

# TECHNIQUES D'ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTS RURAUX

P. R. Fouracre, TRL Limited

## Objectifs de l'article

### Résumé

La planification des transports ruraux place moins l'accent sur la construction d'infrastructures, et plus sur la mise en place de services de transports qui répondent aux besoins des communautés locales et des particuliers. Pour comprendre la nature de ces besoins, il faut connaître beaucoup mieux (que cela n'a pu peut-être le cas dans le passé) la vie des communautés et la contribution actuelle et potentielle des transports aux moyens d'existence durables. Il est également nécessaire de bien comprendre les liens intersectoriels et les impacts sur l'économie locale des développements en matière de transports. Ces connaissances ne peuvent s'acquérir que sur le terrain, avec la participation de l'enquêteur, de la communauté locale et des autres intéressés au résultat des propositions de développement en matière de transports. Une étude participative se concentre aussi beaucoup plus sur les questions de pauvreté et sur le rôle des transports dans la viabilité des moyens d'existence.

Malgré ce besoin d'étude participative, il faut toujours effectuer une enquête classique pour déterminer la nature du réseau existant et les opportunités de développement. Ces enquêtes fournissent un inventaire des infrastructures et services de transports, ainsi qu'une évaluation du rendement des transports. Elles peuvent aider à dégager les mesures (techniques, institutionnelles et financières) à prendre pour améliorer le rendement. Ces études peuvent également fournir des preuves confirmant l'opinion des communautés sur les transports, ou, exceptionnellement, produire des arguments contraires qu'il faudra résoudre.

### Questions clés

- Les enquêtes participatives sont essentielles pour comprendre les besoins des communautés rurales en matière de déplacements;
- Les enquêtes qui cataloguent le système de transports, son développement et son rendement sont toujours nécessaires;
- Les différentes sortes d'enquêtes sont complémentaires: il faut employer les ressources à l'exécution de ces divers types.

### Thèmes principaux

- Enquêtes qui aident à définir et décrire le système de transports et les opportunités de développement;
- Enquêtes 'classiques' qui servent à démontrer la nature de la demande en matière de transports, et à prévoir la croissance des transports;
- Enquêtes participatives, et leur rôle dans le développement des transports locaux.

## 1 INTRODUCTION

Les enquêtes sur les transports ruraux sont généralement exécutées pour évaluer si les transports actuels fonctionnent bien, s'il y a des opportunités de développement et quels sont les besoins ou la demande à prévoir dans un avenir prévisible. Les variations de ce cadre général comprennent : suivre les impacts (au sens le plus large) des transports et des changements dans les transports ; étudier comment les transports répondent aux changements intérieurs (par ex. de la réglementation) et extérieurs (par ex. l'augmentation des péages); et l'analyse des changements des structures organisationnelles et institutionnelles qui soutiennent le secteur des transports. Ces enquêtes sont requises pour fournir les données quantitatives et qualitatives sur lesquelles on pourra exécuter les analyses appropriées. Il existe toute une gamme d'enquêtes, que l'on peut grouper en deux catégories principales selon leur but fondamental:

- Les enquêtes axées sur l'offre, qui décrivent la nature du réseau de transports, son étendue et son rendement, ses goulots d'étranglement et le potentiel de développement.
- Les enquêtes axées sur la demande, qui décrivent comment les transports sont actuellement utilisés, ou le niveau de satisfaction des usagers actuels, ou comment les usagers préféreraient voir leurs besoins satisfaits.

Ces enquêtes axées sur l'offre ou la demande sont applicables à tous les moyens de transports: transports de marchandises et de passagers, véhicules motorisés ou à traction humaine ou animale. Les enquêtes axées sur l'offre tendent à être de nature quantitative, et s'emploient à dégager des indicateurs de performance, des facteurs de croissance, les coûts, etc. Beaucoup d'enquêtes fournissent des données qui sont directement entrées dans des modèles analytiques tels que HDM3 (Highway Design and Maintenance Standards) et HDM4 (Highway Development and Management). Les analyses comparatives basées sur ces données peuvent être fructueuses, sur le plan national et international. Si l'on dispose d'assez de ressources, l'évolution de ces indicateurs quantitatifs est aussi relativement facile à suivre, et certains modèles de bases de données ont été conçus pour mémoriser et analyser ces informations (par ex. le progiciel *Micro Accident Analysis Package*, MAAP, et les programmes de gestion d'entretien des routes). On collectera certaines informations qualitatives décrivant les structures institutionnelles, ainsi que la qualité des services de transports (qui peut être essentielle pour certains transferts comme les marchandises périssables).

Les enquêtes axées sur la demande tendent également à être quantitatives, mais elles comprennent un plus grand nombre d'informations qualitatives sur les besoins des usagers et leur satisfaction. Les indicateurs (par ex. les mesures d'accessibilité) peuvent aider à quantifier certains attributs qualitatifs, mais il ne s'agit pas de mesures absolues. Les attributs et les aspirations de la demande tendent aussi à être bien plus liés à des facteurs strictement locaux, et sont par conséquent moins faciles à analyser avec des techniques comparatives.

## **2 ENQUÊTES AXÉES SUR L'OFFRE**

Le Tableau 1 présente les principales enquêtes visant à quantifier l'offre en matière de transports. Ces enquêtes concernent les routes et les services de transports, bien qu'il soit évident que certaines fourniront des informations sur ces deux sujets (par ex. il est possible de calculer la vitesse de moyens de transport par le biais d'enquêtes effectuées dans les véhicules et de questions posées aux passagers). Il est également évident que certaines enquêtes fourniront des informations qui s'appliquent également à la description de la demande : on peut déduire des interviews avec les usagers les caractéristiques de ceux-ci, leurs attitudes et leurs impressions.

### **2.1 ENQUÊTES SUR LES ROUTES**

#### **2.1.1 Inventaires**

Un inventaire du réseau routier dans la zone étudiée peut être requis pour confirmer les données de l'administration des routes. Les données concernant les régions isolées sont particulièrement vulnérables aux erreurs. En outre, les chemins et pistes, constituants importants du réseau, car ils fournissent des liens essentiels au niveau des villages, risquent de ne pas être dénombrés par les autorités routières.

Avant l'exécution de l'inventaire, il faudra préciser les détails requis: quantité de mesures (largeur et longueur des routes), identification des ouvrages (ponts, dalots, etc.) et panneaux routiers. L'inventaire pourra être effectué en conjonction avec l'enquête sur l'état des routes. Selon le niveau de détail, l'inventaire pourra se faire visuellement, depuis un véhicule, ou il faudra s'arrêter fréquemment pour faire les mesures, ou même parcourir la route à pied.

#### **2.1.2 Relevé du trafic**

Les relevés de trafic servent à noter le niveau d'utilisation de la route, à classer les véhicules par type, et à évaluer le taux d'occupation des véhicules (c.à.d. le nombre moyen de passagers par type de véhicule). Ces classements sont utilisés surtout pour mettre en évidence le nombre de poids lourds, et, conjointement avec les relevés de poids par essieu, servent à indiquer les exigences du projet et les dommages infligés à la chaussée.

Le comptage du trafic peut se faire à la main, ou, plus commodément, à l'aide de compteurs automatiques, qui peuvent enregistrer les informations et les tenir en mémoire longtemps avant d'être lus. Les compteurs modernes enregistrent les informations sous format électronique qui se télécharge directement dans des logiciels spécialisés d'analyse du trafic. Beaucoup de compteurs automatiques de trafic, cependant, ne conviennent pas aux routes rurales. Les compteurs automatiques peuvent aussi enregistrer les classes de véhicules, bien que leur précision laisse généralement à désirer. Les taux d'occupation des véhicules doivent être comptés manuellement.

Le principal résultat des relevés de trafic est la mesure du débit routier moyen, exprimée en circulation totale dans les deux sens sur une période de 24 heures (débit journalier moyen ou DJM). En ce qui concerne les routes à faible débit, la variabilité du débit d'un jour à l'autre peut être très élevée, et de courtes périodes de comptage peuvent introduire de grosses erreurs dans les évaluations. La variabilité en fonction

de la saison (avec la possibilité d'impassabilité en saison des pluies) peut aussi être importante. Les facteurs de compensation pour variation saisonnière sont généralement difficiles à évaluer avec quelque degré de précision que ce soit.

La précision du relevé de la circulation augmente avec la durée du comptage, lorsque le comptage est effectué lors de plusieurs périodes de l'année et sur les routes à haute circulation. On peut aussi obtenir une meilleure précision en mettant à profit les connaissances locales pour déterminer s'il y a des jours de la semaine ou des périodes de l'année où le débit du trafic est particulièrement élevé ou faible. Les facteurs à prendre en considération comprennent:

- les jours de marché;
- les jours fériés religieux;
- les gens qui vont des zones urbaines aux zones rurales pour le weekend;
- le temps pluvieux qui affecte l'état des routes et le désir de se déplacer;
- l'augmentation du trafic pendant la saison des récoltes.

Il faut également éviter de compter pendant les jours où le débit sera exceptionnellement élevé ou faible, car cela pourrait nuire considérablement à la précision. Les facteurs à prendre en considération comprennent:

- les fêtes nationales;
- les jours fériés locaux;
- les jours de grève;
- les fermetures des frontières.

Les relevés de trafic sur les routes rurales à faible volume doivent aussi toujours inclure les piétons, les bicyclettes et les autres transports non motorisés (TNM). On devra se baser sur les connaissances locales pour choisir un emplacement approprié pour exécuter le relevé, afin de représenter véritablement le trafic des usagers de la route, et éviter les comptages trop ou pas assez élevés. Il faudra aussi:

- Éviter de compter trop près des villes ou villages;
- Connaître l'emplacement des croisements et leur impact sur les flux de trafic;
- Savoir que les piétons et TNM empruntent les chemins et pistes, et pas seulement les routes. Lorsqu'on compte ce type de trafic, il faudra veiller à ce que le poste de comptage soit situé de manière à rendre compte de tout le trafic;
- Se rappeler que les habitants des zones rurales se déplacent surtout au lever et au coucher du soleil;
- Connaître les déviations locales des routes rendues impassables lorsque le comptage se fait en saison des pluies.

### **2.1.3 Enquêtes sur la vitesse de circulation**

On peut mesurer la vitesse de circulation soit directement par observation dans un véhicule, soit indirectement en parlant aux transporteurs et passagers des caractéristiques (dont la vitesse) des déplacements. La première méthode (observations dans un véhicule) donne des vitesses qui reflètent surtout la performance de la route (c'est à dire le niveau de congestion et la carrossabilité de la route). La seconde méthode (réponses des usagers et des transporteurs) pourra tenir compte d'autres éléments comme les temps d'attente des passagers, les temps de chargement et déchargement des marchandises, les 'pertes de temps' opérationnelles, etc.). Ces deux mesures pourront être importantes selon le contexte de l'enquête.

#### **2.1.4 Enquêtes sur l'état des routes**

Il s'agit d'enquêtes périodiques qui peuvent s'effectuer par inspection visuelle ou à l'aide d'instruments mesurant les caractéristiques essentielles (rugosité de surface, orniéage). Pour une inspection visuelle, on utilise une échelle de cotation (pouvant couvrir plusieurs caractéristiques) afin d'évaluer l'état de la route, et les travaux d'entretien éventuellement nécessaires. Les données résultant de ces enquêtes sont de plus en plus souvent enregistrées dans des bases de données informatiques, qui servent à analyser les informations et aident à gérer les programmes d'entretien routier.

#### **2.1.5 Enquêtes sur les charges à l'essieu**

Elles servent surtout à analyser le trafic de poids lourds, et notamment la surcharge des véhicules. Beaucoup de dégradations des routes sont causées par les poids lourds surchargés.

#### **2.1.6 Enquêtes sur la sécurité routière**

Les dossiers de la police sont la source primaire d'informations sur la sécurité routière. Ces dossiers, cependant, sont sujets à erreur et omission, et en outre peuvent ne pas répondre aux exigences d'une analyse ayant pour objectif l'élaboration de mesures correctives. Certains progrès ont été effectués dans la conception des techniques de recueil des données liées aux bases de données informatiques (par ex. Micro Accident Analysis Package – MAAP de TRL), qui sont d'utilisation simple et aident les agents de police sur le terrain. En utilisant des représentations graphiques et des cases à cocher, le formulaire de rapport d'accident a été rendu beaucoup plus facile à remplir, et par conséquent beaucoup plus fiable pour préciser l'emplacement et la nature des accidents.

Les audits de sécurité routière tentent d'identifier les dangers potentiels (et le besoin de mesures correctives) sur la base de l'expérience du vérificateur. On peut effectuer ces audits en même temps que les inventaires, mais ils nécessitent des connaissances spécialisées.

## **2.2 ENQUÊTES AUPRÈS DES USAGERS**

### **2.2.1 Enquêtes auprès des transporteurs**

On peut interroger les transporteurs et opérateurs de services de transports en commun pour obtenir des informations très diverses sur le rendement des véhicules et leurs coûts d'exploitation ; l'utilisation de la main d'oeuvre et son coût ; les tarifs et structures tarifaires ; les structures routières ; les pratiques d'exploitation et les structures des organisations du secteur. Les transporteurs seront probablement une bonne source d'informations sur les services disponibles dans les zones rurales et isolées. Il est également probable qu'ils donneront leur franche opinion des politiques de réglementation, et qu'ils fourniront des indications intéressantes sur la conception et l'entretien des véhicules.

### **2.2.2 Enquêtes auprès des chauffeurs**

Les chauffeurs et les transporteurs peuvent être les mêmes personnes, mais les chauffeurs peuvent aussi être employés par le propriétaire du véhicule ou louer le véhicule à la journée. Lorsqu'il ne s'agit pas des mêmes personnes, il vaut la peine de les interroger pour obtenir une perspective différente sur les pratiques d'exploitation.

---

Les chauffeurs peuvent aussi apporter des informations sur le rendement et les coûts des véhicules, que l'on peut comparer aux informations fournies par les transporteurs, notamment au cas où le chauffeur loue le véhicule. Cette source est particulièrement utile dans le secteur non officiel ou en dehors des entreprises, où les propriétaires de véhicules peuvent ne pas noter toutes les fois où leurs véhicules sont utilisés.

### **2.2.3 Enquêtes auprès des agriculteurs**

Les agriculteurs apportent les informations essentielles sur les véhicules agricoles, qui peuvent aussi servir au transport des marchandises et des passagers sur les routes. Ces véhicules peuvent être motorisés ou à traction animale. Les informations que les agriculteurs fournissent sont du même type que celles des transporteurs et des chauffeurs. Les agriculteurs sont aussi les principaux utilisateurs des transports de marchandises, et peuvent donc apporter des informations sur les prestations de ces services.

### **2.2.4 Enquêtes auprès des passagers**

On interroge les passagers pour obtenir des informations sur leurs déplacements et leur satisfaction des prestations. On peut aussi les suivre pour connaître leurs temps d'attente, le nombre de passagers par véhicule, la distance parcourue en moyenne, etc. Les enquêtes effectuées dans les véhicules utilisent des observateurs (leur nombre dépend de la taille du véhicule) pour noter le nombre de passagers qui montent et descendent à chaque arrêt du trajet. Ces mêmes observateurs calculent la vitesse du véhicule en notant l'heure d'arrivée à certains points du trajet. En restant dans le même véhicule toute une journée, un observateur obtient également des informations sur l'utilisation du véhicule, son rendement et les revenus qu'il procure.

### **2.2.5 Enquêtes auprès des expéditeurs**

Les expéditeurs de marchandises (par ex. les agriculteurs) sont à interroger pour se renseigner sur la qualité des transports, les tarifs, la possibilité de choix, etc.

<b>Secteur</b>	<b>Enquête</b>	<b>Objectif/Résultats potentiels</b>	<b>Indicateur/ Commentaires</b>
<i>Routes</i>	<i>Inventaire</i>	<i>Confirmer les données des autorités routières sur le réseau. Inventaire des km de routes rurales locales, classées selon les différentes normes routières. D'autres détails (panneaux, ouvrages, etc.) peuvent aussi être notés.</i>	<i>Les données fournies par les autorités routières ne sont pas toujours fiables. Les chemins et pistes ne seront probablement pas notés du tout.</i>
	<i>Relevé de trafic</i>	<i>Noter le débit de la circulation sur le réseau local par heure, par jour, par saison, et sa composition. On peut alors déterminer ou confirmer les points de congestion.</i>	<i>Mesurés comme évaluation du débit journalier moyen annuel (DJMA). Il peut y avoir des variations extrêmes de totaux journaliers sur les routes à faible circulation, en plus des variations saisonnières.</i>
	<i>Vitesse de circulation</i>	<i>Vitesses et attentes moyennes sur les routes locales.</i>	<i>Mesure directe des services de transports offerts, ainsi qu'une indication de la performance des routes.</i>
	<i>État des routes</i>	<i>Noter l'état du réseau local et le besoin de travaux de réparation.</i>	<i>On utilise de plus en plus souvent les systèmes de gestion d'entretien pour surveiller l'état du réseau routier. Pour les routes de desserte locale, cela peut être moins pratique, en raison de l'isolation et des difficultés à mesurer, donc des coûts.</i>
	<i>Charge à l'essieu</i>	<i>Noter le niveau de surcharge des véhicules, et la dégradation routière qui en résulte.</i>	<i>Élément important pour la conception des chaussées.</i>
	<i>Statistiques et audits de sécurité</i>	<i>Emplacement et nature des dangers.</i>	<i>Taux et tendances en matière d'accidents.</i>
<i>Usagers</i>	<i>Transporteurs</i>	<i>Diverses données : structures routières ; pratiques d'exploitation ; structures tarifaires ; véhicules utilisés et leurs caractéristiques ; utilisation et coûts des véhicules ; questions de réglementation et d'institutions ; perspectives.</i>	<i>Contribue à l'évaluation du service passagers/marchandises offert à la collectivité locale.</i>
	<i>Chauffeurs</i>	<i>Généralement les mêmes informations que celles qu'on obtient des transporteurs.</i>	<i>Le chauffeur et le transporteur peuvent être la même personne dans beaucoup de cas. Lorsqu'ils sont différents, le chauffeur peut apporter une perspective très différente de celle du transporteur.</i>
	<i>Nombre de passagers</i>	<i>Déterminer le rendement des véhicules de transport de passagers, mais cette enquête peut aussi servir à mesurer la vitesse des véhicules et la distance moyenne des déplacements.</i>	<i>Indicateurs du rendement du véhicule, et identification possible des améliorations de ce rendement.</i>
	<i>Temps d'attente des passagers</i>	<i>Mesurer le niveau de service (fréquences et temps d'attente).</i>	<i>Indicateur de performance des prestations de services de transports.</i>
	<i>Entretiens avec les passagers</i>	<i>Mesurer les distances et temps de déplacement, les tarifs, la satisfaction, les préférences.</i>	<i>Contribue à la mesure de la performance des services de transports, tels qu'ils sont perçus par les usagers.</i>
	<i>Entretiens avec les expéditeurs</i>	<i>Mesurer les distances et temps d'expédition, les tarifs, la satisfaction, les préférences.</i>	<i>Contribue à la mesure de la performance des services de transports, tels qu'ils sont perçus par les usagers.</i>

**Tableau 1 : Enquêtes axées sur l'offre**

### 3 ENQUÊTES AXÉES SUR LA DEMANDE

Les techniques d'enquêtes adoptées pour les projets de transports ruraux sont devenues plus participatives dans leur méthodologie, et ont désormais tendance à cibler le niveau des ménages et des communautés. C'est parce que l'importance croissante accordée à l'analyse de la pauvreté a souligné que les pauvres ne sont pas consultés au niveau de l'élaboration ou du perfectionnement des orientations gouvernementales et de l'enrichissement de leur propre vie. Les enquêtes participatives contribuent au développement de l'analyse des moyens d'existence durables, qui cherche à trouver comment les particuliers, les ménages et les collectivités peuvent améliorer leurs conditions de vie par l'accès aux services essentiels et aux opportunités fondamentales. Ces méthodes participatives ont donc été adoptées parallèlement aux méthodes qualitatives plus classiques.

Ces dernières méthodes, plus classiques, comportent des enquêtes sur l'origine et la destination des déplacements, des enquêtes cordon, des enquêtes auprès des ménages et des enquêtes sur les préférences. On peut saisir dans les modèles de planification des transports les résultats – surtout quantitatifs – de ces enquêtes, bien que cela soit plutôt une caractéristique de la planification des transports urbains.

Le Tableau 2 indique les principaux types d'enquêtes, décrites en détail ci-dessous. Les instruments participatifs sont présentés en dernier, avec des précisions sur leur contexte.

#### 3.1 ENQUÊTES 'CLASSIQUES' AXÉES SUR LA DEMANDE

##### 3.1.1 Enquêtes sur l'origine et la destination

Les enquêtes origine-destination cherchent à établir les types de déplacements dans la zone étudiée et ses environs. Sur la base des échantillons recueillis, on effectue généralement une évaluation de tous les déplacements journaliers entre certaines zones ou à l'intérieur de ces zones. Ces zones sont habituellement basées sur des divisions démographiques et politiques existantes, sur lesquelles il peut exister des données socio-économiques. Les informations sur les déplacements sont généralement présentées sous forme de matrice ou de graphique avec une ligne (dont la largeur est proportionnelle au nombre de déplacements) reliant les zones les unes avec les autres et représentant les mouvements entre ces zones. On peut raffiner ces informations en présentant, par exemple, les déplacements en transports en commun séparément des déplacements en véhicules privés.

##### 3.1.2 Enquêtes cordon

Ces enquêtes fournissent des informations très semblables à celles qui concernent les origines et les destinations, mais sur une échelle réduite car elles ne tiennent compte que des mouvements qui traversent un cordon de comptage. Comme indiqué plus haut, elles sont souvent utilisées pour mettre à jour une enquête origine-destination effectuée préalablement.

##### 3.1.3 Enquêtes sur les préférences déclarées et révélées

Dans les enquêtes sur les préférences déclarées, les personnes interrogées ont le choix entre diverses options de transports. Les questions sont structurées de telle sorte que l'analyste puisse s'assurer que la personne fait un choix logique. Cette technique, dont

l'origine remonte aux études de marché, peut servir à évaluer la préférence et la demande d'une certaine option. L'analyste peut alors juger comment la personne évalue les avantages et les inconvénients des divers attributs des options de transport, et notamment comment ils comparent le temps et l'argent. Il est donc possible, grâce à cette technique, de déduire la valeur du temps.

Les enquêtes de préférences révélées cherchent à établir rétrospectivement comment les personnes interrogées ont réagi aux changements déjà survenus dans les transports, et d'utiliser ces informations comme modèle aux changements futurs.

### **3.1.4 Enquêtes auprès des ménages**

Ces enquêtes servent à montrer la nature des déplacements, et les attributs (surtout socio-économiques) des ménages qui influencent ces déplacements. Les revenus et la possession d'un véhicule, par exemple, pourront être associés à des déplacements plus fréquents et plus longs. De cette manière, les enquêtes auprès des ménages servent à élaborer des modèles de prévision de la demande basés sur ces sortes d'associations.

Les enquêtes à échantillon constant interrogent le même groupe de ménages ou de particuliers sur une certaine période de temps, afin de suivre les effets à long terme des changements (voir, par exemple, Airey et Cundill, 1998).

## **3.2 ENQUÊTES PARTICIPATIVES**

### **3.2.1 Discussion dirigée avec le village**

Elle fournit un moyen d'obtenir des données de base sur la communauté, et une vue d'ensemble de ses types de déplacements et ses problèmes de transports. Une telle réunion, avec sa discussion structurée, est considérée par Barwell (1988) comme une première étape permettant d'établir le dialogue avec les villageois sur leurs problèmes en matière de transports et les améliorations requises.

### **3.2.2 Évaluations participatives de la pauvreté**

L'idée d'évaluation participative de la pauvreté (EPP) a été lancée en 1993, date à laquelle on a commencé à la mettre en application dans le cadre des Évaluations de la pauvreté de la Banque Mondiale, soutenues par le DFID et le SIDA (Swedish International Development Authority) dans le but de mieux comprendre les causes et les conséquences de la pauvreté ; elle recherche des solutions, théoriques et pratiques, pour briser le cycle de la pauvreté persistante, et entraîner sa réduction durable. Les EPP visent à comprendre la pauvreté du point de vue des pauvres eux-mêmes, et font intervenir leur avis dans les processus de prise de décision qui les affectent. La pauvreté n'est pas simplement un état économique, elle englobe d'autres problèmes intangibles comme la vulnérabilité, l'exclusion sociale, l'impuissance et l'insécurité, que les méthodes classiques d'analyse de la pauvreté ne sont pas en mesure de dégager, car elles ne tiennent pas compte des sentiments des pauvres sur leur propre sort. Les EPP permettent aux professionnels des transports de mieux connaître les pauvres, les biens qui leur sont disponibles et leurs capacités de rétablissement.

### **3.2.3 Évaluation rurale participative et rapide**

L'évaluation rurale participative (ERP) et l'évaluation rurale rapide (ERR) datent de la fin des années 1970, et tentent de répondre aux critiques des suppositions sur lesquelles les anciens travaux de développement se basaient. L'ERP et l'ERR

soulignent le transfert des connaissances entre le chercheur et le participant, qui a remplacé le transfert dans la seule direction nord-sud. L'ERP consiste en une analyse en profondeur de la situation des populations rurales par les populations rurales, et leur permet de dégager des solutions pour améliorer leur sort, tandis que l'ERR facilite le transfert économiquement efficace des connaissances des autochtones aux personnes de l'extérieur. Pour toute information complémentaire, voir l'article 5:6:a sur l'évaluation rurale participative.

<i>Types d'enquêtes</i>	<i>Enquêtes</i>	<i>Objectif</i>	<i>Indicateurs/Commentaires</i>
<i>Enquêtes 'classiques'</i>	<i>Origine-destination</i>	<i>Déterminer les types de déplacements actuels de la population. On détermine les mouvements et variations de déplacements entre certains points de départ et d'arrivée.</i>	<i>Souvent exécutée au niveau des ménages, avec l'enquête. Tous les déplacements devraient être notés, mais les déplacements non motorisés sont souvent passés sous silence.</i>
	<i>Cordon de comptage</i>	<i>Semblable à l'enquête d'origine-destination mais effectuée à une échelle plus petite, sur les personnes qui traversent une ligne imaginaire ou cordon située autour de la zone étudiée.</i>	<i>Ces enquêtes notent uniquement les mouvements qui traversent le cordon. Il arrive aussi qu'elles ne tiennent pas compte des déplacements non motorisés et en transports en commun.</i>
	<i>Préférence déclarée et préférence révélée</i>	<i>Essayer de déterminer (par avance) comment les personnes interrogées pourraient réagir aux changements proposés, ou de suivre comment les personnes ont réagi à un changement en matière de transports (et ensuite utiliser ces données comme indicateurs pour des changements potentiels).</i>	<i>Les deux techniques sont bien établies, et il existe des logiciels d'analyse des réponses. L'évaluation de la valeur du temps est un sous-produit de l'analyse.</i>
	<i>Auprès des ménages</i>	<i>Déterminer les types de déplacements et leur rapport avec les caractéristiques du ménage, à des fins de modélisation de la future demande en matière de transports.</i>	<i>Les enquêtes auprès des ménages peuvent être très coûteuses.</i>
<i>Enquêtes participatives</i>	<i>Discussion dirigée avec le village</i>	<i>Dans toutes les enquêtes participatives, on a pour objectif de comprendre le contexte et les problèmes tels qu'ils sont perçus par les populations locales (c'est à dire les intéressés), et de les faire participer à l'élaboration des solutions</i>	<i>Développer des moyens d'existence durables et comprendre les liens intersectoriels nécessitent une approche participative.</i>
	<i>Évaluations participatives de la pauvreté</i>		
	<i>Évaluation rurale rapide</i>		
	<i>Évaluation rurale participative</i>		

**Tableau 2 : Enquêtes axées sur la demand**

**BIBLIOGRAPHIE**

Barwell I (1988). Guidelines for remote area transport and socio-economic surveys. Report for the Transport, Communications and Tourism Division, UNESCAP. Ardington: IT Transport.

Booth D et. al. (1998). Participation and combined methods in African poverty assessment: renewing the agenda. Social Development Division, African Division, Department for International Development. London: DFID.

Brocklesby M A and Holland J (1998). Participatory poverty assessments and public services: Key messages from the poor. Swansea: Centre for Development Studies, University of Wales.

Holland J (1997). The use of qualitative survey material to inform the design of the Core Welfare Indicators Questionnaire: a report for the social development and poverty elimination division of the UNDP. Swansea: Centre for Development Studies, University of Wales.

Mikkelsen B (1995). Methods for development work and research: a guide for practitioners. New Delhi: Sage Publications.

Norton A and Stephens T (1995). Participation in poverty assessments. The World Bank, Environmental Papers 020. Washington, D.C: World Bank

Robb C M (1997). Is local knowledge legitimate? Influencing policy through participatory poverty assessment. World Bank: Draft.