

Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD)

L'aide et la collaboration de la communauté internationale sont essentielles à la résolution des problèmes de pauvreté et de développement humain



Les effets de la pauvreté sur les enfants sont particulièrement sérieux et nuisent au développement national (Éthiopie)

Définition des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD)

Le 8 septembre 2000, un rassemblement sans précédent de chefs d'État et de gouvernement a eu lieu à New York. La déclaration du Millénaire des Nations unies, adoptée par les 189 pays représentés au sommet du Millénaire (dénomination officielle de ce rassemblement), contient les objectifs que les membres de la communauté internationale se proposent d'atteindre pour le XXIe siècle dans un effort conjoint. Cette déclaration a servi à préciser l'orientation et le rôle adoptés au XXIe siècle par les Nations unies face aux problèmes liés à la paix et à la sécurité, au développement et à la pauvreté, à l'environnement, aux droits de l'homme, à la santé et aux services médicaux. La fusion de la déclaration et des objectifs de développement internationaux définis

dans les années 1990 lors d'autres grandes conférences et sommets internationaux a conduit à l'établissement des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Composés de huit objectifs clés, ils doivent être atteints d'ici 2015.

En septembre 2005, cinq ans après l'adoption de la déclaration du Millénaire, plus de 170 chefs d'État et de gouvernement se sont réunis au sommet du Millénaire +5, une réunion de suivi spéciale des Nations unies destinée à évaluer les progrès accomplis par rapport aux OMD originaux et à la déclaration du Millénaire. Les rapports établis ont clairement montré combien il était important pour chaque nation de s'appuyer sur ses propres initiatives et partenariats internationaux pour atteindre les objectifs de développement.

Les chefs d'État et de gouvernement ont aussi mis l'accent sur la nécessité d'adopter à cet effet une attitude proactive. En septembre 2008, à l'occasion de la Réunion de haut niveau sur la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, des hauts responsables nationaux ont rencontré des responsables de fondations privées et d'organismes associatifs, réaffirmant alors leur engagement mutuel en faveur des OMD. Cette réunion a permis de montrer à la communauté internationale la volonté politique affichée par toutes les nations sans exception de faire en sorte que les OMD se concrétisent, et une résolution politique portant sur l'engagement à réaliser les OMD d'ici à 2015 a été adoptée à l'unanimité.

Les huit OMD

- | | |
|--|---|
| 1. Éliminer l'extrême pauvreté et la faim | 5. Améliorer la santé maternelle |
| 2. Assurer l'éducation primaire pour tous | 6. Combattre le VIH/sida, le paludisme et d'autres maladies |
| 3. Promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes | 7. Assurer un environnement durable |
| 4. Réduire la mortalité des enfants | 8. Mettre en place un partenariat mondial pour le développement |

Efforts de la JICA en vue d'atteindre les OMD

La JICA soutient l'appropriation des pays en développement basée sur les principes de « sécurité humaine », tout en participant à la réalisation des OMD

Dans son action pour aider les pays en développement à atteindre les OMD, la JICA met l'accent sur les principes de sécurité humaine, qui sont axés sur le caractère particulier de chaque être humain. Partant de ces principes et avec la ferme intention de renforcer leurs capacités – en d'autres termes, de renforcer leur capacité à résoudre de manière autonome leurs propres problèmes de développement – la JICA

souhaite les aider à pérenniser les fruits des efforts consentis pour atteindre les OMD en prenant réellement en mains leur propre développement. L'Agence souligne par ailleurs la nécessité de solides infrastructures pour réduire la pauvreté. Elle se propose donc, dans le cadre de son action pour concrétiser les OMD, d'aider ces pays à préserver et entretenir ces dernières.

« Sécurité humaine » et OMD

Si la déclaration du Millénaire des Nations unies porte essentiellement sur le développement et la réduction de la pauvreté, elle comprend d'autres objectifs, notamment « la paix, la sécurité et le désarmement », « les droits de l'homme, la démocratie et la bonne gouvernance » et « la protection des groupes vulnérables ». Ces objectifs sont toutefois étroitement liés et seul un plan d'action



Femme atteinte de la tuberculose avec son fils dans le village d'Alélu (district de Gasera) (Éthiopie)

global peut garantir que nos efforts seront pérennisés.

La JICA considère que le concept de sécurité humaine est essentiel pour faire vivre les principes inscrits dans la déclaration du Millénaire. C'est pourquoi, dans les pays en développement, elle applique ce dernier à son approche des individus et aux diverses menaces auxquelles ils sont confrontés. Elle intègre ainsi la sécurité humaine dans toutes ses activités comme un moyen de renforcer le soutien apporté. Toujours dans cette optique de sécurité humaine, la JICA assure donc un soutien global à la consolidation de la paix, notamment par une prévention des catastrophes et des conflits, ainsi qu'une assistance à la reconstruction et au développement, dans le but ultime d'aider les pays en développement à atteindre les OMD.

Développement des capacités et OMD

Durant sa propre période de modernisation, le Japon s'est inspiré des connaissances et des systèmes des nations industrialisées pour mettre en place une société et des infrastructures propres. Forte de cette expérience, la JICA met dans les pays en développement l'accent sur le développement des capacités, qui renforce leur aptitude à résoudre leurs problèmes de façon autonome. Parallèlement, elle appuie les efforts entrepris par ces pays pour valoriser leurs ressources humaines et renforcer leurs organisations et leurs institutions.

Le concept de développement des capacités fait référence aux aptitudes d'un pays en développement à résoudre

ses problèmes de manière autonome, sans avoir à faire appel aux capacités d'entités extérieures, pour parvenir à croître et à progresser de façon indépendante. Tous ceux qui concourent au développement des capacités, notamment par la fourniture de technologies, d'équipements et de capitaux doivent par ailleurs servir de catalyseurs aux processus internes permettant aux pays en développement de relever leurs capacités d'autosuffisance.

Au vu de ce constat, la JICA considère que le développement des capacités est un élément indispensable aux efforts conduisant à la réalisation des OMD (étude « Capacity Development (CD) », 2006), ainsi qu'à leur concrétisation et aux avantages permanents ainsi acquis, et l'Agence propose en conséquence le soutien requis.

Infrastructure pour appuyer la réalisation des OMD

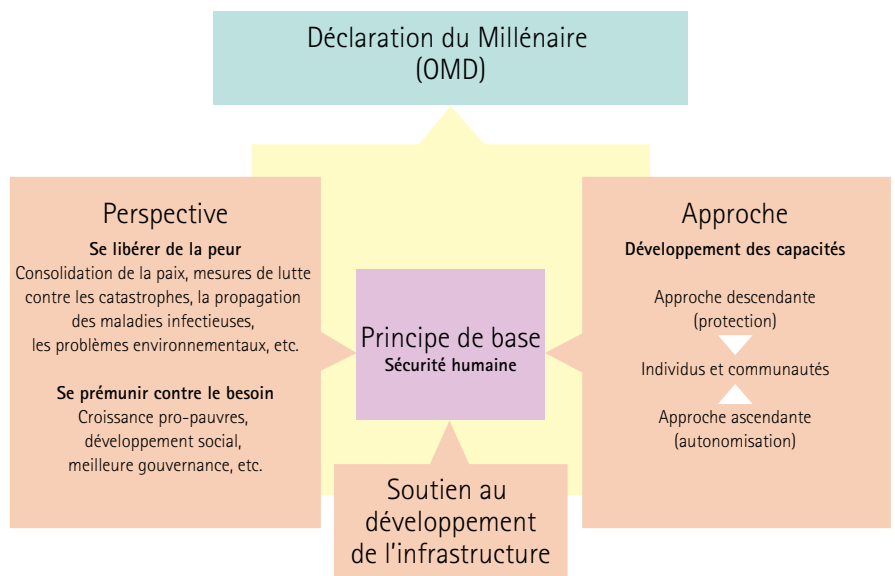
Au sortir de la deuxième guerre mondiale, le Japon a assuré sa croissance économique par une industrialisation reposant sur le développement de ses infrastructures et de ses industries. Mettant à profit cette expérience, le Japon a axé son soutien à l'Asie sur le développement des infrastructures socio-économiques, contribuant ainsi grandement à l'état de développement

actuel de ce continent. On a toutefois accusé le développement des infrastructures d'être à l'origine d'une aggravation des problèmes d'environnement et de société, mais aussi de ne pas bénéficier à tous les membres de la population, et plus particulièrement à ceux qui en auraient le plus besoin.

Au vu de ce constat, la JICA a redéfini l'infrastructure afin qu'elle couvre la réalisation d'objectifs de développement tels que la réduction de la pauvreté, les OMD et la croissance économique, et qu'en définitive elle mette en lumière les potentialités des pays en développement et permette la mise en place des bases nécessaires à la concrétisation de leurs véritables capacités.

La JICA contribue à la réalisation des OMD définis par les Nations unies en s'appuyant sur le concept de sécurité humaine et en centrant plus que jamais son attention sur les individus des pays en développement et leurs moyens d'existence. En favorisant le développement d'une infrastructure, elle cherche à faciliter la réduction de la pauvreté et à soutenir la croissance économique au niveau national et régional.

Démarche de la JICA concernant les OMD



Les OMD sont les objectifs spécifiques du projet de développement défini dans la déclaration du Millénaire. La JICA œuvre à la réalisation des OMD et à leur pérennisation par le biais d'une coopération basée sur le principe de « sécurité humaine ». Celui-ci comporte deux aspects :

- (1) Perspective : apporter une aide qui permette non seulement de « se prémunir contre le besoin », mais aussi de « se libérer de la peur ».
- (2) Stratégie : appliquer à la fois des approches descendante et ascendante pour aider les pays en développement à renforcer leurs capacités à traiter eux-mêmes leurs problèmes (« développement des capacités »).

Nos actions de coopération dans le domaine du développement de l'infrastructure viennent appuyer ces efforts.

Développement de l'infrastructure économique

Un développement régional qui contribue au bon développement économique et social et à la mise en place d'une infrastructure de communication et de transport intégrant des solutions « structurelles » et « non structurelles »



Ligne ferroviaire Baoji-Zhongwei (Chine)

Dans de nombreux pays en développement, les systèmes de base contribuant à la maintenance et à l'exploitation des grandes infrastructures économiques et sociales sont sous-développés, ce qui est un véritable frein au progrès. Dans ses programmes, la JICA s'emploie non seulement à améliorer les infrastructures économiques de ces pays mais aussi à établir les bases du développement économique et utilise le développement des capacités comme un moyen de favoriser le développement social.

Si l'urbanisation rapide peut stimuler le développement économique et être source d'efficacité pour l'activité économique, elle peut tout autant causer des déconvenues. Le stress et la tension liés à la dégradation du milieu de vie, des transports et de la sécurité publique peuvent s'accumuler, et des disparités peuvent s'instaurer entre les zones urbaines et les régions au rythme de développement moins rapide. D'autre part, il ne suffit pas de penser le développement en se limitant à la région. Pour un développement régional efficace, il faut adopter une perspective transfrontière intégrant les relations interrégionales et faire appel à la macroplanification. Dans les pays en développement, la JICA veille à la bonne gouvernance tout en stimulant le développement social. Dans ce cadre, elle souligne l'importance des réseaux d'information et de communication, et élabore des plans d'aménagement régional adaptés. Elle s'appuie sur ces plans pour moderniser les infrastructures de transport et de transit, mais aussi pour s'assurer de la bonne mise en place des systèmes requis, notamment au niveau social.

Développement urbain et régional

—Au gré des avantages et inconvénients d'une urbanisation rapide—

Un développement intégré pour ouvrir des perspectives d'avenir

Situation générale

En 2009, la population mondiale est estimée à 6,8 milliards d'individus. Alors que nous étions seulement 13 % à vivre dans des villes en 1900, ce taux a dépassé les 50 % vers 2006, preuve des progrès fulgurants de l'urbanisation. Cette tendance est particulièrement marquée dans les pays en développement, où devrait résider d'ici 2030 une grande partie des 80 % de citoyens que comptera alors le monde.

Les effets d'une évolution aussi rapide sont à double tranchant. Si elle se traduit par une meilleure efficacité économique et corrélativement une expansion, elle s'accompagne souvent d'une dégradation du milieu de vie, d'engorgements du trafic, d'une montée de l'insécurité, ce qui conduit à l'apparition de bidonvilles. Nous étudierons toute une série de problèmes liés aux écarts croissants entre les villes prospères et les zones plus rurales laissées à la traîne. Les zones à la périphérie des centres urbains et les zones rurales plus éloignées sont confrontées aux mêmes problèmes, notamment une

économie régionale fragilisée, des infrastructures sociales dépassées et des services publics déficients.

Tenter de résoudre séparément ces divers problèmes est une méthode qui a ses limites, car différents événements peuvent en effet entraîner des effets complexes et antagonistes. La JICA préfère par conséquent adopter pour chaque pays ou région une approche intégrée du développement, dans une perspective à moyen et à long terme.

Les actions de la JICA

Pour stimuler le développement urbain dans les pays en développement, la JICA porte ses efforts sur l'élaboration de plans d'urbanisme et de schémas d'aménagement régional, ainsi que sur la mise à disposition d'une assistance technique et d'une aide pour faciliter la mise en œuvre de ces plans. Par ces efforts, la JICA espère contribuer à la croissance économique et à l'amélioration des conditions de vie.

La JICA a élaboré cinq stratégies spécifiques qu'elle prévoit d'utiliser comme axes prioritaires de son action.

Dans ce cadre, elle analyse les problèmes régionaux, conçoit une vision sur le moyen à long terme, élabore des politiques de développement, compose des calendriers par secteur et propose des plans d'action pour mettre en œuvre ces actions. Cette procédure graduelle permet d'assurer une cohérence tout au long des projets, de faire apparaître les liens entre eux et leur degré d'urgence et de mettre en œuvre les plans de manière efficace et rationnelle.

1. Adopter une approche globale et intégrée des différentes séries de problèmes dans les villes et régions concernées
2. Donner la priorité au développement des capacités de tous les services administratifs, des communautés et organisations socioprofessionnelles régionales en faveur du développement urbain et régional
3. Renforcer les systèmes administratifs régionaux en fonction de la situation du pays
4. Réduire les disparités entre régions en promouvant un développement

régional équilibré qui prenne en compte les avis des résidents locaux

5. Favoriser un développement équilibré qui limite les effets négatifs liés à l'urbanisation

Efforts concertés pour le développement des ressources humaines

Jusqu'ici, les actions de coopération de la JICA en faveur du développement urbain et régional étaient surtout axées sur l'élaboration de plans. Mais depuis peu, elle propose des mesures concrètes pour faire vivre ces plans grâce à la valorisation des ressources humaines des régions concernées. Au Vietnam, la JICA a élaboré des plans d'urbanisme pour Hanoi et Ho Chi Minh Ville courant 2008 et un autre est à venir pour Da Nang. Quoique ces efforts soient encore embryonnaires, l'Agence a lancé à partir de mars 2009 de nouveaux pro-

jets de développement des ressources humaines dans les communautés rurales, suivant l'initiative des régions urbaines plus développées.

De plus, alors que les plans d'aménagement étaient jusqu'ici élaborés par l'administration, les plans élaborés au Vietnam ont donné lieu à une enquête auprès de 10 à 20 000 personnes, une technique de plus en plus fréquemment utilisée pour s'assurer que l'avis de la population est correctement pris en compte dans les plans concernés.

Afin d'améliorer le cadre de vie des citoyens démunis, la JICA renforce les capacités des organismes travaillant sur la recherche et le développement de nouvelles technologies dans le domaine de l'habitat. Elle fournit également des informations géographiques précises, notamment les cartes essentielles pour les plans d'aménagement.

Le développement régional dans une perspective globale

Alors que les besoins au niveau régional sont toujours plus diversifiés, il y a beaucoup moins de chances de résoudre les problèmes en les traitant séparément. On est plus efficace en adoptant une perspective plus large intégrant la ville ou la région toute entière. Ainsi, il ne suffit plus d'apporter un soutien ciblé à un village agricole pour favoriser son développement. Des actions doivent être mises en œuvre à plus grande échelle – une échelle qui ne prenne pas seulement en compte le village, mais la région toute entière dans laquelle il est situé – et parfois au niveau transfrontière selon le pays considéré. L'Agence se lance par conséquent dans des actions de développement régional fondées sur des perspectives globales.

Exemple

Développement urbain/régional Cambodge

« Plan d'amélioration de l'environnement urbain à Sihanoukville (Cambodge) »

Un soutien continu et étendu en faveur du développement économique et de la protection de l'environnement

Ville industrielle maritime de taille moyenne ayant connu une considérable ces dernières années, Sihanoukville est la seule à posséder un port maritime en eau profonde au Cambodge. Avec l'avancée de l'exploitation du pétrole marin et du gaz naturel, Sihanoukville devrait servir de

centre d'exploitation des ressources et de base d'approvisionnement stratégique. Parallèlement, la ville prévoit une forte augmentation de sa population dans les années à venir.

Suite à des études de développement en 1996, le Japon a accordé au total quatre prêts d'APD à Sihanoukville pour l'aménagement de ses installations portuaires, notamment un terminal pour conteneurs, ainsi qu'un soutien permanent par le biais de l'aide non remboursable et de divers projets de coopération technique. Le Japon a donc été l'un des principaux acteurs à l'origine de la transformation du port de Sihanoukville en port international servant de tremplin à la prospérité économique.

Or, ces dernières années, l'urbanisation a avancé à un rythme tellement rapide qu'il a été

impossible de tenir la cadence au niveau de la construction d'infrastructures fondamentales et de la planification foncière. Cela a entraîné des problèmes d'occupation des sols, qui se sont traduits par l'interpénétration de quartiers industriels et résidentiels. De plus, les villes bénéficient d'un riche milieu naturel et conservent leur aptitude intrinsèque à devenir des centres touristiques. Aussi est-il également très important de promouvoir le développement dans le respect du milieu naturel.

Dans ce contexte, le gouvernement cambodgien a demandé au Japon de l'aider à créer une structure d'exécution et un schéma directeur qui permette le développement économique de Sihanoukville tout en préservant le milieu naturel. Le Cambodge lui a par ailleurs demandé qu'il l'aide à élaborer un schéma cadre de développement pour l'ensemble du front océanique. En février 2009, une « étude pour l'élaboration d'un schéma de développement du front océanique en vue d'une croissance durable et d'un plan d'aménagement de Sihanoukville » a été lancée. Deux grands axes ont été choisis pour cette étude : 1) exploitation des sols et circulation (transports urbains et logistique) et 2) systèmes juridiques, organisations et infrastructures. Avec le soutien résolu de la JICA, des actions conjointes sont conduites, qui vont de la modernisation des installations portuaires en vue de favoriser la croissance économique à l'aménagement intégré du port pour le respect de l'environnement.



Vue sur les deux principaux portiques à conteneurs (gauche) et les docks (droite) du port de Sihanoukville, aménagés avec l'aide de la JICA

Transports —Concrétiser les potentialités des individus—

Moderniser les infrastructures de transport transfrontières pour stimuler le développement régional

Situation générale

Les pays en développement sont nombreux à ne pas disposer de bases solides pour soutenir leurs principaux moyens de transport, ce qui freine la croissance économique et contribue à accentuer la pauvreté. L'entretien de

l'infrastructure de transport est indispensable à la circulation des biens et des personnes et par conséquent à la croissance et au développement permanents d'une nation. Une bonne gestion des transports peut par ailleurs contribuer à atténuer les futurs effets du

changement climatique en diminuant les émissions de CO2 par une réduction de l'engorgement du trafic et une plus grande efficacité dans les opérations de distribution. La demande d'entretien des infrastructures de transport – qu'il s'agisse des routes, des voies ferrées,

Exemple

Transports Afrique subsaharienne « Infrastructure de transport transfrontière »

Besoins actuels d'appui à l'échelon transfrontière

L'Afrique subsaharienne se compose de 48 pays, si l'on exclut les 5 pays qui font aussi partie de l'Afrique du Nord. Représentant 18 % de la superficie mondiale, elle abrite 12 % de la population mondiale. Or, son PIB global reste inférieur à 2 % du PIB mondial. En excluant l'Afrique du Sud, 50 % de sa population, soit 400 millions d'individus vivant dans les 47 pays restants, vivent bien au-dessous du seuil de pauvreté avec moins de 1,25 USD par jour.

L'Afrique est devenue le groupement de nations qu'elle est aujourd'hui sur la base des frontières tracées par les colons. Durant la période coloniale, les voies ferrées servaient d'épine dorsale à l'infrastructure de transport et reliaient les ports à l'intérieur des terres. Aujourd'hui toutefois, cette infrastructure ne cesse de se dégrader par manque d'investissements. En outre, suite à la tendance mondiale à l'utilisation des conteneurs, les coûts liés à l'entretien des routes et des ports ont augmenté, ce qui fait cruellement apparaître l'absence d'installations d'infrastructure à grande échelle et

entraîne des problèmes de disparité économique. C'est pourquoi l'on a tellement besoin pour l'infrastructure de transport transfrontalière d'une maintenance structurelle et non structurelle qui s'adapte à ce paysage africain si riche en frontières. La JICA s'efforce de répondre à cette demande.

L'Ouganda, en Afrique de l'Est, a besoin d'un grand soutien sur le plan logistique. Depuis le Kenya, qui s'étend le long de sa frontière orientale, part la grande artère routière qui traverse la capitale ougandaise Kampala pour rejoindre le Rwanda et la République démocratique du Congo. À environ 80 km à l'est de Kampala, cette artère traverse le Nil. Non seulement, le pont actuel ne cesse de se détériorer, il permet de circuler dans les deux sens sur une route étroite à deux voies. Dans une perspective transfrontalière prenant en compte plusieurs régions, la JICA participe à la construction d'un nouveau pont.

D'autres études ont montré que l'infra-

structure transfrontalière de transport de l'Afrique subsaharienne souffrait de problèmes d'étranglement au niveau des ports et des voies ferrées. Tout en poursuivant son soutien au projet de postes frontières à guichet unique (*One Stop Border Post Project OSBP*) destiné à la maintenance du transport transfrontalier, la JICA fournit une aide technique, des prêts d'APD et une aide non remboursable pour appuyer les efforts structurels et non structurels de modernisation des ports, des voies ferrées et de l'ensemble de l'infrastructure de transport de l'Afrique.



Non loin de Rusumo, commune à la frontière entre la Tanzanie et le Rwanda



Camions en transit au point frontière de Malaba



Chantier situé à Malaba, village à la frontière entre le Kenya et l'Ouganda

des ports et des aéroports – reste importante dans tous les pays en développement ou industrialisés du monde. Les besoins en termes de maintenance, de gestion et de réparation sur les infrastructures et installations vieillissantes devraient par ailleurs rapidement augmenter.

Des fonds considérables sont nécessaires pour l'entretien d'infrastructures de transport et la mobilisation des ressources financières requises relève de l'exploit. Au vu de la difficulté à bien entretenir les infrastructures principales et secondaires uniquement avec des fonds publics limités, diverses techniques de financement par titrisation, comme celles qui permettent l'injection de fonds privés, sont actuellement à l'étude. On a plus que jamais besoin de services de transport

performants et réguliers, et qui répondent réellement aux attentes de leurs usagers.

Enfin, les incidences liées à l'entretien et au développement des infrastructures de transport sur l'environnement et la société doivent être très précisément prises en compte, et ce, avec l'aide des pays partenaires.

Actions de la JICA

L'aide de la JICA dans le secteur des transports vise essentiellement à garantir des services de transport rapides, sûrs et bien organisés pour les biens et les personnes, en vue de stimuler l'activité socioéconomique et, au bout du compte, d'améliorer les revenus et le niveau de vie de tous.

Dans les pays en développement, la maintenance de l'infrastructure de

transport est une tâche bien plus complexe que la simple construction ou réparation de routes et de ponts. Cela suppose aussi de planifier l'ensemble de l'infrastructure pour être à même d'organiser un système efficace et d'élaborer un plan permettant de gérer et d'exploiter les futurs systèmes et installations de manière à ce qu'ils fournissent des services durables. En somme, la maintenance de l'infrastructure n'est que le sommet de l'iceberg. Il est également nécessaire de développer et gérer les ressources humaines, les systèmes et les mécanismes associés, et de veiller au fonctionnement continu des installations de transport. C'est pourquoi la maintenance de l'infrastructure n'est qu'un aspect du soutien de la JICA. Elle prend également en considération les gens, les lieux et les cho-

Exemple

Transports

Bolivie

« Projet de développement des capacités de prévention des catastrophes routières et de gestion et maintenance des ponts »

Soutien technique pour la prévention des catastrophes routières et l'amélioration de la gestion des ponts en exploitation

Trois fois plus grand que le Japon, la Bolivie compte au total environ 9,6 millions d'habitants. Vivant dans 314 communautés réparties dans tout le pays, les Boliviens sont de 70 à 80 % dépendants de l'approvisionnement par voie de terre pour les biens essentiels quotidiens et les produits agricoles. Or,

même si le réseau routier atteint 60 000 km, un grand nombre de routes sont vieilles et abîmées, et seulement 30 % des routes nationales sont asphaltées, voire moins de 1% pour les autres routes. Ce pays montagneux où le climat est facilement rigoureux et les terrains souvent accidentés souffre également des dégâts causés par les ponts balayés par les eaux, les éboulements et les terribles glissements de terrain durant la saison des pluies de novembre à mars. Ces ravages rendent non seulement toute circulation impossible, ils sont particulièrement néfastes pour les communautés démunies.

En 2005, la JICA a lancé une série d'études de développement dans le but d'introduire des réformes drastiques pour la voirie bolivienne. L'Agence s'est appuyée sur ces études pour élaborer diverses mesures et politiques fondamentales, afin que la Bolivie puisse prévenir de nouvelles catastro-

phes routières. Elle a proposé un plan de développement des capacités destiné à la mise en place d'une structure organisationnelle chargée d'exécuter ces mesures. Depuis, la Bolivie a créé au sein de son organisme de gestion routière une unité de prévention des catastrophes et elle s'attache à mettre en œuvre le plan de développement des capacités. Le pays n'ayant aucune expérience en matière de prévention des catastrophes, la Bolivie a demandé au Japon de l'aider sur le plan technique. La JICA a alors lancé un projet destiné à aider les organismes boliviens chargés de la prévention des catastrophes routières et améliorer les capacités de ce pays en matière d'entretien et de gestion des ponts. L'Agence a en outre envoyé des spécialistes et des experts japonais, proposé des formations au Japon et en Bolivie, et également fourni les équipements nécessaires.



Examen des blocs d'éboulement (taille, scénario d'éboulement, dégâts)



Discussion dans le cadre de l'enquête réalisée sur l'état du pont

ses liés aux systèmes de transport, en étant très attentive aux usagers et aux résidents des zones voisines, en participant activement aux activités communautaires et en collaborant avec les ONG.

En plus des actions de soutien jusqu'ici essentiellement axées sur des solutions structurelles et notamment la construction de routes, la JICA assure une vaste gamme d'actions de coopération technique.

Aide au développement des compétences fondamentales afin d'améliorer les capacités d'administration (développement des capacités dans les transports)

Aide à l'adaptation à la régionalisation et à la mondialisation, afin de faciliter l'essor des zones économiques régionales et la circulation des biens et personnes à l'échelon international et

(transports internationaux)

Aide destinée à garantir un aménagement harmonieux du territoire et à préserver le droit des individus à circuler librement et dans des conditions d'équité (transports nationaux)

Aide diversifiée en faveur d'une amélioration du cadre de vie et d'une croissance durable dans les zones urbaines (transports urbains)

Aide au développement et à l'entretien d'une infrastructure de transport de base dans le but d'améliorer le cadre de vie dans les zones rurales (transports locaux).

Infrastructure de transport transfrontalière

La JICA est consciente de ce qu'il ne suffit pas d'une aide bilatérale pour soutenir les infrastructures de transport de certains pays. En étudiant la distri-

bution des marchandises par exemple, on voit que les produits à destination d'un pays sans façade maritime transitent forcément par un pays côtier et traversent de ce fait plus d'un pays sur leur trajet. Dans ce type de cas, la coopération transfrontalière est essentielle. Pour la JICA, l'infrastructure de transport transfrontalière accroît la régionalisation et le développement des pays où elle doit être mise en place. Dans ce sens, l'infrastructure de transport transfrontalière n'est plus simplement en lien avec les frontières physiques, on en est venu à la considérer également comme un catalyseur de développement. Elle sert de réseau favorable au développement régional en étendant les systèmes de transport d'une région à l'autre. Elle contribue à la simplification des formalités administratives aux frontières, ce qui en retour fa-

Exemple

Transports Inde

« Projet de système de transports en commun rapides à Delhi »

Mise en œuvre du soutien idéal en combinant prêts d'APD et coopération technique

À une époque, seul le transport de voyageurs et de marchandises sur de longues distances était possible en Inde. Il n'y avait pas de trains sur de courtes distances pour relier les banlieues à la ville principale. Pour les courtes distances, on utilisait surtout

le bus et l'automobile. Toutefois, les encombrements chroniques et la pollution atmosphérique sont vite devenus problématiques. La nécessité d'un système de navette ponctuel et performant a fini par conduire à la construction du métro de Delhi, le premier système de transport à grande capacité et grande vitesse de la ville.

Le Japon n'a cessé d'aider l'Inde par des prêts d'APD depuis 1997 et a contribué à financer cet impressionnant système de transport en commun. Lorsque l'Agence a adopté une nouvelle structure organisationnelle en octobre 2008, elle a décidé de maintenir son soutien à ce projet et a proposé une nouvelle aide technique et détaché des experts

pour les opérations liées à la sécurité, ainsi que pour la maintenance et la gestion des voitures à voyageurs. L'appui fourni en matière de gestion de la sécurité concernait l'administration des horaires et la création de plans d'urgence qui tiennent compte du climat social en Inde.

La JICA a en particulier aidé à organiser une formation au secours d'urgence dans le cadre d'un scénario d'attaque terroriste et où le défi consistait à sauver des passagers blessés et à rapatrier les voitures à voyageurs qui avaient déraillé. L'Agence se réjouit de voir que les prêts d'APD accordés ont été complétés par une aide technique pour former une base de soutien entièrement revalorisée.



Contrôle du flux de voyageurs et inspection de maintenance permettent de garantir ponctualité et sécurité