



Ne crois pas que tu t'es trompé de route si tu n'es pas allé assez loin.

Claude Aveline

Sylvain Ralaivaohita raconte: La Rn7, la route de l'éclipse.



En ces temps d'éclipse, on ne peut pas ne pas emprunter l'itinéraire de la RN7 : celle qui conduit à Ilakaka, au plateau de l'Horombe, ... Toutes ces contrées qui, le temps de deux minutes, verront le soleil disparaître sous leurs yeux ce 21 juin . A travers, bien sûr, les lunettes prévues à cet effet. Cet itinéraire, Sylvain Ralaivaohita l'a déjà effectué. Il serait intéressant de voir son autre vision de la route. Ici le "Bonnet de l'évêque" (PK 542), l'une des montagnes les plus photographiées de Madagascar, dans son état, statique, immuable, naturel ; est opposé à la route: fruit du travail des hommes. Voyage initiatique en perspective.

Page 5

TRANSPORT URBAIN: Le cas d'Antananarivo Page 6,7



Ce qu'en pense Dieter Schelling de la Banque Mondiale

Quid des petits financements à Madagascar?

(Pages 10, 11, 12, 13)

Egalement

DANS CE NUMÉRO:

Planche d'essai:

Penser autrement le micro - crédit. Page 2

Suivi du maintien du réseau:
Le système VIZIROAD Page 4

Total à Madagascar:
La qualité du service a son prix. Page 14

Internationales
La charrette à bras type Burkina Faso Page 15

Ligne de conduite

Le bailleur de fonds, un partenaire



Le pli a été pris dans le passé de regrouper les partenaires financiers extérieurs des pays en voie de développement sous le terme de bailleurs de fonds, expression qui focalisait souvent des sentiments contradictoires, mélange d'espoir et d'irritation, et qui les plaçait parfois dans des positions peu confortables. De fait leur rôle en tant que bailleur a été souvent mal perçu, que ce soit par la population, par les acteurs économiques et sociaux ou par les administrations. L'image la plus fréquente est celle d'une présence extérieure intervenant sur des projets ponctuels au coup par coup, cherchant à imposer ses points de vue et privilégiant des relations exclusives avec le Gouvernement.

Fort heureusement la réalité est différente et la coopération internationale se situe de plus en plus dans un contexte élargi de solidarité partagée. Du côté de l'Union Européenne ses appuis s'inscrivent déjà et s'inscriront de plus en plus dans un partenariat élargi, fondé sur des valeurs communes, et en appui aux politiques de lutte contre la pauvreté et de développement national, avec le souci d'être toujours plus efficace et de s'inscrire dans la durée.

Ce partenariat est au cœur de l'accord de Cotonou signé le 23 juin 2000, accord qui regroupe, dans le cadre contractuel le plus vaste et le plus complet de la coopération Nord - Sud, les 77 pays ACP et les 15 Etats Membres de l'UE. Le processus de codécision y est présent à tous les niveaux : au Conseil des Ministres ACP-UE, à l'Assemblée parlementaire paritaire, ainsi que sur le terrain entre l'Ordonnateur National du FED, représentant le Gouvernement, et le Chef de Délégation de la Commission Européenne. Cet accord consacre, également, l'élargissement de ce partenariat avec l'implication des bénéficiaires en amont lors de la programmation

(Suite page 2)

En supplément: Tableau de bord de la RN7

Ligne de conduite

(Suite de la page Une)

et en aval lors de la préparation et de l'exécution des appuis financiers.

Ceux-ci seront de plus en plus ciblés sur le soutien aux politiques nationales mises en place par le Gouvernement en vue de lutter en premier lieu contre la pauvreté. Les projets isolés n'ont pas d'avenir à cet égard, car ils n'ont pas suffisamment d'impact à l'échelle nationale. Bien sûr ces appuis sont fonction de la pertinence des actions proposées et des résultats obtenus. Ils supposent également que dans les secteurs que nous soutenons les politiques soient innovantes, que les synergies se développent et que les comportements s'y adaptent dans le sens de l'intérêt général.

A Madagascar, des choix concertés de stratégie de développement ont été faits dans le cadre du Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté intérimaire (DSRPi), des politiques sectorielles sont mises en place, en particulier dans les secteurs du développement rural et des transports, politiques que nous soutenons. La situation économique se redresse, témoignant d'efforts réels du pays pour s'engager sur la voie de la lutte contre la pauvreté.

Dans le domaine des transports et des routes une décennie a été nécessaire pour formaliser une stratégie : il faut maintenant mettre les bouchées doubles pour la mise en œuvre des réformes. Cette stratégie n'est plus seulement fondée sur la construction et la réhabilitation d'axes routiers, mais place au cœur des préoccupations nationales la question de la maintenance. Il faut donc résister à la tentation d'une politique d'investissements routiers tout azimut, alors que la question de l'entretien routier n'est pas encore résolue, faute de crédits suffisants pour couvrir les besoins selon une approche programmée.

Du côté des partenaires extérieurs, une solidarité d'action s'est mise en place regroupant les bailleurs multilatéraux et certains Etats de l'Union Européenne, en particulier pour le secteur des transports avec comme cadre de référence la politique sectorielle définie par le Gouvernement. Une formidable opportunité s'offre ainsi à Madagascar pour la remise en état des réseaux d'infrastructure de transport, puisque l'aide envisagée par l'ensemble des bailleurs pour les six prochaines années dans ce secteur est de 520 millions d'EURO, soit environ 3 100 milliards de francs malgaches.

Je pense que ce montant exprime une volonté commune de mener à bien et progressivement le désenclavement de Madagascar dans le cadre d'un partenariat actif et comme j'ai eu l'occasion de le dire lors de l'ouverture du troisième congrès malgache de la route, un partenariat que nous voulons également responsable et constructif.

Pierre Protar

Ambassadeur de l'Union Européenne
à Madagascar.

Planche d'essai



Petits financements

PENSER AUTREMENT LE MICROCREDIT

Le développement ou le sous - développement de Madagascar (tout dépend du point de vue où l'on se place) est toujours source de réflexions profondes. Jacques Rakotoson, pédagogue, technicien et financier à la fois nous livre ici sa manière de penser l'économie à Madagascar. Il puise la force de ses argumentations au temps de nos ancêtres et est fermement convaincu que notre aptitude au développement est historique.

Pour bien comprendre le concept, il faut se ramener à quelques siècles en avant, du temps de la royauté malgache où Andrianampoinimerina avait déjà mis en place une structure du monde rural. Il est utile dans son raisonnement de ne pas se limiter uniquement à la Première République. Car celle-ci ne représenterait en fait qu'un reliquat de la civilisation malgache.

Au sein de la société monarchique, le mot "pauvreté": "*fahantrana*" n'existait pas. Le terme employé aurait plutôt été: "*fihantrana*" ou "*avoir pitié*". La relation entre défavorisés et nantis reposait donc plus sur la compassion.

Cette structuration du monde rural hérité des ancêtres traduit une meilleure compréhension et application de l'approche participative. On a ici un schéma existentiel de l'individualisme. Tout en s'intégrant dans un groupement, le Malgache sait valoriser son individualité. Je pense que c'est la véritable signification du "*fihavanana*". Être en groupe tout en sachant se démarquer. C'est un avantage que nous avons, par exemple, par rapport aux français qui sont individuels et en même temps, ne savent pas se regrouper. Le terme de pauvreté n'est réellement apparu dans la société malgache qu'au moment de notre intégration dans le système de la Banque Mondiale. L'idée fautive véhiculée depuis toujours est que 20 malgaches constituent un bloc. En fait, ce sont 20 individualités qui peuvent se mettre ensemble.

D'où les erreurs d'analyses actuelles et les approches d'avance biaisées. La notion de groupement de la société

malgache était auparavant statistique et non qualitative. La meilleure approche serait de donner à la personne la possibilité de choisir, éviter la tendance à la standardisation, et faire en sortes que l'adhésion au groupe soit volontaire. Ainsi pourra-t-on faire de la différence une force. A l'heure actuelle, les choix dictés par le consensus

("marimaritr'iraisana") amènent à une résultante inférieure alors qu'elle devrait donner une idée meilleure. D'où aussi notre régression. Et les bailleurs de fonds sont les premiers à tirer avantage de cet état de fait.

Aujourd'hui nos banques sont privatisées, excluant par conséquent une grande partie du public malgache. C'est, je pense, le moment ou jamais de saisir l'opportunité de mettre en place une structure de financement de relai. Entre autre: la micro finance. Cette structure veillera à favoriser les initiatives individuelles (le regroupement n'est pas parole d'évangile) et à les encourager. A terme, nous pourrions établir une structure de préparation qui développera ce concept et pourquoi pas créer une école qui favorisera la naissance d'une nouvelle réflexion sur la gestion du développement à Madagascar.

Les réflexions locales devraient en tout cas être appuyées et leur mise en oeuvre encouragée.

Jacques Rakotoson

Ingénieur des Sciences
Agronomiques

Enseignant vacataire à l'ESSA
Directeur Général fondateur
de l'institution financière
CREDITA.



Publication

**"TRANSPORT EN DEVENIR",
LA REVUE DU TRANSPORT EST PARUE**



maritime et fluvial, qu'aérien. Différents sous-secteurs que le Programme Sectoriel Transport prend aujourd'hui en main.

Cette première édition s'est essentiellement attachée à la description et à l'explication générale du programme.

L'aspect technique des informations pourrait, par moment, désorienter les non initiés. Il est cependant largement compensé par l'excellente présentation de la revue éditée en quadrichromie sur du papier de qualité et illustré par de superbes photos judicieusement choisies. « Transport en devenir » est diffusé - gratuitement - à 1000 exemplaires.

La première édition de la revue bimestrielle du Programme Sectoriel Transport vient de paraître. « Transport en devenir », comme son nom l'indique, consacre entièrement ses 16 pages au transport aussi bien terrestre, ferroviaire,



**LA PREVENTION
ROUTIERE**
Association reconnue
d'utilité publique

Le développement d'un pays est jugé par ses possibilités de communications entre les différentes régions et la route constitue l'un des vecteurs principaux de ce développement.

L'ouvrage assure l'intégrité d'un itinéraire. Aussi faut-il éviter de perdre de vue la gestion des ouvrages d'art.

Trois raisons majeures

Les Services chargés du contrôle pèsent les véhicules pour des raisons de :

Pourquoi pèse-t-on un véhicule?

- **SECURITE** : un véhicule en surcharge n'a pas le même comportement routier qu'un véhicule chargé normalement (les distances de freinage augmentent sensiblement avec la charge), et le poids est un facteur aggravant en cas d'accident.

- **CONCURRENCE** : celle-ci doit s'exercer de façon saine, dans des conditions normales et dans le respect des textes en vigueur. Cette concurrence devient déloyale si certaines entreprises transgressent les règles.

- **SAUVEGARDE DES INFRASTRUCTURES** : l'augmentation des charges accélère le vieillissement et l'usure des chaussées et des ouvrages d'art, ce qui engendre des coûts importants de remise en état pour la collectivité.

Entreprise HERY

*Bitumage - Chaussée Béton - Hangar
Terrassement - Couche de Base - Imprégnation -
Couche d'Enrobé*



Tél : 032 02 383 55

Fax : 22 484 49

e-mail : herybode@dis.mg



La Direction de la Planification et de la Programmation du Ministère des Travaux Publics possède une cellule dite VIZIROAD. Regroupant en son sein: ingénieurs des Travaux Publics, une personne assistant ces ingénieurs et un chauffeur. Cette cellule a pour principale tâche l'exploitation de logiciels à outil d'aide à la gestion de l'entretien du réseau routier malgache. Ils sont: le VIZIROAD, conçu pour le suivi des réseaux, le HDM, outil d'aide à la décision d'entretien, le MAP INFO et L'ACCESS, utilisés essentiellement pour le regroupement des bases de données. Tous ces outils informatiques contribuent à la facilitation de la programmation des travaux (annuels et pluriannuels) du ministère. Etudions plus en détail le système VIZIROAD.

Il s'agit d'un système autonome de relevé visuel assisté par ordinateur de toutes les informations concernant les routes. En d'autres termes: un système d'auscultation visuel à grand rendement. Ce système est composé de:

- deux claviers de saisie (24 touches de chaque) programmables à l'aide d'icônes selon les besoins du relevé. Un topomètre est incorporé dans le clavier gauche.

- un module d'entrée des impulsions à distance intégré dans un des claviers,
- différents appareils optionnels compatibles avec le système VIZIROAD tels que l'unité synclin, le bump integrator (appareil de mesure de surface de chaussée), l'inclinomètre, (appareil de mesure de pente et de rampe), le sinuomètre (sinuosité et rayon de courbure des routes), et le GPS ou le système global de positionnement lié à l'ordinateur et permet de définir une position en un point. Notons que la cellule ne dispose pas encore d'un appareil GPS.

L'ensemble des claviers est relié à un micro ordinateur portable compatible PC. Le logiciel, disponible en version compatible Windows 3.X ou Windows 95, est fourni sur disquette ainsi qu'une version sur CD Rom avec les manuels en ligne et un éditeur d'icônes.

L'appareil peut fonctionner dans tous types de véhicules. Durant la mesure, un schéma d'itinéraire est affiché à l'écran au fur et à mesure que le véhicule progresse. Les comptages d'impulsions ainsi que la vitesse de relevé sont aussi visualisés. A l'issue du relevé, il est possible d'imprimer immédiatement un schéma itinéraire qui est généré automatiquement.

Le logiciel VIZIROAD permet – au bureau ou sur site – d'éditer, de modifier ainsi que de fusionner plusieurs relevés. Il est possible d'exporter les données dans des bases de données routières ou vers excel. Le programme VIZIROAD permet le calcul de l'indice VIZIRET (routes non revêtues) ou VIZIR (routes revêtues), d'où son nom.

Les activités liées au système.

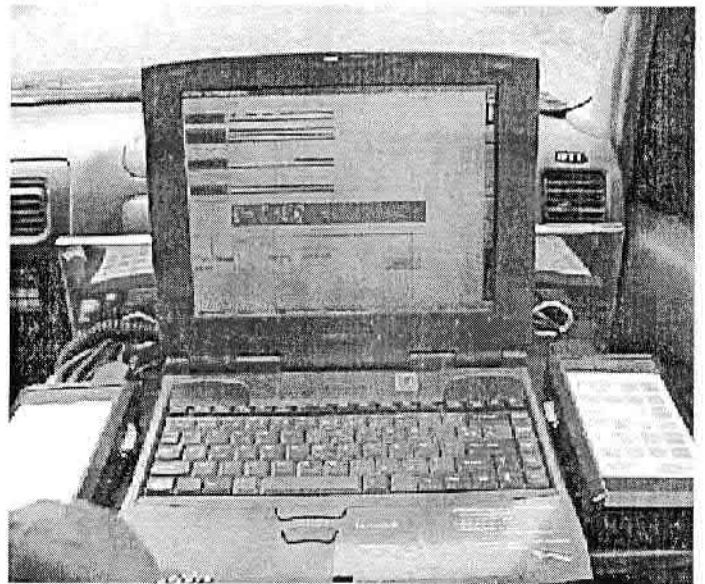
Avant l'utilisation proprement dite du logiciel, il existe une phase préparatoire à suivre. Il s'agit de l'élaboration des cahiers de charges (fortement conseillée par les techniciens pour permettre la réalisation des objectifs), c'est à dire l'identification des informations à relever en conformité avec les objectifs de la mission. Celle-ci peut être soit une étude APS (Avant Projet Sommaire), principalement effectuée par les bureaux d'études, soit une

étude de réseau, beaucoup plus en conformité avec les objectifs d'un département ministériel. L'élaboration des cahiers de charges terminée, on effectue la configuration des claviers, puis l'étalonnage des appareils de mesure.

Le chauffeur, l'opérateur et la personne qui dicte les informations (un ou plusieurs selon le cahier des charges) effectuent ensemble et en

étroite collaboration, la mission et collectent ainsi les données.

Le travail au bureau est consacré à la mise à jour des informations, à l'introduction d'un autre fichier, un fichier extérieur pouvant compléter l'analyse (trafic, déflexion,...), et enfin à la restitution des données – après correction – qui sortira le produit final, le schéma itinéraire.



Un système assisté par ordinateur muni de deux claviers de saisie



L'équipe de la cellule VIZIROAD



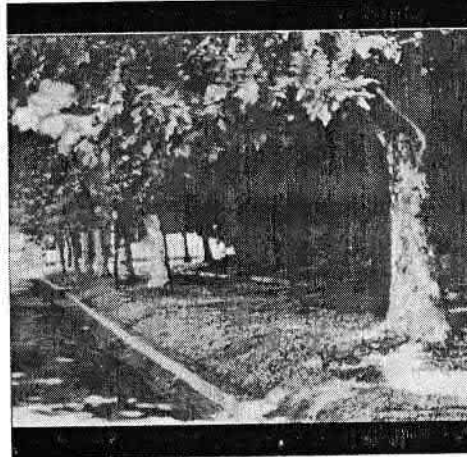
Sylvain Ralaivaohita raconte: LA RN7, LA ROUTE DE L'ECLIPSE

Contact : 03311 202 70

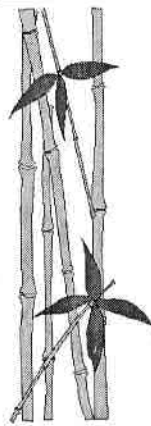
Sylvain Ralaivaohita photographie le noir et blanc plus par amour pour la forme que par fidélité aux couleurs. La place des objets dans le cadre de la photo tient également, pour lui, une place particulière. Quand les autres courent saisir l'instant, lui fixe sur papier glacé le paradoxe entre la mobilité et la rigidité du mouvement, le dynamique et le statique qu'il assimile à la liberté et à la contrainte. Entre ces dualités, Sylvain Ralaivaohita essaie de trouver un équilibre. L'exercice est plus ou moins heureux, mais ce ne sera pas faute d'avoir essayé! On retrouve un peu de cet esprit le long de son itinéraire sur la RN7. C'est une autre dimension qu'il a voulu donner aux scènes de la vie quotidienne. La photo s'efface et laisse la place aux objets qui ne sont plus que formes. Les apparences se mêlent à la réalité. Le routier quand à lui ne regardera plus tout à fait de la même manière cet



Entre Behenjy et Ambatolampy. Le riz vient d'être moissonné. C'est une photo que j'ai toujours voulu faire. J'ai attendu que les mottes soient disposées en courbe pour prendre la photo. C'était je crois au petit matin. Les gens ont plutôt tendance à les disposer en ligne droite. Moi je préfère que le riz ondule. C'est une scène que l'on a l'habitude de voir à l'époque du "fararano" (mars -avril). Cela a disparu un certain temps du fait de l'insécurité mais aujourd'hui, cela commence à revenir petit à petit.

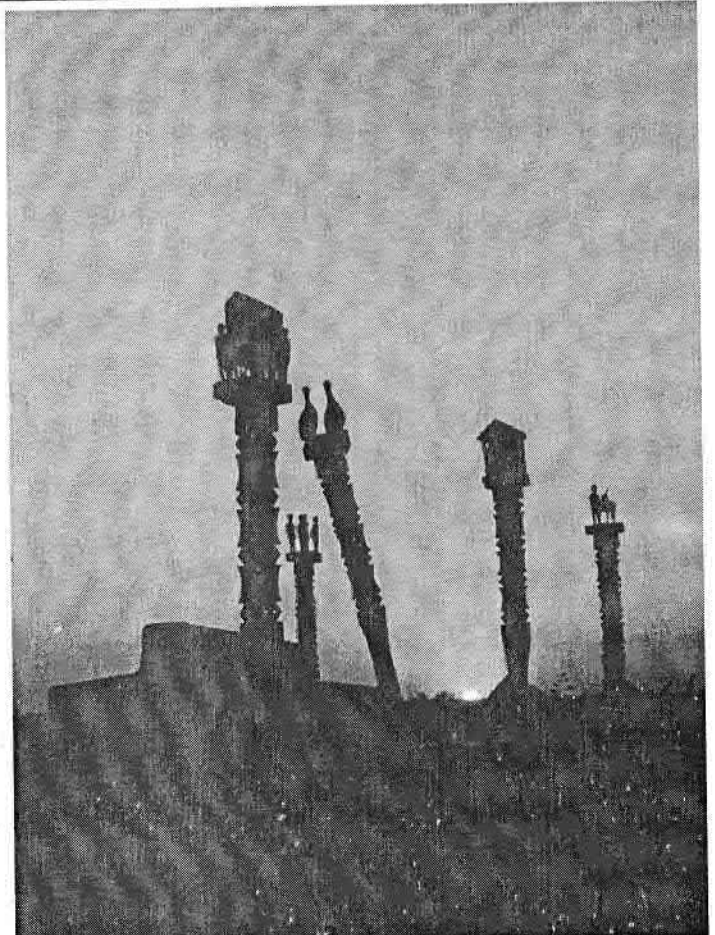


Antsirabe. J'y ai passé toute ma jeunesse. C'est pourquoi j'ai intitulé cette photo "Nostalgie". Ces arbres devant l'Avenue de la gare, on peut les apercevoir sur la droite si l'on emprunte la route d'Ambositra. C'est une photo que j'ai prise à 1h du matin; Il faisait encore noir. J'ai utilisé un trépied et adopté une vitesse lente. Pendant la minute trente d'ouverture de l'obturateur, le vent a fait bouger les feuilles. Et c'est ce mouvement qu'a fixé l'appareil. Cela se traduit par le flou que vous avez en haut à gauche. Pour moi ce lieu évoque surtout les flâneries dans la ville et les soirées barbecue.



Là c'est juste après Camp Robin, entre Ambositra et Ambohimahasoa. Ce jour là, on était avec Ramily. Il nous a dit: les ombres sur la chaussée, c'est intéressant. Mais j'ai été plutôt attiré par celles sur le

talus. Direction sud sur votre gauche, il s'en forme d'assez belles. Evidemment quand les arbres ne sont pas coupés! Au premier abord, cela vous donne une impression de cascade. Je crois que c'est sur ce trajet que les gens font leur pause - déjeuner la plupart du temps. C'est l'un des deux tronçons rectilignes de cette partie de la RN7.



Ces aloalo sur les tombeaux Mahafaly, je les ai fixés au sud de Sakaraha. J'ai tout fait pour être à cet endroit à l'instant même où le soleil se couchera. Et j'étais là à une minute près. La photo a été prise un peu au - delà de six heures.

J'ai voulu donner une signification particulière à ce coucher de soleil. Je voudrais qu'en le regardant, on se dise tout de suite: c'était à Madagascar, dans le sud. Je pense qu'ici la force de l'image est portée par cet aloalo complètement oblique au milieu des autres bien dressés.



Dieter Schelling, de la Banque Mondiale

"IL FAUT PRIVILEGIER LES TRANSPORTS EN COMMUN"

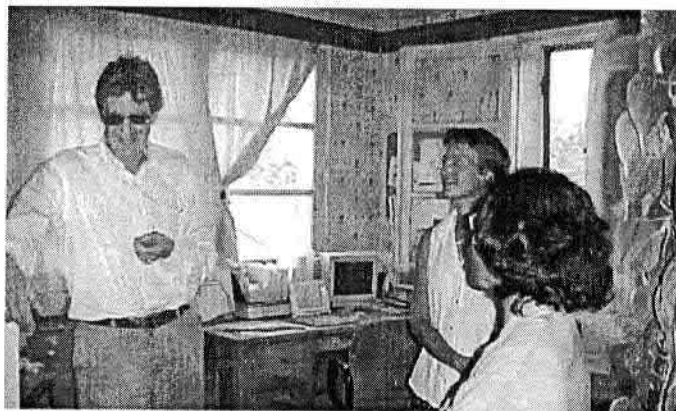
Dieter Schelling, expert auprès de la Banque Mondiale en matière de transport est celui qui suit de près le Projet Sectoriel de Transport pour Madagascar. Nous avons pu discuter avec lui lors de sa dernière mission dans notre pays au mois de février dernier. Dieter Schelling est ainsi fermement convaincu que le secteur transport incluant aussi bien les routes, les voies ferroviaires que les voies maritimes, peut être rentabilisé, géré et financé par le privé. C'est principalement le cas du transport en milieu urbain où, dit-il, le transport en commun joue un rôle prépondérant dans ce processus de rentabilisation. Nous vous livrons ici une partie de la discussion que nous avons eue avec lui.

Lalana : Parlons du transport en milieu urbain. Pendant votre passage à Antananarivo, vous avez rencontré certaines institutions, certaines entités. Il existe actuellement un vif débat sur le transport en commun. Il y a ceux qui proposent de renouveler le parc de bus de la Capitale et d'autres qui penchent pour une alternative un peu moins imposante. Qu'est ce qui serait le plus rentable ou il y aurait-il d'autres solutions à adopter ?

Dieter Schelling :

Notre projet n'a pas actuellement une composante urbaine, mais cela n'exclut pas que cela se fasse dans les prochaines phases. C'est un enjeu très important. Nous avons rencontré le Maire d'Antananarivo et les syndicats de transport en milieu urbain. Ils ont en effet évoqué cette modernisation du parc et proposé le remplacement des taxi-be avec des bus d'une capacité de 50 personnes. Le problème est qu'il y a une très grande croissance du trafic en ville. On l'estime à plus de 10%. Et cela va empirer si l'on ne fait rien. D'ailleurs plus il y a de croissance économique, plus il y aura de trafic. C'est donc un problème très urgent. C'est comme dans certaines villes des pays en développement où plus rien ne bouge dans les grands trafics à heure de pointe. Et à Madagascar, on va arriver à la même situation. Il existe plusieurs options pour faire face à cela. Concernant en premier lieu les infrastructures, il faut vraiment que le projet de la rocade se fasse même si cela ne résoudra le problème qu'en partie. Il

faudrait également reconsidérer le centre-ville. Antananarivo est une vieille ville faites de petites routes comme en Europe. Il n'y a pas de place pour agrandir. Le mieux serait d'établir un certain contrôle d'accès en ville en diminuant, par exemple, le parking. Beaucoup de gens pensent qu'il faut agrandir le parking en ville. Ils ont tout faux. Cela favorisera au contraire la pénétration des personnes et des voitures et ne fera qu'aggraver le problème. Ce



Dieter Schelling (à gauche) en visite avec Susanne Holste (en arrière plan) à l'ONG Lalana au mois de février dernier.

qu'il faut c'est éviter que les gens utilisent leurs véhicules à cet endroit. Le parking payant est une autre solution. La place devient rare en ville et si les gens veulent en bénéficier, il faudrait à ce moment là qu'ils paient.

Je pense qu'il faut également privilégier les transports en commun. Il existe des villes où

certaines voies sont réservées aux bus et cela leur permet de circuler sans discontinuité. Il ne faut pas oublier que le principal objectif d'un transporteur privé est la rentabilité. S'ils veulent -entre autres -renouveler leur parc, il faut qu'ils soient rentables. Et pour améliorer leur rentabilité, il faut qu'ils fassent le plus de tours possible. Ce que ces opérateurs ne peuvent actuellement pas faire du fait d'une circulation congestionnée. Et en même

méthode pour circuler en ville. Et surtout : pour les radiales, les axes qui vont de la périphérie au centre, il faut essayer d'établir des voies réservées aux bus, aux bicyclettes, aux piétons.

Lalana : Justement, en parlant de privilégier le transport en commun. Il semble que le premier pas soit fait quand le maire de la capitale, Marc Ravalomanana, avait déclaré officiellement à la presse que la Banque Mondiale est prête à appuyer financièrement l'importation de 600 bus pour la capitale...

Dieter Schelling :

C'est exactement ce que l'on n'a pas dit. Le maire nous a effectivement demandé si l'on pouvait financer les 600 bus et nous lui avons répondu que c'est tout à fait compréhensible de sa part d'effectuer une telle demande mais nous ne sommes pas sûrs que cela soit la bonne solution. Il faudrait avoir une vision plus globale du transport en milieu urbain. Ce que l'on va faire et cela on l'a promis, c'est de financer sous le CREDIT 1 un expert en transport urbain. Ce spécialiste va se brancher sur ces problèmes pendant un

(Suite page 7)

SOMATERAM

Location d'Engins Bâtiments
Travaux Publics

Terrassement Construction
Aménagement Réhabilitation

Adresse : B.P 393 - Ankorondrano -
Antananarivo 101

Tél : 22 354 02 / 032 07 737 82
e-mail : SOMATERAM@simicro.mg



TOUS TRAVAUX DE CONSTRUCTIONS
GENERALE

Bâtiment - Génie Rural - Piste en Terre - Terrassement
Location Camion Benne - Menuiserie Bois
Menuiserie Métallique

Lot 103 A Ambohibao
Antananarivo 101

Tél : 22 449 86
032 02 590 24

TRAVAUX EN COURS DE NEGOCIATION

Source: Projet
FED 08MAG040

N° Route	Localisation	longueur traitée	Type Travaux	Nom BDF + détails	niveau avancement	Revêtement futur	Montant en Euro
RP 135T	Betafo - Alakamisa - Trivire	12 000	Réhab RT	NORAD (BIT)	Négociat°	Terre	Prg réduct° pauvreté
RP 142T	Alakamisy - Mahaiza	17 000	Réhab. RT	NORAD (BIT)	Négociat°	Terre	Prg réduct° pauvreté
RP 144 T	Tritriva - Bamaha	45 000	Réhab. RT	NORAD (BIT)	Négociat°	Terre	Prg réduct° pauvreté
RP 151 T	Ambatondranana (N43) - Ankarana Vinaninony	14 000	Réhab. RT	NORAD (BIT)	Négociat°	Terre	Prg réduct° pauvreté
RNS 5	Soanierana Maroantsetra	240 000	Réhab RT	MTP	Négociat°	Terre	6 000 000 Réd. pauvr.
RNT 12 A	FD Limite province	132 000	Réhab. RT	MTP	Négociat°	Terre	2 500 000 Réd. pauvr.
RNT 11 A	Nosy Varika - Mahanoro	84 000	Réhab. RT	MTP	Négociat°	Terre	400 000 Réd. pauvr.
RNS 44	Marovoay (PK 20) - CAR N3A	113 000	Constr° RB	JAPON (subvent°)	Négociat°	Bitume	25 000 000
RNP By - Pass	Liaison N7 (Iavoloha) - N2 (Ambohimangakely)	15 000	Constr° RB	JAPON (subvent°)	Négociat°	Bitume	5 000 000
RNP - Gde Rode	Rocade nord - est (Antananarivo) Liaison N2/N3 vers N4	8000	Constr° RB	FED 9	Négociat°	Bitume	40 000 000
RNP 6	Port - Bergé - Antsohihy	122 000	Constr° RB	FED 9	Négociat°	Bitume	38 000 000
RNP2	Tana - Toamasina	80 000	Entr.Period. RB	FED 9	Négociat°	Bitume	25 000 000
RNS5A	Sambava - Antalaha	78 000	Constr° RB	FED 8	Négociat°	Bitume	14 000 000



Dieter Schelling

Il faut privilégier les transports en commun (suite)

(Suite de la page 6)

mois avec les services impliqués et va établir un plan d'action. En tout cas financer des bus un peu plus gros, à mon avis, risquerait d'aggraver le problème. Il y aurait, à ce moment là, un paquet de mesures à prendre !

Lalana : Vous avez également rencontré un syndicat de transporteurs. Eux affirment qu'ils ont un rôle à jouer au niveau du transport en commun urbain dans la capitale. Quel serait ce rôle ?

Dieter Schelling :

Dans le projet de la Banque Mondiale, il y a deux études. L'une porte sur la politique en matière de transport routier et l'autre a trait à la formation. La première commencera dans deux mois et durera 5-6 mois. Dans l'étude sur la formation, il est prévu d'établir un plan de formation qui profitera surtout aux privés. On prévoit notamment des formations de conducteurs, des formations sur la gestion commerciale de leur entreprise, également celle des agences qui établissent le cadre

réglementaire du transport routier. Ces deux études établiront tout un programme routier qui contribuera à l'amélioration de la situation.

Lalana : S'il fallait déterminer une politique de transport, pour tous les cas de figure et pour tout pays, ce serait laquelle ?

Dieter Schelling :

La politique globale c'est de rendre plus efficace le secteur pour que l'Etat soit libéré de son financement et se consacre aux autres secteurs sociaux. Que cela contribue au

développement du pays et ait un impact sur la pauvreté.

Lalana : Pour Madagascar, la priorité des priorités serait ?

Dieter Schelling :

L'entretien des routes. C'est vraiment un impératif. Pendant mes visites sur le terrain, j'ai vu des routes non entretenues et cela depuis des années. Cela veut dire que pendant 10 ans, on n'a rien fait. Même pas toucher les routes. Si cela continue, on va encore une fois perdre tout cela. Il faut vraiment réagir.



TABEAU DE BORD DE LA RN 7

Edition N° 8

Date de mise à jour : 26 JANVIER 2001



Édité par DRTP / Fianarantsoa

Legende:

-  Zone eclipse totale
-  Aire de repos
-  Limite des DRTP

RN 7



NOTE DE PRESENTATION

Depuis 1995 le Ministère des Travaux Publics avait réorganisé, avec l'aide du projet FAC, l'entretien courant de la Route Nationale N° 7 reliant ANTANANARIVO à TOLIARY. Parmi les dispositions prises, une Cellule de vigilance a été installée pour parcourir en permanence cet axe. Elle a pour mission d'évaluer par tronçons homogènes l'état du réseau et contrôler son évolution dans le temps, de repérer les désordres de la route dès leur apparition et en informer les responsables de l'exécution pour déclencher l'action appropriée, de contrôler l'efficacité et la rapidité des interventions qui doivent être lancées en conformité avec la charte de qualité et les moyens disponibles aux unités d'exécution et d'informer les gestionnaires de la route en leur fournissant les éléments principaux de suivi des activités d'entretiens.

Elle assure ses fonctions par des visites périodiques sur tout l'itinéraire; un relevé détaillé sur schéma itinéraire des désordres, des dégradations et des phénomènes particuliers; et par la transmission journalière des informations aux responsables de l'exécution sur terrain.

Les éléments fournis par la Cellule constituent les composantes des tableaux de bord techniques exploités par un Comité de vigilance RN7 composé des Directions Régionales des Travaux Publics (DRTP) d'Antananarivo, de Fianarantsoa et de Toliary. Parmi les outils, un tableau de bord ouvert au public a été élaboré afin d'aider les usagers de la RN7. Il comprend :

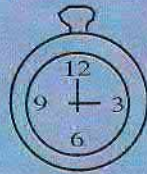
- le plan de situation de la RN7 sur lequel sont reportées les grandes villes, les bifurcations des routes nationales importantes de cette itinéraire et la durée de parcours des destinations respectives;
 - le temps de parcours à une vitesse moyenne entre les villes importantes (sans tenir compte des arrêts éventuels);
 - des indications sur les difficultés particulières de circulation à des endroits remarquables et généralisés ainsi que les recommandations correspondantes;
 - les chantiers en cours de réalisation concernant les grands travaux et les chantiers programmés dans les années à venir;
 - les principales activités des services de travaux publics sur l'itinéraire;
 - un tableau indiquant quelques renseignements utiles en cas des incidences éventuelles de la route.
- Le Directeur Régional des Travaux Publics
ANDRIAMAMONJY Evariste Henri

TEMPS DE PARCOURS :

Antananarivo - Antsirabe = 2 h 35

Ambositra - Fianarantsoa = 2 h 50

Ihoso - Sakaraha = 2 h 50



Antsirabe - Ambositra = 1h30

Fianarantsoa - Ihoso = 2h30

Sakaraha - Toliary = 2 h

Durée totale sans arrêt du trajet : Antananarivo - Toliary = 14 h 15

GRAND CHANTIER EN COURS :

Néant

GRAND CHANTIER PREVU :

- Bitumage du PK 620 à 660 (Plateau de Horombe)
- Prévision de démarrage des Travaux : depuis Juin 2000



ACTIVITES COURANTES DES TRAVAUX PUBLICS :

- Entretien permanents par cantonnement (Régie = 0 km - PME = 880 km)
- Travaux des Brigades mobiles des TP (PAT + Pont + Tx urgents)
- Travaux confortatifs des PME
- Vigilance de l'axe RN7 par les services des TP



RECOMMANDATIONS POUR LA SECURITE :



- Attention aux points d'affaissement isolés
- Réduction de vitesse sur les routes sinueuses et les ponts dangereux
- Réduction de vitesse aux entrées et à l'intérieur des villes

- Attention aux engins sur les routes en cours de réhabilitation
- Respecter les indications de panneaux
- Attention aux déviations prescrites

DIFFICULTES PARTICULIERES DE CIRCULATION :



- PK 42 à 68 : Behenjy - Ambatolampy = Route sinueuse
- PK 70 à 100 : Ambatolampy - Ilempona = Route glissante

- PK 120+900 : Route coupée = Deviation permanente sur 400m
- PK 207 à 222 : Col de Tapia = Route sinueuse
- PK 90 à 232 : Ambohimandroso - Fatihita = Ponts étroits dangereux
- PK 336 à 348 : Ialatsara - Ambohimahasoa = Route sinueuse
- PK 620 à 660 : Plateau de Horombe = Route non bitumée, glissante en saison de pluie
- PK 852 : Lavaka à Vorondreo = Deviation permanente sur 100m

<i>Parcourir les 925 km de la RN 7 en une page</i>		Centre de Santé de Base	Antenne Chirurgicale	Station de Combustif	Pointe Téléphonique	Lieu Touristique	Service de Travaux Publics	Pointe de Contrôle	Hôtel Touristique
VILLES	PK Distance de TANA								
ANTANANARIVO	0	+	H				TP	CP	
BEHENJY	42	+							
AMBATOLAMPY	66	+					TP	CP	
AMBOHIMANDROSO	87	+						CP	
ILEMPONA	100							CP	
SAMBAINA	131								
ANTSIRABE	168	+	H				TP	CP	
AMBOSITRA	258	+	H				TP	CP	
IVATO	273	+						CP	
CAMP ROBIN	314	+						CP	
AMBOHIMAHASOA	349	+					TP	CP	
FIANARANTSOA	406	+	H				TP	CP	
AMBALAVAO	461	+					TP	CP	
IHOSY	598	+	H				TP	CP	
ANDIOLAVA	662	+						CP	
RANOHIRA	686	+						CP	
SAKARAHA	794	+					TP	CP	
ANDRANOVOVORY	857	+						CP	
TOLIARY	925	+	H				TP	CP	



Quid des petits financements à Madagascar?

De quelles ressources disposer pour la mise en oeuvre d'un projet? En général, elles sont de deux sortes: les crédits remboursables ou prêt, et les crédits non remboursables ou don, ou subvention, ou encore fonds de développement. Qu'elles soient de petites ou de grandes tailles, en obtenir relève souvent à Madagascar du parcours du combattant. La première difficulté majeure est de trouver des informations les concernant. Les difficultés s'accroissent quand le financement requis est de petite taille et qu'il est de nature subventionnelle. La sélection des dossiers devient plus stricte et les informations y afférant sont de moins en moins publiques. Souvent, la clé du problème tient en un mot court mais lourd de sens: viabilité. Cela suppose généralement un minimum d'intégrité de la personne morale demandeur, la capacité de gérer des ressources tant humaines que financières, bref: inspirer confiance. Des critères, somme toute, qui garantissent la pérennité d'un projet. Gros plan.

Olga Ibrahim, membre fondateur du FIVESAVA, fédération de groupements de femmes de la SAVA (Sambava - Antalaha - Vohémar - Andapa), assiste presque impuissante à la dégradation des routes dans sa région, laissées à l'abandon par un pouvoir public régional qu'Olga Ibrahim juge inerte, et aussi sans doute ignorées par le pouvoir central. Bon nombre de ces routes et de ces pistes ont perdu depuis longtemps leur faculté de relier entre elles les différentes contrées productrices de cette partie de l'Ile. Pour remédier à cette situation, Olga Ibrahim organise à son niveau, tous les 8 mars (lire Lalana n°5) : un grand rassemblement des femmes dans sa ville d'Andapa et essaie avec les moyens du bord de réfectionner ce qu'elle peut. Elle espère ainsi pouvoir, « comme avant », relier des villages entre eux. Mais malgré toute sa bonne volonté, Olga Ibrahim se sent bien seule. La tenue récemment du troisième Congrès Malgache de la Route lui a fait entrevoir des possibilités de solutions. Mais les différentes communications qui s'y sont tenues n'ont pas répondu à ses attentes. Le cas d'Olga Ibrahim, pourtant opérateur économique connue dans sa région et de surcroît membre influent du DRV, sans doute la plus grande fédération de groupements de femmes à Madagascar, n'est pas isolé. Il démontre en tout cas combien le fossé entre initiatives et besoins locaux et les appuis financiers disponibles est large.

Bases de données

Dans ce genre de situation, le premier problème qui se pose

au promoteur en devenir n'est pas la source de financement en elle-même mais plutôt les informations sur son existence. Où s'adresser pour connaître ces sources ? Où s'informer ? Autant de questions, récurrentes, posées par des titulaires de projets ou opérateurs économiques désemparés. Certains organismes ont pris en main ce genre de problème. Le FASP, par exemple, ou Fonds d'Appui au Secteur Privé, a mis à la disposition du public intéressé un centre de



Besoins locaux en quête de financements

documentation virtuel. L'initiative a été prise à la suite de nombreuses doléances d'opérateurs économiques de province se plaignant du manque d'informations à leur disposition. En la matière, la Capitale est beaucoup mieux dotée. Un centre d'information comme le CITE, qui comme son nom l'indique délivre des informations à la fois économiques et techniques, donne plus de possibilités aux promoteurs d'être orientés. Madame Randriantsarafara Hanitra du service question/réponse du CITE assure que le centre est en mesure de renseigner les personnes en quête d'informations concernant les

sources de financement. Soit en mettant à leur disposition un répertoire, des bases de données consultables sur place ; soit en leur prodiguant des conseils ou en orientant leur recherche vers tel ou tel organisme de financement pouvant être à même de prendre en charge leur dossier. Le promoteur, à ce niveau, peut déjà distinguer les organismes qui pourront : soit lui octroyer un micro-crédit, soit lui faire bénéficier d'une subvention. Tout dépendra de la nature de son dossier.

et de conseil que celles remplies par le CITE, mais une publication particulièrement axée sur les différentes subventions accessibles aux petites initiatives n'a pas encore vu le jour. Un premier pas a été fait par l'ONUDI, le FASP et le CITE qui ont co-publié un « Guide des financements » (V. encadré P.11) à Madagascar et qui nous donne une vision globale des potentialités existant à Madagascar. La presse, par le biais des différents appels d'offres qu'elle publie, donne également une idée des financements disponibles bien que ceux-ci soient dès le départ bien définis. C'est le cas des financements du FID, ou encore de celui du Programme de Micro subventions de la Banque Mondiale qui vise essentiellement à favoriser les échanges de vues et la diffusion de l'information sur le développement. Il est annoncé chaque année par voie de presse et s'adresse aussi bien à ceux qui veulent éditer des brochures qu'aux organisateurs de foires. Puis il y a ceux, comme le projet ReCAP, financé par l'USAID, disposant de financement pour la réhabilitation des routes ayant subi des dégâts cycloniques dans la province de Fianarantsoa et de

(Suite page 11)

	ECPLUS Tél/Fax : 22 628 46 e-mail : ecplus@ds.mg H L 70 Ankadivato Antananarivo 101
	Ingénierie générale :
<ul style="list-style-type: none"> - Route en terre - Hydraulique villageoise et agricole - Bâtiment - Etude d'impact environnemental 	
<i>équipements et environnement</i>	



(Suite de la page 10)

Tamatave ; qui sont actuellement en phase de démarrage et utilisent les média pour se faire connaître

Beaucoup d'appelés, peu d'élus

Beaucoup de ceux qui disposent de ces différentes informations répondent à l'appel mais peu sont élus. Le Programme de Microsubvention, pour l'exercice de l'année 2000, a reçu en totalité 250 dossiers devant indiquer une responsable. Seuls 12 ont été sélectionnés. Le « Grassroots Project », programme d'appui du gouvernement japonais qui remplace les Aides de Petite Taille (APT) et concerne aussi bien les petites infrastructures locales, les initiatives locales comme le mouvement « Un village un produit » que l'environnement ; reçoit en moyenne pas moins de 15 à 20 dossiers par mois. Seule une vingtaine de dossiers seront sélectionnés pendant l'année. La compétition est rude et la sélection sévère. Le succès repose beaucoup sur la capacité de répondre correctement - dans les moindres détails et de manière exacte - au formulaire de demande, en tout cas aux renseignements exigés par le bailleur et également sur la capacité de se conformer aux critères pré-établis. Des choses qui paraissent élémentaires mais qui pourtant ont fait buter un très grand nombre de dossiers. Bealanana et Ambatorihana, deux communes de la province de Majunga, ont obtenu le financement de l'entretien de leurs routes par le FER. Dans le cadre de l'assistance aux associations des usagers des pistes, ces deux communes ont pu bénéficier de l'assistance de l'ONG Lalana pour présenter une demande de financement auprès du FER. Si trois dossiers ont été déposés pour cette région, seules deux communes ont obtenu un avis favorable. La demande de la troisième commune a été

rejetée faute de respect du délai imposé. Pour obtenir un financement du FER en effet, il faut déposer une demande avant le mois de Mars de l'année en cours et les routes à entretenir doivent remplir certaines conditions.

Il faut également savoir que ces montants de petite taille, souvent, ne permettent pas de sélectionner un très grand nombre de dossiers. Le montant alloué par le Programme de Microsubvention de la Banque Mondiale ne dépasse pas 10 000 USD. Dans le cadre du Grassroots project ; le montant octroyé ne va pas au-delà des 10 millions de yen. Certains organismes, craignant même des débordements ou de ne plus pouvoir faire face aux demandes, refusent de divulguer ou de rendre public les informations sur le type, le mode et leur procédure de financement. Ceux qui acceptent de le faire posent, dès le début quelques conditions. La première d'entre elles est la crédibilité de l'association ou de l'entité demandeur, le sérieux de son image, reposant souvent sur une bonne organisation et une bonne capacité de gestion. D'où cette impression que l'information circule en vase clos, « entre initiés ».

Priorités

« Si certaines initiatives locales passent inaperçues aux yeux de l'Etat et des bailleurs de fonds, c'est que des priorités ont déjà été définies sur le plan national », explique ce technicien d'un bailleur multilatéral. Les bailleurs de fonds eux-mêmes possèdent leur propre stratégie d'aide qui ne coïncide pas forcément avec les besoins du paysan lambda. Il suffit, par exemple, que celui-ci n'habite pas la région de... prédilection d'un bailleur donné. Il lui sera cependant utile de savoir que l'Union Européenne concentre beaucoup plus son action dans les régions de Fianarantsoa et Tuléar, et investit de façon conséquente dans la SAVA en

la région d'Ambatondrazaka. L'Etat en matière de route donne sa priorité au réseau structurant au détriment des pistes ou des routes des régions éloignées. Mais même dans le cas d'institutions pouvant répondre à des préoccupations beaucoup plus décentralisées, des listes prioritaires sont déjà pré-établies. C'est l'une des raisons pour laquelle Olga Ibrahim, pour citer son exemple, n'a pas pu obtenir de financement du FER. Ces fonds japonais très poussés dans

LE GUIDE DES FINANCEMENTS A MADAGASCAR

A l'issue d'une étude sur les besoins des entreprises, initiées par le PNUD, et dans le cadre de l'appui de cet organisme au secteur privé ; il est apparu que les besoins de financement sont les besoins cruciaux à Madagascar. C'est dans cette optique le FASP (Fonds d'Appui au Secteur Privé), l'Onudi (Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel), et le CITE (Centre d'Information Technique) ; ont initié un guide des investissements à Madagascar.

Ses 150 pages sont destinées aussi bien aux promoteurs, aux investisseurs qu'aux micro - entreprises car son objectif premier est de répondre avant tout aux besoins d'informations exprimés par ses utilisateurs potentiels.

Ainsi : individu, association villageoise, petit métier urbain et rural, entreprise individuelle, PMI/PME, SARL et SA, pourront y rechercher des informations concernant :

- l'identification des lignes de crédit auprès des établissements financiers
- l'assistance à la mobilisation de ces lignes de crédit,
- la prestation de service dans les projets de développement,
- les organismes d'appui disposant de lignes de financement dans le domaine de la formation.

Cela équivaut en tout à près de 126 adresses utiles réparties en 8 catégories :

- Banques primaires locales
- Lignes de crédit spécifique pour entrepreneurs locaux
- Institutions financières (ne faisant pas d'opérations courantes de banque)
- Institution financière mutualiste
- Institution financière non mutualiste
- Institutions financières internationales
- Lignes de crédit spécifiques pour investisseurs étrangers
- Projet de développement (62 recensés en tout).

Les renseignements portent sur :

- Les renseignements administratifs (nom et sigle des institutions, adresse, BP, tél, fax, e-mail, contacts, secteur d'activité, zone d'action)
- Les descriptifs des banques ou des institutions financières ou des crédits spécifiques (ligne de crédit existantes et leurs sources, produits financiers mis à la disposition de la clientèle, critère d'éligibilité à ces produits financiers), la condition des banques (nature, terme et garanties, monnaie de remboursement).

Les descriptifs des projets de développement : l'objectif de l'intervention (travaux, formation, subvention, mise en place de crédit ou de micro-crédit, appui divers), ligne de financement,...

Ces informations seront bientôt disponibles sur le site web du PNUD.

Ses faiblesses : ce genre de liste n'est jamais exhaustive. On n'y voit pas non plus les indications sur les procédures réelles à suivre dans la recherche et l'obtention d'un financement. Le présent guide s'adresserait donc beaucoup plus à ceux qui ont besoin de compléments d'informations ou à ceux qui veulent avoir une vision globale du financement à Madagascar.



(Suite de la page 11)

s'adressant en premier lieu aux pistes réhabilitées, et n'accordant leur priorité qu'aux routes construites ou réhabilitées par les projets comme le FID, le CAP, le PSE ou la NORAD. Tout dépend également de la nature des travaux : construction ou réhabilitation ? Grands travaux ou simple entretien ? Par entretien, on entend : des petits travaux courants comme le débroussaillage, le curage ou des travaux périodiques comme le rechargement de la couche de roulement. Le FER peut seulement répondre au financement des travaux d'entretien, c'est pourquoi une certaine limite est imposée pour le coût des travaux au kilomètre. En cas de gros œuvres, il faut s'adresser à des institutions comme le FID ou l'AGETIP.

Frapper à la bonne porte

Obtenir un financement implique aussi de savoir frapper à la bonne porte. C'est, entre autres, connaître l'organisme auquel on s'adresse. Le SAF/FJKM par exemple, organisme de développement, notamment en milieu rural, œuvrant dans le domaine de la santé, l'éducation, s'implique également dans les infrastructures de base tels que les microbarrages. Mais en la matière, son champ de manœuvre s'arrête à ce niveau. Et il orientera vers le FID les associations en quête de financement routier qui viennent se présenter à lui. Le Fonds d'Intervention pour le Développement qui est un fonds financé par la Banque Mondiale en matière de projet de développement communautaire, a essentiellement comme partenaires les associations des bénéficiaires du projet et les communes des six provinces à l'exception des chefs lieux de province ainsi qu'Antsirabe. Les projets développés dans ces régions portent sur les infrastructures sanitaires comme les centres de soins,

les infrastructures productives comme les places de marché, les infrastructures de transport rural comme les pistes et l'aménagement de l'environnement. Pour les travaux routiers, Le FID exige de ses partenaires un apport de 10% du montant du projet et limite sa contribution à 100.000 USD par projet. Pour les autres travaux, la contribution exigée est de 15% avec une limite de financement de 50.000 USD. Ces institutions répondent généralement aux sollicitations des bénéficiaires. Mais des financements peuvent être accordés directement par des organismes ou des projets, ceci entrant généralement dans le cadre des relations bilatérales ou multilatérales avec Madagascar.

Pour le cas du financement routier qui entre dans un programme plus élargi, citons à titre d'exemple : l'AGETIP qui finance des travaux routiers urbains et interurbains, la SECALINE pour la réfection de pistes rurales en faveur du désenclavement d'une région comme par exemple l'Itasy, ou encore la réfection ou la réhabilitation de routes par le biais de fonds environnementaux gérés soit par l'Angap soit par l'ANAE. (V. exemples détaillés dans le tableau). D'autres grands organismes tels que le CARE, ou le PAM, s'investissent également dans des microprojets dans le cadre de la prévention contre les cyclones. Il faut enfin savoir que les ambassades octroient des fonds d'aide par le biais de ce qu'on appelle les « petites caisses », destinés à de petits projets. La sélection des dossiers est laissée au soin et à la discrétion du corps diplomatique concerné. L'Ambassade Britannique a par exemple financé dans ce cadre, avec la Banque Mondiale, un projet d'équipements en matériels didactiques et la formation des enseignants d'écoles de la région d'Antananarivo en

partenariat avec la communauté bénéficiaire SECALINE. participe de plus en plus au processus de décision.

Pérennisation du projet.

Aujourd'hui, le premier principe à retenir est que de plus en plus, les organismes de financement ne font pas de l'assistantat. Ils contribuent seulement au projet et le bénéficiaire doit en être le principal initiateur et le principal contributaire. Ceux qui font appel à des fonds de développement (fonds d'investissement public ou communautaire) doivent appartenir à un groupement, à une organisation ou à une communauté donnée. Ils apportent leur contribution (apport numéraire ou en nature : matériaux) de l'ordre généralement de 20%. Le premier souci du bailleur de fonds, à ce niveau, est l'appropriation de l'investissement par le bénéficiaire et la pérennisation du projet. Et pour cela, la

Ces types de financement sont de nature non remboursable. Par contre si le promoteur estime que lui ou sa communauté ne nécessite que d'un crédit à court, long ou moyen terme, ou bien si le projet ne présente pas un intérêt communautaire spécifique, il peut s'adresser aux institutions de financement classiques (banques, organismes de microcrédit).

Le cas d'Olga Ibrahim n'est pas désespéré. En tant que promoteur d'une région et membre actif d'un groupement, elle a toujours une possibilité de trouver le financement correspondant à ses besoins. Pourvu qu'elle sache être réaliste dans ses prétentions. Bon nombre des organismes financiers préfèrent aujourd'hui avancer prudemment à coups de petits financements avant d'accorder un investissement conséquent.



TRANSTECHNIQUES

SOCIETE D'ETUDES ET D'INGENIERIE CONSEIL

DOMAINE D'INTERVENTION

- Routes
- Bâtiments
- Ouvrages de Génie Civil :
 - Infrastructures aéroportuaires
 - Infrastructures maritimes
 - Infrastructures ferroviaires
- Aménagements hydroagricoles

SERVICES OFFERTS

- Conception et études
- Etudes d'exécution
- Etablissement de dossier d'appel d'offres
- Gestion de marchés, de projets
- Contrôle des coûts et des qualités des travaux
- Surveillance d'exécution des travaux
- Expertises et Conseils en conception et technique de réalisation
- Assistance technique

ADRESSE : Immeuble EX-Paraky Tsiléfy - Boulevard Ratsimandrava - Ouest Ambohijanahary
Tél/Fax : 22 394 59



EXEMPLES DE FINANCEMENT DE PETITS PROJETS ACCORDES AU COURS DE CES DIX DERNIERES ANNEES

SECTEUR	ENTITE PRESENTATEUR	ORGANISME ASSOCIATION PARTENAIRE	ENTITE BENEFICIAIRE	TYPE D'ACTIVITE	ZONE INTERVENTION	MONTANT	SOURCE DE FINANCEMENT
D'ACTIVITE SANTÉ, EDUCATION, ENVIRONNEMENT,...	GRASS ROOTS PROJECT	Diverses associations et ONG	Population de base - Entité morale - Association de personnes - Association de personnes dans n'importe quelle région de Madagascar.	Renforcement des infrastructures sanitaires, appui aux luttes contre les maladies épidémiques, reboisement, protection des lavabos, préservation de la faune et la flore, micro-crédit,...	Antananarivo - Fianarantsoa Andranarivo Fianarantsoa Antananarivo Fianarantsoa Tollara	De 60 à 600 millions Fmg (moins de 10M de Yens)	Ambassade du Japon
MICRO FINANCE	PSE FID	FERT - DID - WOCCU JC CARITAS - CADP- URCECAM	Paysans Paysans	Mise en place de Mutuelles, épargne et de crédit Mise en place de Mutuelles D'épargne et de crédit	Antananarivo - Fianarantsoa Andranarivo Fianarantsoa	2 à 781 M 30 à 448 M par projet	Banque Mondiale Banque Mondiale
DEVELOPPEMENT RURAL ET COMMUNAUTAIRE AGRICULTURE ELEVAGE	PREFTEC CNFTP	Association Ezaka/MST/Naasy ...	Diverses associations D'éleveurs et D'agriculteurs	Formations en techniques Agricultures (culture, élevage Mémorisation, gestion Simplifiée)	Antananarivo Tollara	varie de 1 à 30M par formation	Banque Mondiale
DEVELOPPEMENT LOCAL URBAIN	PSE PAIQ	ROMA - VSF ONG nationales et internationales Associations de quartiers	Eleveurs Populations des quartiers défavorisés en milieu urbain	Projet d'appui aux éleveurs Construction réhabilitation Équipements collectifs et quartier, réalisation de projets socio culturels et sportifs, octroi de micro crédits en caution solidaire avec un accompagnement social	Antananarivo - Fianarantsoa Quartiers défavorisés en milieu urbain Antananarivo Majunga Diego Fianarantsoa Tananarive Tuléar	16 M à 347 M 7 millions DE FF sur 3 ans + participation annuelle du gouvernement malgasy de 4 milliards de Fmg	Banque Mondiale Gouvernement malgasy Communes d'intervention Ministère des Affaires Étrangères (Français)
EDUCATION	Aide et Action Madar - Nord	CDA	Populations des quartiers concernés	Tous les secteurs d'activité sauf friperie, bricolage, élevage, parcen, transport.	Antananarivo suburbain - Andohahelo I, II, III, Ampefiloha, Ambohidramo, Ankarami.	Crédit compris entre 20 000 à 1 million de Fmg. Taux d'intérêt de 0 à 10%. Apport non exigé. Garantie: morale, matériel et possible. Pour les petits métiers: charges obligatoires: après des OTIV durant le prêt du CDA.	
INFRASTRUCTURES	AGETIP 2 (Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt public)	Municipalité.	Communauté, parents d'élèves (FRAM), enseignants, institutions (autorités éducatives), associations locales depuis cette année 2001)	Réhabilitation et construction d'infrastructures scolaires (salle de classe, clôture, logement du personnel enseignant, latrines), puits, Activités Généralistes de Revenus	Zone rurale (Diego II, Ambanja à partir de cette année 2001), zone urbaine (Diego I, Ambanja).	Entre 1 millions à 150 millions de Fmg. Note: Aide et action gère et exécute eux - même les travaux jusqu'à présent.	Financement sur fonds propres IDA Fto financement: 01/06/2002
ENVIRONNEMENT	PAEPAR LDI	FIKRI-FAMA	Usagers Provines Autorités locales, usagers de la poste, entreprises de Travaux Publics.	Routes urbaines et interurbaines, murs de soutènement, escaliers publics, système de drainage, place de marché, arrêts autobus, abattoirs, bâtiments scolaires et sanitaires	Malajanga, Diego, Antsirabe, Fianarantsoa, Tamatave, Tuléar	11,7 milliards TTC 35 millions USD	Banque Mondiale USAID
ENVIRONNEMENT	ANGAP	FID (pour les travaux de construction)	Les populations riveraines des Aires Protégées (parc nationaux, réserves spéciales, réserves naturelles intégrales)	Réhabilitation et/ou construction des infrastructures socio - éco - culturelles (CSB, écoles, puits, musées, bureau, FKT, barrages, passerelles, addition de eau, etc...) - réhabilitation de piscines rurales (tels rires, Pour l'écoulement des produits issus des AGR), Activités Généralistes de Revenus (AGR) touchant les domaines agricoles, élevages, apicoles, piscicoles, forestiers, - Autres: Microfinances avec OTIV, gremiers communaires Villageois, amélioration de la communication (antenne parabolique, avec ses accessoires),...	6 provinces Zone rurale: Corridor Ranomafana - Andringitra et corridor Moramanga - Zahamena	- Provison des 50% des droits d'Entrée dans les Aires Protégées. (50% DEAP) - PEI	



ININFRA

PROFESSIONNALISATION ET DEVELOPPEMENT DES PMME

Disposer dans tout Madagascar d'un réseau de PMME compétentes pour l'exécution des travaux d'entretien courant des routes et des ouvrages, tel est l'un des objectifs du Ministère des Travaux Publics dans le cadre du désengagement de l'état de toute activité de production. C'est ainsi que pour aider les PMME à améliorer leur performance et leur professionnalisme la Direction de la Gestion de l'Entretien Routier et la Direction de la Planification et de la Programmation du Ministère des Travaux Publics, en collaboration avec l'ININFRA et les cadres Ingénieurs des 6 six Directions Régionales des Travaux Publics, ont organisé pour les PMME agréés par le MTP une formation sur la gestion des contrats d'entretien courant des routes du mois de février à la première semaine du mois d'Avril 2001 dans chaque Chefs-lieu des Faritany pendant 5 jours ouvrables. Formation qui fait suite à celles organisées depuis 1998 avec la Coopération Française. 201 PMME ont bénéficié de ces formations et se sont ajoutées aux 184 formées en 1998-1999. En général, tous les participants ont été intéressés et satisfaits de la formation et le Ministre des Travaux Publics ou son représentant n'avait pas manqué de les encourager lors de chaque cérémonie de remise de certificat de fin de stage car ce n'est qu'une première étape. D'autres formations beaucoup plus techniques sont en cours de conception et d'organisation selon les besoins des chantiers de chaque Faritany. Citons entre autres : les travaux d'entretien courant des routes, les travaux point-à-temps bitume, les travaux d'entretien des ouvrages, les travaux de maçonneries et de béton armé, les travaux route en terre, ... Ces efforts des PMME pour améliorer la compétence de leurs agents sont valorisés par le Ministère des Travaux Publics lors des appels d'offres lancés par ce dernier par un système de bonification leur facilitant l'accès aux marchés de travaux.

**Distribution de carburants
POUR PHILIPPE BOURGEOIS, DIRECTEUR
GENERAL DE TOTAL MADAGASCAR, LA
QUALITE DU SERVICE A SON PRIX**

Lalana: Que représente, en termes chiffrés, la présence de TOTAL à Madagascar?



Philippe Bourgeois:

En terme de potentiel c'est 150 000 m³/an de carburants et 3000 t/an de lubrifiants pour l'activité de distribution. C'est-à-dire toute la partie qui s'adresse aux consommateurs : les stations-service, les ventes directes auprès d'industriels, ou encore les transporteurs qui ont leur propre installation. En nombre de stations-service, c'est 53 points de vente qui sont situés sur l'ensemble de l'Ile. La majorité des stations se trouvent dans la région d'Antananarivo. Elles sont au nombre de 17. Toutes les villes importantes en sont bien sûr dotées mais nous sommes aussi présents dans les petites communes qui ont ce qu'on appelle des stations d'utilité publique. Elles se trouvent souvent dans un secteur assez vaste, à faible potentiel, où il est important pour les usagers qu'elles soient maintenues ouvertes.

En ce qui concerne la partie aviation, TOTAL est présent sur l'ensemble des aéroports, et les volumes représentent 50 000 mètres cube/an. Nous sommes également actionnaires de la Logistique qui compte 25 dépôts et nous avons un contrat d'assistance technique avec l'usine de fabrication de lubrifiants située à Tamatave.

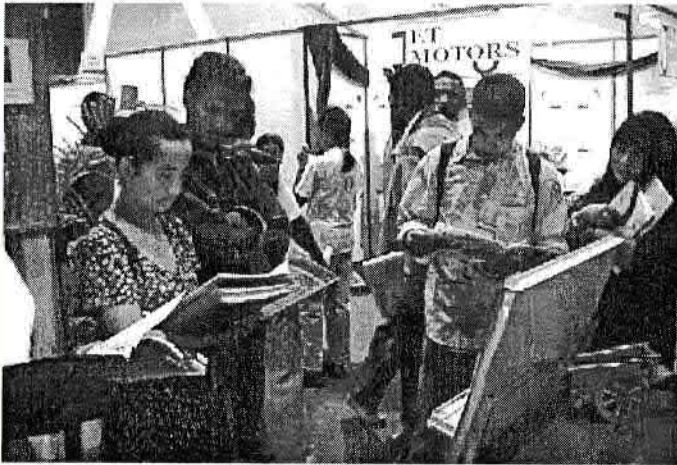
Lalana : Et en terme d'investissements ?

Philippe Bourgeois : Vous savez que nos activités ont récemment démarré. Au niveau de la distribution, le démarrage des activités n'a débuté que le 9 octobre 2000. Cela ne fait que quelques mois. Nous avons des investissements prévus qui sont de l'ordre de 60 milliards sur trois ans pour la réhabilitation du réseau, soit 20 milliards par an. La partie aviation est un peu différente. Elle a démarré un an plus tôt, en octobre 99. Elle a beaucoup investi sur l'exercice 2000 puisqu'elle a investi près de 19 milliards sur la réhabilitation des dépôts aviation. Cette année, 10 milliards d'investissements sont prévus. Il en sera de même, je pense, pour les années futures.

Lalana : L'état actuel du réseau routier malgache peut-il être un facteur bloquant pour les investissements de Total à Madagascar ?

Philippe Bourgeois : C'est un facteur qui ne favorise pas la circulation des véhicules. Cela influe bien évidemment sur le potentiel de ventes possibles sur ces routes et TOTAL, dans le cadre de son développement et de ses nouvelles implantations à Madagascar doit en tenir compte(...). *(Suite page 15)*

Pour la route ...



Au troisième CMR, ce fut également l'occasion pour les étudiants et les jeunes de s'informer

**Après la conférence sur le genre de Ouagadougou
UNE AUTRE VISION DU DEVELOPPEMENT DE MADAGASCAR**


Zo Pascal Rakotoharivelo et Mme Rakotomamonjy en plein échange avec un autre participant.

La dernière conférence sur le genre et les MIT qui a eu lieu à Ouagadougou (Burkina Faso) du 3 au 5 avril dernier a assurément fait naître des réflexions aux deux représentants de Madagascar qui y ont assisté. Mme Rakotomamonjy, aux vues de nombreuses femmes à vélo et à moto circulant dans la ville de Ouaga, y a vu le signe d'un développement manifeste par rapport à

Madagascar où dans des régions comme Manakara, en milieu rural, les femmes continuent à marcher à pied et à porter leurs marchandises sur la tête. Zo Pascal Rakotoharivelo, par contre, a noté que les Moyens Intermédiaires de Transport avec ou sans moteur circulant dans la capitale burkinabaise était beaucoup plus nombreux que les voitures. A Madagascar, fait-il remarquer, ce sont les voitures qui sont les plus nombreuses à circuler en ville. Ce qui dénote, selon lui, une certaine avancée par rapport à ce pays d'Afrique. Deux façons différentes de penser le développement en général et des arguments pour améliorer le transport dans notre pays en particulier.



Avec **TOTAL Grande Ile**, gérez votre consommation en toute sécurité.



Total lance la carte à puce électronique Grande Ile : un nouveau moyen de paiement pour tous vos achats en station. Grande Ile vous garantit la plus grande sécurité grâce à son code secret inviolable. C'est aussi un outil astucieux de gestion du budget carburant. En effet, le paramétrage flexible de la carte permet de répondre à vos exigences particulières : choix des combinaisons de produits et de services, du nombre des transactions autorisées par jour, heures et zone d'enlèvement géographique, plafonds de sécurité... A la fin du mois, les relevés détaillés et l'état des consommations permettent l'analyse et la maîtrise des dépenses. Dès maintenant, rejoignez-nous en téléphonant au 032 07 202 71/22 322 02/22 390 40 ou par e-mail : grande.ile@total.com.mg **VOUS NE VIENDREZ PLUS CHEZ NOUS PAR HASARD.**

