

**SUPPORTS DE FORMATION  
EN MATIÈRE DE TRANSPORT  
RURAL**



**Module 5: Enjeux sociaux et environnementaux**

**Avantages sociaux du transport rural : réponse mixte à  
un projet d'amélioration des routes dans la région  
Thuchi-Nkubu du Kenya**

**Séance 5.1**

**Partie 2 - Étude de cas (#1)**

**Présentation: 5.1b (#1)**



DFID Department for  
International  
Development



theIDLgroup



**SSATP**  
Africa Transport  
Policy Program

# 1. Introduction

## Objectifs de formation

À l'issue de la session, les participants seront capables de :

- ① Analyser les changements dans les modes de transport, la raison des trajets et la fréquence des trajets à cause de la nouvelle route
- ② Analyser de manière critique les enseignements tirés de l'étude d'impact des nouvelles routes au Kenya sur les modes de transport en fonction des différents sexes

# Aperçu de la session

- ③ Contexte de l'étude de cas
- ③ Résultats des études

## 2. Contexte de l'étude de cas

- © En mai 1985, une route bitumée de 54 km a été inaugurée entre le village de Thuchi et la ville de Nkubu dans le district de Meru, au Kenya
  - construite grâce à un financement britannique
  - remplace une route de terre sinueuse de 84 km
  - route toutes-saisons entre les préfectures de Embu et Meru
  - route importante pour le trafic de transit
  - meilleure connexion aux plantations de café et de thé

# Plus d'informations sur le contexte...

## 🌀 Objectif de l'étude

- évaluer les impacts de la nouvelle route sur les habitudes de transport rural

## 🌀 Données tirées de plusieurs **études** dans les foyers

- première enquête en 1983, deux ans après l'ouverture de la route, dans 300 foyers
- enquête reconduite en 1986 et 1989

## 🌀 Données supplémentaires obtenues dans les foyers

- **études sur le trafic**
- **enquête sur les services de transport**

# Impact de la nouvelle route sur les transports : Étude de cas au Kenya



## Activité autour de l'étude de cas

- A. *Quels sont les impacts de la nouvelle route sur l'usage des modes de transport ?*
- B. *En quoi les raisons pour le trajet ont-elles changé ?*
- C. *Quelles sont les différences entre les raisons du trajet pour les hommes et les femmes ? Comment expliquer ces différences ?*

### 3. Résultats de l'enquête dans les foyers

Tarifs de transport

Modes de transport

Raison du trajet

Différentes raisons de trajet selon les sexes

Origine et destination

Revenus du foyer et fréquence des trajets

# Tarifs de transport

## ③ 1983 - 1986

- La proportion des trajets est passée de 5,0 à 11,2 trajets/ foyer/mois = **augmentation de 125 %**

## ③ 1986 - 1989

- La proportion des trajets est passée à 8,4 trajets/foyer/mois = **Diminution de 25 %** depuis 1986

## ③ Le déclin était dû à

- une augmentation des **tarifs de transport** entre 1986 et 1989 à cause
  - de la concurrence initiale **qui était acerbe** entre les services **subventionnés**, avant que ne soit introduite une politique de prix plus réaliste
- des pluies **anormalement tardives**



# Modes de transport

## Nombre de trajets par mode de transport

Mode de transport	Nombre de trajets (et %)					
	1983		1986		1989	
Matatu	3175	(85 %)	6126	(74 %)	4192	(76 %)
Bus	111	(3 %)	582	(7 %)	216	(4 %)
Véhicule privé	162	(4 %)	556	(7 %)	306	(6 %)
Vélo	23	(<1 %)	159	(2 %)	158	(3 %)
Mobylette	0		56	(<1 %)	108	(2 %)
Autre véhicule	36	(1 %)	156	(2 %)	21	(<1 %)
Marche	243	(6 %)	638	(8 %)	531	(10 %)
<b>TOTAL</b>	<b>3750</b>		<b>8273</b>		<b>5532</b>	

# Modes de transport

- ③ La plupart des trajets commencent et finissent au foyer
  - étaient composés d'un certain nombre d'allées et venues = 1 étape
- ③ La nouvelle route **a élargi le choix entre les modes de transport**, en particulier pour les foyers riverains
  - les usagers des bus préfèrent ce moyen de transport car il est confortable et les tarifs sont plus bas
  - Les utilisateurs de *matatu* (petite camionnette taxi) préfèrent ces *matatus* car le service est rapide
  - plus d'usagers sont prêts à marcher plus longtemps pour prendre le *matatu*

# Modes de transport

## Bicyclettes

- ③ **En 1983** les bicyclettes étaient très peu utilisées
- ③ **De 1986 à 1989** le voyage en bicyclette est devenu un **mode de transport significatif**
- ③ La majorité des trajets en bicyclettes commencent et finissent aux villages, **près de** la nouvelle route
- ③ La nouvelle route a **encouragé** les gens à faire de plus longs trajets en bicyclette

# Raison du trajet

## Raison détaillée du trajet par sexe

Raison du trajet	Nombre de trajets (Pourcentage du total)						Pourcentage des trajets dans chaque catégorie pour les femmes		
	1983		1986		1989		1983	1986	1989
<b>Emploi</b>	304	(20 %)	964	(30 %)	787	(33 %)	23	30	23
<b>Shopping</b>	272	(18 %)	543	(17 %)	401	(17 %)	43	33	39
<b>Déplacements sociaux</b>	326	(21 %)	560	(17 %)	419	(18 %)	48	35	34
<b>Santé</b>	192	(13 %)	450	(14 %)	314	(13 %)	64	63	60
<b>École</b>	27	(2 %)	183	(6 %)	67	(3 %)	48	58	27
<b>Commerce</b>	112	(8 %)	176	(5 %)	114	(5 %)	80	51	77
<b>Raisons personnelles</b>	191	(13 %)	260	(8 %)	138	(6 %)	16	13	21
<b>Démarche bancaire</b>	70	(5 %)	124	(4 %)	132	(6 %)	14	21	23
<b>Total</b>	<b>1494</b>		<b>3260</b>		<b>2372</b>		<b>41</b>	<b>37</b>	<b>35</b>

# Raison du trajet

## ③ Emploi

- rémunéré, indépendant, petite ferme familiale
- des trajets plus longs dans la journée reflètent une augmentation des emplois **non-agricoles**

## ③ Shopping

- En vue d'acheter de plus grandes quantités de marchandises plutôt que les produits de première nécessité à Meru

## ③ Déplacements sociaux

- Les visites aux parents et amis constituent la plupart des trajets

# Raison du trajet

## 🎯 Santé

- Les visites aux hôpitaux/dispensaires sont toujours peu nombreuses
- L'hôpital de Chogoria a pris de l'importance
- la plupart des trajets sont effectués par des **foyers riverains** aidés en cela par une diminution des tarifs vers l'hôpital

## 🎯 École

- La majorité des trajets concernent l'éducation secondaire et l'internat
- Les trajets coïncident avec la publication des résultats des examens d'entrée à l'école secondaire et l'inscription aux écoles

# Raison du trajet

## 🌀 Commerce

- trajet pour vendre/acheter des biens agricoles et des denrées,
- en particulier les **femmes**, pour aller aux marchés de la localité sous licence pour y vendre des surplus (maïs, légumes)

## 🌀 Trajets d'affaire journaliers

- raisons administratives et agricoles
- déclin constant depuis 1983, probablement du au fait que l'obligation administrative de déclarer son identité a disparu
- en 1989, des problèmes dus à **l'enregistrement des terres et aux taxes sur le thé** ont généré le plus grand nombre de trajets dans cette catégorie

# Raison du trajet

## 🌀 Démarche bancaire

- les travailleurs salariés et les chefs de famille déposent ou retirent leur argent à la caisse d'épargne ou dans les organismes parapubliques
- Le nombre de trajets a augmenté



# Différentes raisons de trajet selon les sexes

- ③ **Les hommes** dominant avec **5 trajets sur 8** dans la catégorie
  - travail, shopping, social, personnel et démarche bancaire
  - cela reflète la dominance économique des hommes dans la société de Meru
- ③ **Les femmes** ne dominant que dans la catégorie des trajets de santé
  - cela reflète la norme dans la société de Meru où les femmes sont responsables de la nourriture et de la santé
  - le taux élevé de naissance explique les visites fréquentes à la maternité

# Différentes raisons de trajet selon les sexes

🌀 Les trajets pour échange sont dominés par les **femmes** en 1983 et 1989

- elles achètent et vendent des denrées alimentaires, en particulier sur les marchés locaux

🌀 **Hommes**

- achat et vente de produits non alimentaires/périssables en particulier dans les kiosques, stands, magasins dans toute la région
- ce commerce a diminué depuis 1986
- ce sont les femmes qui organisent les échanges et dominant à nouveau

# Origine et destination

## 🎯 **Visite en ville** pour la plupart des trajets

- santé, shopping, commerce, affaires et démarches bancaires
- **48 %** de tous les trajets concernent **Meru**
- **41 %** des trajets **Nkubu** qui est proche des villages concernés par l'étude

# Origine et destination

🌀 **La tendance est rurale** pour les trajets dans la catégorie **travail et éducation**

🌀 1983 :

- 64 % des trajets **professionnels** et 65 % des trajets **scolaires** concernaient des destinations rurales, ce qui s'explique par
- la forte densité rurale
- économie rurale dynamique
- écoles primaires et secondaires rurales

# Revenus du foyer et fréquence des trajets

- ③ Le nombre de trajets moyen par mois a augmenté avec les revenus
- ③ 1986 : le nombre de trajets effectués par toutes les classes de revenus a augmenté de **125 %**
  - l'augmentation était plus faible pour les groupes à faibles revenus et plus importante pour les classes à revenus élevés
  - compte tenu d'une diminution du coût des trajets (à partir de la nouvelle route)
- ③ **Mais à partir de 1989**
  - le nombre de trajets des groupes à faibles revenus est revenu aux niveaux de 1983
  - Le nombre de trajets se maintient pour les classes aisées