

Développement de l'infrastructure économique

L'appui structurel et non structurel aux infrastructures de transport et de communication ainsi qu'au développement régional est un élément moteur du progrès économique et social

Le sous-développement de l'infrastructure de base et des cadres nécessaires à son exploitation et à sa gestion freine l'essor économique de bien des pays en développement. C'est pourquoi la JICA les aide à mettre en place une telle infrastructure et à développer leur économie.

Si l'urbanisation rapide peut être source d'efficacité pour l'activité économique et stimuler le développement économique, elle peut aussi être source de problèmes : dégradation du milieu de vie, des transports et de la sécurité publique ou disparités entre zones urbaines et rurales. Pour un développement régional efficace, mieux vaut adopter une perspective transfrontière plutôt qu'une approche spécifiquement régionale, ce qui suppose de faire appel à la coopération interrégionale et 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 de systèmes sociaux et d'institutions adaptés ; élabore des plans d'aménagement régionaux ; met en place une infrastructure de transport et de transit ; crée des réseaux d'information et de communication. La JICA fait en outre progresser la coopération interrégionale et fournit un soutien adapté aux besoins des pays partenaires.

Développement urbain et régional

Avantages et inconvénients d'une urbanisation rapide

Un développement intégré pour ouvrir des perspectives d'avenir

Situation générale

En 2010, on estimait que la population mondiale avait atteint 6,9 milliards d'individus. Alors que nous étions seulement 13 % à vivre dans les villes en 1900, l'urbanisation galopante a fait grimper ce taux à plus de 50 % en 2006. 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.

Une urbanisation aussi rapide peut certes se traduire par un essor économique, mais elle peut aussi entraîner une dégradation du milieu de vie, des embouteillages, une pollution de l'air et de l'eau, une augmentation du volume des ordures ménagères, la montée de l'insécurité et l'apparition de bidonvilles. Elle accroît les disparités entre zones urbaines et rurales, avec pour corollaire de nombreux problèmes : économie régionale fragilisée, infrastructures sociales dépassées et services publics déficients.

Pour la JICA, il apparaît impossible de résoudre séparément ces différents problèmes et il est essentiel d'adopter une approche intégrée du développement dans les différentes régions, afin de réduire les effets néfastes liés à l'urbanisation galopante.

Actions de la JICA

Pour stimuler le développement urbain et régional 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 contribue à la croissance économique et à l'amélioration du niveau de vie.

La JICA a élaboré cinq stratégies prioritaires pour promouvoir ses objectifs. Dans ce cadre, elle analyse les problèmes urbains, 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 méthodologie garantit la conduite efficace et rationnelle de nombreux projets.

1. Adopter une approche globale et intégrée des différents problèmes dans les zones urbaines et les 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 limitant les effets négatifs liés à l'urbanisation

Étude de cas

Création d'un plan d'urbanisme pour le développement urbain
Syrie : Projet de planification et d'aménagement urbain dans la région métropolitaine de Damas

Ces dernières années, la région métropolitaine de Damas a vu affluer des réfugiés et des personnes déplacées de pays voisins, ainsi que des habitants de communautés rurales, ce qui a conduit à une multiplication rapide de zones résidentielles anarchiques et à une accentuation des problèmes en milieu urbain.

Pour répondre à ces problèmes, la JICA a fourni une assistance technique permettant de réviser le plan d'urbanisme.

Le même plan d'urbanisme depuis plus de 40 ans

La Syrie est un pays important pour la paix et la sécurité au Moyen-Orient, au plan géographique et géopolitique. En 2006, elle a quitté le modèle socialiste à économie planifiée et met désormais en œuvre des politiques d'ouverture fondées sur le marché.

Parallèlement, l'afflux de réfugiés et de personnes déplacées suite aux troubles au Liban, en Irak et dans d'autres pays de la région a fait exploser la population de Damas et un nombre sans cesse croissant de villageois sont venus chercher du travail en ville. L'approvisionnement en eau s'est avéré insuffisant et d'autres problèmes sont apparus, tels que l'engorgement du trafic, la contamination des eaux souterraines et les ordures ménagères.

Pour résoudre ces problèmes et assurer une croissance durable, la création d'un plan d'urbanisme était indispensable. Or, Damas

n'en avait pas changé depuis 1968. À la demande du gouvernement syrien, la JICA a conduit de 2006 à 2008 l'étude d'aménagement urbain pour un développement durable de la région métropolitaine de Damas. Partant du plan d'urbanisme élaboré à partir de cette étude, la JICA travaille depuis 2009 sur un projet d'urbanisme et d'aménagement urbain, d'une durée de trois ans, destiné à améliorer les capacités d'organisation des agences d'exécution côté syrien.

Renforcement de la participation communautaire et des capacités administratives

Pour promouvoir ce projet, la JICA a conçu un plan directeur intégré composé de plans détaillés concernant des zones spécifiques. Elle s'est basée à cet effet sur une analyse des responsabilités municipales et a pris en compte des liens avec l'Irak et la Turquie, ainsi qu'un cadre pour le développement économique futur de la Syrie.

Conduit en collaboration avec la Syrie, ce plan doit permettre d'améliorer, grâce à la mise en place de différents systèmes, la planification administrative de la ville et des faubourgs de Damas.

Dans le droit fil de cette politique, une équipe spécialisée de la JICA collabore avec les autorités locales à la création du plan d'urbanisme, à la promotion du développement urbain et à l'identification de diverses techniques pour l'élaboration des plans régionaux détaillés.

Un cadre s'appuyant sur la participation communautaire constitue une réelle nouveauté en Syrie, où les procédures administratives descendantes héritées de l'ère socialiste sont légion. Un projet pilote axé autour d'un plan régional détaillé est prévu. Le sud de Qanawat, historiquement doté de nombreuses structures, a été choisi comme région test. Or, dans cette région, les bâtiments se détériorent et les routes sont étroites. Une amélioration du cadre de vie s'avère donc nécessaire. Ghouta Road, autre région test pour ce projet, est un district agricole des faubourgs de Damas soumis aux pressions de l'urbanisation. Une amélioration du cadre de vie est donc aussi nécessaire. Dans ces deux régions, la JICA a adopté une approche participative, par le biais d'études et d'ateliers au cours desquels les habitants s'attachent à résoudre les problèmes et à élaborer des moyens d'apporter des améliorations.



En visite à Mishima au Japon, l'équipe de projet syrienne a appris de quelle manière faciliter la participation communautaire dans un projet environnemental. Elle a conclu que des projets similaires pouvaient être appliqués à Damas et que les résidents locaux pouvaient plus participer à l'amélioration de leur cadre de vie.

En visite à Mishima au Japon, l'équipe de projet syrienne a appris de quelle manière faciliter la participation communautaire dans un projet environnemental. Elle a conclu que des projets similaires pouvaient être appliqués à Damas et que les résidents locaux pouvaient plus participer à l'amélioration de leur cadre de vie.

Dans ces deux régions, la JICA a adopté une approche participative, par le biais d'études et d'ateliers au cours desquels les habitants s'attachent à résoudre les problèmes et à élaborer des moyens d'apporter des améliorations.



Construction vieillissante à Qanawat



Suite aux débats de la population locale sur les problèmes liés à la gestion de l'aménagement urbain et les plans pour l'avenir, des recommandations ont été émises, notamment sur l'organisation de rencontres pour approfondir les relations entre résidents. Les habitants du quartier historique ont formulé d'autres recommandations, dont la conduite d'une étude sur le passage à l'urbanisation.



Les zones résidentielles anarchiques, sujet d'étude de la JICA

Efforts concertés pour le développement des ressources humaines

Les actions de coopération de la JICA en faveur du développement urbain et régional étaient jusqu'ici surtout axées sur l'élaboration de plans. Mais depuis peu, elle encourage des ressources humaines locales à réaliser ces plans. Après avoir commencé en 2008 par élaborer au Vietnam des plans d'urbanisme pour Hanoï, Ho Chi Minh Ville et Da Nang (ville du centre du pays), la JICA a lancé, en mars 2009, dans le droit fil de cette nouvelle orientation, un projet de développement des ressources humaines visant à favoriser l'élaboration de plans au niveau local dans les centres ruraux.

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 bien pris en compte pour les plans concernés. Afin d'améliorer le cadre de vie des citoyens défavorisés, la JICA renforce les capacités des organismes de recherche et développement travaillant sur de nouvelles technologies en matière d'habitat. L'Agence fournit également des informations géographiques précises, notamment les cartes indispensables à l'élaboration des plans d'aménagement.

Le développement régional dans une perspective globale

Alors que les besoins régionaux se diversifient, il n'est plus possible de traiter les difficultés séparément et une approche plus large s'impose pour traiter les problèmes d'une ville ou d'une région en particulier. La JICA se lance par conséquent dans des actions de développement régional fondées sur des perspectives globales, parfois même transfrontières, considérant la situation à plus grande échelle sous divers angles au lieu de se concentrer sur une région qui se développe trop lentement.



Habitants du sud de Qanawat (Syrie) participant à l'aménagement urbain.

Infrastructure de transport et de transit

Une infrastructure pour concrétiser les potentialités des individus

Moderniser les infrastructures de transport transfrontières pour renforcer le développement régional

Situation générale

Dans les pays en développement, l'infrastructure de transport est lente à se développer, ce qui freine la croissance économique et contribue à accentuer la pauvreté. La circulation des biens et des personnes est indispensable au développement d'une nation, et l'extension de l'infrastructure peut avoir des effets positifs, notamment une baisse des émissions de CO² par une réduction de l'engorgement du trafic, une logistique plus efficace, ainsi qu'une diminution des polluants atmosphériques.

Dans le monde entier, la demande de développement des infrastructures de transport reste forte, qu'il s'agisse des routes, des voies ferrées, des ports et des aéroports. Les besoins en termes de maintenance, de réparation et de modernisation des infrastructures vieillissantes devraient par ailleurs augmenter. Mobiliser les ressources financières requises pour des projets aussi coûteux relève de l'exploit. Au vu de la difficulté à développer les infrastructures uniquement avec des fonds publics, la JICA étudie d'autres techniques de financement, notamment l'injection de capitaux privés, afin que les usagers puissent continuer à bénéficier de services de transport répondant à leurs attentes, en maîtrisant au mieux les coûts.

Enfin, il est important de tenir compte des impacts environnementaux et sociaux, et de soutenir les pays partenaires qui tentent de remédier aux incidences négatives liées au développement des infrastructures.



Port de Sihanoukville, Cambodge

Étude de cas

Création des bases d'un développement national dans la région du Mékong

Cambodge : Programme de modernisation des principales infrastructures économiques

Situé dans le sud de l'Asie du Sud-Est continentale, le Cambodge est une plateforme importante pour l'expédition de marchandises vers les marchés internationaux. Or, l'infrastructure de transport et de transit a été en grande partie détruite sous Pol Pot.

La JICA a contribué à l'aménagement de routes, de ponts et de ports dans les années de reprise. Depuis 2007, elle conduit un plan sur cinq ans intitulé « Programme de modernisation des principales infrastructures économiques ».

Priorité maximum au développement de l'infrastructure de transport et de transit

Bordé par la Thaïlande, le Laos et le Vietnam, le Cambodge est traversé par trois axes internationaux de circulation : le corridor routier sud, le corridor routier littoral et le corridor central. Alors que le Japon, la Banque asiatique de développement (BAsD), la Banque mondiale et d'autres encore collaborent à la modernisation des axes routiers internationaux et des grandes routes nationales du Cambodge, une plus grande cohérence de l'aide s'avère nécessaire entre les donateurs suite à la collaboration accrue de nations émergentes telles que la Chine, la Thaïlande et le Vietnam.

Dans son « Plan national de développement stratégique 2009-2013 », le gouvernement cambodgien a fait de la promotion d'un réseau de transport l'une de ses priorités. Ce réseau est considéré comme le moteur de l'expansion économique et du développement rural. Le programme de la JICA portant sur la modernisation des principales infrastructures économiques doit apporter une aide dans ce contexte.

Ce programme a pour objectif de renforcer le fondement de la société en modernisant les opérations de gestion, d'exploitation et de maintenance, et en créant une infrastructure de transport. L'aide de la JICA, d'ordre structurel et non structurel, portera en priorité sur le corridor sud, la région métropolitaine de Phnom Penh et les villes de province. La création d'un axe routier et d'un pont à vocation internationale,



"La réfection de la route nationale 1 (RN 1) a fait disparaître une partie de mon établissement, mais j'ai été correctement dédommagé. La route est bien meilleure maintenant et j'ai plus de clients. Les produits subissent moins de dégradations et les affaires marchent bien". Le docteur Kuch Sangva Reth dirige une clinique et une pharmacie sur la RN 1.

le renforcement des fonctions du port de Sihanoukville, qui gère l'essentiel du chargement international et du trafic conteneurisé du pays, figurent parmi les grandes initiatives de la JICA.

Aide structurelle et non structurelle

Dans le cadre de l'appui structurel, la JICA finance par des dons la réfection de 52 km environ de la route nationale 1, qui fait partie de la Route d'Asie 1 (AH-1) reliant Ho Chi Minh, au Vietnam, à Bangkok, en Thaïlande. La JICA conduit également une enquête d'évaluation concernant le pont de Neak Loeung, qu'il est prévu de construire à l'endroit où le Mékong traverse cette même route nationale. Dans le cadre de l'aide non structurelle, des conseillers en politique des transports ont été détachés pour lutter contre la surcharge des véhicules, mettre en place des bornes kilométriques et élaborer des lignes directrices pour l'entretien des routes. La JICA conduit deux projets de coopération technique axés sur le renforcement des compétences des agents administratifs. Le premier porte sur l'amélioration de la gestion de la qualité dans la construction de routes et de ponts, et le deuxième, qui s'inscrit dans le cadre d'un projet de travaux publics, porte sur l'amélioration de la circulation des personnes. Pour répondre à l'augmentation du trafic urbain, la JICA participe à l'élaboration d'un plan

d'aménagement de la circulation en ville. Elle prévoit en outre d'apporter son concours lors de l'inspection et l'évaluation périodiques de l'intégrité des ponts, et de proposer si besoin des plans de substitution.

En matière d'aménagement portuaire, la JICA participe au projet de réhabilitation urgente du port de Sihanoukville et appuie le plan qui prévoit l'aménagement d'une zone économique spéciale près du port, ainsi que la création d'un terminal polyvalent. L'ensemble est financé par des prêts d'APD. Une aide sous forme de dons a été accordée pour la mise en place d'installations et d'équipements de sécurité dans ce port d'une importance vitale. La JICA a détaché des conseillers en exploitation portuaire pour aider le port autonome à former des ressources humaines et renforcer ses compétences en matière de création de systèmes. Dans le cadre d'un projet de coopération technique, ils ont aidé le gouvernement central (ministère des Travaux publics et des transports) à élaborer des politiques et des structures administratives. Afin de renforcer la compétitivité internationale du port, la JICA conduit une étude des besoins liés à l'augmentation du volume de fret traité et appuie l'élaboration d'un plan d'aménagement.

Le point de vue de notre partenaire

Tauch Chankosal, secrétaire d'État au ministère des Travaux publics et des transports

Le gouvernement japonais nous a aidé à nous relever des ravages de la guerre civile. Le développement de l'infrastructure de transport est un enjeu prioritaire pour le redressement du pays. Baptisé « Pont de l'Amitié Japon-Cambodge », le pont reliant Phnom Penh à Angkor Vat a été reconstruit grâce à des fonds japonais. Nous sommes en outre reconnaissants au Japon de nous avoir aidés à remettre en état la route nationale 1, qui fait partie de notre principal axe de circulation.



Route nationale 1 (RN 1) avant la remise en état



La clinique (à gauche) et la route nationale 1 (RN 1) après la remise en état

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.

Il ne suffit pas de construire des routes et des ponts pour créer une infrastructure de transport dans les pays en développement. Cela suppose aussi de planifier l'ensemble de l'infrastructure pour garantir l'efficacité du système et disposer d'un plan permettant d'exploiter et de gérer les installations de manière appropriée. Dans ce cadre, il convient de former des ressources humaines et de renforcer les institutions pour garantir le bon fonctionnement des systèmes de transport. Prenant en compte les usagers et leurs besoins, la JICA favorise la participation du public et la collaboration avec les ONG.

La JICA apporte également une aide non structurelle dans les domaines suivants : (1) Aide au développement des compétences fondamentales pour améliorer les capacités d'administration (développement des capacités dans les transports) ; (2) Aide à la régionalisation et à l'internationalisation, afin de faciliter l'essor des zones économiques régionales et la circulation des biens et des personnes à l'échelon international (transports internationaux) ; (3) Aide destinée à garantir un aménagement harmonieux du territoire et à préserver le droit des individus à bénéficier de services de transport accessibles (transports nationaux) ; (4) Coopération technique en faveur d'un aménagement urbain durable et d'une amélioration du cadre de vie (transports urbains) ; et (5) Aide à la création d'une infrastructure de transport de base afin d'améliorer le cadre de vie dans les régions rurales (transports locaux).

Infrastructure de transport transfrontière

Parfois, l'aide bilatérale n'est pas suffisante pour soutenir l'infrastructure de transport d'un pays et la collaboration de plusieurs pays s'avère nécessaire, par exemple lorsqu'il faut pour pénétrer dans un pays passer par la façade maritime d'un autre pays.

Pour la JICA, les transports permettent d'élargir les régions en dépassant les frontières et favorisent ainsi la régionalisation. Cela suppose la mise en place d'un réseau de transport régional transfrontière, de procédures simplifiées pour faciliter le passage aux frontières et de s'appuyer sur des éléments d'ordre non structurel tels que le développement des ressources humaines.

Une infrastructure de transport transfrontière ne peut en outre se développer sans une coopération interrégionale. L'étude relative au projet de réseau logistique national au Laos, débutée en mars 2008, analyse le rôle dans l'infrastructure de transport transfrontière du Laos et du Cambodge, pays dont la croissance économique est moins forte que celle de la Thaïlande et du Vietnam.

Encourager les transports transfrontaliers devrait dynamiser les économies des pays et régions en développement, atténuer les disparités régionales et réduire la pauvreté. La JICA est également consciente des incidences négatives du transport transfrontalier, notamment le risque qu'il bénéficie de façon disproportionnée aux régions économiquement plus fortes ou qu'il favorise la propagation de maladies infectieuses comme le VIH/sida.



Le second pont international sur le Mékong réunit la Thaïlande et le Laos. Sa construction a réduit les délais de livraison des marchandises entre Bangkok et Hanoï, d'environ deux semaines par voie maritime à près de trois jours par voie terrestre. (Photos de Shinichi Kuno)

Technologies de l'information (TI)

L'introduction tardive des TI est un obstacle au développement économique

Comblent le fossé numérique entre les différents pays et régions

Situation générale

Les technologies de l'information (TI) ont fait des progrès remarquables dans les pays en développement. Utilisées dans les domaines administratif, social et économique, elles ont permis d'informatiser les activités du gouvernement central (gouvernance électronique), de pratiquer l'enseignement via internet (apprentissage électronique) et de faciliter les échanges et le commerce par voie numérique (commerce électronique). Dans les pays en développement, les TI sont susceptibles d'accroître l'efficacité des systèmes économiques et sociaux, d'augmenter la productivité, d'améliorer le niveau de vie et les services à la population.

Nombreux sont toutefois les pays en développement qui n'ont pas encore pu bénéficier des avantages des TI. La disparité des ressources en TI entre les pays a donné naissance à la « fracture numérique », qui à son tour contribue à l'aggravation des disparités économiques.

Actions de la JICA

La JICA pense qu'il est important d'étendre l'utilisation des TIC aux projets autres que ceux liés à ce domaine, afin d'améliorer leur efficacité et leur efficacité.

Lors du sommet Kyushu-Okinawa (G8), en juillet 2000, le Japon a réaffirmé sa volonté d'aider à réduire la fracture numérique dans le monde en développement par certains moyens informatiques comme l'apprentissage à distance.

Le gouvernement japonais a également annoncé son intention d'utiliser les fonds de l'APD plus efficacement et de mettre en place des bases de TI sur 30 sites différents. Dans ce cadre, la JICA a par ailleurs envisagé des mesures visant à combler la fracture numérique dans les pays en développement, principalement en Asie.

Politiques des TI liées au développement économique et social

La JICA pense qu'il est important d'étendre l'utilisation des TIC aux projets autres que ceux liés à ce domaine, afin d'améliorer leur efficacité et leur efficacité.

- 1) Renforcement des capacités de planification des politiques des TI : Envoi de conseillers pour élaborer des politiques des TI dans des domaines tels que la stratégie nationale, la communication électronique et la promotion de l'industrie.
- 2) Formation de personnel qualifié dans le domaine des TI : Mise en place d'un projet de développement des ressources humaines afin d'améliorer les compétences des ingénieurs et responsables politiques en vue d'étendre le recours aux TI. Ce point suppose un soutien important de la JICA en matière de TI.
- 3) Développement de l'infrastructure des TI : Élaboration d'un plan pour la mise en place de l'infrastructure nécessaire aux réseaux de communications centraux et régionaux, et renforcement des systèmes de maintenance et de gestion associés.
- 4) Amélioration des performances dans différents domaines par les TI : Amélioration de l'efficacité opérationnelle par l'adoption des TI dans les services administratifs gouvernementaux et l'utilisation des TI pour améliorer les secteurs de l'éducation, de la santé et du commerce.
- 5) Amélioration de l'efficacité de l'aide par les TI : Extension des activités JICA-Net pour résoudre les problèmes liés aux TI.



Projet de construction du Centre des technologies de l'information et de la communication (TIC) de l'Université du Pacifique Sud. Le développement des TIC est essentiel pour permettre aux pays insulaires du Pacifique de bien s'adapter à la mondialisation.