

Résumé analytique

1. La conception d'une bonne politique de transport urbain, la mise en œuvre de projets d'investissement, routes, infrastructures ferroviaires ou développement de parc de véhicules, l'articulation avec les politiques urbaines, toutes ces décisions peuvent trouver leur efficacité à partir de bases solides d'information. Celle-ci est souvent faible, peu fiable, non récente dans les villes en développement, spécialement en Afrique, même si finalement de nombreuses enquêtes partielles y sont effectuées. Dans la gamme des sources d'information potentielles, complémentaires, un outil important est l'enquête-ménages sur la mobilité, utilisé pour la planification des transports dans toutes les régions du monde, mais sans que les méthodes soient toujours explicites et homogènes.

La connaissance des comportements et des besoins de déplacements des populations urbaines peut être acquise par des suivis d'indicateurs divers de trafic et de fréquentation des transports collectifs, par des enquêtes légères auprès de certains groupes de population, mais rien ne remplace une enquête faite à l'échelle de l'agglomération auprès des ménages qui y résident : on sélectionne un échantillon représentatif de ménages selon les techniques statistiques, et l'on interroge tous les membres de chaque ménage, à partir d'une limite d'âge qui peut varier selon les enquêtes, excluant les enfants en bas âge. Une telle enquête offre une base solide sur laquelle peuvent se greffer les enquêtes partielles et indicateurs divers qui repèrent les évolutions de court terme.

Parmi ses résultats les plus immédiats, elle offre une image structurelle des conditions d'accessibilité et de mobilité de la population, des inégalités selon les groupes dans leurs conditions de transport ; elle précise les comportements effectifs de mobilité et d'usage des modes, ce qui s'exprime à travers les indicateurs de taux de mobilité journalière par personne et les coefficients de répartition modale. Elle permet également de reconstituer les matrices de déplacements Origine-Destination à l'échelle de l'agglomération, moyennant un calage sur des comptages de trafic complémentaires.

2. Une enquête de ce type a été réalisée à Dakar en 2000 par un bureau de consultants pour le compte du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) avec l'aide d'experts de [l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité](#) (INRETS) et du [Laboratoire d'Economie des Transports](#) (LET), ce qui avec les autres enquêtes réalisées dans le passé dans la mouvance du réseau [SITRASS](#) à Ougadougou, Bamako, Niamey, a constitué une expérience servant de base aux recommandations méthodologiques rassemblées ici.

3. Réaliser une telle enquête-ménages mobilité est complexe, c'est pourquoi il a paru utile d'établir ce guide méthodologique pour aider les responsables de la conduite de telles enquêtes dans les villes en développement. La complexité de l'enquête est proportionnelle à sa richesse, de sorte que les responsables doivent être conscients que les efforts réalisés pour obtenir une enquête de qualité n'ont de sens que s'ils sont ensuite en état d'utiliser la richesse de l'information produite. Cela signifie que de telles enquêtes ne peuvent pas être réalisées valablement à grande échelle dans toutes les agglomérations. Il est cependant possible pour les villes moins préparées à une large enquête de s'orienter vers des enquêtes plus légères sur des échantillons réduits et cependant suffisamment significatifs.

La réussite d'une enquête dépend du sérieux et de la compétence apportées à chaque étape, où de nombreuses questions pratiques doivent être gérées. C'est pourquoi, nous avons insisté dans ce guide sur les divers problèmes pratiques à résoudre, qu'il s'agisse de la formation du recrutement et de la rémunération des enquêteurs, de la constitution de l'équipe d'encadrement, de l'organisation du transport des équipes dans les zones enquêtées, des découpages servant au tirage de l'échantillon, de l'apurement et de l'exploitation des fichiers, du recoupement de l'information obtenue avec d'autres sources.

4. Ce guide est relativement ouvert, c'est à dire que sur de nombreux points, on présente plusieurs options possibles avec leurs avantages et inconvénients, laissant le choix à l'appréciation des conditions particulières à la ville où a lieu l'enquête. Il n'y a en effet pas de technique toute faite applicable partout de la même manière. Il est au contraire nécessaire d'adapter les principes communs aux contextes singuliers de chaque ville, ce qui suppose expérience et discernement chez les responsables de l'enquête.

5. Les thèmes couverts dépendent des objectifs précis assignés à l'enquête. Il est recommandé d'identifier ces objectifs lors de la préparation de l'enquête car celle-ci ne pourra répondre à toutes les questions potentielles

avec la précision souhaitée : des arbitrages doivent être faits en connaissance de cause avant la réalisation des enquêtes sur le terrain.

Les thèmes classiques concernent : (i) la composition du ménage, (ii) les caractéristiques socio-économiques du ménage, activité de ses membres ; (iii) les revenus du ménage ; (iv) l'équipement en moyens de transport ; (v) les dépenses de transport ; (vi) les déplacements effectués sur une journée, la veille de l'enquête.

Il est très utile d'adjoindre les thèmes complémentaires suivants de manière à articuler la connaissance de la mobilité avec d'autres domaines connexes pour lesquels des politiques intégrées ou au moins articulées peuvent être envisagées : (i) les conditions d'accès et pratiques des services urbains (école, santé), (ii) l'équipement du logement et raccordement à réseaux (eau, électricité, téléphone, ramassage ordures ménagères), (iii) les réseaux de sociabilité et fréquence de visite (famille, amis, réseau associatif), (iv) le budget des ménages et postes de dépenses, (v) la mobilité interurbaine, (vi) les attitudes vis à vis des modes de transport, (vii) les attitudes vis à vis des quartiers de la ville et du centre.

6. La réalisation au sens large d'une enquête-ménages de mobilité doit comprendre les étapes suivantes, dont aucune ne doit être bâclée par souci d'économie ou en raison de l'urgence de certaines échéances : (i) le travail préliminaire (définition des objectifs, identification des thèmes, négociation des financements), (ii) la préparation (mise au point du questionnaire, arbitrages thématiques ; découpage, échantillonnage, recrutement et formation des enquêteurs, mise au point du guide d'enquête), (iii) la réalisation des enquêtes de terrain, contrôle et validation des questionnaires, (iv) le traitement des questionnaires obtenus (post-codification, saisie, apurement, redressement et exploitation), (v) l'analyse des résultats, confrontation à des sources externes, exploitations complémentaires, (vi) la diffusion des résultats.

Une étape ultérieure doit être prévue dès la réalisation de l'enquête, c'est l'intégration des données dans un Système d'Information Géographique (SIG), avec la perspective d'une actualisation périodique des données d'enquête.

7. L'ampleur de l'enquête dépend de la taille de l'échantillon et du contenu du questionnaire. Pour une agglomération de l'ordre de 1 à 3 millions d'habitants, il est raisonnable d'envisager une taille d'échantillon de l'ordre de 2 000 à 3 000 ménages, ce qui représente de 10 000 à 20 000 personnes, sachant que ce nombre est surtout déterminé par rapport au découpage en zones de l'agglomération qui permet les analyses d'accessibilité et de modélisation des déplacements, bien plus qu'au nombre absolu de la population.

Le temps nécessaire à la conduite d'une telle enquête, de sa préparation à son exploitation, ne saurait être inférieur à 18 mois mais il faut plutôt compter deux ans en supposant une continuité des étapes sans rupture, dont le risque est fréquent, notamment pour des raisons de financement.

8. Finalement la clef du succès d'une enquête-ménages mobilité réside dans la capacité d'adaptation face aux difficultés aléatoires de réalisation, sur une base de compétence à la fois en matière statistique et par rapport au domaine couvert qui est celui du transport.