

TECHNIQUES D'ENQUÊTES: ÉTUDE DE CAS ÉTUDE DES PROBLÈMES DE DISPONIBILITÉ DES SERVICES DE TRANSPORTS MOTORISÉS DANS LES ZONES RURALES DU GHANA

S. D. Ellis et J. C. Rutter, TRL Limited

Objectifs de l'étude de cas

L'étude de cas qui suit a été choisie parce qu'elle présente une gamme d'enquêtes différentes utilisées pour déterminer la performance des transports dans les zones rurales du Ghana. On a procédé à certaines études participatives, mais elles n'ont pas dominé les travaux. L'étude décrite ici a été exécutée par TRL, et est documentée dans un rapport non publié.

1. INTRODUCTION

La pauvreté des zones rurales du tiers monde, notamment en Afrique subsaharienne, est étroitement liée à l'insuffisance des communications et de l'accès aux aménagements essentiels. L'accès comprend quatre éléments:

- Étendue et qualité des infrastructures;
- Emplacement des aménagements par rapport aux zones résidentielles;
- Disponibilité des services de transports;
- Accessibilité économique des déplacements pour se rendre aux aménagements, en termes de temps et/ou d'argent.

En Octobre/Novembre 1997 et Mars/Avril 1998, TRL a mené deux enquêtes au Ghana, financées par le Ministère britannique du développement international (DFID), durant chacune cinq à six semaines, pour étudier les deux derniers éléments. Ces travaux ont été conduits en collaboration avec l'Institut de recherche sur les routes et le bâtiment du Ghana et la section de planification de l'université des sciences et technologies de Kumasi. Les instruments de collecte des données ont été:

- Un formulaire pour noter les paramètres des villages: population, aménagements essentiels dans le village, disponibilité et accès aux services de transports. Ces informations ont été collectées au cours de réunions participatives tenues dans les villages visités;
- Un questionnaire destiné aux ménages pour déterminer la taille des ménages, leurs moyens d'existence, leurs revenus et autres indicateurs de prospérité, leurs besoins en matière de transports et la fréquence de leurs déplacements selon leur but, leur coût et leur mode;
- Un questionnaire destiné aux transporteurs pour obtenir des informations sur les trajets, les tarifs marchandises et passagers et les facteurs affectant les activités comme la dégradation saisonnière des routes, la concurrence, l'accès aux installations de réparation et d'entretien, les réglementations et l'accès aux crédits pour acheter des véhicules.

Sept districts répartis au Ghana ont été sélectionnés pour être étudiés, en plus de deux villages situés dans un district périurbain proche de la deuxième ville du Ghana, Kumasi. Les villages ont été choisis pour répondre à divers degrés d'accessibilité, du voisinage des routes principales à l'accessibilité uniquement par piste non carrossable par les véhicules motorisés. Au total, on a visité 57 villages et interrogé 412 ménages. Un total de 197 opérateurs de véhicules ont été interrogés dans les villes de marché et les villages. Les conclusions principales sont les suivantes:

- La densité de la population a une grande influence sur le coût et les prestations de services de transports ruraux : les meilleurs services, en tarifs passagers et marchandises, temps d'attente et fréquence de passage, sont associés aux densités les plus élevées.
- La prospérité des ménages, indiquée par leurs revenus et leurs dépenses connues par personne, varie très sensiblement entre différentes régions du Ghana. La région nord du Ghana est plus pauvre que le sud, et dans le nord on utilise beaucoup moins les services de transports motorisés. En revanche, on se sert beaucoup plus de bicyclettes et beaucoup plus de gens possèdent une bicyclette que dans le sud.
- Il existe de grandes différences de tarif entre les districts, ce qui peut donner à penser que les transporteurs et les syndicats ont moins d'influence où la concurrence est plus forte, comme par exemple dans le district périurbain de Kwabre.
- Les tarifs marchandises pour petites distances sont élevés. Ceci suggère qu'il peut y avoir des pressions pour maintenir les tarifs passagers à un niveau bas, mais que les revenus des transporteurs sont compensés par les marchandises.
- Dans le sud du Ghana, où les services de transports motorisés sont très courants, les dépenses de transports s'élèvent considérablement à mesure que les revenus augmentent. Cette tendance se reflète dans le nombre de déplacements motorisés par ménage vers les marchés, qui augmente avec les revenus.
- Les déplacements pour se rendre au marché sont le but principal des déplacements en dehors des villages, et représentent la majorité des usages des transports motorisés.
- L'élasticité de la demande de services de transports motorisés indique que le nombre de déplacements par ménage est sensible aux revenus et aux tarifs: une augmentation de 5.7% de la moyenne des revenus annuels des ménages entraîne une augmentation des déplacements motorisés de 1.3% par ménage par an, et une baisse de 8.6% de la moyenne des tarifs entraîne une augmentation des déplacements motorisés de 2.5% par ménage par an.

2. LES INSTRUMENTS D'ENQUETE: CONCEPTION DES QUESTIONNAIRES

2.1 Questionnaire des ménages

Ce questionnaire comprenait sept sections principales:

- **Démographie et composition du ménage:** informations générales sur chaque ménage, dont l'âge, le sexe et l'état civil du chef de famille (pas nécessairement la personne interrogée), le nombre d'hommes et de femmes (de 18 ans ou plus) et d'enfants de moins de 18 ans.
- **Revenus et moyens d'existence:** cette section collecte des informations d'où on pourra tirer un indicateur du niveau de prospérité du ménage. On demande à la

personne interrogée quel est le revenu brut annuel ou mensuel du ménage. Les questions de cette section concernent aussi la source principale des revenus du ménage, et si ses membres ayant des occupations non agricoles contribuent aux revenus du ménage.

- **Dépenses:** Il est prévu que la plupart des ménages ne peuvent pas donner un chiffre de revenus bruts, ou au moins aucune estimation précise. On a donc collecté des données sur un certain nombre de points comme l'alimentation (y compris la valeur de subsistance des aliments si le ménage les produit à la place de les acheter), les autres biens de consommation, les vêtements, les coûts de santé et d'éducation.
- **Possessions et caractéristiques du logement:** Cette section a pour but de collecter d'autres informations qui pourront servir à déduire la catégorie de revenus du ménage. La possession d'articles comme les bicyclettes et autres véhicules, surtout motorisés, les radios, postes de télévision, etc., prouve une plus grande prospérité que si un ménage n'en possède peu ou pas. On a inclus également dans cette section des questions sur le type de construction de la maison, la cuisine et l'éclairage. Un ménage qui habite sous un toit de métal, et se sert de kérosène pour la cuisine et l'éclairage appartient probablement à une catégorie de revenus plus élevée qu'un ménage qui habite sous un toit de chaume, et où on se sert de bois pour la cuisine et de bougies pour l'éclairage.
- **Types de déplacements:** On pose des questions sur le nombre de déplacements, leur durée, leur distance, les moyens de transport et les prix payés, en rapport avec 11 activités différentes, sans inclure les courts déplacements dans le village. La question des femmes dans le secteur des transports, au Ghana comme dans beaucoup de pays africains subsahariens, est importante et par conséquent les déplacements sont divisés selon le sexe.
- **Tarifs marchandises:** On cherche à connaître la relation entre le tarif marchandises par unité de quantité par km et distance en transport motorisé. Les autres informations demandées concernent le type de marchandises, les unités transportées (par ex. grand sac, petit sac, panier, etc.), le nombre d'unités et le but du déplacement (d'où on peut déduire la distance du déplacement, en se reportant à la section précédente sur les types de déplacements).
- **Raisons du manque de satisfaction des services de transports motorisés:** Cette section a pour but de classer par ordre d'importance les différentes raisons pour lesquelles les ménages n'utilisent pas davantage les transports motorisés.

2.2 Étude cartographie participative

Il est nécessaire de traiter les informations sur les modes de déplacements obtenues par le biais des questionnaires des ménages d'un village dans le contexte des aménagements du village et de l'accessibilité des aménagements extérieurs au village. En arrivant dans chaque village, avant d'interroger les ménages, on rend visite au chef ou au représentant du village, au maître d'école et/ou d'autres villageois haut placés, d'abord pour demander la permission de faire les interviews et ensuite pour collecter des informations comme:

- Taille du village;
- Emplacement des plus proches points d'eau, marchés, écoles, centres religieux, etc.;
- Agriculture: type (de subsistance et/ou commerciale) et étendue, cultures principales, nombre et durée des récoltes, entrepôts pour les récoltes;
- Type et qualité des routes reliant le village au monde extérieur; et

- Type et fréquence des services de transports motorisés passant par le village.

Au cours d'une interview type, la personne interrogée pourra dire qu'elle fait, par exemple, 20km en bus pour se rendre au marché le plus proche. Si le village est relié à la route principale par une route de desserte non carrossable de 5km de long et que le point le plus proche du village où arrivent les véhicules motorisés est l'intersection de cette route de desserte et de la route principale, il faudra modifier la réponse de la personne et indiquer 15km.

2.3 Questionnaire des transporteurs

Il se divise en neuf sections:

- **Informations générales** sur le type de véhicule, la possession, la capacité (nombre de passagers ou poids de marchandises), l'équipage, l'utilisation (transport de passagers ou marchandises) et le type d'exploitation (location ou services réguliers). Cette section contient en outre des questions assez détaillées sur les trajets du véhicule : qualité des routes, distance, durée, fréquence des services, nombre de passagers et poids des marchandises, et comment ces éléments varient entre la saison sèche et la saison des pluies.
- Les sections 2 et 3 demandent aux chauffeurs des véhicules de passagers et de marchandises quelle est la demande pour leurs services, et comment et où les chauffeurs de véhicules de marchandises trouvent leurs charges.
- La section 4 demande des informations plus détaillées sur les problèmes saisonniers auxquels les transporteurs doivent faire face.
- **Coûts d'exploitation et d'entretien des véhicules:** questions concernant l'âge du véhicule, les taxes, les assurances, le type et le prix du carburant, la responsabilité de l'entretien, la fréquence des révisions, l'utilisation du véhicule et la disponibilité des pièces détachées.
- **Services des petites entreprises pour l'entretien des véhicules:** La ville de Kumasi, capitale de la région d'Ashanti, est célèbre au Ghana pour le *Kumasi Magazine*, ensemble de petits ateliers spécialisés dans diverses formes de fabrication et de services de réparation. Cette section a pour but d'évaluer l'importance du *Kumasi Magazine* en ce qui concerne les services d'entretien, de réparation et de fourniture de pièces détachées aux transporteurs des diverses régions du Ghana visitées dans le cadre de cette étude.
- **Paiement du véhicule:** Cette section cherche à déterminer comment le véhicule a été ou est payé, s'il est facile d'obtenir des crédits et les raisons pour lesquelles un type particulier de véhicule a été choisi.
- Pour finir, on demande au transporteur quels changements il faudrait introduire, à son avis, pour améliorer ses affaires.

Avant le début des interviews, qui ont été conduites dans les villes ou villages les jours de marché, le syndicat local GPRTU (Ghana Private Roads Transport Union) a été notifié des activités de l'équipe de recherche, et les dirigeants syndicaux ont fourni une assistance appréciable à l'équipe de recherche pour trouver des chauffeurs à interroger.