

## Une démarche écologique, sociale et durable

La Suisse œuvre depuis des décennies dans la construction de ponts et de routes au Népal. Elle a développé une méthode qui associe la population locale aux décisions et l'implique dans la réalisation des travaux. À l'avenir, les habitants se chargeront aussi de l'entretien de ces infrastructures.



Les villageois sont associés à la réalisation d'une route. Ils participent aux décisions ainsi qu'à la construction et se chargeront plus tard de son entretien.

(gn) La construction de routes en terrain montagneux est difficile et délicate : les méthodes conventionnelles, qui utilisent de lourds engins et le dynamitage de roches, ne sont pas seulement coûteuses ; souvent, elles provoquent également des glissements de terrain, des chutes de pierres et affectent l'environnement. L'érosion menace dès que l'on porte atteinte à la couche végétale sensible. C'est pourquoi la DDC a opté d'emblée, au Népal, pour des méthodes respectueuses de l'environnement, en y associant les villageois ; ceux-ci participent aux décisions ainsi qu'à la construction des routes et des ponts. Cette stratégie a été régulièrement améliorée au fil des ans et adaptée à l'évolution des besoins : aujourd'hui, les routes doivent résister au poids des camions et des bus, et être praticables si possible durant toute l'année.

### L'aspect social est important

Dans le cadre du District Roads Support Program-

me (DRSP), la DDC a soutenu de 1999 à fin 2014 la construction et la remise en état d'environ 600 kilomètres de routes dans sept districts. Associée aux travaux de planification, la population locale avait également la possibilité de gagner de l'argent sur les chantiers. Le projet misait en effet sur le travail manuel à la pelle et à la pioche, ce qui a procuré en tout 5 millions de journées de travail rémunéré aux habitants démunis de ces montagnes.

« L'aspect social est particulièrement important dans les projets routiers », souligne Renate Lefroy, chargée de programme pour le Népal à la DDC. Les ouvriers avaient un revenu assuré durant nonante jours environ. Lors de l'embauche, on donnait la préférence aux catégories sociales défavorisées. Au moins un tiers des postes étaient réservés aux femmes, qui touchaient le même salaire que les hommes. « Au début, cette décision a provoqué de vives discussions, mais elle a été finalement acceptée et appréciée », résume M<sup>me</sup> Lefroy.

Un sondage a été mené auprès de villageois ayant travaillé à la construction des routes. Il montre que cette source de revenus – même limitée dans le temps – leur a beaucoup apporté. Les personnes interrogées disent avoir dépensé ce gain supplémentaire pour régler des dettes, acheter des denrées alimentaires et envoyer leurs enfants à l'école. Certaines l'ont utilisé pour acquérir du terrain ou pour installer une échoppe le long de la nouvelle route.



Jean Mutamba Lumbungu/DDC (2)

La construction collective de routes ne fait pas que faciliter les déplacements. Elle suscite également des transformations économiques et sociales dans les villages impliqués.

### Prendre son destin en main

Une fois achevées, les voies de communication facilitent les déplacements jusqu'au prochain village, à l'école ou au marché. Dans ces régions reculées du Népal, la plupart des gens continuent d'ailleurs de voyager à pied. Là où des routes résistantes aux intempéries peuvent être empruntées par les bus et les camions, la durée des trajets se réduit encore davantage. Le transport de marchandises est plus simple et meilleur marché.

En outre, la construction collective des routes a suscité des transformations économiques et sociales au sein des villages impliqués. Naresh Tamang, un habitant de Lisanku, a raconté cette nouvelle situation et le bien-être qui l'accompagne dans une histoire primée par la DDC : « Les activités économiques du village sont nombreuses et variées. Elles vont de la culture de pommes de terre aux arbres fruitiers, en passant par l'élevage de chèvres et l'apiculture. Mais la différence sans doute la plus importante est notre transformation à nous tous. La construction de la route nous a procuré le sentiment de prendre notre destinée en main. Nous avons ainsi acquis de nombreuses compétences qui nous aident à préparer un avenir différent et meilleur pour nos enfants. »

### En tout, 50 000 km de chemins construits

Cette méthode de construction à haute intensité de main-d'œuvre a été adoptée entre-temps par d'autres agences de développement et par le gouvernement népalais. La DDC fera par ailleurs évo-

luer le concept dans ses nouveaux projets routiers : elle appliquera désormais ce principe de façon systématique à l'entretien des infrastructures de transport dans des régions isolées.

Des 50 000 kilomètres de voies de communication locales construites au Népal depuis les années 90, la moitié environ ne sont plus praticables ou ne le sont que par périodes. Pour que la population puisse les emprunter également durant la saison des pluies, il



faut y réaliser de multiples travaux de soutènement, poser des revêtements plus stables et créer de meilleurs systèmes d'évacuation des eaux.

### Travail manuel de la population locale

Un nouveau programme de la DDC vise à améliorer les routes locales. Il aidera les districts concernés à élaborer et à mettre en œuvre leurs propres plans directeurs pour le développement et, surtout, l'entretien de leurs réseaux de transport. Là aussi, les travaux seront réalisés autant que possible manuellement par la population locale. Des sources de revenus seront ainsi créées tant dans la construction que dans l'entretien des routes. Les villageois qui auront acquis de l'expérience sur un chantier pourront la faire attester. Ils bénéficieront ensuite du statut de travailleurs qualifiés.

Ce programme de la DDC est prévu pour durer quatorze ans. Il y a de bonnes raisons à cela, explique Renate Lefroy. Une route est vite construite, même avec la méthode impliquant beaucoup de travail manuel. « Mais la planification participative prend énormément de temps. Il s'agit surtout de faire comprendre l'importance de l'entretien et d'assurer durablement les capacités requises – sinon, il ne vaut pas la peine d'investir dans des projets routiers. » ■

(De l'allemand)

### Le lièvre et la tortue

En 2003, le Népalais Naresh Tamang a remporté le premier prix d'un concours d'histoires lancé par la DDC sur le thème de la durabilité. Son récit était intitulé *Le lièvre ou la tortue – quelle tactique était la plus viable ?* L'auteur raconte comment la construction d'une route dans un village voisin, réalisée par les autorités, a d'abord progressé rapidement, avant d'échouer. Par contre, les habitants de son village ont mis la main à la pâte dans le cadre d'un projet proposé par la DDC. Le chantier a avancé beaucoup plus lentement, mais cette route a vu le jour et contribué au développement du village. Ce programme de la DDC a gagné en 2011 un Prix de l'innovation pour le transport routier dans les pays en développement, décerné par la Fédération routière internationale. [www.agridea-international.ch](http://www.agridea-international.ch), « *The Hare or the Tortoise* »