale et économique des hommes dans la société de Meru. Les femmes ne dominent en permanence que les déplacements pour raisons de santé. Ceci reflète également la norme dans la société Meru, où les femmes produisent la nourriture et s'occupent de la famille. Les soins aux enfants sont donc la responsabilité des femmes. En même temps, le taux de naissances élevé explique les trajets fréquents des femmes vers les maternités et centres sanitaires.

Les déplacements pour commerce, qui n'étaient plus dominés par les femmes en 1986, sont à nouveau devenus principalement effectués par les femmes en 1989. Ce sont les femmes qui achètent et vendent les denrées alimentaires, généralement sur les marchés locaux, tandis que les hommes vendent plutôt les produits non alimentaires et de consommation, généralement sur des comptoirs, des étals et des magasins de la région. Il semble que ce type de négoce ait perdu de son importance depuis 1986, ce qui a permis au commerce organisé par les femmes de dominer de nouveau.

2.4 Origines et destinations principales

Une forte préférence pour la ville ressort de la plupart des buts de déplacement, à l'exception des trajets pour se rendre au travail ou à l'école. Cette préférence est particulièrement prononcée dans les déplacements pour raisons de santé, d'achat, de commerce, d'affaires et de banque. En raison de sa position dominante dans le district, Meru était le but principal de déplacement, avec 48% de tous les trajets. Nkubu, avec 41% de tous les trajets, était aussi un but de déplacement important en raison de sa proximité géographique des villages étudiés.

En 1983, 64% des déplacements pour se rendre au travail et 65% des trajets vers les écoles avaient pour but des destinations rurales. La forte densité des populations rurales et une économie rurale dynamique expliquent en partie la forte direction rurale des déplacements de travail, tandis que la situation rurale des écoles primaires et de plusieurs écoles secondaires explique l'importance des trajets scolaires ruraux.

2.5 Revenus des ménages et fréquence des déplacements

Comme prévu, le nombre moyen de déplacements par mois a tendance à augmenter avec les revenus lors de chaque enquête. Malgré cette évolution, on peut remarquer qu'en 1986 il y avait eu un fort accroissement (+125%) du nombre des déplacements effectués par tous les groupes de revenus. Cette augmentation était généralement plus faible dans les groupes à moindres revenus, et plus forte dans les groupes à revenus élevés. Cette plus grande tendance à voyager peut être considérée surtout comme le résultat de la baisse des tarifs des transports due à la construction de la nouvelle route. En 1989, cet effet n'avait pas duré, notamment pour les groupes à faibles revenus. Leurs déplacements étaient revenus aux niveaux de 1983, avant l'amélioration de la route. Seuls les groupes à revenus élevés avaient réussi à maintenir leur nombre élevé de déplacements, comme en 1986.

***Source:* Airey A and M A Cundill. (1998) A study of household travel in the Meru District of Kenya. TRL Report 353. Crowthorne: Transport Research Laboratory**