

Des ponts qui relient des vies et génèrent de l'amitié

Deux exemples tirés de plus de 60 ans d'APD japonaise

C'est en 1954, moins de 10 ans après la défaite qui l'a laissé en ruines à l'issue de la Seconde Guerre mondiale, que le Japon a donné le coup d'envoi à son programme d'Aide publique au développement (APD). L'une des grandes spécificités de l'APD japonaise, c'est qu'elle se focalise sur le soutien à la mise en place d'infrastructures économiques et sociales essentielles à la croissance économique. La construction de ponts est un bon exemple. Dans les pays en développement, quelque 2 000 ouvrages de ce genre ont été construits avec l'assistance du Japon, et le montant des fonds engagés est de l'ordre de 1 000 milliards de yens (8,3 milliards de dollars), dont environ 700 milliards en prêts dans le cadre de l'APD et 250 milliards en subventions. Outre qu'ils améliorent les conditions de vie des populations et facilitent les transports, les ponts jouent un rôle majeur dans le renforcement des liens régionaux au-delà des frontières nationales.

C'est en République démocratique du Congo (anciennement Zaïre) que le fleuve Congo, qui se place au deuxième rang mondial par la surface de son bassin, se jette dans l'Atlantique. Le port de Matadi, accessible aux navires de haute mer, s'est développé sur les rives du fleuve à 150 kilomètres de son embouchure. À proximité se trouve le pont Matadi, un ouvrage suspendu long de 722 mètres.

Le Japon a contribué à la construction du pont Matadi, achevée en 1983, à travers sa technologie des ponts suspendus, reconnue au niveau mondial, et son assistance financière. L'ouvrage permet la traversée du fleuve Congo par la Route nationale N° 1, qui mène à Kinshasa, la capitale du pays. Malgré les deux guerres civiles que le pays a connues au cours des trois décennies postérieures à l'achèvement du pont, celui-ci est resté en service grâce aux techniciens de l'Organisation pour l'équipement de Banana-Kinshasa (OEBK), qui se référaient au manuel d'entretien laissé par les Japonais ayant participé au projet de construction. Aujourd'hui encore, le pont joue un rôle

essentiel en tant que pièce maîtresse de l'infrastructure du pays.

Dans la liste des projets récents figure également la construction du pont Tsubasa, à proximité de Phnom Penh, la capitale du Cambodge. La cérémonie d'inauguration de cet ouvrage de 640 mètres de long s'est tenue le 6 avril de cette année. Le coût de sa construction, soit environ 12 milliards de yens (100 millions de dollars), a été presque entièrement couvert par des subventions japonaises. Le nom de l'ouvrage – Tsubasa, qui veut dire « ailes » en japonais – vient de sa forme, qui ressemble à deux oiseaux aux ailes étendues, une image qui évoque l'espoir d'une expansion des relations entre le Japon et le Cambodge.

Le pont enjambe le Mékong là où celui-ci coupait jadis la Route nationale N° 1, principal axe routier du Cambodge. Auparavant, il fallait emprunter un bac pour traverser le fleuve et, bien qu'il y en eût trois fonctionnant à plein temps, l'attente était de sept ou huit heures en période de pointe et le service était interrompu pendant la nuit. Depuis l'ouverture du pont, la traversée du Mékong se fait librement à toute heure du jour ou de la nuit. Le fonctionnement de l'axe routier s'en est trouvé grandement amélioré, ainsi que l'accès des populations locales à des destinations telles que les écoles, les lieux de travail et les hôpitaux.

La Route nationale N° 1 du Cambodge fait partie du Corridor économique sud de la région du grand Mékong, qui relie Hô Chi Min-Ville (Vietnam), Phnom Penh et Bangkok (Thaïlande), si bien que l'ouverture du pont Tsubasa devrait stimuler le développement économique non seulement à l'intérieur du Cambodge, mais encore dans l'intégralité de la région du Mékong, tout en améliorant l'interconnexion au sein de l'ASEAN.

Dans leurs pays respectifs, les ponts Matadi et Tsubasa sont des symboles d'amitié avec le Japon. Nous espérons sincèrement que les populations de ces pays continueront longtemps à bénéficier de leurs services.



1
2 3

1. Le pont Matadi en République démocratique du Congo. L'ouvrage est conçu comme un pont mixte rail-route, avec une voie ferrée passant sous la route. (© Shinichi Kuno/JICA) 2. Employés de l'OEBK occupés à l'entretien du pont. De mars 2012 à mars 2015, le Japon s'est impliqué dans un projet de soutien au perfectionnement des compétences en matière de gestion des ponts. (© Shinichi Kuno/JICA) 3. Le pont Matadi est devenu une attraction pour les touristes, qui apprécient la grâce et la robustesse de ce pont à haubans, ainsi que les vues qu'il offre sur le puissant fleuve Congo qui s'écoule en dessous. (© Shinichi Kuno/JICA)



4
5

4. Le pont Tsubasa au Cambodge. Les travaux de construction ont été menés à bien en dépit de nombreuses difficultés, dont l'inondation de 2011, la pire qu'ait connue le pays. (©JICA) 5. Le Premier ministre cambodgien Samdech Hun Sen coupe le cordon lors de la cérémonie d'inauguration du pont Tsubasa, qui s'est déroulée en avril 2015. (©JICA)