

**SUPPORTS DE FORMATION  
EN MATIÈRE DE TRANSPORT  
RURAL**



**Module 2: Planification, conception, évaluation  
et mise en œuvre**

**L'utilisation de l'entraide pour la construction de  
routes à faible volume: Indonésie**

**Séance 2.2  
Partie 2 - Étude de cas**

**Présentation: 2.2b**



DFID Department for  
International  
Development



theIDLgroup



**SSATP**  
Africa Transport  
Policy Program

# 1. Introduction

## Objectifs d'apprentissage

A l'issue de la session, les participants pourront :

- ③ Décrire les conditions préalables nécessaires aux projets de route basés sur l'entraide ?
- ③ Analyser les principaux facteurs politiques, stratégiques et économiques affectant les projets de route basés sur l'entraide
- ③ Expliquer le potentiel et les limites de tels projets
- ③ Soumettre des recommandations afin de garantir l'efficacité des projets routiers d'entraide basés sur les communautés

# Aperçu de la session

- ③ Contexte de l'étude de cas sur l'île de Flores
- ③ Analyse des principaux problèmes avec les initiatives d'entraide pour la construction de routes à faible volume
- ③ Expériences tirées à partir de Flores

## 2. Le projet Flores : Contexte

### Ile de Flores

- ☉ Située dans la province d'Indonésie Orientale de Nusa Tenggara Timur (NTT)
  - une des régions les plus pauvres et les moins développées d'Indonésie
  - isolation = d'importantes contraintes en matière de développement
- ☉ Dans le district de Manggarai (Flores Occidentale)
  - seulement 1/2 de la population a accès au réseau routier.

# 'gotong-royong'

la tradition indonésienne de travail  
bénévole d'intérêt collectif

- ③ De nombreux villages ont tenté de construire des routes de desserte locale en 'gotong-royong'
- ③ mais ces efforts ont souvent échoué en raison
  - des conditions topographiques difficiles
  - du manque de compétences des villageois dans la construction de routes et des outils appropriés

# Soutien local à Flores

- ◎ Depuis **1985**, INTERCOOPERATION assiste l'église catholique de Manggarai dans le cadre de la construction de routes de desserte
  - par des méthodes de faible coût, basées sur la main-d'œuvre
- ◎ En **1994** une composante supplémentaire fut lancée :
  - objectif = soutenir les efforts collectifs traditionnels de construction de routes d'accès aux villages et de pistes carrossables
- ◎ **Mesures clés**
  - formation et le suivi des contremaîtres et d'arpenteurs locaux
  - aide financière et technique pour les sections de route difficiles qui dépassent les moyens des villageois

# Après 4 années, les résultats furent ...

- ③ 85 km de routes de desserte locale levés et construits avec de la main d'œuvre bénévole
- ③ Les tracés précédemment construits ont été rendus carrossables
  - la longueur totale des routes influencées par le projet était de 250 km
- ③ **Reconnaissance** du besoin d'une étude et de la construction d'une route appropriée par les communautés et les décideurs locaux
- ③ **Plus de trafic généré**
  - les camions transportent les cultures commerciales vers les marchés locaux, les matériaux de construction et les biens de consommations vers les villages
  - le trafic des passagers augmente

.... plus de résultats

## 🎯 Coûts réduits

- 3000 \$ US par kilomètre environ  $\frac{1}{4}$  du coût des routes sous maîtrise d'ouvrage (y compris les coûts de projet et la valeur de la main d'œuvre locale)

## 🎯 Extension des services

- sur demande de 4 districts voisins
- résultat - une amélioration du levé et de la construction des routes est également visible dans ces districts



### 3. Analyse des principaux problèmes avec les initiatives d'entraide pour la construction de routes à faible volume

## L'entraide : les problèmes



## Discussion en groupe

*Pour les initiatives d'entraide, discutez des*

- 1. Conditions préalables nécessaires*
- 2. Potentiels et limites*
- 3. Principaux facteurs politiques, stratégiques et économiques*

## 4. Expériences tirées à partir de Flores

1. Conditions préalables nécessaires
2. Principaux facteurs politiques, stratégiques et économiques
3. Potentiels et limites
4. Recommandations pour les projets de route

# 1. Conditions préalables nécessaires pour les initiatives d'entraide

## Facteurs internes aux villages

- ⊙ L'accès aux routes est un réel besoin
  - pour l'évacuation des cultures commerciales et pour profiter des possibilités commerciales
  - les sentiments de retard et d'isolement contribuent davantage au besoin d'accès

# 1. Conditions préalables nécessaires pour les initiatives d'entraide

## Facteurs internes aux villages

- ③ Les communautés sont capables et souhaitent
  - fournir du travail basé sur l'entraide
  - démontrer un engagement encouragé par des traditions d'entraide établies
  - montrer un degré élevé d'homogénéité sociale et de soutien par les décideurs locaux
- ③ Des possibilités réalisables au niveau technique et social pour les projets de routes

# 1. Conditions préalables nécessaires pour les initiatives d'entraide

## Facteurs externes aux villages

- ③ Un système de transport de base est en place
  - réseau de routes principales et véhicules
- ③ Les efforts d'entraide sont soutenus par les attitudes et les politiques du gouvernement
- ③ Les organismes externes laissent l'appropriation des projets aux communautés

# Réflexions

- ③ Les réalisations grâce à l'entraide sont souvent "invisibles"
  - moins glamours que les projets conventionnels et donc sous-estimés
- ③ L'entraide est une option viable
  - pour faire face au manque de fonds publics
  - ... souvent la **seule** option !

# Réflexions élargies

- ③ Le soutien externe affecte l'engagement des communautés
  - encourage et motive les communautés
- ③ Les ONG à faible budget peuvent soutenir des initiatives d'entraide
  - la construction de routes peut être mise en œuvre avec des coûts de projet extrêmement bas
  - ... si les communautés locales sont prêtes à contribuer au travail basé sur l'entraide



# Réflexions élargies ....

- ③ L'entretien des routes est plus probable si
  - les routes sont construites avec des systèmes d'entraide
  - il est considéré comme important pour l'économie locale
  - la responsabilité sera pas tenue par un organisme externe
  
- ③ Les probabilités en matière de viabilité sont élevées
  - les communautés acceptent la technologie et les compétences qui se sont avérées utiles

# Réflexions élargies ....

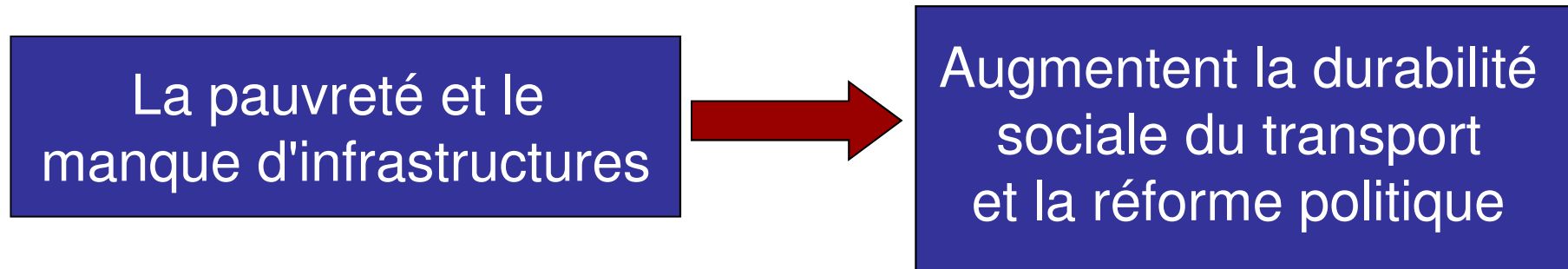
## 🌀 Un pas vers l'autonomisation

- l'expérience de compléter avec succès une route d'accès local
- ..... améliore une attitude d'autonomie lorsque l'on rencontre d'autres défis dans le développement local

## 🌀 Les facteurs qui nuisent à l'entraide !

- travail rémunéré
- mesures incitatives
- les perspectives du soutien externe généreux

## 2. Principaux facteurs politiques, stratégiques et économiques



### Stratégies clés

① Mobilisation des communautés locales

② Promotion des systèmes d'entraide

- offrir des infrastructures à plus petite échelle
- fournir un service efficace et abordable
- proposer la seule approche actuellement réalisable

# Les principes clés de l'économie et de la planification rationnelle doivent être observés

- ③ Se concentrer sur « les besoins d'accès » plutôt que sur les « besoins de mobilité »
- ③ Développer des routes à coût réduit pour les communautés isolées
- ③ Adopter un « développement par étapes »
  - commencer avec des normes minimales afin de réaliser des économies sur les coûts de construction
  - puis, quand le trafic augmentera — effectuer des aménagements
  - « une réponse efficace à une demande efficace »
  - en phase avec la participation des communautés par le biais du travail basé sur l'entraide

# Les principes clés de l'économie et de la planification rationnelle doivent être observés

- ④ Investir dans les projets qui offrent les rendements les plus élevés
  - fournit un niveau raisonnable d'accès et de mobilité pour les populations vivant le long des routes principales
    - ... sans négliger les populations vivant à une certaine distance du réseau routier existant

### 3. Potentiel et limites des initiatives d'entraide

- ⊙ Potentiel où il est impossible pour les gouvernements de répondre aux besoins essentiels d'accès motorisé dans un avenir prévisible
- ⊙ Les comparaisons entre les réalisations d'entraide, la construction conventionnelle de routes et le réseau routier existant sont trompeuses
- ⊙ Les initiatives d'entraide varient selon le type et le degré de soutien externe disponible

### 3. Potentiel et limites des initiatives d'entraide

- ③ L'importance des réalisations passées ne doit être évaluée qu'en termes locaux
- ③ Le soutien externe doit promouvoir l'entraide et évaluer l'engagement et le potentiel d'entraide de la communauté
- ③ Les déclarations pour soutenir/démentir le potentiel d'entraide doivent être basées sur des enquêtes de terrain

## 4. Recommandations pour les projets routiers

Les projets routiers à faible coût et à forte intensité de main d'œuvre peuvent soutenir

Si les conditions préalables sont favorables, les mesures de soutien =

- ① Formation du personnel travaillant sur le projet
  - planification des routes, étude et conception participatives
  - construction de structures à très faible coût
- ② Développer et diffuser des solutions appropriées à faible coût pour les problèmes d'infrastructure récurrents
- ③ Offrent aux villages :
  - insertion des représentants des villages dans la formation
  - conseil technique pour les propres projets routiers des villages, vérification et correction des tracés prévus
  - octroi ou prêt d'outils



# Plus de recommandations ...

Si les conditions préalables au soutien à l'entraide sont suffisantes dans un/une pays/région – établir ensuite les projets conçus pour promouvoir l'entraide

## Principes clés :

- ③ Le projet ne répond qu'aux demandes d'appui
- ③ Le projet aide les communautés
  - dans la discussion concernant l'objectif
  - des alternatives possibles de routes, des intrants nécessaires, la faisabilité, etc.
- ③ Les activités du projet ne démarrent qu'après qu'une communauté ait démontré sa volonté et sa capacité à fournir du travail volontaire
- ③ La communauté décide du rythme de mise en œuvre