

Développement de l'infrastructure économique

Une réponse globale aux problèmes urbains et régionaux basée sur une perspective macroéconomique



Les objectifs concernés, parmi les huit OMD, sont indiqués en couleur.

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 dynamiser efficacement l'activité économique et constituer un outil de développement économique, elle peut aussi générer des problèmes, tels que la dégradation du milieu de vie, des transports et de la sécurité publique ou l'augmentation des disparités entre zones urbaines et rurales.

La promotion d'un développement urbain et régional efficace requiert non seulement une approche spécifique par région, mais aussi une macroplanification qui tient compte des liens avec les autres régions et les zones économiques transfrontières.

Afin de développer des infrastructures économiques durables, la JICA élabore des plans de développement régionaux et urbains qui soulignent l'importance de systèmes sociaux et d'institutions adaptés. En se basant sur ces plans, la JICA assure une coopération pour le développement des infrastructures de transport et des réseaux d'information et de communication ainsi que pour l'amélioration de l'organisation et des ressources humaines chargées de la maintenance et de la gestion de ces infrastructures et de ces réseaux.

Développement urbain et régional

Situation générale

Selon les estimations, la population mondiale atteint 7 milliards d'individus en 2011. 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 devraient résider d'ici 2030 près de 80 % des 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 tels que la fragilisation de l'économie régionale, la vétusté des infrastructures sociales et l'insuffisance des services publics.

La JICA est convaincue que ces problèmes ne peuvent être résolus indépendamment les uns des autres, et que le développement des zones urbaines ou des régions doit s'inscrire dans une approche globale, 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 réalisation d'études, 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.

L'élaboration des plans d'urbanisme et de développement est axée sur les cinq perspectives suivantes :

- 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 économique équilibré limitant les effets négatifs liés à l'urbanisation

En se basant sur les perspectives exposées ci-dessus, la JICA procédera à une analyse des problèmes urbains et régionaux, à l'établissement d'une vision à moyen et long terme, à l'élaboration de politiques de développement et de plans de développement

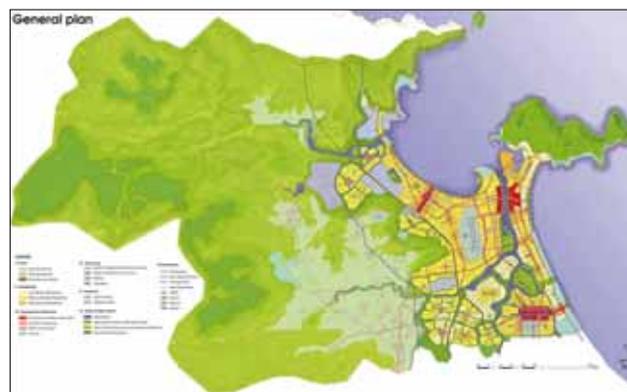


Schéma d'urbanisme de la future ville proposé dans le cadre de l'étude sur la stratégie de développement intégré de la ville de Danang et de sa région. L'étude a permis de concevoir un plan et une stratégie de développement global qui établit un juste équilibre entre les secteurs de l'industrie, du tourisme, du commerce et les zones résidentielles.



Des enfants déplacés internes suivent des cours en plein air à cause du manque de salles de classe dans le nord de l'Ouganda. Dans le district d'Amuru, au nord de l'Ouganda, une région en pleine reconstruction après 20 ans de conflit, la JICA déploie une coopération pour établir un modèle de développement communautaire afin d'encourager le retour et l'installation des déplacés internes.

par secteur, et elle proposera des plans d'action pour leur mise en œuvre. En déployant plusieurs projets coordonnés basés sur un plan d'urbanisme, la JICA s'efforce de maximiser l'impact du développement.

Processus globaux et autodéterminés

À ce jour, la JICA a assuré de nombreux projets de coopération pour le développement urbain et régional. Afin de permettre aux populations des pays en développement de mettre en œuvre leur futur plan de développement de manière autonome, la coopération pour le développement urbain et régional doit accorder la priorité aux approches globales et autodéterminées par les pays.

Le renforcement des capacités des personnes qui travaillent dans les organisations homologues et qui sont responsables de la mise en œuvre des plans de développement urbains et régionaux doit faire l'objet d'un effort appuyé. Il est important d'examiner comment les organisations développent les ressources humaines et quels sont leurs mécanismes sociaux et institutionnels afin d'assurer leur fonctionnement de manière suffisante et efficace. Les bailleurs de fonds doivent assurer une coopération qui favorise les processus autodéterminés afin de permettre aux populations des pays en développement d'identifier et de résoudre les problèmes de manière globale et par eux-mêmes, au niveau individuel, organisationnel, sociétal et institutionnel. La coopération déployée par la JICA accorde par conséquent la priorité aux processus globaux et autodéterminés par les pays, à chaque étape de la formulation et de la mise en œuvre des plans de développement urbains et régionaux des pays en développement.

Le développement régional et macro-régional

Alors que les besoins régionaux se diversifient, un nombre croissant de problèmes ne peuvent plus être traités séparément et une approche plus large basée sur une perspective urbaine ou

régionale s'impose. Cette approche doit adopter une perspective transfrontière et macro-régionale en considérant la région à plus grande échelle sous divers angles, au lieu de se concentrer sur le seul développement des zones agricoles délaissées par la croissance. Par ailleurs, les initiatives doivent mieux prendre en compte les problèmes de portée mondiale, comme le changement climatique.

Transports

Situation générale

Dans les pays en développement, l'infrastructure de transport, notamment des routes, des voies ferrées, des ports et des aéroports, est lente à se développer, ce qui freine la croissance économique et contribue à accentuer la pauvreté. L'infrastructure de transport est nécessaire à la circulation des biens et des personnes et son développement est indispensable pour assurer une croissance durable.

La demande mondiale pour le développement des infrastructures de transport est très élevée et les besoins en termes de maintenance, de réparation et de modernisation des structures vieillissantes augmentent rapidement. Ces projets requièrent des financements massifs et la mobilisation des fonds constitue un défi majeur. Les fonds publics disponibles ne sont pas suffisants pour couvrir toutes les infrastructures nécessaires. D'autres sources de financements, notamment privées, doivent être trouvées afin de fournir de manière durable des services de transport répondant aux attentes des usagers tout en maîtrisant les coûts.

Enfin, il est nécessaire de soutenir les initiatives qui valorisent l'environnement et la société du pays partenaire, notamment pour la décongestion du trafic par l'introduction de moyens de transport



À Bangkok, capitale de la Thaïlande, la ligne Violette du métro, qui relie Bangkok à la province voisine de Nonthaburi, est construite avec l'aide de prêts d'APD.

public et une évolution des méthodes de transport ; la réduction des émissions de CO² par des moyens de distribution plus efficaces ; et le contrôle des polluants atmosphériques.

■ 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 et de fret dans les pays en développement. Cela suppose aussi l'établissement d'un plan pour assurer l'efficacité du système de transport, le développement des ressources humaines et le renforcement des organisations qui assureront l'exploitation et la gestion appropriées des infrastructures ainsi que la création des dispositifs sociaux et institutionnels aptes à soutenir ces organisations. Dans sa coopération, la JICA promeut activement la participation des résidents et la collaboration avec les ONG en se concentrant sur les bénéficiaires, notamment les usagers et les résidents, et en restant attentive à qui utilise le système et

pourquoi.

En outre, la coopération dans le domaine des transports doit prendre en compte plusieurs éléments, notamment : Le « transport international » pour promouvoir les flux internationaux de biens et de personnes et le développement des zones économiques régionales qui transcendent les frontières ; un « transport national » qui assure un accès équitable aux transports et un développement national équilibré ; un « transport urbain » en appui à un urbanisme durable et à l'amélioration du niveau de vie ; et un « transport rural » pour améliorer le niveau de vie des zones rurales ayant tendance à accuser un retard de développement. L'objectif ultime de la JICA est de parvenir à un « développement dynamique et inclusif ».

■ 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 transfrontaliers sont un moyen de promouvoir l'intégration des marchés économiques dans une grande région au-delà des frontières nationales. Les infrastructures de transport transfrontières nécessitent une approche globale,



Le port de Namibe, en Angola, a été remis en état grâce à des dons.



Les responsables d'un aéroport vietnamien suivent une formation au Japon. La photo montre les responsables durant un cours pratique sur la gestion des installations à l'aéroport de Narita.

Aide coordonnée pour l'introduction du premier système ferroviaire urbain au Vietnam

La JICA fournit une aide pour l'introduction de systèmes ferroviaires urbains à Hanoï et Hô-Chi-Minh. Cette initiative coordonnée de développement de voies ferrées urbaines intègre des prêts d'APD, de la coopération technique et des partenariats privés, et elle couvre les étapes de la planification ; de la construction ; de l'exploitation, la maintenance et la gestion ; ainsi que le développement urbain le long des voies.

Dans les deux principales villes du Vietnam, Hanoï et Hô-Chi-Minh, la croissance économique et l'urbanisation rapide de ces dernières années ont provoqué une augmentation du trafic de cyclomoteurs et d'autres véhicules. Cela provoque des embouteillages et suscite des inquiétudes quant aux effets néfastes sur les activités économiques et sociales. De plus, le trafic des véhicules contribue à la pollution de l'air, qui constitue un problème très sérieux.

Tirer parti de l'expérience et des technologies japonaises

C'est dans ces circonstances que la JICA a soutenu la formulation de plans d'urbanisme, notamment de plans pour le transport urbain à Hô-Chi-Minh et Hanoï. Les deux plans recommandaient l'introduction d'un système de transport en commun rapide dans le cadre de l'évolution vers un système de transport public.

En se basant sur ces recommandations, à Hô-Chi-Minh, la JICA a octroyé des prêts d'APD pour la construction de la ligne 1 (environ 19,7 km entre Ben Thanh et Suoi Tien), qui était le projet le plus urgent. À Hanoï, la JICA a accordé une aide sous forme de prêts d'APD pour la construction de la ligne 1 (11 km entre Gia Lam et Giap Bat, 4 km autour de la station Ngoc Hoi) et de la ligne 2 (12 km entre Nam Thang Long et Tran Hung Dao), deux voies ferrées urbaines recommandées par le plan d'urbanisme.

Les entreprises japonaises possèdent des technologies avancées en matière de voies ferrées urbaines, le dispositif STEP (« Special Terms for Economic Partnership » pour conditions spéciales de partenariat économique) sera donc appliqué aux projets de prêts d'APD. Pour la signalisation et les systèmes de communication ainsi que pour les pièces détachées des wagons, des produits japonais devraient être livrés et utilisés. Par ailleurs, les opérateurs ferroviaires japonais développent

non seulement des réseaux ferrés, mais aussi des modèles économiques uniques, notamment des modèles de développement urbain pour la promotion immobilière le long des lignes. L'expérience japonaise en matière de développement urbain lié aux voies ferrées devrait également être mise à contribution pour le développement des systèmes ferroviaires urbains à Hanoï et Hô-Chi-Minh.

La construction débutera en 2012 pour la ligne 1 à Hô-Chi-Minh et la ligne devrait fonctionner dès 2017. À Hanoï, la ligne 1 devrait ouvrir en 2017 et la ligne 2 en 2016.

Aide à la maintenance et au développement des zones voisines

Le Vietnam manque d'expérience en matière d'exploitation et de maintenance des systèmes ferroviaires urbains. Il convient donc de créer une nouvelle entreprise pour assurer l'exploitation et la maintenance du réseau. En 2011, la JICA a commencé un projet de coopération technique pour soutenir la création d'une entreprise pour l'exploitation et la maintenance des voies ferrées urbaines à Hô-Chi-Minh, et le même mécanisme de coopération est envisagé pour Hanoï.

Les systèmes ferroviaires urbains nécessitent également des normes techniques et des spécifications standards. La JICA a contribué à l'élaboration de normes techniques pour les



Image d'un pont suspendu, au-dessus de la rivière Saigon, qui relie le centre de Hô-Chi-Minh à la banlieue.

systèmes ferroviaires urbains par un projet d'étude de développement (2008-2009).

Par ailleurs, afin d'encourager l'utilisation des réseaux ferrés urbains par les personnes habituées à se déplacer en cyclomoteurs, le développement des gares ferroviaires dans les zones environnantes, parallèlement à celui des lignes, est essentiel. Cela comprend la construction d'installations pratiques pour les usagers, notamment de places pour stationner les voitures et les vélos ainsi que des terminaux de bus pour se rendre facilement à l'école ou au travail. La JICA apporte une aide pour le développement des zones situées autour des principales stations des lignes 1 et 2 et celles situées le long des lignes ferroviaires à Hanoï. En outre, à Hô-Chi-Minh, la JICA conduit une étude avec des entreprises privées afin de présenter une proposition coordonnée pour l'aménagement de la station Ben Thanh qui devrait comprendre un centre commercial souterrain. La station Ben Thanh servira de terminal pour connecter le réseau aux autres voies ferrées.

La JICA entend continuer de soutenir le développement urbain à Hanoï et Hô-Chi-Minh par l'introduction de systèmes ferroviaires urbains, tout en faisant une utilisation optimale de la technologie et de l'expérience japonaises dans ce domaine.



L'augmentation significative du trafic routier a fait des embouteillages un problème critique. À Hô-Chi-Minh, la vitesse moyenne des véhicules devrait se dégrader de 23,8 km/h en 2002 à 13,3 km/h en 2020.

notamment par le développement des infrastructures nationales et des installations aux frontières, telles que les douanes et les bureaux de l'immigration ; le développement d'un réseau régional permettant la circulation des flux de biens et de voyageurs à l'échelle régionale ; des procédures de passage des frontières simplifiées pour encourager le transport transfrontalier ; et le développement des infrastructures intellectuelles comme les ressources humaines.

L'objectif est de stimuler les économies des pays et des régions en favorisant les transports transfrontaliers dont le développement passe par une planification et une mise en œuvre issue d'une coopération multilatérale. Il n'en reste pas moins que la JICA est consciente que les transports transfrontaliers peuvent bénéficier de façon disproportionnée aux régions économiquement plus fortes et favoriser les crimes ou la propagation de maladies comme le VIH/sida. La JICA prend en considération la possibilité de ces incidences négatives en assurant sa coopération et s'efforce d'y remédier.



L'antenne satellite et le Centre des TIC Japon-Pacifique ont été construits grâce à des dons à l'Université du Pacifique-Sud de Fiji afin de jouer le rôle de plateforme pour les TIC en Océanie. Les projets de coopération technique actuellement mis en œuvre comprennent la création d'un nouveau diplôme de licence sur les TIC et l'amélioration du réseau de communication satellitaire.



Un cours au laboratoire du Centre des TIC

Technologies de l'information (TI)

Situation générale

Les technologies de l'information (TI) ont fait des progrès remarquables dans les pays développés. 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). Les TI sont susceptibles d'apporter diverses améliorations, notamment d'accroître l'efficacité des systèmes économiques et sociaux, d'augmenter la productivité et d'améliorer la qualité de vie.

Dans de nombreux pays en développement, cependant, la progression des TI a été limitée. Cela a provoqué une fracture numérique avec les pays développés et accentué les disparités économiques.

Actions de la JICA

La JICA pense qu'il est important de refermer la fracture numérique pour améliorer l'efficacité et l'efficacité des divers programmes de coopération. En encourageant l'utilisation des TI dans les pays en développement, la JICA contribue à l'élimination de la fracture numérique.

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 [→ voir l'étude de cas, page 72].

Politiques des TI liées au développement économique et social

La JICA s'attache à combler le retard des TI dans les pays en développement selon cinq approches :

- 1) Renforcement des capacités de planification des politiques des TI : Envoi de conseillers pour élaborer des politiques des TI dans des domaines tels que les stratégies nationales sur la communication électronique et la promotion des industries liées.
- 2) Développement des infrastructures de communication : 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.
- 3) Amélioration de l'efficacité et de l'efficience de l'aide par les TI : Augmenter l'efficacité et l'efficience des projets en adoptant les TI dans les services administratifs gouvernementaux et en utilisant pour des projets de coopération dans divers secteurs, notamment pour l'éducation, les soins de santé et le commerce.
- 4) 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 concentre une part importante des efforts de la JICA en matière de TI.
- 5) Diffusion : Assurer une coopération visant à étendre le modèle de diffusion numérique terrestre japonais qui résiste aux interférences et permet une réception stable, etc.

Contribuer à l'établissement d'une nouvelle nation par la promotion des activités de distribution du port

Les transports fluviaux sur le Nil sont d'une importance critique pour le Sud-Soudan dans la mesure où le pays est totalement enclavé. Conjointement à la construction d'une jetée et d'autres aménagements financés par des dons, la JICA a commencé un projet de coopération technique pour renforcer les capacités de gestion du port. Après l'indépendance du Sud-Soudan en juillet 2011, la JICA assurera une coopération pour les infrastructures matérielles et immatérielles afin de contribuer à l'établissement d'une nouvelle nation par la promotion du système de distribution.



Graphique du projet d'extension du port fluvial de Juba (prévision après achèvement)

Une voie de transport vitale pour la reconstruction

En 2005, un accord de paix global a été conclu, mettant fin à 20 ans de guerre civile entre le nord et le sud du Soudan. Au sud, un gouvernement autonome a été formé et la région a entamé son processus de reconstruction.

Une distribution fluide des marchandises dans le pays et vers l'étranger est un élément indispensable pour la reconstruction post-conflit. Cependant, la route principale qui relie le nord au sud n'est pas achevée et les capacités de transport sont limitées. La voie navigable formée par le Nil qui relie la mer Rouge au port fluvial de Juba, via un port central au nord, constitue un lien vital pour la reconstruction du Sud-Soudan, ainsi que la route terrestre qui passe par le Kenya et l'Ouganda.

La JICA apporte une aide constante pour le développement du port de Juba qui tient une place



A présent, le port n'accueille quasiment que des cargaisons en vrac (stockées séparément), l'utilisation des conteneurs va significativement améliorer l'efficacité et la sécurité des opérations de manutention.

centrale sur cette voie navigable. Immédiatement après la conclusion de l'accord de paix, la JICA a débuté la remise en état des installations portuaires endommagées durant la guerre civile en s'appuyant sur une étude de développement d'urgence. De plus, la JICA a aussitôt construit une jetée de 35 m, puis par un projet de suivi de la coopération, l'Agence a fourni des équipements de manutention des cargaisons et organisé des formations sur la gestion portuaire.

Infrastructures matérielles et immatérielles

À l'issue de la période de transition de six ans prévue par l'accord de paix global, la République du Sud-Soudan a obtenu son indépendance en juillet 2011. En réponse à l'augmentation de la demande de transport de fret due à la stimulation de l'économie qui a accompagné l'indépendance du pays, la JICA déploie une aide combinant dons et coopération technique afin de promouvoir le transport de fret centré sur le port de Juba.

L'étude préparatoire pour l'aide sous forme de dons est déjà achevée. D'ici l'exercice 2013, la JICA a l'intention de développer les infrastructures en agrandissant la jetée (d'environ 200 m) et en construisant un entrepôt, et d'envoyer des équipements, notamment des grues portuaires. Jusqu'à présent, les cargaisons étaient manipulées manuellement, l'introduction par la JICA d'un dispositif de manutention entièrement mécanisé

devrait augmenter le volume de marchandises ainsi que l'efficacité et la sûreté des opérations de chargement et de déchargement, et améliorer les conditions sanitaires des installations.

De plus, un projet de coopération technique mis en œuvre à partir de mars 2011 pour les quatre prochaines années (selon le plan) renforcera les capacités de gestion du port de Juba par l'établissement de rôles et de structures organisationnelles ainsi que d'un mécanisme de gestion du budget. Le projet vise également à améliorer les capacités de gestion et de maintenance des installations, à promouvoir une manutention sûre et efficace des cargaisons et une bonne gestion du port, et à produire des statistiques sur le port. En outre, afin de remédier aux disparités régionales qui sont pour le moins préoccupantes, la JICA organisera des formations pour le personnel de six autres grands ports commerciaux en vue de partager les connaissances et expériences acquises au port de Juba avec d'autres ports.

Le développement parallèle des installations portuaires et des ressources humaines permettra une coopération efficace, notamment par des formations techniques tirant parti des installations et équipements installés ainsi que par la maintenance et la gestion des installations par les ressources humaines ainsi formées.

Connexion des infrastructures du nord et du sud

Le système de distribution fluide établi par cette coopération permettra de livrer plus de marchandises dans un rayon plus large. Cela devrait générer des effets économiques, notamment une baisse des prix des produits commerciaux et la distribution de produits variés. Cette coopération devrait non seulement contribuer au développement du Sud-Soudan, mais aussi à la réconciliation entre le Nord et le Sud-Soudan par la promotion de la distribution de marchandises entre les deux zones.

Vu par notre homologue

Maurice Rehan, ingénieur
Directeur général – Direction
des transports fluviaux / ministère
des Transports

Ce projet de coopération technique permettra d'améliorer les capacités de gestion des ports fluviaux du Sud-Soudan et d'augmenter le volume de marchandises qui y transitent, ce qui constitue une opportunité unique pour le pays. Nous allons redoubler d'efforts pour acquérir les technologies portuaires japonaises. J'espère que nous pourrions non seulement bénéficier de la technologie du Japon, mais aussi de sa culture, et notamment prendre exemple sur sa discipline.