

Dossier

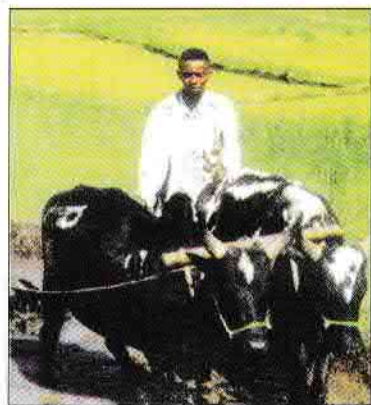
## TRANSPORT EN TEMPS DE CRISE

# A pied sur les routes nationales, à vélo dans Tana.



Alors que les ponts se redressent à nouveau sur nos routes nationales et que la capitale renoue petit à petit avec les embouteillages avec l'arrivée du carburant, les souvenirs semblent s'estomper progressivement dans la mémoire des hommes. Pourtant, on a vu le malgache délaissé les quatre roues et traverser ces six derniers mois de crise à pied, dans les villes comme sur nos routes nationales. Une catégorie de transport émergera alors : les deux roues. Le point sur un secteur transport en mutation.

## La recherche : un autre patrimoine à surveiller de près !



Selon Rasolo François, Directeur Général de la FOFIFA, le secteur de la recherche agricole, contrairement à d'autres secteurs, n'a pas subi aussi sévèrement les effets de la crise. Méfions nous de l'eau qui dort cependant. A long terme, si des réactions ne se font pas, quelques -uns de nos patrimoines tels que la race "renitelo" risqueront de disparaître !

Page 13

## Ligne de conduite

### Les traces qui restent



Nous laissons tous des empreintes en avançant dans la vie. Il y a ceux qui « laissent de bons souvenirs comme les abeilles », comme dit la sagesse malgache : *mamela mamy toy ny tantely*, et d'autres, contrairement, qui marquent leur passage par des actes odieux, empreintes difficiles à effacer.

L'ONG Lalana a choisi il y a quatre ans le chemin du développement et continue à laisser ses traces bien nettes aussi bien dans le monde rural qu'urbain. Tout comme d'autres organisations, elle a traversé cette longue et difficile période que Madagascar a connu depuis le début de cette année. Ses employés qui n'y ont pas échappé, ont fait face au défi quotidien du transport dans la réalisation de leurs activités.

Cette crise qui nous frappe de plein fouet, où régit la loi de la sélection naturelle : seuls les

(Suite page 2)

## EGALEMENT DANS CE NUMERO

### INTERVIEW :



Le professeur Raelina Andriambololona préconise une nouvelle politique routière

P.4

### Une nouvelle rubrique :

LE WHO'S WHO DU GÉNIE CIVIL  
 inauguré par :

ANDRIAMANDAY VOAVAHY P.5

SIG : ETUDE D'IMPACT DE LA RN2 ET  
 LA TCE SUR LA FORET P.7



(Suite de la page Une)

plus forts restent ; nous a pourtant permis de surmonter les problèmes et de donner des réflexions pour une nouvelle stratégie de développement.

L'ONG Lalana a su respecter ses engagements vis-à-vis de ses partenaires financiers et continue à exercer ses activités en gardant son rythme. Elle s'est adaptée tant bien que mal à la situation.

Ce marasme économique a fait plonger la Grande Ile au plus profond de la pauvreté. Celle-ci persiste, en dépit des stratégies, aussi créatives soient-elles, déployées pour en venir à bout. La destruction de notre patrimoine marque irrémédiablement l'environnement et aggrave le cas de Madagascar. Elle conduit le pays dans une situation déplorable, gravant des traces indélébiles dans l'histoire. Des actions de survies, sous toutes ses formes, commencent à gagner du terrain et mettent en péril le civisme et la valeur du *fiavanana* malgache. Les agressions aux environnements physiques, socioculturels, économiques, ... s'accroissent de jour en jour, laissant des plaies ouvertes difficiles à cicatriser.

« Tenez-vous à distance et ménagez moi » et « donnez une chance à notre planète » sont les messages véhiculés en 2002 pour respectivement : l'année internationale de la montagne et la journée mondiale de l'environnement du 05 juin. Ces sonnettes d'alarmes exigent des actions imminentes pour freiner cette descente vers l'irréparable, vers l'isolement, la scission du pays et le ré-enclavement de beaucoup de régions de l'île.

Même si la voie d'accès est l'un des facteurs de développement d'une région, il serait naïf de penser que multiplier les voies de dessertes nous fera sortir de cette crise. Bien sûr, il est nécessaire de vite rétablir la circulation des biens et personnes. Il ne suffit pas de savoir quoi faire, encore faut-il savoir comment et dans quelles conditions autrement le développement sera éphémère et ponctuel. Donner des valeurs (morales, nationales etc.) aux travaux d'infrastructure par la prise en considération entre autres de leurs environnements physiques et sociaux conduira au développement durable. De telles combinaisons véhiculent de l'espoir pour la pérennisation des infrastructures et la rentabilisation de l'investissement.

L'ONG Lalana célèbre au mois de juillet sa quatrième année d'existence. Elle a associé depuis sa création la protection biologique, l'harmonisation des techniques des travaux de construction avec l'environnement et la mise en place de structure de maintenance dans les travaux d'infrastructure. Elle a laissé également ses empreintes au sein de l'information au service de la route et du transport par le biais du bulletin bimestriel Lalana qui souffle également les bougies de sa deuxième année. C'est, pour l'équipe, le moment du bilan et l'élaboration du programme prévisionnel pour les prochaines années.

La question qui se pose maintenant est : que faire ? Laisser de mauvais souvenirs, rester dans les rangs des observateurs ou avancer prudemment mais efficacement ? Pour l'ONG Lalana, le choix a été déjà fait, la route pour le développement reste ouverte. A vous maintenant, acteurs du développement, de l'emprunter.

**Manitra Rajemison**

Ingenieur agronome, Ingenieur du Génie Rural  
Premier conseiller de l'ONG Lalana



### HISTOIRE

## L'AVENUE DE L'INDÉPENDANCE

*Témoignage privilégié de notre temps, ou avenue historique simplement, elle aura ainsi été à l'origine du développement de l'Antananarivo moderne. Hormis celle de sa création en 1912, quatre grandes dates sont à retenir à travers son Histoire : 1938, 1972, 1991 et 2002. C'est lors de ces dates, sur cette Avenue de l'Indépendance que les malgaches ont choisi de manifester leur nationalisme.*



*30 octobre 1938, l'avenue a déjà rendez-vous avec l'Histoire. La foule s'y presse pour accueillir les cendres de Ranavalona III. Cette manifestation est considérée comme étant la première à exprimer le nationalisme malgache. Elle ne sera pas la dernière.*

Photo : archives historiques

C'est sur les broussailles, les marécages et les rizières d'Analakely (La petite forêt), que M. Estèbe, administrateur maire d'Antananarivo et le lieutenant-colonel Roques, directeur des Travaux Publics, ont choisi en 1904 de construire la gare d'Antananarivo, terminus de la ligne ferroviaire reliant la côte orientale au chef-lieu de la colonie. Cette décision allait également ouvrir de nombreuses nouvelles voies et donner naissance aux quartiers d'Analakely et de Tsaralalana, centre de gravité de la ville moderne.

La gare sera construite de 1908 à 1910 par l'entrepreneur Cornebois, sur les plans de l'architecte Fouchard. A partir d'elle, une avenue droite de 1056,50 m, d'une largeur uniforme de 30 m dont 12 m de chaussée et 4 m pour chacun de ses deux trottoirs sera ensuite tracée deux ans plus tard. On l'a alors dénommée avenue Fallières. Une quadruple rangée d'arbres l'ombragea à ses origines. Elle ne prendra sa physionomie actuelle, avec ses immeubles à arcades, terrasses et pergolas (œuvre de l'architecte Cantalou) que vers 1935. L'Hôtel de ville bâti dans le même style a été inauguré le 7 mars 1936. Elle ne connaîtra de grand réaménagement que 50 ans plus tard, en 1985, sous l'administration Razanamasy et grâce à l'appui financier du gouvernement japonais. La couche de fondation ainsi que la couche d'enrobé ont été refaites par la SMATP, société sous traitance de Dahio Corporation. La réception définitive des travaux a été effectuée en 1987.

Les nombreuses dénominations qu'elle aura adoptées : "avenue de la liberté", puis jusqu'à ce jour "avenue de l'Indépendance", démontrent qu'elle a bel et bien été un témoin privilégié de l'Histoire.

Elle sera le lieu maintes fois choisies par les Malgaches pour leur permettre d'exprimer leur nationalisme. En Octobre 1938, déjà, la foule s'y est pressée accueillir les cendres de Ranavalona III. Lors des événements de 1972, c'est sur cette avenue que les étudiants en colère manifesteront le plus violemment leur colère en brûlant l'Hôtel de Ville. En 1991, la foule y est revenue pour contester le pouvoir en place. Tout comme en 2002 où des milliers de personnes y sont descendues pour défendre leur choix.

Aujourd'hui, l'avenue de l'Indépendance est l'avenue - symbole par excellence. Les journalistes y auront érigé le stèle de la liberté de la presse. La place du 13 mai y est désormais consacrée par une stèle inaugurée en janvier de cette année. ■





D'après "l'oeil d'un gars qui a quitté le pays pour un bout de temps"

## PROGRES EN QUANTITE ET EN QUALITE DU SECTEUR ROUTIER

Criss Juliard, Directeur du projet CAP/Chemonics financé par l'USAID de 1995 à 1999 était de passage à Madagascar en décembre 2001. Les retrouvailles avec les membres de l'ONG Lalana, tous issus de l'équipe infrastructure du projet étaient joyeuses. Au fil des souvenirs partagés, et l'enthousiasme de l'"ex-boss", que tous appellent familièrement "Criss", allant en grandissant ; l'idée était venue petit à petit de coucher cela sur papier. Cette "Planche d'essai" nous est parvenue en février à une époque où tout le monde pensait que la crise n'était que l'affaire de quelques semaines. Bien qu'elle ne soit plus en ce moment d'actualité, nous pensons que cette note positive mettra bien de baume au coeur. Une occasion également de savoir où nous en étions avant que tout ne commence. Repère.



Criss Juliard, passionné de vétiver, a beaucoup sensibilisé l'opinion malgache pour l'utilisation du vétiver en faveur de la lutte contre l'érosion.

Je suis revenu au pays après une absence de quelques années, et on me demande : « Est-ce que ça a changé depuis 94 quand vous étiez arrivé pour la première fois ? »

Au début du séjour (1994), il y avait très peu de contrat TP. Une bonne partie des entreprises BTP battaient de l'aile et fonctionnaient au ralenti. Il y avait peu d'appel d'offres et peu de transparence dans ce secteur.

S'il y avait des marchés, les DAO étaient rarement des chefs-d'œuvre, aussi bien au point de vue du détail que de la conception. En plus, les offres techniques étaient souvent souffrantes et les offres financières un peu fantaisistes. Le processus d'évaluation n'était pas toujours clair.

Je me rappelle des engins qu'on voyait sur les pistes en réhabilitation. Ils étaient plutôt vétustes. Rare étaient les contingents ou les entreprises qui faisaient de l'entretien routier. On dégagait un peu les herbes pour assainir les canaux d'évacuations, mais pas beaucoup plus.

Depuis lors, mon Dieu, quelle différence !

### Les marchés

Les appels d'offre de BTP sont multiples, le marché a repris du poil de la bête, les offres techniques et financières se sont améliorées sensiblement, tant en qualité qu'en quantité. La compétitivité a fait ses preuves ; on voit des nouveaux intrants dans la cour.

### L'entretien

En sortant de Fianarantsoa pour reprendre la route de Tana, on voit une entreprise de marquage au sol qui peint la ligne de démarcation des voies sur la route, non pas avec un pinceau et un seau à la main, mais avec un tout nouveau compresseur peinture sur roulette. Des gars avec des gilets rouges réflecteurs et drapeaux, dirigent le trafic. Un opérateur derrière le compresseur mobile place soigneusement des petits cônes rouges sur la ligne de séparation.

### Les pistes

Depuis l'initiative de transférer la gérance de l'entretien aux riverains par le biais des Associations des Usagers des Pistes, on revoit dans le paysage malgache

une reprise économique significative. Nous avons remarqué que même dans les endroits éloignés de la route, et là où il y avait des barrières de pluie et des barrières de péage, l'entretien de la piste par les AUP était correct.

### L'équipement

Sur un chantier à Fianarantsoa, on trouve une niveleuse de premier ordre se pencher sur les terres rocheuses, marquant sa rentrée dans les équipements nouveaux et bien entretenus. Également le rouleau compresseur, dans une région éloignée de la route, enfonce

les 40/70 dans la terre. La machine est pratiquement neuve.

Il n'y a pas de plus grand honneur que de revenir à Madagascar et de voir un progrès qualitatif et quantitatif. On dirait que les BTP ont fait une sacrée avance. Bravo filière BTP ! On constate pas mal de changement. C'est peut-être avec l'œil du gars qui a quitté le pays pour un bout de temps et qui peut constater que les choses bougent dans un secteur qui avait l'air moribond il y a 7 ans. ■

Criss Juliard  
Anciennement de  
CAP/Chemonics

## BAROMETRE

**Exemplaire**, La conduite de la coopérative 192, reliant Mandrozeza à Ambohitrahaba en passant par Ambanidia, Besarety Ampasapito et Analamahitsy, durant les mois de crise et même au-delà. Elle aura en effet été la seule à avoir su imposer aux chauffeurs de ses taxi-be de ne faire de surcharge, et de ne prendre des voyageurs en dehors des arrêts, et d'exiger des passagers qu'ils soient tous assis durant le trajet.

**Scandaleuse**, l'attitude des taxi-brousses des coopératives desservant Antananarivo - Morondava, durant la crise. En effet, bien que bénéficiant d'un approvisionnement en carburant à la pompe (donc au prix normal) dans la ville de Morondava, pour une réserve leur permettant l'aller-retour, ces compagnies ont tout de même augmenté leur frais de transport de 100% !

### Entreprise de Construction

## A.R.R

Andriamorasata Razakamandimby

Robert

- Bâtiments
- Travaux Publics
- Génie Civil
- Génie Rural

Lot II H 107  
Soavimansoandro  
Antananarivo 101

Tél : 22 431 65  
Mobile : 032 07 095 62





Professeur Raelina Andriambololona

## POUR UNE NOUVELLE POLITIQUE ROUTIERE

**L'INSTN (Institut National des Sciences et Techniques Nucléaires) fondé et dirigé par l'éminent physicien malgache, le professeur Raelina Andriambololona, a été chargé par le gouvernement depuis 1992 de le conseiller en matière des applications pacifiques des sciences et techniques nucléaires à Madagascar. L'institut couvre plusieurs domaines et la science qu'il véhicule intervient dans tous les secteurs du développement économique. "Dans le cadre de la protection de l'environnement, nous nous attelons à l'étude de la pollution qui, faute de moyens, est limitée pour le moment à la ville d'Antananarivo », explique Raelina Andriambololona. Interview.**

**Lalana :** La situation a-t-elle évoluée depuis que vous avez effectué des mesures scientifiques sur la pollution de la ville d'Antananarivo?

**Pr. Raelina**

**Andriambololona :**

Il ne faut surtout pas croire que dans un pays comme Madagascar, l'air n'est pas pollué. Un expert étranger m'avait dit un jour : « à Madagascar, il n'y a pas de pollution de l'air parce que c'est un pays sous industrialisé ». C'est une erreur. Nos mesures ont démontré que nous sommes plus pollués que Paris. Si je prends le cas en 1996 – et la situation a empiré depuis ! - dans un des carrefours d'Antananarivo, nous avons mesuré 0,4 microgramme de plomb par mètre cube. Alors que dans un site urbain parisien, cette teneur est de 0,22 microgramme par mètre cube c'est - à - dire la moitié de ce que nous avons enregistré ici. Nous avons également des chiffres concernant la ville de Grenoble, je ne les ai pas actuellement en tête, mais nous avons dit qu'Antananarivo est dix fois plus polluée que cette ville. Ce qui est alarmant c'est qu'Antananarivo peut être classée parmi les villes les plus polluées du monde à l'heure actuelle.

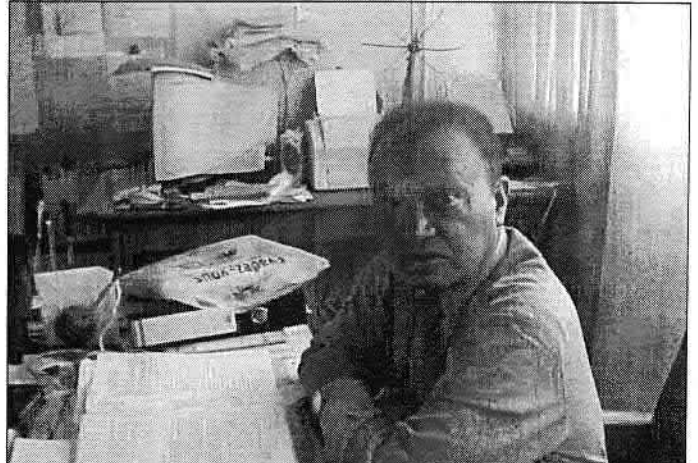
**Lalana :** Que répondez – vous aux gens qui trouvent vos résultats un peu trop alarmistes et partiels dans la mesure où vous les avez recueillis dans des endroits assez renfermés tels que les tunnels, et qui donc multiplient facilement le taux de pollution enregistré ?

**Pr. Raelina**

**Andriambololona :**

Nous ne sommes pas alarmistes, c'est la situation qui est alarmante. Nous avons effectivement effectué des mesures dans les tunnels et c'est là que nous avons trouvé des valeurs très élevées. Nous y avons même trouvé des valeurs supérieures à la norme admise par l'OMS. Mais nous avons également effectué des mesures à l'air libre et nous y avons également trouvé des valeurs qui dépassent la norme admissible. Nous avons choisi en particulier les endroits où il y a beaucoup de circulation et nous avons également effectué des prélèvements dans des endroits où le trafic est assez faible ou lorsqu'il n'y a pas beaucoup d'embouteillages. Aujourd'hui, au moment où je vous parle (ndlr : 16 mars 2002) nous allons essayer de faire l'analyse de la qualité de l'air du côté d'Anjohy. Et là, parce qu'il y a pénurie d'essence et qu'il y a moins de voitures qui circulent, je peux vous affirmer avant même de recevoir les mesures que nous allons trouver des valeurs beaucoup plus faibles. J'en suis pratiquement sûr parce que nous avons démontré que cette pollution par le plomb est due au gaz d'échappement et au fait que nous utilisons une essence avec plomb.

En 1996, nous avons suggéré que la Solima devait envisager l'utilisation de l'essence sans plomb. Cela se fait partout ailleurs. Les pays développés n'utilisent plus d'essence avec plomb. A Madagascar, c'est



**Pour le professeur Raelina Andriambololona, le chemin de fer doit être la clé de la politique du transport.**

une question de réglage de moteur mais je crois que la santé de la population en vaut la peine. Nous avons appris avec satisfaction que la Banque Mondiale a organisé le 26 juin 2001 au Sénégal un colloque international sur l'utilisation de l'essence sans plomb en Afrique. Malheureusement nous n'avons pas été invités alors que nous avons été les

**“Nous avons suggéré l'utilisation de l'essence sans plomb.”**

premiers à dire que l'utilisation de l'essence sans plomb à Madagascar s'impose. C'est une nécessité voyez-vous parce qu'une fois que la pollution s'est installée, on ne peut plus l'enlever. Ce n'est pas un linge sale qu'il suffit de laver.

**Lalana :** Pensez-vous que le problème de la pollution soit politique ?

**Pr. Raelina**

**Andriambololona :**

Elle en est une dans le sens noble du terme, c'est-à-dire lorsqu'elle tend à l'amélioration de la vie de la cité. C'est pour cela que nous devons, et je pense que ceci doit être pensé au niveau national, revoir la politique du transport. Galliéni a construit le chemin de fer entre Toamasina et Antananarivo. Plus tard, on a ajouté quelques portions mais depuis, plus rien n'a été fait. Nous l'avons au contraire laissé détruire. J'ai été agréablement surpris de constater que la Banque

Mondiale, qui a été autrefois contre le développement du chemin de fer, investit depuis six mois dans la réhabilitation de la ligne Manakara - Fianarantsoa. Le chemin de fer doit être la clé de la politique du transport. Il sera le meilleur moyen d'amener la population (du plus pauvre au plus riche) à se déplacer à moindre frais et de diminuer la pollution. Aujourd'hui, seuls les gens riches ont la possibilité de se déplacer car ils peuvent acheter une voiture.

Je dis aussi qu'il faut arrêter d'investir dans les routes, sauf s'il s'agit de routes essentielles. Et même dans ce cas, elles doivent être doublées par des lignes de chemin de fer.

Je suis également pour l'utilisation du rail dans les villes, pour les tramways par exemple. Oui car je ne suis pas non plus pour n'importe quel chemin de fer. L'idéal est d'avoir un moyen de transport le moins polluant possible. Donc, utiliser de préférence des trains électriques plutôt que ceux à vapeur ou ceux utilisant du gasoil. On peut même envisager – et là je ne rêve pas car c'est tout à fait possible – de construire des tracteurs utilisant de l'énergie solaire. Il faut toujours regarder un peu plus loin.

Mais déjà, le chemin de fer une fois rendu fonctionnel nous permettra de dire aux gens : n'utilisez plus vos voitures, utilisez les transports en commun. ■





LES USAGERS SE DONNENT LA MAIN

Voici une association qui a retenu notre attention. Sa singularité réside dans le fait qu'elle s'est constituée presque spontanément, par la force des choses, face au très mauvais état de la route qui traverse le fokontany où elle est basée. Afin de pouvoir traverser sans trop de chaos les 1,5 km qui séparent le fokontany de la nationale 7, les hommes se sont réunis. Récit d'un bon exemple de solidarité.

Le fokontany d'Ambohibahiny est à 1,5 km de la RN7, traversant la commune de Tanjombato. Ce petit hameau réunissant près de 250 ménages connaît le même problème que la plupart des localités périphériques à la ville d'Antananarivo. La



En période de pluies, il est impossible pour les voitures légères de franchir le cap de cette petite montée. Les riverains sont alors obligés de laisser leurs voitures dehors et de parcourir à pied le restant de km de boues à faire !

principale voie de communication, une route en terre est en fort piteux état. Le dernier bitumage remonte à des dizaines d'années. En temps de pluies, elle est quasiment impraticable. Les riverains sont souvent obligés de s'arrêter loin de leurs maisons et de laisser leur voiture dormir dehors. Le 25 janvier 2002 dernier, l'ensemble des usagers de la route du fokontany s'est constitué en un comité chargé

de dresser un projet de réhabilitation de cette route ou du moins de trouver une solution efficace au problème. Ceux qui sont réunis dans le comité sont essentiellement les utilisateurs réguliers de la route - ainsi qu'ils se définissent eux-même - soit les propriétaires de voitures et de charrette dans le fokontany. Médecin, ingénieur BTP, entrepreneur ou opérateur, chacun y met

du sien pour trouver la solution adéquate. Les études sur les différents aménagements à faire, les matériaux à sélectionner, le type de chaussée et même le choix des ouvrages ont été effectués par l'ingénieur membre du comité. Le budget nécessaire aux différentes réalisations a été évalué à 50 millions Fmg hors TVA. Cette évaluation a été effectuée avant la crise, précise-t-on. Alors, en attendant de trouver un partenaire financier qu'il espère fortement, le comité a décidé de démarrer le fond avec la contribution de ses membres. "Cela pourrait inciter les gens à également apporter leur contribution", espère-t-on. Les habitants d'Ambohibahiny se soutiennent en attendant que le ciel leur vienne en aide. ■



ANDRIAMANDAY  
VOAVAHY



Andriamanday Voavahy, né à Toamasina le 12 avril 1933 est issu d'une famille d'érudits. Son père était un véritable autodidacte assoiffé de savoir. Il passait ses moments de loisir à étudier les multiples ouvrages (philosophie, mathématiques, langues,...) de sa riche bibliothèque personnelle, régulièrement mise à jour par la consultation de nouveaux catalogues. Discret, plus effacé que son frère, le professeur Raodelina Andriambololona, il est cependant unanimement reconnu par ses pairs comme étant l'une des plus grandes figures des BTP à Madagascar. Il aura représenté Madagascar auprès d'instances internationales telles que le Congrès Mondial de la Route, l'UNESCO, le Symposium des Experts CEE/ACP. Il aura également été président du Comité de Gestion de la DINIKA de 1980 à 1990.

Des générations d'élèves ingénieurs formés entre 1968 et 1982 se réclament avec fierté comme étant les disciples de ce professeur de Béton Armé et de Béton Précontraint de l'École Nationale des Travaux Publics d'Antananarivo, aujourd'hui École Supérieure Polytechnique d'Antananarivo.

En décembre 1990, il est admis à l'Académie Nationale des Lettres, des Arts et des Sciences grâce à la présentation d'un mémoire intitulé "Contribution à la conception économique d'une poutre en béton armé", primé par ailleurs par le Ministère de la Recherche Scientifique. Il est décoré de l'Ordre National au grade de Chevalier en 1977, Officier en 1996, et Commandeur en 2001.

Aujourd'hui, Andriamanday Voavahy coule des jours paisibles, entouré de l'amour des siens, à Ambohimalaza, son *tanindrazana* (la terre de ses ancêtres), tout en continuant à réfléchir aux impacts de la mondialisation sur les problèmes routiers dans le contexte malagasy. ■

Etudes

- 1952 : Baccalauréat Série mathématiques
- 1957 : - Licence -ès - Mathématiques (équivalente à la Maîtrise actuelle) Faculté des Sciences de Marseille - Dipôme d'Ingénieur de Marseille.
- 1959 : Diplôme d'ingénieur ISBA, après une année de spécialisation au sein de l'Institut Supérieur du Béton Armé de Marseille.
- 1962 : Obtention du diplôme d'Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées de l'École Nationale des ponts et Chaussées de Paris.

Carrière

- 1960-1961 : Ingénieur chargé du contrôle des ouvrages d'art en béton armé et Béton Précontraint sur l'Autoroute de l'Est - tronçon de Marseille - Aubagne.
- 1961 - 1962 : Recruté par la Fonction Publique Malgache comme Ingénieur des TP de 3ème classe et affecté comme Chef de Subdivision des TP d'Antalaha.
- 1964 - 1968 : Reclassé Ingénieur Principal des TP en 1964. Contrôle des travaux de construction de plusieurs ponts B.A dans l'Arrondissement des Ponts et Chaussées de Fianarantsoa. Travaux de recherche sur la construction de ponts-dalle B.A sur la RN27 et l'organisation d'un chantier de rechargement de route en terre sur la RN7 (Ihorombe).
- 1969 - 1972 : Chef de division, puis adjoint au Chef du Service Central Technique. Aménagement du carrefour d'Anosy, supervision de l'étude de l'extension des ports de Tamatave et d'Antsiranana, ou encore de l'Aménagement de la Baie de Narinde (en vue de la réparation des gros pétroliers passant dans l'Océan Indien).
- 1972 à 1977 : Directeur des Travaux Neufs au Ministère de l'Aménagement du Territoire, devenu par la suite Ministère des Travaux Publics. Ingénieur en chef chargé du contrôle des travaux de construction du Pont de la Sofia.
- 1979 - 1982 : Reclassé Ingénieur en Chef de Classe Exceptionnelle des TP en 1979. Conseiller du Ministre des Travaux Publics.
- 1982-1984 : Directeur Général de l'Équipement au MTP.





*Cinq mois de paralysie ont transformé les voyageurs malgaches en véritables aventuriers. Jamais les paroles du révérend père Rémi Ralibera, intervenu au mois de décembre dernier dans le n°009 du journal, n'auront été aussi véridiques : "Madagascar n'est pas une île mais un archipel composé de nombreux îlots qui ne communiquent pas entre eux". Aux barrages naturels : mauvais état de la route dû au manque d'entretien, se sont ajoutés la volonté des hommes de s'isoler. Voici des témoignages sur nos routes nationales au temps de barrages.*

**28-05-02 :**

**ANTANANARIVO – MAJUNGA (560 km) en 14 heures.**

*Malgré la situation qui prévaut, Ratemiarison Richard doit, pour des raisons professionnelles, descendre sur Majunga. Le 28 mai 2002, il emprunte avec ses collègues chinois le transport national. Voyager en voiture particulière est hors de question en ces temps troubles. Non seulement pour des raisons de sécurité, mais surtout parce que l'essence au marché noir coûte 35 000 Fmg le litre !*

- **9h00 :** Départ de la gare routière d'Ambodivona.  
 - **12h30 :** Arrivée au pont de Mamokomita (ndlr : au PK 201+900 dynamité le 22-05-02). Là, on peut avoir deux choix : soit traverser la rivière à pied en ayant l'eau jusqu'à la taille, soit jouer les équilibristes sur le pont coupé en s'accrochant à la barre de fer à la verticale. Généralement, les femmes choisissent la première option. Pour le transport des bagages, il faut payer le manœuvre à 5 000 Fmg. Aux alentours, le trafic de carburant va bon train. L'essence est à 22 000 Fmg le litre et le gas-oil s'achète à 12. 000 Fmg. On remarque également la vente de fruits et légumes qui proviennent de Tana. Pour ceux qui décident de rester pour déjeuner, le plat du jour est à 10 000 Fmg soit au moins le triple de son prix habituel. J'ai remarqué qu'il n'y a pas de cigarettes à vendre. Une fois le pont traversé, il faut se mettre à la recherche d'un nouveau taxi-brousse. Ceux qui arrivent à bien se débrouiller sont ceux qui partent les premiers. Le voyage continue jusqu'au pont de la Betsiboka (ndlr : PK 330+700). Des hommes armés : militaires et civils, visiblement des milices, sont postés des deux côtés du pont. Des bacs à ordures sont soudés en travers du pont, empêchant tout véhicule de passer. Ceux qui transportent du carburant sont taxés à 500 Fmg le litre. Là, le gasoil et l'essence sont à 8000 Fmg-9000 Fmg. Nous devons à nouveau changer de véhicule de l'autre côté du pont. Le pont peut être traversé à pied sans problème. En passant, nos bagages ont été fouillés. Il nous faut parcourir 5 km à pied jusqu'à un village appelé Ambodimanga. C'est là que nous pouvons trouver un autre véhicule nous permettant de continuer la route. 5 km à pied avec les bagages, ce n'est pas évident ! Des manœuvres vous proposent de vous "aider" au prix de 100 000 Fmg. Les "varamba", les fameux petits chariots à bras, sont utilisés pour le transport des bagages. Nous arrivons à Ambodimanga vers 19h30.  
 - **20h00 :** Départ d'Ambodimanga. Jusqu'à notre arrivée à Majunga, on traversera au minimum 10 barrages gardés soit par des militaires soit par des gendarmes. Les arrêts fréquents sont assez pénibles. Le chauffeur doit à chaque arrêt déboursier pour pouvoir passer sans encombre.  
 - **23h00 :** Arrivée à Majunga. Dernière fouille, la plus sérieuse. Là, ce sont surtout les armes que l'on cherche. ■

**03-05-02 : MANAKARA – ANTANANARIVO (650 km) Entre deux ponts qui sautent.**

*Raharijaona Warlin, socio-organisateur de l'ONG Lalana a effectué une mission à Manakara du 17 avril au début du mois de mai. Entre son départ et son retour, deux ponts ont sauté. Voici le récit du retour, commenté en différé.*

Le récent dynamitage du pont (ndlr : RN 25 PK 82+400, dynamité le 29 avril 2002) a quelque peu retardé mon retour. Il a fallu attendre le redressement du pont par le fokonolona. Au niveau du pont, déjà la file de camions s'est étirée. Les véhicules devaient passer par une déviation à gauche en allant vers Tana. Là, il fallait que tout le monde s'entraide parce que le passage était très glissant. Il fallait recourir à la remorque d'un camion. Les minibus étaient ceux qui avaient le plus de difficulté. Il y avait embouteillage à cet endroit parce que les véhicules ne pouvaient pas y passer la nuit. Problème de visibilité. Seuls les 4X4 pouvaient se le permettre, à leur risque et péril ! Aux alentours du pont, les manœuvres s'affairaient. Ils étaient une trentaine de jeunes gens bien baraqués. Ils assuraient l'acheminement de la marchandise des deux côtés du pont. Ce qui est incroyable c'est de voir que le petit commerce et les gargotes s'installent vraiment en très peu de temps ! Après le pont coupé, le voyage s'est poursuivi normalement. C'est en cours de route, sur la RN7 entre Ambositra et Ambohimahasoa que l'on apprend par la radio le dynamitage du pont de Behenjy (RN7 PK 34+950). Cela nous a été confirmé à Antsirabe. A l'annonce de la nouvelle, les nombreux commerçants et opérateurs qui voyageaient dans le taxi-brousse se sont écriés : "Cela ne finira donc jamais ! On détruit alors que l'on arrive à peine à reconstruire !". Toutes les marchandises ont dû être écoulées à Antsirabe. A Behenjy, il a fallu faire un transbordement. Malgré l'existence d'une déviation de 100 km dans la région, les transporteurs ont refusé de faire le détour. Ils n'ont pas pu obtenir de gasoil à Manakara. Son prix a augmenté. Du coup, le prix du voyage a suivi le mouvement !. Malgré tout, le transbordement de Behenjy s'est déroulé relativement sans problème. Les coopératives se sont organisées. ■

**13-05-02 : ANTANANARIVO – AMBATONDRAZAKA (250 km) EN 3 JOURS !**

*Il fallait le faire ! D'autant que le retard n'était aucunement causé par de quelconques barrages sécuritaires. En ces temps troubles, on avait tendance à oublier que c'était tout bonnement la saison des pluies sur nos routes nationales. En mission pour Ambatondrazaka, Razafimanantsoa Andriamaholy nous raconte ses déboires en Alaotra.*

Départ de la gare routière le 13 mai à 14h00. Peu après Mandraka, (RN2 PK 14) le minibus qui nous transportait a connu son premier incident technique : plaquette de frein brûlée, qui a entraîné une surchauffe du véhicule. Une fois l'incident réparé, il n'y eut plus d'incident sur la RN2. C'est en empruntant la RN44, en entrant dans la route secondaire que le véhicule s'est de nouveau manifesté. À l'entrée du village de Marovoay, nouveau surchauffe de la voiture. Le moteur, trempé, s'est arrêté alors que la voiture se débattait dans un borbier long de 400 m. Une voiture devant nous et 8 autres derrière nous, étaient pris dans le même pétrin. Il a fallu passer la nuit à cet endroit. Le lendemain 14 mai à midi, tous les véhicules ont pu être dégagés. Les voyageurs du minibus où j'étais ont fait un transbordement vers un camion allant à Amparafaravola. Chemin faisant, nous avons croisé des trafiquants d'essence et de sucre qui allaient vers Moramanga. L'état de la route était tel que durant le trajet, il fallait s'arrêter tous les 5 km pour pousser le camion et l'aider à se désembourber. Un peu avant Andilanatomy, un semi-remorque embourbé, placé en travers de la route a empêché tout le monde de passer. Il était 20h du soir. Aucun moyen de dîner. Le camion n'a pu être dégagé que vers 4h du matin. 15 mai, 5h du matin : départ pour Ambatondrazaka. Jusqu'à Vodiala, il a fallu descendre 3 fois du véhicule pour le pousser et le dégager de la boue. Arrivée à Vodiala à 6h du matin. Là, on a attendu un véhicule pour Ambato. 6h15, le véhicule a pu être trouvé. A 13 km d'Ambatondrazaka : panne de gasoil. Il a fallu attendre jusqu'à 10 heures pour que le gasoil arrive. 11h : arrivée à Ambatondrazaka. C'est une ville sans eau ni électricité – faute de gasoil – qui nous accueille. La douche salubre enfin à 17h du soir. ■





## IMPACTS DE LA RN2 ET DE LA TCE SUR LE CORRIDOR ZAHAMENA - ANKENIHENY

Un stage concernant l'étude des impacts de la RN2 et de la ligne Tamatave Côte-Est sur le corridor forestier Zahamena-Ankeniheny a été fait au sein du Projet d'Appui à la Gestion de l'Environnement. Il a duré six mois (de mai à octobre 2000) mais l'étude proprement dite n'a commencé que le 21 août 2000, date à laquelle les images satellites ont été reçues. Les études entreprises sur le terrain ont ensuite fait l'objet d'un mémoire de fin d'étude soutenu par *Andréa Rakotomamonjy*. Nous vous en livrons ici les grandes lignes.

### Cas du corridor Zahamena - Ankeniheny

L'analyse du cas du corridor Zahamena - Ankeniheny porte sur la répartition des surfaces de forêt perdues entre 1993 et 2000 en fonction de la distance par rapport au chemin de fer et à la RN2, et ce dans une zone tampon de 15km de part et d'autre de deux voies d'accès qui traversent le corridor forestier. Les principales données qui ont servi pour l'étude ont été deux images satellitaires de 1993 et 2000, des cartes topographiques, ainsi que la base de données au 500 millième produite par la FTM. Pour répondre à la problématique qui a été de savoir laquelle de deux voies dégrade le plus la forêt, l'évolution du couvert forestier dans la zone d'étude a été d'abord déterminée, en traitant les deux images dans la version 2.4 de Multiscopie. Ensuite, un système d'information géographique a été conçu pour les analyses spatiales et pour la cartographie dans Arc View 3.1. Le traitement des images consistait à les classer, c'est-à-dire à mettre en évidence les principaux thèmes de l'image. Le résultat de la classification est un plan image simplifiée de l'image numérique initiale. Ensuite la vectorisation des images classées a été effectuée, permettant ainsi l'obtention de deux fichiers vecteurs représentant les couvertures forestières en 1993 et 2000.

D'où l'obtention de deux cartes de forêt mais aussi l'aptitude de voir à travers la procédure requête, que la forêt en 1993 dans la zone

d'intervention est de 104 411,024 ha et celle de 2000 est de 89 647,82 ha, soit 14,14% de forêt perdue dont 2,2% en moyenne par année entre les deux dates d'analyse. Puis, la superposition des deux cartes de forêt obtenues permet de visualiser l'évolution de la couverture forestière.

### Impacts de la RN2

Le but du travail étant d'évaluer les impacts de la RN2 et du TCE sur le corridor, les zones tampons

successifs ont été créées autour de la RN2 et du TCE.

### La dégradation est plus importante aux alentours de la RN2 qu'à ceux du chemin de fer.

Elles ont été définies dans un rayon de 15 km de part et d'autre de deux axes d'accès avec une bande de 1 km chacune.

Il a été ainsi constaté que le taux de déforestation du corridor entre 93 et 00 en fonction de la distance par rapport à la RN2 était de 44,5% dans les abords immédiats (<1km), tandis que 34,8% de forêt en 1993 était perdu aux alentours du chemin de fer, puis ce chiffre diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne des deux axes.

A travers le travail qui a été décrit, on peut se rendre compte combien l'utilisation de données de la télédétection peut contribuer à l'étude spatiale de la déforestation perdue et à la représentation cartographique de celle-ci. L'analyse des résultats a permis d'établir que la dégradation du corridor forestier est plus importante aux alentours de la RN2 qu'à ceux de chemin de fer.

Notons cependant que la déforestation n'est pas seulement due à l'existence de voie de communication. Les autres pressions ne sont donc pas à négliger si l'on veut une analyse plus succincte de la dégradation forestière. De plus, l'utilisation des images satellites et du SIG ne suffit pas à une analyse diagnostique de la dégradation forestière. Il faut d'autres données complémentaires (activités humaines, économiques, sociales, etc...) pour obtenir un meilleur résultat et une meilleure interprétation de la situation. Ces données sont à intégrer dans le SIG pour obtenir des résultats cohérents et complets dans l'espace.

### Qu'est ce que le SIG ?

Une information géographique est une information, une donnée localisée dans l'espace c'est à dire ayant des coordonnées, des références spatiales. Un système d'information géographique est alors un système composé de base de données géoréférencées, de matériel informatique ou autre permettant de la gérer, c'est à dire de la créer, de la stocker, de l'analyser et de la mettre à jour. Cette base de données peut contenir des données chiffrées, des données vecteurs (lignes, points, polygones), des données matricielles ou raster (en pixels c'est à dire formées d'un ensemble de petits carrés) et des textes.

Ce système a la particularité de satisfaire des requêtes spatiales qui, d'une manière simplifiée, peuvent se résumer par les deux questions suivantes : qu'y a-t-il à cet endroit et où peut-on trouver cette caractéristique ?

ont été délimitées. A travers la procédure requête, la base de données sur la surface de déforestation à des distances données de deux axes d'accès a été interrogée. La création des zones tampons permet de connaître la superficie de forêt défrichée autour de chaque voie de circulation à une distance spécifiée. Quinze zones tampons



**TOUS TRAVAUX DE CONSTRUCTION  
GENERALE**  
Bâtiment - Génie Rural - Forêt en Terre - Terrassement  
Location Camion Benne - Menuiserie Bois  
Menuiserie métallique

Lot 103 A Ambohibao  
Antananarivo 101

Tél : 22 449 86  
032 02 590 24





Sylvie Rakotondravelo  
dans :

# PORTABLE AU VOLANT : DANGER AU TOURNANT !

Avec par  
ordre

d'apparition :

- Raoniarimanga Minosoa : la secrétaire
- Randrianasolo Nirilala : le cycliste
- Raharivohitra François : la victime au portable
- Randriamalala Tiana : 1er témoin
- Razafiarimanana Josiane : 2ème témoin
- Rakotohanitrinimandia Falimanana : 3ème témoin

Mino, la secrétaire remet à Sylvie, absolument ravie, le portable qu'elle a demandé à la direction.



Merci beaucoup, cela va m'être très utile dans mon travail !

Aussitôt dit, aussitôt fait, Sylvie confirme ses rendez-vous auprès de ses clients.



Je serais à votre bureau d'ici une demi-heure M. Razafy pour vous expliquer les modalités d'abonnement.

Direction : 67 ha, au bureau de M. Razafy



Le téléphone sonne à nouveau. Sylvie détourne momentanément son attention de sa conduite.



Une main au volant, l'autre sur le portable ne favorise pas vraiment l'équilibre ! L'objet s'échappe de ses mains.



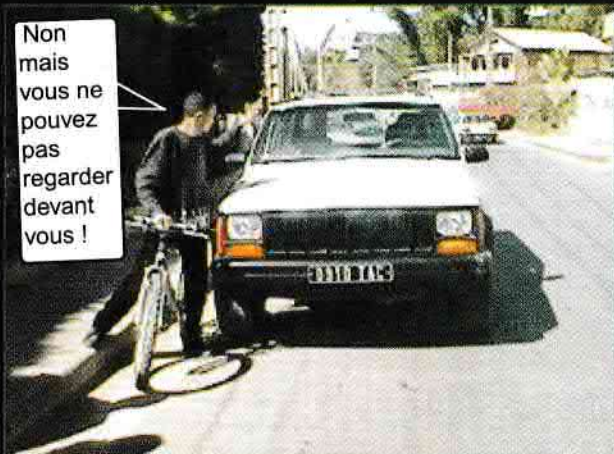
Sylvie manque d'écraser un cycliste qui roulait bien sagement sur le côté.



Eh !



L'homme réagit violemment.



M. Razafy annule le rendez-vous au dernier moment. Sylvie est très contrariée.



Préoccupée par sa conversation, elle n'aperçoit pas un homme à sa gauche également concentré sur sa conversation au téléphone.



Le choc est inévitable !



Sylvie, affolée, se précipite au chevet de sa victime.



**Automobilistes !**

Si on vous appelle sur votre portable alors que vous conduisez, laissez le soin à votre passager (gère) de répondre si c'est possible. Autrement, arrêtez-vous, abordez une aire de stationnement ou un parking, ou sinon prenez le bas côté si vous êtes sur route. Ainsi vous pourrez converser en toute quiétude. Beaucoup de pertes matérielles inutiles seront prévenues et les vies humaines seront sauvegardées.



**Piétons !** Marcher dans la rue requiert toute notre attention. Evitez de téléphoner et de traverser en même temps car notre degré d'attention à cet instant est considérablement affaibli.

En collaboration avec :







Transport en temps de crise

## A PIED SUR NOS ROUTES NATIONALES, A VELO DANS TANA

Selon une analyse du PNUD sortie en mai 2002, les secteurs les plus touchés par la crise sont ceux qui exercent dans les domaines phares de l'économie malgache : zones franches, commerce, tourisme, et la construction/BTP. Mises en exergue car étant les branches où la dynamique de croissance a été la plus soutenue dans le pays au cours des dernières années, elles ne sauront cependant occulter les pertes qu'a subi le secteur qui nous intéresse en particulier : celui du transport. Pour ne prendre qu'un seul exemple, le coût d'immobilisation (amortissement) des 2800 camions bloqués par les barrages, principalement par celui de Brickaville, a été évalué à près de 25 milliards de Fmg par mois. Dans le milieu rural, les paysans se sont résolus à employer les moyens traditionnels pour transporter leurs marchandises des champs à la ville. Le milieu urbain, le plus touché, notamment dans la capitale, a expérimenté des mois sans carburants. La leçon a été dure, tant au niveau de l'organisation de la vie de tous les jours qu'au niveau du pouvoir d'achat. Fait important : le vélo s'est totalement intégré dans le paysage routier, particulièrement dans celui de la capitale.



Ce parking d'une église est révélateur : un vélo pour trois voitures, circulait dans la capitale pendant la crise.

### A pied

Comment le Tananarivien moyen a-t-il traversé les six mois de crise ? A pied, en deux roues ou encore en quatre roues, l'essentiel est d'arriver à bon port, pourrait-on répondre par boutade. La crise en transport a été durement ressentie dans la capitale, particulièrement au niveau des usagers. Les barrages mis en place peu après le 22 février ont eu raison des derniers récalcitrants : il a fallu se résoudre à marcher à pied ! L'augmentation du coût du transport, les assauts faits au transport public, mais aussi la disparition de certaines lignes de desserte ont fortement contribué au développement de ce mode de transport ancestral. Un habitant du côté d'Ambohimanarina raconte : "Avant la crise, je quittais la maison vers 7h15 pour me rendre à mon bureau situé à Antsahabe. Le bus arrivait encore jusqu'à mon quartier et le frais de transport était encore à 1 000 Fmg. Pendant la crise, non seulement je devais faire 1 km à pied jusqu'à Andranomena pour prendre la première ligne de

transport en commun disponible, mais je devais en plus payer 1500 Fmg au lieu des 1000 Fmg initiaux. Et si je ne voulais pas rater le bus, il me fallait quitter la maison à 6h30".

Toutefois, un nouveau comportement est apparu. Pour d'autres en effet, au lieu d'être forcée, la marche à pied a été délibérée, et même salutaire ! Certains se sont vus accomplir leur trajet habituel de 30 mn en voiture (avec les embouteillages) en seulement 20 mn à pied. La baisse du taux de pollution a particulièrement encouragé les amateurs de la marche, d'autant qu'à cette époque, l'OMS, avait vivement encouragé cette pratique pour une meilleure santé (sic). Cet engouement cependant tend à baisser avec le retour à la normale car en même temps, la pollution est revenue.

### Sur deux roues

Diminution du pouvoir d'achat, augmentation des dépenses imprévues, flambée des prix des produits de première nécessité, la consommation du tananarivien s'est limitée au strict minimum.

### Sabotsy Namehana - Antananarivo en vélo

Dans la famille Andriamanga habitant Sabotsy Namehana, une localité périphérique située à 10 km km, les habitudes de vie ont quelque peu changé durant les mois de crise : février, mars, avril, mai, juin. Les impératifs de déplacement de la famille, bien qu'essentiellement focalisés sur le transport des enfants à l'école, enregistraient une moyenne au compteur de 30 km/jours. Le premier changement s'est opéré au niveau du mode de transport. La 4X4 a dû céder la place au VTT. Il a également fallu investir dans un porte-bébé monté sur le vélo pour assurer un minimum de confort aux enfants encore en bas âge. Les horaires ont bien évidemment connu un décalage. Si le retour à la maison s'effectuait aux environs de 16 h auparavant - heure de la sortie d'école -, elle a été ramenée pendant la crise à 13 h. La journée d'école transformée en une demi-journée - heure continue a eu un impact important sur la santé des enfants : "La maîtresse d'école nous a confié qu'à la fin de la journée les petits sont réellement épuisés", nous dit le père de famille. "D'autre part, le fait de les amener en vélo chaque matin en classe a été en grande partie la cause de la répétition de leur état de grippe." Le vélo n'a pas non plus résolu tout le problème de transport. Il a fallu à un certain moment se résoudre à acheter le carburant au noir (17 000 Fmg/jours dans les derniers mois de la crise). Le budget d'entretien de la voiture a également augmenté du fait de son immobilisation. "Le seul point positif que je retiens de la crise est la baisse de la pollution", fait remarquer M. Andriamanga. "Lorsque la crise s'arrêtera, je continuerai bien sûr à faire du vélo mais juste pour le sport, pour le plaisir. Je préfère utiliser la voiture pour mon mode de déplacement au quotidien".

Pour ceux qui en ont eu la possibilité, les investissements ont été orientés vers l'achat d'un vélo. Un comptage routier (voir tableaux p.11) effectué le 6 juin sur l'Avenue de l'Indépendance et dans la rue dite de la Petite Vitesse, parmi les axes les plus fréquentés de la capitale, a démontré que le vélo a nettement gagné du terrain. 16,22% des véhicules qui sont passés sur l'Avenue de l'Indépendance entre 8h30 et 11h30 sont des vélos. 60% d'entre eux sont munis de vitesse. Dans l'après-midi, il a été constaté que sur l'axe de la Petite Vitesse, principalement fréquentée par les Taxi be (39,89%), les vélos, par la fréquence de leur passage arrivaient en seconde position avec 23,19%. Statistiquement, on peut dire qu'un vélo pour trois voitures roulait dans Tana pendant la crise. Même les femmes ont adopté ce mode de transport. Lors d'une étude effectuée par l'ONG Lalana en 1991 sur la filière vélo en effet, il n'a pas été possible aux enquêteurs de trouver une



cycliste dans Tana. Le fait que les assurances ou les organismes de sensibilisation sur la sécurité routière se soient penchés sur le cas des deux roues témoigne également de la présence effective de ce type de véhicule dans le paysage routier de la capitale.

Dans le milieu rural, beaucoup plus familier à ce mode transport, le vélo fait partie intégrante de la circulation. Un cycliste interpellé vous fait volontiers un signe de la main pour vous céder le passage. Geste de courtoisie beaucoup plus habituel entre les automobilistes. Ce qui n'a pas empêché certains fabricants de profiter – ou de subir si l'on se place du côté du fabricant – les effets de la crise. Un fabricant officiant à Behenjy, cédant habituellement ses produits à 500 000 Fmg, les a vendus à 750 000 Fmg durant la crise. Soulignons enfin que bien que plus nombreux, les vélos restent tout de même très mal équipés.

#### Quatre routes

Malgré le nombre croissant de vélo dans la capitale, les voitures légères sont tout de même restés les plus nombreux à circuler dans la capitale. On remarque toutefois que ce sont essentiellement des plaques vertes : 15% signale-t-on au niveau du comptage routier effectué le 6 juin dernier à Analakely, des 4X4 (dont 40% de plaques vertes), des voitures privées (65%) appartenant en majorité à des nantis. C'était en somme des véhicules pouvant bénéficier du stock stratégique de carburants. Les rares taxis encore en circulation ont pratiqué des prix incroyables : à partir de 25 000 Fmg le trajet le plus court ! Le commun des mortels n'a pu que suivre le rythme considérablement ralenti des minibus. Les trajets de ces derniers ont été d'ailleurs considérablement modifiés. Les grands tours de la capitale ont disparu et il fallait prendre au minimum deux taxi *be* pour l'équivalent d'un seul trajet auparavant. Le nombre des véhicules en service a également été réduit au trois tiers. En effet, malgré les surcharges, devenues le lot quotidien du tananarivien, l'absence d'embouteillages leur permettant

d'effectuer un plus grand nombre de tours, les chauffeurs se sont plaint de la réduction au quart de leur bénéfice ( de 200 000 Fmg à 50 000 Fmg pour la ligne reliant les 67 ha à Ankatso). Le carburant acheté au noir – 17 500 Fmg le litre à l'époque – étant le principal élément grevant leur bénéfice. "Les gens ne vont plus en bus que parce que c'est nécessaire et urgent", a constaté alors ce chauffeur de la ligne 153.

#### A grande échelle

Le même scénario semble avoir été transposé à grande échelle, sur nos routes nationales. Outre l'augmentation des frais de transport au prix du double (de 45 000 Fmg en temps normal à 100 000 Fmg fin mai- mi juin pour la ligne Antananarivo –Fianarantsoa), pour cause de barrages ou de ponts dynamités, un trajet s'effectuait au minimum par deux véhicules d'une même ligne alors qu'il était traversé d'un seul trait auparavant. C'est le cas de la ligne Antananarivo- Majunga sur la RN4 où un trajet qui coûtait 60 000 Fmg en temps normal était effectué par tranche de 50 000 Fmg entre les deux ponts coupés (le pont de Mamokomita dynamité RN4 PK 201 et celui de la Betsiboka barragé RN4 PK 330). En plus de payer le triple du trajet, certains voyageurs devaient également effectuer le voyage à pied : 35 km sur la RN2 après les éboulements laissés par le cyclone Kesiny.

Bien que fortement éprouvée, la capitale n'a pas eu le monopole de la crise. Un rapport de l'INSTAT sur des enquêtes effectuées dans les provinces d'Antananarivo, Fianarantsoa et Majunga indique d'ailleurs que les provinces qui ont subi le plus durement la crise sont celles de Fianarantsoa et de Majunga. D'autre part, en terme de revenus, les communes les plus touchées sont celles à proximité des barrages et celles non desservies par une route bitumée.

A long terme enfin, si la production agricole actuelle n'a pas été affectée, les problèmes apparaîtront dans le futur au niveau du coût et de l'approvisionnement en intrant. Les experts recommandent d'atténuer le coût du transport. ■

## LE TRANSPORT DES MARCHANDISES AU POINT MORT

Durant les six mois de crise, le coût de transport des marchandises est passé du simple au double, sinon plus. Sur la RN7, si le transport d'une balle de friperie coûtait 25 000 Fmg et celui des confections entre 30 et 50 000 Fmg, ce chiffre est passé à 50 000 Fmg pour le premier cas et 60 000 à 80 000 Fmg pour le second cas. En période de crise, les temps (les



Le "varamba" a suppléé le camion sur les Routes Nationales pour les transports de marchandises !

tons) ont durci ! Les pertes se chiffrent en millions de Fmg pour les professionnels du transport routier. Entre le mois de février et le mois de mai, sortie de l'analyse sur les conséquences de la crise étudiée par le PNUD, 80% des camions (environ 2800) ont été immobilisés. 220 camions citernes pour le transport des produits pétroliers notamment, ont été bloqués à Toamasina. Les conséquences ne sont pas uniquement visibles au niveau de la rupture des contrats avec les clients, des coûts additionnels de l'ordre de 90 000 Fmg par jours par personne pour 2800 personnes (chauffeurs et aides), ont été enregistrés. Soit un total de 252 millions de Fmg par jours en frais de restauration et d'hébergement. Du point de vue salarial, ajoute l'analyse, la crise a fait perdre dans les 5 milliards de Fmg par mois. Le coût d'immobilisation proprement dit pour les 2800 camions est évalué à environ 25 milliards de Fmg par mois soit 7 millions de Fmg par camions par mois. La plupart des transporteurs se trouvaient à l'époque en situation virtuelle de paiement.

Le système de distribution des produits agricoles s'en est également trouvé très affecté. Les frais de transport, on l'a vu ont doublé voire triplé. Certaines zones, jugées non rentables, ont même été désertées par les transporteurs. Les producteurs ont dû brader leurs produits. L'utilisation des moyens de transport à traction humaine s'est alors développée. Les productions maraîchères des communes d'Ambatofitorahana et Ambalamanakana, province de Fianarantsoa, mettront deux jours en varamba - et même un peu plus en comptant les journées d'attente - pour arriver à Ambositra.

(Suite du Dossier page 12)

## COMPTAGES ROUTIERS EFFECTUÉS LE 06 JUIN 2002 DEVANT LA GARE SOARANO

8h30 à 11h30 :  
Avenue de l'Indépendance

Type de véhicule	Total	%
Voitures légères	1387	53,96
Vélo	417	16,22
4X4	395	15,32
Moto	176	0,7
Minibus	134	0,05
Camion	35	0,01
Car	18	0,0
Pousse pousse	08	0,0
<b>Total</b>	<b>2750</b>	

12h à 15h : Petite Vitesse

Type de véhicule	Total	%
Minibus	681	39,89
Vélo	396	23,19
Voitures légères	382	22,37
4X4	111	6,50
Moto	84	4,92
Pousse pousse	47	2,75
Camion	5	0,29
Charrette	1	0,06
<b>Total</b>	<b>1707</b>	

## Entreprise

Dimby

- PISTES
- OUVRAGES D'ART
- BATIMENTS
- VRD,...

Lot II.I 187 Alarobia Amboniloha  
Antananarivo 101  
22 436 28





**Incontournable à Antsirabe, Toamasina, Toliary ou encore Majunga, le vélo a véritablement conquis les habitants de la capitale. Jamais la petite reine n'aura autant régné dans la capitale que durant ces six mois de crise. Conforme aux besoins du tananarivien : pratique et économique, le vélo a peu à peu envahi les rues de la capitale. Mesurer leur nombre au sein de la circulation nous étant impossible, c'est auprès des revendeurs et des importateurs que nous avons tâté le pouls de l'augmentation de leur utilisation. Nous en avons eu la confirmation.**



Tsaralalàna : lieu où l'on achète les vélos à bon prix !

Durant les six mois de crise qu'a connu le pays, le milieu des vendeurs et importateurs de vélo n'était, dans une certaine mesure, pas trop à plaindre. Du moins au niveau des ventes.

Sur six revendeurs enquêtés, cinq étaient en rupture de stock et ce depuis fin mai. En l'espace de quatre mois, de février à mai, les vélos ont fondu aux stocks comme neige au soleil. Même chez les importateurs et revendeurs de vélos haut de gamme. Scénario identique également dans la grande distribution ainsi que chez les concessionnaires. En province où ce mode de transport est beaucoup plus habituel que dans la capitale, le même engouement a été constaté. " Avec cette pénurie de carburant un peu partout dans l'île, constate cette employée d'un magasin de vente en gros de Majunga, les gens ont préféré investir dans un mode de transport plus sûr. Avant, nous vendions en demi-gros 10 vélos par mois en moyenne. Aujourd'hui notre stock sur l'arrivage fin 2001 a été complètement épuisé début mars. Ce sont surtout les ruraux qui nous achètent nos vélos, ainsi que ceux habitant à la périphérie de Majunga".

Même typologie de client dans la capitale à ce détail près cependant qu'une nouvelle

catégorie d'acheteurs est apparue. Elle appartient à un milieu aisé ou en tout cas favorisé : entreprise, ONGs ou encore ambassade achetant des vélos pour son personnel pour résoudre le problème du transport éprouvé par les employés.

Ce bilan positif ne fait pas perdre de vue aux professionnels du secteur que ce ne sont, somme toute, que des clients ponctuels : " les produits haut de gamme vont revenir à leur niveau d'avant-crise soit deux à trois ventes par mois ", prédit Samy Ramariavelo, revendeur dans le haut de gamme. Il est également conscient de la percée certaine des produits chinois. Il est même certain que l'avenir est du côté de l'orient : " La concurrence chinoise était déjà forte avant la crise. J'avais prévu d'importer un container chinois pour 2002 mais cela n'a pu se faire. Je pense que je vais réviser ma politique de vente et arrêter momentanément le haut de gamme. Le vélo chinois, lui, est à la portée de tous. Ce qui est sûr c'est que le vélo est maintenant tout à fait rentré dans les moeurs malgaches. On a trouvé les bienfaits du vélo durant cette crise. " Même remarque chez les concessionnaires : " les gens pensent que c'est utile".

Une étude sur la filière vélo

effectuée par l'ONG Lalana en décembre 2001, dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports avait déjà démontré que le nombre des bicyclettes dans toute l'île a augmenté ces cinq dernières années même si la qualité n'a pas vraiment suivi le

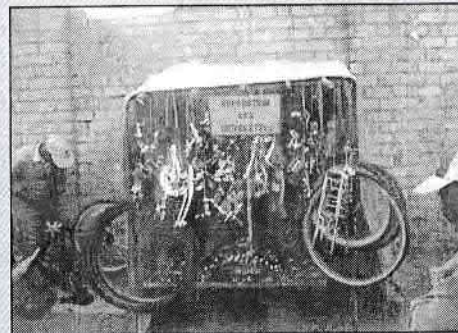
mouvement. Toujours selon la même enquête, un importateur spécialisé dans les VTT arrive à vendre 5000 VTT par an. Un revendeur peut écouler 10 à 25 vélos par mois, Toamasina et Toliary se trouvant en tête dans les moyennes. ■

### EMERGENCE DES ATELIERS DE RÉPARATION

**En même temps que les vélos eux-même, les petits ateliers de réparation ont vite proliféré dans la capitale. C'est notamment le cas du quartier d'Ambohimanarina où Lalana est allé enquêter.**

Ambohibao, à la croisée des chemins, un endroit en temps normal très vite envahi par les embouteillages. Les arrêts d'autobus et de taxi ne sont pas loin. C'est là que notre premier réparateur a choisi de s'installer. L'atelier n'a l'air de rien. Une bâche montée sur des structures en fer, une multitude de pièces étalées, et le tour est joué. Apparemment, les affaires

Même affaire florissante chez cet autre réparateur d'Andranomena. Celui-ci répare journalièrement 20 vélos. Le nombre semble réaliste car durant toute la conversation, pas moins de 5 propriétaires de vélo sont venus l'aborder. Les éléments les plus " diagnostiqués " : les pneus ainsi que les calibres. Les pièces de remplacement sont



**Aussi rapidement que les champignons après la pluie, les petits ateliers de réparation de vélos ont poussé pendant la crise !**

vont bon train. Il est affirmatif : " depuis que la crise a commencé, le métier est porteur". 10 vélos par jours en moyenne sont réparés chez lui, estime-t-il, alors qu'il n'en réparait que cinq durant toute la journée avant la crise.

d'origine. Les réparateurs ne font pas d'adaptation. Question de crédibilité sans doute pour cet homme qui est venu au métier avec la crise. Il compte apparemment continuer à exercer bien au-delà de la conjoncture.

### Ont participé à la constitution de ce dossier :

- Andrianjafitiana Marie Honorine
- Razafiarimanana Josiane
- Randrianary Samuel
- Razoherison Charlier Daniel
- Rakotoarivony Jules
- Razanaboaharimanana Ferdinand





## PROJET APL 2 DU PST ET EVALUATION ENVIRONNEMENTALE



**Analavory - Ifanja sur les Hautes - Terres, une région particulièrement riche amputée de ses voies de communications !**

Le Projet APL2 (Programme de Prêts Evolutifs de la Banque Mondiale phase 2) s'étale de 2002 à 2006. Il comporte cinq composantes, à savoir : l'amélioration de la capacité de gestion de transport rural, la réhabilitation des routes rurales, le développement du corridor Fianarantsoa -Manakara et la promotion des moyens intermédiaires de transport.

Il s'avère que la majorité des réalisations de ces composantes est assujettie soit à la procédure d'EIE (Etude d'Impact Environnemental) soit à celle du PREE (Programme d'Engagement Environnemental), telles que stipulées dans le décret n° 99-954 pour la Mise en compatibilité des investissements avec l'environnement (décret MECIE).

Aussi, le Ministère des Transports et de la Météorologie ainsi que le Ministère des Travaux Publics ont signé, dès 1999, des protocoles d'accord avec l'Office National pour l'Environnement (ONE) pour la prise en compte de considérations environnementales dans la réalisation des projets dont ils sont les initiateurs, notamment les projets APL. Par la signature de ces protocoles, ces deux Ministères manifestent leur engagement pour la concrétisation de la politique environnemental du secteur transport.

En tant que responsable de l'exécution du projet APL 2,

le Secrétariat Exécutif au Programme Sectoriel des Transports (SEPST), a collaboré étroitement avec l'ONE pour trouver une approche de concrétisation effective des engagements pris par ses Ministères de tutelles cités ci-dessus. Un nouvel accord cadre entre le SEPST et l'ONE a été établi en avril 2002, afin d'adapter les procédures d'évaluation environnementale aux envergures et aux spécificités des dossiers APL2. Il tient compte des différentes contraintes du promoteur aussi bien au niveau financier qu'au niveau du délai d'évaluation tout en restant dans le cadre légal.

Actuellement, les évaluations environnementales des travaux de réhabilitation de l'année 2002 concernent les 43 axes de routes rurales réparties dans les cinq provinces. Elles sont en cours quoique les évaluations sur terrain dépendent encore de la situation politico - sociale prévalant dans les cinq provinces concernées.

Cette démarche avec le SEPST est un exemple illustrant une des approches adoptées par l'ONE pour aider le promoteur qui voudrait, effectivement, aller de l'avant dans l'intégration de la dimension environnementale dans la réalisation de ses projets.

## LA RECHERCHE :

### Un autre patrimoine à surveiller de près !

François Rasolo, Directeur Général du FOFIFA, la plus importante institution de recherche agricole de Madagascar, est plutôt serein. A l'instar de toutes les institutions et entreprises à Madagascar, le FOFIFA a aussi souffert de la crise. Cependant, 71% des activités ont été mises en place et suivies et 29% des activités ont connu des difficultés de mise en place ou de suivi et sont à reporter en 2003.

Les efforts ont principalement été axés sur la conservation des patrimoines génétiques (collections végétales et animales). Les collections ex-situ n'ont pas souffert de la crise affirme-t-on à la FOFIFA car toutes les activités y afférentes ont pu être menées. De ce fait, la préservation des ressources génétiques est plus ou moins garantie. Des efforts de productions de semences de pré-base et de base en vue de prévenir les éventuelles demandes de semences pour la prochaine campagne agricole 2002-2003 ont été

également effectuées. La FOFIFA prévoit en effet l'augmentation des demandes ainsi qu'un risque de décapitalisation en matières de semence du fait des derniers événements qui ont eu lieu dans notre pays. En matière de coopération, les activités qui n'ont pas nécessité des déplacements inter-régions ou/et des investigations auprès des populations dans les régions ont pu être réalisées, dans la limite des moyens mobilisables précise-t-on.

Les incidences de la crise sur la recherche agricole n'ont donc pas été plus alarmantes. Vigilance cependant, prévient François Rasolo. Certains de nos patrimoines tendraient à disparaître à long terme si une retriampe génétique - pour le cas de la race bovine renitelo - n'est pas effectuée. Chez les plantes, une espèce de café à faible teneur en caféine a subi 10% de pertes. Déjà, pour remédier à ce genre de lacune, la recherche favorise aujourd'hui la préservation des collections in-situ.

### TRANSPORT A L'ECOLE BRAVO AUX LAUREATS DU JEU LALANA ?

Il s'agissait de répondre le plus exactement possible aux questions d'ordre général et également ayant trait au secteur route qui y ont été posées. Le jeu, organisé le 11 juillet dernier au CITE lors de la



4ème anniversaire de l'ONG Lalana, a été placé sous le thème général du transport à l'école. Voici la liste des heureux gagnants :

#### Dans la catégorie collège :

- 1er prix sous le thème de l'éducation : le Collège Ranaivosoa qui s'est vu remettre un lot de livres scolaires.
- 2ème prix sous le thème de la sécurité routière : Le collège St Etienne qui a obtenu un lot de marquage au sol offert par Madasign..
- 3ème prix sous le thème de l'environnement : Le CEG Antanimena qui a remporté un lot d'outillage de jardin.

#### Dans la catégorie élève :

- 1er prix : Razafinarivo Lanto, du Collège Ranaivosoa a obtenu un lot de VTT assorti d'un casque.
- 2ème prix : Razafindralambo Mbolahanta du collège St Etienne bénéficiera d'une formation en bureautique.
- 3ème prix : Ratovoarisoa Finiavana du collège St Etienne a obtenu l'ouverture d'un compte à la Caisse d'Epargne.

Les autres participants, quant à eux ont reçu comme lot de consolation des livrets de formation sur des Activités Génératrices de Revenus.

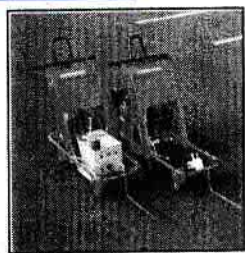
L'ONG Lalana compte désormais instaurer périodiquement ce jeu.





## Signalisation routière

## LE THERMOPLASTIQUE DÉBARQUE À MADAGASCAR



*Les thermotraccurs. Ils sont chargés de l'application au sol immédiate de l'enduit à une température minimale de 190 °c.*

Le thermoplastique, enduit à chaud présenté sous forme de poudre à base de résines de pétrole et d'huiles plastifiantes sera désormais

mis en oeuvre par la société Madasign pour le marquage au sol routier malgache. Ses microbilles incorporées lui permettent une rétro réflexion élevée, une excellente luminescence, une rugosité maximale, et une bonne résistance aux agents atmosphériques et à l'abrasion. C'est, affirme-t-on, un moyen rentable de marquer les lignes routières durablement et de manière extrêmement visible. La technologie thermoplastique représentée en Europe et dans le monde plus de 70% des marquages routiers.

## ADMINISTRATION

## Mise en place d'un service de coordination national des projets routiers

Concrétisant son souci d'une meilleure harmonisation des actions au sein du secteur routier, le Ministre des Travaux Publics Lahiniriko Jean a donc mis en place un service de coordination national des projets. Le coordinateur, Rakotomavo José Alex, a été nommé lors du conseil des ministres du 03 juillet 2002. Notons que la mise en place d'une banque de données recensant toutes les activités en cours au sein du secteur figure dans le programme de la nouvelle administration.

## Changement du Secrétaire Exécutif du PST

Le décret du 3 août 2000 portant la nomination de Justine Rasoavahinya été abrogé en conseil des ministres du 3 juillet 2002.

## Une femme à la direction générale du LNTPB

La passation de service entre Rakotondramasy Désiré Johnson, Directeur Général sortant du LNTPB et Razanapara Lucie Daniel, Directeur Général entrant a eu lieu le 24 juin dernier et s'est déroulée, affirme le Conseil d'Administration, dans une atmosphère cordiale. Avant sa prise de fonction, Razanapara Lucie Daniel était Conseillère municipale de la ville d'Antananarivo.

## CLOTURE DU PROJET PAGE

## Trois ans d'appui aux institutions environnementales malgaches.

PAGE, projet financé par l'USAID et exécuté par International Resources Group (IRG) a fermé ses portes le 21 juin 2002. Sa mission était de travailler avec les principales institutions environnementales mises en place pour assurer les conditions nécessaires à la durabilité du secteur environnemental. Le projet a bénéficié des apports techniques d'experts en pérennisation financière, politique environnementale, étude d'impact environnemental et en suivi écologique. Le projet a également soutenu plusieurs formations.

## MESURES D'URGENCE APRES LA CRISE

1,35 millions de dollars de la Banque Mondiale

En réponse à l'effet néfaste de la crise, la Banque Mondiale a débloqué 1,35 millions de dollars pour financer des opérations d'urgence destinées aux populations malgaches les plus touchées par les quatre mois de paralysie qu'a connu le pays depuis le mois de janvier de cette année. Les zones urbaines sont particulièrement concernées par ces opérations. Orientées principalement dans le domaine de la nutrition, ces actions comportent deux composantes :

- le renforcement de la nutrition dans les zones urbaines,
- et l'opération "food and cash for work" ou "vivres contre travail", destinée à aider les familles atteintes par les chômages techniques en série et la crise économique actuelle.

Les actions ont été principalement menées dans le cadre du projet SEECALINE. Les ONG internationales CARE et CRS, à travers le projet et à l'aide de ce financement de la Banque Mondiale, ont participé à ces opérations d'urgence.

600 000 dollars de la Banque Mondiale en faveur des infrastructures

En outre, le projet FID a également bénéficié d'un montage d'opérations d'urgence identiques à celles effectuées à travers le projet SEECALINE. 600 000 dollars de la Banque Mondiale ont été ainsi débloqués pour la mise en place d'un filet de sécurité dans la région est de l'Ile, particulièrement touchée par le cyclone Kesiny. A travers ce financement et par le biais de CARE, des travaux "vivres contre travail" ont permis le déblai des éboulements sur la RN2 ainsi que sur la ligne de chemin de fer Tananarive Cote Est.

70 000 dollars du Japon pour 35 km de pistes à Antalaha.

Le gouvernement Japonais a octroyé 70 000 dollars à l'ONG internationale CRS pour la réhabilitation de 35 km de piste dans la préfecture d'Antalaha. Cette aide concerne le tronçon Ambelabe - Ambohibe de la RIP 10. Les travaux sont exécutés en HIMO sous la forme "vivres contre Travail". Cette aide intervient suite aux passages des cyclones Hery et Kesiny.

L'Union Européenne et la Banque Mondiale pour un Fonds National de développement de routes.

L'Union Européenne, premier bailleur de Madagascar en matière de projets routiers, a suggéré, en concert avec la Banque Mondiale, au Ministre des TP Lahiniriko Jean, la constitution d'un Fonds National de Développement des routes.

1,5 millions de dollars des Etats-Unis pour la reconstruction des ponts entravés.

La signature de convention a été effectuée entre le Ministre des Travaux Publics et l'Ambassadeur des Etats-Unis à Madagascar, SEMme Wanda Nesbitt. Cette convention porte sur la réhabilitation des routes et des ponts endommagés pendant la crise. Par ailleurs, des brigades d'experts américains viendront à Madagascar pour collaborer avec les techniciens malgaches.

## Sondage LALANA

En vue de satisfaire ses lecteurs et ses abonnés et dans le but d'améliorer sa conception, le bulletin Lalana a effectué au mois de mars dernier une enquête qualitative auprès de ses abonnés. Il en ressort que d'une manière générale, Lalana continue à vous intéresser. Toute la rédaction vous remercie d'ailleurs pour vos encouragements. Vous avez également émis des suggestions qui seront toutes prises en compte : favoriser l'échange par le biais d'un courrier des lecteurs, réfléchir à une version malgache et à une parution mensuelle, insister sur la sécurité routière et l'utilité de la route, ou encore diversifier les sujets et élargir à d'autres secteurs.





Europe

## DORMEURS AU VOLANT : 25% DES ACCIDENTS !

À côté des mauvais comportements volontaires, il y a la fatigue et la somnolence sournoise qui sont cause de plus de 25% des accidents de la route. La fatigue diminue la vigilance et amollit les réflexes. Le sommeil "tombe" brusquement et c'est un dormeur qui percute la voiture qui arrive en face ou qui tombe dans le fossé. Un long voyage se prépare les jours précédents par une bonne hygiène du sommeil et de l'activité physique. La conduite de nuit favorise l'endormissement. Reposez-vous souvent tout au long du voyage. N'hésitez pas à vous accorder un vrai sommeil même de courte durée. Un grand nombre d'accidents de cars sont dus à l'endormissement de conducteurs n'ayant pas bien respecté ou bien supporté les temps de conduite et de vrai repos.

Association Mondiale de la Route :  
**100 MEMBRES AU MOIS DE JUILLET !**

Deux nouveaux pays sont devenus membres de l'AIPCR : le GHANA et le Cambodge ont adhéré durant le mois de juillet. Ceci porte à 100 le nombre des pays membres. D'autre part, le Burkina Faso vient de créer son Comité National.

## OUVRAGES

France :

### RETOUR EN FORCE DU PONT EN BOIS

Le pont qui enjambe la Drôme dans la ville médiévale de Crest (France), confirme une tendance au retour du pont en bois. L'ouvrage de 100 mètres de portée et de trois travées non couverts de respectivement 29, 33 et 29 m se veut d'abord être un exemple d'élégance : le chêne a été utilisé pour les platelages et les bordures de trottoirs tandis que le douglas a été réservé aux garde-corps et les solives, soit 60 m<sup>3</sup> de bois massif en tout. Il prône également l'écologie car le bois est encore le seul matériaux de construction naturel et renouvelable qui stocke le gaz carbonique.

Chine :

### LE PONT DE TOUS LES RECORDS

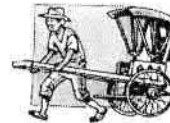
L'autoroute de la province de Guizhou (sud ouest de la Chine) est la route qui a le plus de ponts au monde, indique le livre Guinness des records. C'est à cause du relief très accidenté de cette province. Sur 179 km reliant Guiyang à Bijie, on a recensé 151 ponts soit près d'un pont au kilomètre. Sur cette même route, le pont Liuguanghe est le plus élevé avec ses 305m, et sa jetée de 90m est la plus grande des ponts d'autoroutes de chine.

## Carnet de route

*Dans cette rubrique que nous voudrions régulière, nous aimerions vous faire partager des péripéties, des impressions de voyage de globe - trotters recueillis sur internet. Images de la route à travers le monde, où les hommes font mieux que passer. Ils vivent.*

### Auto-stop en Kirghizstan

"Le Kirghizstan est loin d'être le royaume de la voiture, et vous aurez largement le temps de cuire au soleil. Les transports de marchandises remplissent chaque véhicule individuel bien au-delà des normes des constructeurs. Quand aux luxueux et confortables 4X4 des ONG, n'y comptez pas trop. Si le chauffeur est un expatrié, il vous prendra pour une russe kyrgyz. Il ne vous reste que les policiers, toujours prêt à arrondir des fins de mois difficiles; avec le risque qu'ils ne décident de s'emparer de votre passeport pour arrondir jusqu'à la fin de l'année. Au Kyrgystan aussi, les routiers sont très lents. N'oublions pas que le pays est couvert de montagnes, que les vétustes véhicules surchargés gravissent à 5 à l'heure, et redescendent à même allure pour éviter trop de problèmes en cas de rupture brutale des freins. Ils poussent parfois jusqu'à des 40 à l'heure sur terrain plat, mais à ce régime, un élément moteur lâche vite. Heureusement que les chauffeurs sont aussi mécaniciens. Un dernier petit conseil, choisissez plutôt un transport de carburant ; cela vous évitera la panne d'essence qui est un grand classique..."



### LALANA

249, Route Circulaire  
BP 841, Antananarivo  
Tél : 22.369.86  
Madacom : 033 11 497 70  
Antaris : 032 04 453 46  
Fax : 22.366.31

e-mail : lalana@dts.mg  
Site web :  
<http://takelaka.dts.mg/lalana>

Directeur de Publication  
Vero Razafintsalama

Rédacteur en chef  
Rondro Ramamonjisoa

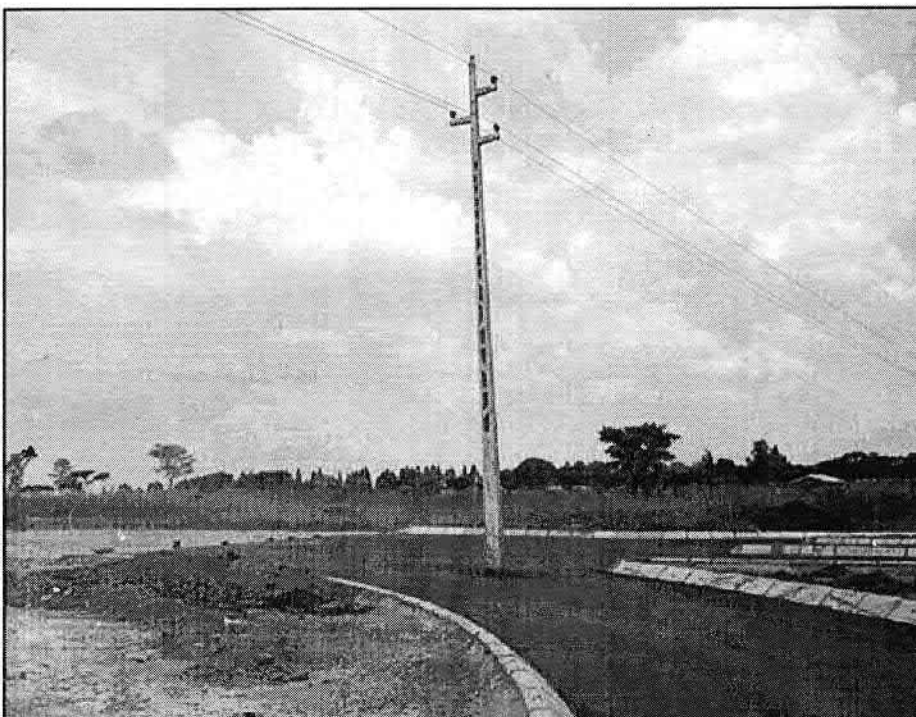
Comité de rédaction  
Vero Razafintsalama  
Rondro Ramamonjisoa  
Manitra Rajemison  
Niry Tiana Andriamanday

Abonnement-Vente-Publicité  
Sylvie Rakotondravelo

Impression  
Imprimerie Nouvelle  
Tél : 22 233 30

Dépot légal n° : 354

Pour la route ...



*Synergie entre le secteur énergie et le secteur transport. Photo de source inconnue envoyée par une lectrice.*





## MISE EN COMPATIBILITE DES INVESTISSEMENTS AVEC L'ENVIRONNEMENT (MECIE)



**Que vous soyez de l'Administration, promoteur responsable d'investissement public ou privé, consultant, ou simple citoyen concerné... Ces informations sont pour vous.**

Prévue par le décret n° 99-954 du 15 décembre 1999, l'application de la MECIE est à la fois source du bien-être durable de la population et garant de la participation des projets à un essor économique responsable.

### Qu'est-ce que le décret MECIE ?

C'est un instrument juridique demandant aux investisseurs publics et privés de procéder à une étude d'impact environnemental, lorsque ces investissements sont susceptibles de porter atteinte à l'environnement, en application de l'article 10 de la charte de l'Environnement Malagasy.

### Qu'est-ce qu'une Étude d'Impact Environnemental ?

L'étude d'impact environnemental (EIE) est obligatoire pour les projets d'investissement de grande envergure ou pouvant affecter des zones sensibles (annexe 1 du décret).

L'étude consiste en l'analyse scientifique des impacts potentiels prévisibles des activités du projet sur l'environnement et à proposer le Plan de Gestion Environnemental du Projet y afférent (PGEP) pour supprimer, réduire et éventuellement compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement.

L'Office National pour l'Environnement (ONE) introduit l'EIE auprès d'un Comité Technique d'Évaluation (CTE) multisectoriel pour être évaluée. Un permis environnemental délivré au promoteur par le Ministre chargé de l'Environnement fait suite à un avis technique favorable du CTE. À l'achèvement du projet et après l'exactitude avérée des travaux de réhabilitation identifiés dans le PGEP, un Quitus environnemental est délivré pour décharger la responsabilité environnementale du promoteur envers l'État.

### Qu'est-ce qu'une Mise en Conformité ?

Si le projet est déjà implanté et répertorié dans l'annexe 1 ou 2 du décret MECIE, le promoteur doit produire une demande d'agrément environnemental accompagnée d'un rapport concernant les impacts de son activité sur l'environnement, en y stipulant les mesures déjà prises, en cours ou envisagées pour la protection de l'environnement. Son traitement se fera comme une EIE ou un PREE selon qu'il figure dans l'annexe 1 ou 2 dudit décret.

À la suite d'une évaluation favorable du dossier, un certificat de conformité ou agrément environnemental sera délivré, soit par le Ministre chargé de l'Environnement soit par le Ministre de tutelle de l'activité.

### Qu'est-ce qu'un Programme d'Engagement Environnemental ?

Le Programme d'engagement Environnemental (PREE) est requis pour les projets d'envergure moyenne (annexe 2 du décret). C'est une étude d'impact simplifiée comprenant l'engagement du promoteur à adopter certaines mesures d'atténuation des impacts de son activité sur l'environnement, ainsi que des mesures éventuelles de réhabilitation du lieu d'implantation du projet.

Le ministère sectoriel dont relève l'activité est responsable de l'évaluation du PREE (par le biais de sa Cellule Environnementale) et délivre l'autorisation environnementale y afférente à l'issue d'une évaluation positive.

Il est à souligner que le permis environnemental (pour une EIE) ou l'approbation du PREE constitue un préalable obligatoire à tout commencement des travaux.

Pour plus d'informations, vous pouvez consulter les documents suivants au Centre de Documentation de l'ONE:

- Le décret MECIE n° 99-954 du 15 décembre 1999.
- La Directive Générale pour la Réalisation d'une Étude d'Impact Environnemental.
- Le Guide sectoriel d'une Étude d'Impact Environnemental pour les projets routiers.

**POUR UNE GESTION DURABLE DES RESSOURCES NATURELLES**