

LES BIENFAITS SOCIAUX DES TRANSPORTS RURAUX

P. R. Fouracre, TRL Limited

Objectifs de l'article

Résumé

Il est évident que les transports ruraux jouent un rôle important dans le développement des régions rurales ; ils donnent aux communautés locales le moyen d'accéder aux opportunités et aux services essentiels qui peuvent améliorer leur niveau de vie. Les transports connectent en effet la communauté rurale aux marchés et aux fournisseurs d'intrants agricoles, à l'éducation et l'emploi, aux installations de santé et d'assistance. Les transports soutiennent aussi le développement des familles et des communautés en leur fournissant l'accès nécessaire aux réunions (sociales ou politiques) en dehors de la localité. Par le biais de ces mécanismes, l'amélioration des transports peut contribuer non seulement à l'amélioration de l'économie rurale, mais aussi à un meilleur bien-être social au sein des familles et de la collectivité.

On ne peut pas toujours faire de distinctions rigoureuses entre les avantages sociaux et les avantages économiques apportés par les transports ruraux. Ils vont souvent de pair; une économie plus prospère, après tout, va probablement apporter de grands bienfaits sociaux à la collectivité, en entraînant des améliorations, par exemple, dans les installations scolaires et sanitaires. Inversement, les bienfaits sociaux, comme un meilleur approvisionnement en eau ou un meilleur accès aux soins médicaux de base et à des sages-femmes, entraînent des avantages économiques car ils peuvent réduire la maladie et la mortalité dans la collectivité, et ainsi augmenter la productivité.

Les impacts sociaux allant probablement représenter d'importants avantages (ou désavantages pour certains intéressés) du développement des transports ruraux, il est évident que l'examen de ces effets doit être inclus dans l'évaluation de toute intervention proposée en matière de transports.

Questions clés

- Une analyse des impacts sociaux (AIS) doit être intégrée au cycle de développement de projet des programmes de transports ruraux.
- L'AIS va dégager les effets du programme dans le domaine de certains objectifs de développement social, dont:
 - répondre aux besoins perçus des personnes affectées par le programme (ou le projet
 - ou la politique);
 - profiter aux groupes pauvres et défavorisés;
 - reconnaître les rôles et les besoins des femmes (tout comme ceux des hommes);
 - encourager la participation de tous les intéressés au processus de développement.
- Bien qu'il ne soit pas toujours possible d'évaluer (en termes monétaires) les bienfaits sociaux, ils doivent malgré tout être compris dans l'évaluation du projet.

Thèmes principaux

- Analyse des impacts sociaux dans le cycle de développement du projet.
- Évaluation des bienfaits sociaux, et leur comparaison avec les autres avantages apportés par le projet.

1 INTRODUCTION

'Au coeur de l'approche du développement social se trouve l'idée que le comportement de chacun d'entre nous n'est pas uniquement déterminé par le rationalisme économique. La réponse de chaque personne au défi du développement est également influencée par la société, la culture et l'époque où elle vit. En analysant la société et la culture, nous reconnaissons que le comportement des personnes est déterminé par des structures et des réseaux de relations et d'obligations sociales – et par des valeurs et des savoirs partagés. C'est seulement par un processus de respect partagé entre le savoir 'indigène' et les valeurs et compétences techniques qu'on peut obtenir un développement durable.' (DFID – Ministère britannique du développement international, 1993).

La plupart des cibles de développement comportent de forts éléments sociaux, dont:

- des stratégies de lutte contre la pauvreté;
- l'amélioration de la condition féminine;
- la promotion du développement humain (par ex. par l'amélioration de la santé et de l'éducation);
- l'encouragement d'un gouvernement efficace, notamment par le soutien des processus de participation.

D'autres cibles de développement comme les réformes économiques et la protection de l'environnement peuvent également avoir un aspect social. Les réformes économiques fournissent une structure à la lutte contre la pauvreté et l'affectation de ressources supplémentaires aux programmes de santé et d'éducation. En s'employant à protéger l'environnement, la collectivité pourra mieux gérer ses ressources naturelles et donc se développer de manière plus durable.

Dans le contexte du développement des transports ruraux, les dimensions sociales positives du changement comprennent:

- un meilleur accès aux besoins sociaux fondamentaux (la nourriture, l'eau, la santé, l'éducation, la sécurité, la justice, le droit de vote et les droits humains)
- un meilleur accès des pauvres aux possibilités d'améliorer leur capacité de production (marchés, fournisseurs, emploi, santé et éducation).

Le développement des transports peut aussi avoir des effets négatifs sur le bien-être social des collectivités, ou de certaines personnes de ces collectivités. La construction des routes, par exemple, peut être cause de gêne et de dérangements. Après la fin des travaux il peut y avoir davantage de risques d'accidents car les gens sont davantage exposés au trafic.

Le rôle de l'analyse sociale, dans une analyse des transports ruraux, consiste à identifier tous les impacts sociaux potentiels, et à calculer l'incidence relative de ces impacts sur les divers intéressés. Le conseiller en développement social s'emploiera particulièrement à examiner les effets sur les 'exclus sociaux' (c'est à dire les plus pauvres) et les personnes qui ont moins 'voix au chapitre' dans la collectivité (par ex. les femmes et les enfants). Dans le cas où des inconvénients sociaux apparaissent, l'analyse doit également comprendre une évaluation de la manière dont on pourra

mitiger ces effets, et/ou si les propositions d'atténuation des impacts ou de compensation sont acceptables à la communauté affectée.

Cet article examine comment une analyse d'impact social peut être appliquée au développement des transports ruraux, et comment cette analyse peut s'intégrer au cycle de développement du projet global. Il se base sur les pratiques du DFID, mais est représentatif des exigences de la plupart des bailleurs de fonds, pour qui toute soumission de projet doit s'accompagner d'une évaluation sociale.

2 ANALYSE DES IMPACTS SOCIAUX (AIS)

Il est recommandé de considérer l'AIS comme partie intégrante du cycle de développement du projet global. Au cours de la désignation du projet, l'AIS écartera les projets entraînant des effets sociaux indirects, limités ou neutres, et qui par conséquent ne nécessiteront pas d'évaluation sociale plus élaborée.

Afin de comprendre les implications sociales d'un projet, le DFID a dressé une liste de questions guidant l'analyse:

- Quelles sont les populations à qui le projet doit apporter des avantages? Quand on définit la population ciblée, on comprend mieux la manière dont ces avantages sont supposés leur être apportés et quels obstacles pourraient empêcher les avantages d'arriver jusqu'aux bénéficiaires prévus.
- Est-ce que la population ciblée a besoin du projet? Beaucoup de projets sont élaborés avec peu ou pas de référence aux bénéficiaires prévus. Si le projet n'est pas ressenti comme prioritaire par la population ciblée, sa justification est sujette à caution.
- Est-ce que d'autres membres de la population, peut-être les plus nécessiteux, sont exclus, comment pourraient-ils être inclus? Les projets de transports sont rarement axés sur la lutte contre la pauvreté, mais leurs bienfaits sociaux pourraient être accrus, ou les populations bénéficiaires élargies (aux exclus sociaux) par des modifications mineures de la conception du projet.
- Est-ce qu'un groupe pourrait être affecté de manière négative, et quels changements peut-on apporter à la conception du projet pour réduire ces effets?
- Est-ce que les femmes, et pas seulement les hommes, tireront des avantages du projet? Pour répondre à cette question, il faut bien comprendre le rôle des femmes dans la communauté, et connaître les impacts prévus sur les femmes et les hommes, ainsi que sur différents groupes de femmes.
- A quel degré de participation à la planification et la mise en oeuvre est-il possible et approprié de s'attendre de la part de la population ciblée? Cette question est liée à celle qui demande si la population a besoin du projet. Il est également évident que les projets peuvent être plus efficaces s'ils sont conçus et administrés localement, avec la participation active des collectivités.
- Est-ce que le projet est approprié sur le plan technique et culturel? La conception du projet doit tenir compte des statuts actuels d'occupation des terres, des traditions culturelles, etc.
- Est-ce que le projet exige une modification du comportement des bénéficiaires, et cela est-il faisable? Les stratégies d'optimisation de 'l'adhésion' (démonstrations, essais, mesures incitatives, formation, etc.) devront être intégrées dès le début si la modification des comportements est une condition nécessaire au succès.

- Est-ce que le projet est économiquement accessible aux bénéficiaires? Il est probable qu'il aura divers impacts sur différents groupes de la même collectivité, avec certaines inégalités dans la répartition des coûts et l'accès aux avantages.
- Est-ce que les questions d'ordre social sont suffisamment prises en compte par les jugements sur la viabilité du projet? Les impacts sociaux sont généralement difficiles ou même impossibles à évaluer et à inclure dans une analyse classique coûts/avantages. Le danger d'une analyse purement économique est qu'elle risque d'ignorer l'impact de la répartition parmi les bénéficiaires, et qu'il se pourra que les plus riches seront les seuls à bénéficier d'un projet à rendement élevé.

Sur la base de ces questions, l'analyste élaborera une évaluation sociale, qui pourra se placer dans l'évaluation générale du projet. Dans le cas du DFID, cette analyse est présentée en annexe (Annexe d'évaluation sociale) à la demande de projet. Celle-ci comprend également un bref résumé de l'annexe, qui précisera si les principales questions sociales ont été identifiées, et si des réponses complètes aux questions ci-dessus ont été apportées (sur la base, si possible, de l'expérience sur le terrain). Le résumé confirmera aussi les objectifs sociaux, leur influence sur la conception du projet et leur compatibilité avec les objectifs économiques, techniques et environnementaux. La manière dont les progrès vers ces objectifs seront mesurés sera inscrite dans la structure du projet. Il pourra s'agir de la surveillance d'un ensemble d'indicateurs sociaux qui reflètent la nature du projet, ainsi que des critères élaborés par les participants eux-mêmes pour mesurer les progrès accomplis.

3 L'IMPACT SOCIAL DES TRANSPORTS RURAUX

L'effet principal du développement des transports ruraux consiste à rapprocher les marchés des populations rurales. Il facilite également l'accès à l'éducation et à la santé. En rendant les marchandises plus aisément disponibles, toutefois, il peut réduire les avantages apportés par les échanges exclusivement effectués entre villageois. On doit se rappeler qu'une plus grande participation à l'économie monétaire n'est pas nécessairement un bienfait sans exception pour les ménages ruraux.

3.1 Éducation

La fréquentation scolaire est affectée par la difficulté d'accès – des élèves et des maîtres – aux écoles. Les zones rurales n'attirent pas les maîtres en raison de leur éloignement et des difficultés associées à beaucoup de régions pauvres. Une étude menée en Zambie (Hine et al, 1998) a trouvé "des exemples...où la construction d'un pont routier a permis aux écoliers d'aller à l'école toute l'année alors qu'auparavant cela n'était pas possible [pendant la saison des pluies]".

La difficulté à aller chercher de l'eau et du bois affectait aussi les fillettes de manière disproportionnée, car les femmes sont principalement chargées de ces activités dans beaucoup de sociétés étudiées. La collecte de ces éléments essentiels peut occuper jusqu'à 25% de chaque journée, et cela prend souvent la priorité sur l'éducation des fillettes.

3.2 Santé

Une étude menée au Kenya (Airey et Cundill, 1998) a montré que les services de santé représentaient une préoccupation fondamentale des groupes de tous les niveaux de revenus. La zone étudiée consistait en une route de 50km reliant deux centres régionaux, dont l'un était doté d'un bon hôpital. L'analyse de la raison de l'usage de la route a montré une forte corrélation entre les revenus et la fréquence des déplacements, sauf dans le cas de la santé. Il semble qu'une fois que les groupes à faibles revenus ont commencé à utiliser les services de l'hôpital, ils n'ont pas réduit cette utilisation (au cours du ralentissement économique qui s'est produit pendant la deuxième partie de l'étude). Ils ont préféré y consacrer une plus grande proportion de leurs revenus.

L'amélioration des routes accroît également la facilité d'emploi des dispensaires mobiles. Beaucoup de populations rurales sont extrêmement dispersées, et si un district était doté d'un dispensaire il serait encore à de nombreux kilomètres de beaucoup de villages. Les dispensaires mobiles peuvent résoudre ce problème.

3.3 Accès

L'accès aux aménagements de base peut souvent être facilité par l'amélioration des chemins ou des passages de cours d'eau qui existent déjà dans le voisinage des populations rurales. Les moyens intermédiaires de transport (MIT) comme les bicyclettes et les charrettes, qui peuvent passer sur les chemins ruraux, sont souvent utiles pour réduire la longueur des déplacements pour tous les besoins essentiels. Dawson et Barwell (1993) soulignent toutefois *'la disponibilité limitée des MIT (surtout pour les femmes) et leur inaptitude technique à transporter de l'eau de nombreuses sources naturelles. L'usage des MIT peut réduire la tâche de ramassage du bois à brûler, mais il présente le risque considérable d'exacerbation du déboisement en encourageant l'augmentation de la consommation'*.

La planification des transports dans ce domaine doit aussi tenir compte des avantages possibles apportés par le rapprochement des sources de besoins essentiels des populations qui en profitent. Les programmes collectifs de terrains à bois se sont avérés utiles à cet égard, et ont augmenté la durabilité en évitant l'utilisation excessive des ressources. L'approvisionnement en eau courante et en moulins entre aussi dans cette catégorie. On ne peut pas trop insister sur l'importance d'une approche intégrée du développement.

3.4 Développement de l'autonomie

La plupart des recherches soulignent l'importance de la décentralisation du développement, y compris lors des phases de planification et de mise en oeuvre. Dans ce dernier contexte, par exemple, les méthodes de construction routière à fort coefficient de main d'oeuvre présentent beaucoup d'avantages. *'Il est maintenant prouvé de manière concluante que les méthodes à fort coefficient de main d'oeuvre sont techniquement performantes pour la construction des routes rurales et des petites structures, ainsi que pour l'entretien courant'* (Dawson et Barwell, 1993). Ces méthodes peuvent apporter des revenus appréciables en espèces aux ouvriers locaux (dont les activités risquent de se trouver pour la plupart en dehors de l'économie monétaire). Elles nécessitent cependant l'apport de formation (en compétences techniques et en connaissances nécessaires aux travaux simples comme la

construction de marches et de mains courantes sur les pentes fortes) à la population locale (souvent sur plusieurs années) pour lui permettre de participer pleinement.

'Une approche axée sur la collectivité présente plusieurs avantages: elle donne aux collectivités l'occasion de prendre le contrôle de la construction des aménagements qui leur sont nécessaires, et de développer le sentiment qu'ils leur appartiennent. En gagnant les compétences requises pour mettre en place et gérer leurs propres aménagements, les collectivités locales peuvent réduire considérablement leur dépendance envers les gouvernements dont les ressources, dans bon nombre de cas, ont de plus en plus de mal à répondre aux demandes. Des recherches récentes en Zambie ont trouvé une forte corrélation positive entre un niveau élevé de participation des collectivités rurales aux programmes d'approvisionnement en eau et l'entretien à long terme du matériel des puits' (Dawson et Barwell, 1993).

L'étude de Nâhem au Laos a conclu que les villageois étaient prêts à payer certaines sommes, en fonction de leur avoir global, pour financer une route construite par la collectivité. Elle a utilisé la méthode des 'enchères' pour juger l'évaluation des villageois eux-mêmes de la valeur d'une route de desserte. Un projet qui tiendra compte de cette stratégie de 'prix' aura plus de chances d'être bien entretenu par la main d'oeuvre locale.

3.5 Amélioration de l'accès aux marchés et aux villes

Autrefois, les plans de développement partaient du principe que l'agriculture était la seule activité des populations rurales pauvres, et ils s'employaient donc exclusivement à l'amélioration du rendement agricole, dont l'accès aux marchés locaux par des transports motorisés. Ces plans ignoraient la diversité des activités économiques des populations rurales pauvres. La plupart d'entre elles augmentent leurs revenus par des activités comme la fabrication de paniers, les cultures marchandes, le travail à la pièce, le commerce du poisson, etc. Toutes ces activités sont facilitées par un accès facile aux villes de la région. L'étude menée par Ellis (1997) au Kenya a montré que les familles qui habitaient plus près d'une grande route l'utilisaient davantage et étaient en moyenne plus riches que celles qui habitaient plus loin.

L'accès aux villes offre aussi plus d'opportunités d'emplois rémunérés, une plus grande diversité de marchandises à acheter (biens de première nécessité comme produits de luxe) et par conséquent davantage de participation à l'économie monétaire. Cet aspect aura inévitablement un effet culturel, et pas seulement économique, sur les villages ruraux, et pourra créer des aspirations économiques. Une plus grande participation à l'économie monétaire pourra aussi faciliter l'accès au crédit, qui fournit un bon outil d'encouragement des petites entreprises.

Les services réguliers de transports motorisés assurent le transport plus rapide de plus grandes quantités de marchandises aux marchés urbains, tout en apportant des économies marginales sur les coûts de transport. Une étude effectuée au Kenya (Airey et Cundill, 1998) a montré que l'amélioration des routes a entraîné l'augmentation de la concurrence et la réduction des tarifs des services privés d'autobus et de transports de marchandises. Dans l'étude menée en Zambie (Hine et al, 1998), les transports de voyageurs étaient négligeables en raison de l'extrême éloignement de la région et du

mauvais état du réseau routier. Le souci principal était la possibilité de transports réguliers de marchandises pour emporter de grandes quantités de produits à vendre dans les villes.

3.6 Augmentation de la production

En permettant un meilleur accès aux marchés, on crée l'opportunité d'augmenter la production agricole. Beaucoup de villageois de la région couverte par l'étude en Zambie (Hine et al, 1998) faisaient pousser du coton, en tant que petite culture marchande, pour Lonrho. Lonrho assure le ramassage des récoltes de dizaines de petites exploitations et les emporte dans des dépôts centraux pour les traiter. Ces services de transports sont aussi la manière principale dont les fermiers obtiennent des intrants, comme les graines et engrais. Lonrho estime que la production de coton dans la province du sud de la Zambie pourrait être multipliée par trois si les routes de desserte étaient améliorées, permettant ainsi de transporter plus de coton, graines et engrais dans de plus gros véhicules.

L'analyse de Nâhem indique qu'on assisterait à l'augmentation de la production de cultures marchandes et à plus de commerce avec l'extérieur après la construction d'une route desservant des villages laotiens. De mauvais services de transports, sur des routes en mauvais état, entraînaient souvent la destruction des cultures en cours d'expédition vers les marchés. D'autres facteurs, cependant, comme le manque de terres à cultiver ou le manque d'installations de stockage, influencent aussi l'augmentation de la production. Au Laos, '90% citaient la possibilité d'augmenter les revenus du ménage comme étant la raison principale de vouloir construire une meilleure route'. Les autres raisons importantes mentionnées comprennent une meilleure accessibilité aux écoles et aux services de santé.

4 RÉPARTITION DES BIENFAITS SOCIAUX

Beaucoup d'enquêtes ont conclu que, bien que les améliorations des transports améliorent le niveau de vie des ménages pauvres, le sort des très pauvres ne sera probablement pas affecté. Les très pauvres sont les groupes dont le niveau de vie, en gros, est si bas qu'ils n'ont pas la possibilité de profiter des améliorations dans les transports. En Zambie, il s'agit des familles qui possédaient peu de bétail et de terres, qui ne pouvaient pas faire pousser plus de coton, et donc n'étaient pas en mesure de profiter des réductions du coût marginal des transports (Hine et al, 1998). Au Kenya, les groupes équivalents ne pouvaient pas se payer de déplacements en autobus très souvent, et n'avaient pas de bicyclettes (Airey and Cundill, 1998). Les améliorations des transports n'avaient pas d'effet égalisateur. Une exception à cette règle, celle des services de santé, a déjà été mentionnée. Les méthodes économétriques présentent souvent l'inconvénient de ne pas rendre compte de ce type de variation dans les populations.

4.1 Les femmes et les transports

Les études sur le développement montrent que les familles à chef féminin ont tendance à être plus pauvres que celles dont le chef est un homme. Dans beaucoup de cultures, les femmes sont chargées non seulement des soins de la famille, ce qui les oblige à se déplacer davantage pour les raisons de santé de leurs enfants, mais aussi de

la collecte du bois à brûler et de l'eau. Les hommes travaillent au loin ou s'occupent des champs. Une étude menée en Tanzanie (Dawson et Barwell, 1993) a montré que les femmes des sociétés rurales étaient chargées de 75% de toutes les tâches de transport.

Airey et Cundill (1998) ont trouvé, au Kenya, que les transports motorisés sur la nouvelle grande route de Thuchi à Nkubu semblait entraîner une forte croissance du nombre de déplacements des hommes. Ceux-ci avaient davantage tendance, notamment, à profiter des bonnes routes pour se rendre dans la ville voisine pour des raisons personnelles ou d'affaires.

Il y a également moins de chances que les femmes profitent de l'amélioration des transports ruraux (comme des meilleurs services de transports en commun) parce qu'il est moins probable qu'elles aient leur propre source indépendante de revenus. La position inférieure des femmes est une caractéristique commune à de nombreuses sociétés rurales dans les pays en voie de développement. Il est important que les planificateurs tiennent compte des besoins des femmes et de leurs responsabilités sociales lorsqu'ils planifient les transports, afin que les bienfaits apportés par les programmes ne se limitent pas aux hommes, même lorsque les chefs de famille masculins s'emploient à ce que cela soit le cas.

4.2 Autres groupes

Les effets sur les jeunes concernent principalement l'amélioration de l'accès aux opportunités d'éducation et aux services de santé. Les effets sur les plus âgés sont souvent plus sensibles, car les anciens jouissent d'un haut degré de respect et de puissance économique dans les sociétés rurales traditionnelles. Ils vont par conséquent profiter des bienfaits sociaux autant que les actifs, en raison, la plupart du temps, de leur contrôle et leurs droits sur le bétail.

5 ÉVALUATION DES BIENFAITS SOCIAUX

Il est généralement difficile de quantifier les bienfaits sociaux en termes monétaires, et donc d'inclure une analyse classique coûts/avantages. Il est reconnu que, lorsque les populations locales vivent au niveau de subsistance, avec peu de techniques modernes, les vastes programmes de développement soit passent à côté des gens, soit causent d'énormes perturbations dans les communautés qu'ils voulaient aider. Le développement de la forêt amazonienne est probablement le meilleur exemple de ce type de perturbations.

Ces impacts de faible niveau risquent de ne pas se voir sur les bilans économiques habituels. En outre, il se peut que les investissements ne soient pas rentables à court terme. D'un autre côté, l'impératif humain de lutte contre la pauvreté et l'apport de bienfaits sociaux aux populations a toutes les chances d'entraîner, à long terme, l'augmentation de la productivité chez la population rurale. Les investissements sociaux seraient justifiés même si les personnes affectées ne contribuaient jamais à l'économie monétaire.

Il est par contre possible de mesurer les bienfaits sociaux par le biais d'indicateurs sociaux. Il se peut que ces enquêtes ne produisent pas des chiffres exacts, de la même manière qu'un bilan chiffré, mais elles sont tout de même utiles comme évaluation. Les indicateurs que l'on peut mesurer comprennent: le nombre de familles vivant dans une extrême pauvreté (définie comme l'incapacité à répondre aux besoins les plus fondamentaux); le nombre d'heures passées à transporter de l'eau et du bois à brûler; le nombre de têtes de bétail possédées; le nombre d'enfants se rendant régulièrement à l'école; les taux de mortalité et morbidité infantiles.

Nâhem utilise des calculs économiques pour mesurer le niveau financier de bienfait social (c'est à dire concernant la collectivité entière) dans son étude du Laos. Elle regroupe ce que le présent article nomme 'bienfaits sociaux' sous le titre de 'capital humain' et conclut que, bien que le niveau d'éducation ait été rehaussé du fait de la construction routière, cela n'a pas entraîné une augmentation de richesse ni de productivité.

Une méthode courante d'évaluation des bienfaits sociaux (notamment de ceux qui dérivent de l'amélioration de l'accès à l'éducation et aux services de santé) consiste à prendre un cas échantillon pour comparer les bienfaits semblables apportés par d'autres améliorations des routes dans des zones ou régions similaires du même pays. Ces estimations peuvent être examinées ensemble, avec les économies de transport habituelles évaluées séparément. On doit cependant prendre soin de ne pas compter deux fois les avantages. Dans une étude comparative de villages du Bhutan (World Bank, 1999), les avantages apportés par l'éducation ont été évalués, à l'aide des chiffres d'inscriptions à l'école (plus nombreuses grâce au meilleur accès), en revenus supplémentaires à vie des enfants qui seraient autrement restés sans compétences. Les bienfaits en matière de santé ont été évalués sur la base de la réduction des jours de travail perdus pour cause de maladie, des pertes de revenus nets et d'autres économies dues au meilleur accès aux dispensaires. Cette approche nécessite une collecte très complète de données sur place et une analyse poussée (Lebo et Schelling, 2000).

6 CONCLUSIONS

L'analyse sociale forme une partie importante de tous les programmes de développement rural. *'Il est essentiel de comprendre la société pour aider les gens à répondre à leurs besoins sociaux – nourriture, eau, hébergement, santé, connaissances et compétences – et à vivre dans la sécurité physique et affective. Comment les gens définissent ces besoins, et l'ordre de priorité qu'ils leur donnent, varie considérablement non seulement d'un pays à l'autre mais entre différents groupes. Pour avoir un point de départ à l'élaboration de services sociaux appropriés et durables, il faut analyser comment les individus, les familles et les collectivités s'organisent au sein de la société pour répondre aux besoins définis.'* (ODA, 1993).

Les besoins en transports ruraux font partie intégrante de ce processus. De par son rôle de fournisseur d'accès au monde extérieur, le développement des transports a un impact considérable sur la vie des collectivités rurales. Il doit par conséquent être guidé par les besoins sociaux de la collectivité qu'il dessert.

BIBLIOGRAPHIE

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

Asian Development Bank (1993). Guidelines for Incorporation of Social Dimensions in Bank operations. Asian Development Bank, Manila.

Barwell, I. (1996). Transport and the village: Findings from African village-level travel and transport surveys and related studies. World Bank Discussion Paper no. 344. Washington D. C: World Bank.

Dawson, J. & Barwell, I. (1993). Roads are not Enough. IT Publications, London

DFID (1998). The Social Appraisal Annex for a Project Submission. Social Development Division, Department for International Development. London: DFID.

Ellis, S. D. (1997). Key issues in rural transport in developing countries. TRL Report 260. Crowthorne: Transport Research Laboratory.

Eyben, R. (1998). The role of social assessments in effective development planning. Social Development Division, Department for International Development. London: DFID

Eyben, R. (1998). Poverty and Social Exclusion: North-South Links. Social Development Division, Department for International Development. London: DFID.

Hine, J. Nelson, V. Greening P. A. K. (1998). A project to improve feeder and community access roads in Southern Province: An initial assessment. TRL draft

Howe, J. (1981). Income Distribution and Employment Programme: Criteria for Rural Road planning. Geneva: ILO

Lebo, J. and Schelling, D. (2000). Design and Appraisal of Rural Transport Infrastructure: Ensuring Basic Access for Rural Communities. World Bank Technical Paper No. Washington, DC: World Bank

Nahem, U. (1996). The social benefit of rural access roads in villages in Lao PDR. Master Thesis, Master of Economics, Unit for Environmental Economics, University of Gothenburg.

ODA Social Development Department (1993). Social Development Handbook: guide to social issues in ODA Projects and Programmes. Overseas Development Administration, London.

Rew, A. & Barney, I. (eds.) (1999). Social Development Topic Sheets. Social Development Division, Department for International Development. London: DFID

Robinson, R. (1999). A new approach to quantifying economic and social benefits for low-volume roads in developing countries. In: Impact Assessment and Project Appraisal, June 1999, pp 147-155.

World Bank (1999). Project Appraisal Document - Kingdom of Bhutan, Rural Access Project. South Asia Regional Office. Washington, DC: World Bank