



# Bulletin d'information sur le secteur routier

Année 1  
(Jan - Avril 2001)  
**005**  
10 000 Fmg

Bimestriel

*Je con viendrais bien volontiers que les femmes nous sont supérieures si cela pouvait les dissuader de se prétendre nos égales.*

Sacha Guitry

## SPECIAL FEMME

Circulation dans Tana  
**MALALATIANA RAVELONARY  
POUR DES REGLEMENTATIONS  
FERMES**



"Nous sommes arrivé à un stade où le respect ne signifie plus rien pour personne", constate Malalati ana Ravelonary. Pour cette géographe - urbaniste, pour régler la circulation à Tana, il faut sévir. Interview. **Page 6**

Reportage - photo:  
**NOS ROUTES SOUS LES EAUX** (Pag 8)



Itinéraire dans le pays Betsileo  
**Nasandratrony Andakamby** (Page 5)



## Ligne de conduite

Ainsi  
sont-  
elles...



A tout seigneur, tout honneur. Il est d'usage pour les malgaches de donner la parole aux aînés lors des grandes occasions. A l'aube de ce troisième millénaire et pour saluer cette nouvelle année, le Président du Congrès Malgache de la Route s'est gracieusement acquitté de cette tâche dans notre premier numéro de 2001. En ouvrant "Les voies du Troisième millénaire", Gédéon Rajaonson a également donné l'esquisse de la nouvelle ligne éditoriale du journal. Pour une plus grande synergie des actions dans le domaine du développement en effet, Lalana a choisi d'offrir à tous ceux qui y participent (du simple citoyen usager aux responsables d'institutions, en passant par les professionnels de la route, les bailleurs de Fonds, et également l'équipe de l'ONG Lalana) l'occasion de tracer une **LIGNE DE CONDUITE** pour parvenir à tout ce dont nous aspirons tous : une meilleure performance **(Suite en Page 2)**

## Dossier

## Femmes ingénieurs en BTP : BATIR SA PLACE DANS UN MONDE D'HOMMES



Bien que Bao Andriamanjato, Ingénieur des Travaux Publics et première femme ingénieur d'Afrique ait ouvert la voie, la gente féminine ne s'est pas précipitée dans le secteur des routes et des bâtiments. C'est le moins que l'on puisse dire! Les statistiques le prouvent. Dans cette Cinquième année de la filière BTP à l'école polytechnique de Vontovorona, elles sont 9 filles au milieu des garçons. Mais malgré tout, elles sont quelques unes à avoir réussi à bâtir leur place dans un monde d'hommes. Témoignages. **Pages 10, 11, 12, 13**

Egalement

### DANS CE NUMÉRO:

- Traitement de l'information sur les routes
- Problème de fond en surface** **Page 2**
- Réseau routier tananarivien
- Un système d'évacuation d'eau à bout de souffle** **Page 4**
- Association Anakavy amin - Dreny
- A la conférence sur le genre et les MIT au Burkina Faso** **Page 14**
- Routes mal entretenues
- La France aussi** **Page 15**

**En supplément: Carte des routes coupées • Deux pages spéciales CMR**

## Ligne de conduite

(Suite de la Page Une)

de l'économie du pays pour un mieux être de la population malgache. La voix est cette fois-ci donnée à un groupe très particulier dont je fais partie : les femmes ingénieurs en BTP. Nous serons quelques unes dans ce numéro à apporter notre témoignage.

Si dans la plupart des autres secteurs les femmes ne font plus la surprise, les femmes ingénieurs BTP, sont toujours aussi faiblement représentées. A l'Ecole Polytechnique, nous étions 2 filles dans une classe de 30 étudiants. Aujourd'hui encore, on nous distingue par notre très petit nombre dans les réunions très largement dominées par la gente masculine. 43 ans après que Mme Bao Andriamanjato obtint son diplôme d'ingénieur des TP à l'Ecole Polytechnique Féminine, faisant d'elle la première femme ingénieur africaine, nous constituons encore une race de pionnières.

Etre femme dans un monde d'homme est une bataille au quotidien. Les années d'études ne posent pas trop de difficultés car les étudiantes - plus studieuses - accusent souvent un meilleur taux de réussite. C'est dans le monde professionnel que les complications viennent : sur chantier par exemple, on ne peut pas dire que le vocabulaire féminin soit très efficace, si déjà on arrive à se faire entendre ! Et il faut une certaine endurance pour les multiples et longues descentes sur terrain. Dans les réunions, il faut également veiller à ne pas être confondue avec la secrétaire venue prendre des notes!

On ne choisit cette filière ni par vocation ni par héritage. Dans ma promotion, nous n'avions pas beaucoup de choix après le bac. Il y avait par contre l'attrait des établissements non engorgés et à faible effectif qui pouvait assurer une meilleure formation. Et nous n'avions pas tellement d'idées précises sur ce qui nous attendait réellement dans le métier. Mais tout cela n'avait rien de décourageant. Habitues à défendre notre présence, il nous était presque naturel de progresser dans le secteur et de faire carrière. Preuve en est les « success stories » où les chefs de projets, la direction de département sont conjugués au féminin. Puis il y a chez les femmes ce souci du détail, ce sens de la prévision et de l'ordre qui sont certainement un plus au métier d'ingénieur.

Néanmoins, il ne faut pas se leurrer : BTP ou autre secteur, à Madagascar ou ailleurs, on exige souvent d'une femme qu'elle soit deux fois plus compétente qu'un homme pour occuper le même poste. Et la remarque de cette journaliste japonaise est tout à fait judicieuse : "pour réussir dans le métier, la recette est simple: il faut ressembler à une jeune fille, se conduire comme une dame, penser comme un homme et travailler comme un cheval".

**Vero Razafintsalama**

Ingénieur BTP  
Ingénieur du Génie Rural, des Eaux et Forêts

Planche d'essai



Traitement de l'information sur le secteur routier

## PROBLEME DE FOND EN SURFACE

*Les chroniqueurs économiques s'accordent à dire que le secteur routier est vital pour le pays. Les informations qu'ils transmettent sont toutefois soumis à des critiques de la part des techniciens. Les journalistes répondent : carence d'informations. Le ministère de tutelle fait des efforts, mais selon les professionnels de l'information, il peut encore mieux faire...*

L'intérêt des chroniqueurs économiques de la place en faveur des routes est manifeste. Pour Rambelo Didier, auteur d'un dossier consacré au sujet dans les pages jaunes de Midi Madagasikara, « cela a toujours été un problème pour Madagascar et n'a, jusqu'à maintenant, pas encore été résolu ». Anselme Randriankoto de Madagascar Tribune est même conscient du fait que « toute la production et la circulation des produits dépendent des routes et surtout des pistes ». Bref, ils constituent « l'indicateur de base pour l'économie » selon les propres termes d'Eric Ranjalaha de l'Express. Si l'enjeu est d'une telle importance, pourquoi ne reçoit-on pratiquement que des images stéréotypées des routes malgaches ?

« C'est plutôt calme en ce moment mais attendez le mois de novembre, le début de la saison des pluies et vous verrez apparaître les articles nous concernant ». Cette remarque ironique venant d'un professionnel, traduit bien l'opinion qu'il se fait du travail du journaliste. La route est souvent une aubaine pour les reporters en mal d'informations. En temps de pluie, elle est la première évidence qui saute aux yeux. Et malheureusement pour les techniciens, les sujets traités tombent, la plupart du temps, sur des travaux qui ont eu la malchance de n'avoir pas su résister à l'usure du temps et de la pluie ! D'où les réponses toutes faites que les journalistes ponctuent habituellement par des « Mais que font (où sont) les responsables ? ». Les ingénieurs techniciens, de leur côté, lisent avec condescendance ces articles qui n'abordent pas la question à la base.



Et c'est du haut de leurs cinq années d'études, voire plus qu'ils toisent les plus consciencieux venus jusqu'à eux recouper l'information à la source principale.

Aux « sujets superficiels ! » des uns, les autres répondent : « rétention d'information ! ». La volonté d'aller plus loin se heurte souvent au mutisme des premiers responsables. Anselme Randriankoto, a vu la porte des bureaux d'études se refermer sous son nez « sauf lorsqu'il s'agit de parler de la concurrence entre eux.

C'est instructif mais ce n'est pas informatif ». Les explications de base semblent également faire défaut : "j'aurais aimé en savoir un peu plus sur les normes techniques", cité le même journaliste en exemple. Eric Ranjalaha, sans doute plus chanceux, reconnaît une meilleure diffusion de l'information, affirme posséder des sources « fiables, précises et continues » et avoir « les informations qu'il veut quand il veut ». Il attribue ce fait à une façon de travailler autre du premier responsable du secteur :

"visite de chantiers, des routes nationales avec les journalistes, publication régulière des appels d'offres". Rambelo Didier reconnaît également un Tsaranazy Jean Emile, ouvert et disponible. L'accès aux informations relatifs au réseau structurant, aux relations avec les bailleurs de fonds, au montant des financements octroyés ne pose notamment pas de problèmes. Plus de transparence donc au sein du ministère de tutelle, mais toutefois sur des sujets bien précis. « Il y a des efforts, admet Rambelo Didier, mais certains sujets restent difficiles d'accès. Par exemple sur la manière de faire les passations de marché, les critères de choix des entreprises ».

Rappelons qu'en 1997, lors du 2nd Congrès Malgache de la Route, la carence des informations au niveau de la passation des marchés publics avait déjà été signalé par le secteur privé.

**Rondro Ratsimbazafy -  
Ramamonjisoa**  
Journaliste.



« IZAY MAHAKOLOKOLO MANANA NY SOA »

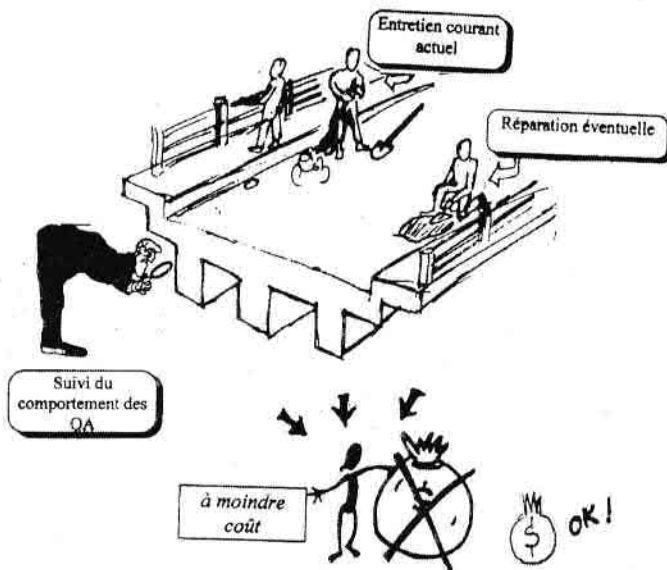
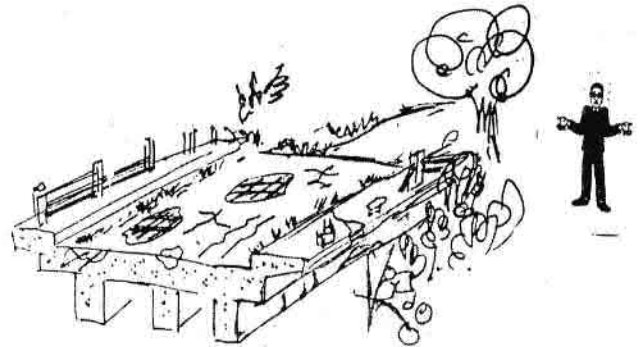
La sauvegarde du patrimoine routier comprend des actions à entreprendre sur l'itinéraire en terme d'entretien des chaussées et entretien des ouvrages d'art. Les enjeux respectifs sont en fait très importants, mais la valeur "ouvrage" ne doit pas être sous estimée car l'EFFONDREMENT D'UN SEUL OUVRAGE dû au MANQUE D'ENTRETIEN annihilerait tous les efforts déployés sur la route.

1 - ETAT DES OUVRAGES D'ART :

Sur le réseau économique de quinze mille (15.000) kilomètres, il y a environ trois mille (3.000) ouvrages d'art. Les autres réseaux comportent des ouvrages dont le nombre actuellement ne peut être encore donné. Or, bon nombre de ces ouvrages sont actuellement en état de délabrement.

2 - QUE FAUT-IL FAIRE ?

L'état de nos ouvrages est donc plus qu'alarmant. Une politique concernant les ouvrages d'art devrait être mise en place à tous les niveaux, comme au Ministère des Travaux Publics où il y a le Projet National d'Entretien des Ouvrages d'Art (PNEOA). Pour chaque réseau considéré, les étapes suivantes seront à entreprendre.



(1 - Le recensement systématique des ouvrages effectué parallèlement à une inspection définissant leur état à la date du recensement ;

(2 - L'instauration d'un système de surveillance à trois (3) niveaux de périodicité, donnant l'image permanente de l'état de chaque ouvrage : la surveillance continue, la visite annuelle et l'inspection détaillée périodique, conformément à l'instruction technique de 1988 à mettre jour en fonction de l'organisation prévue dans le paragraphe suivant;

(3 - La programmation des études et travaux d'entretien courant et spécialisé à entreprendre, suivi des réalisations en fonction des priorités et du crédit alloué;

(4 - L'identification des Ouvrages d'Art à réhabiliter ou à construire dont la liste sera remise à la Direction compétente en

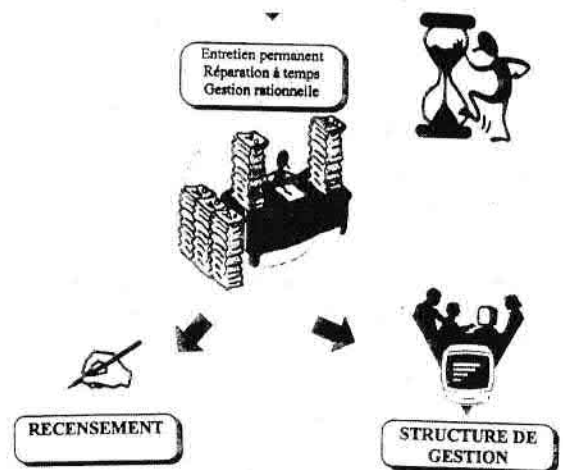
vue de la réalisation. Il convient de signaler que pour pérenniser cette programmation du PNEOA, le Ministère des Travaux Publics doit déployer une action continue de réhabilitation et/ou de reconstruction des Ouvrages d'Art les plus endommagés.

La formation des intervenants, la sensibilisation des usagers de la route figurent aussi parmi les actions à programmer

3 - RESULTATS A ATTENDRE

- Entretien régulier des ouvrages;
- Respect des charges réglementaires;
- Réduction des actes de vandalisme;
- Respect de la conception et de la réalisation des ouvrages d'art adaptés aux contextes de fonctionnement.

Et finalement que nos routes ne seraient pas coupées à cause d'un manque d'entretien de nos ouvrages. Car : « Izay mahakolokolo manana ny soa ».

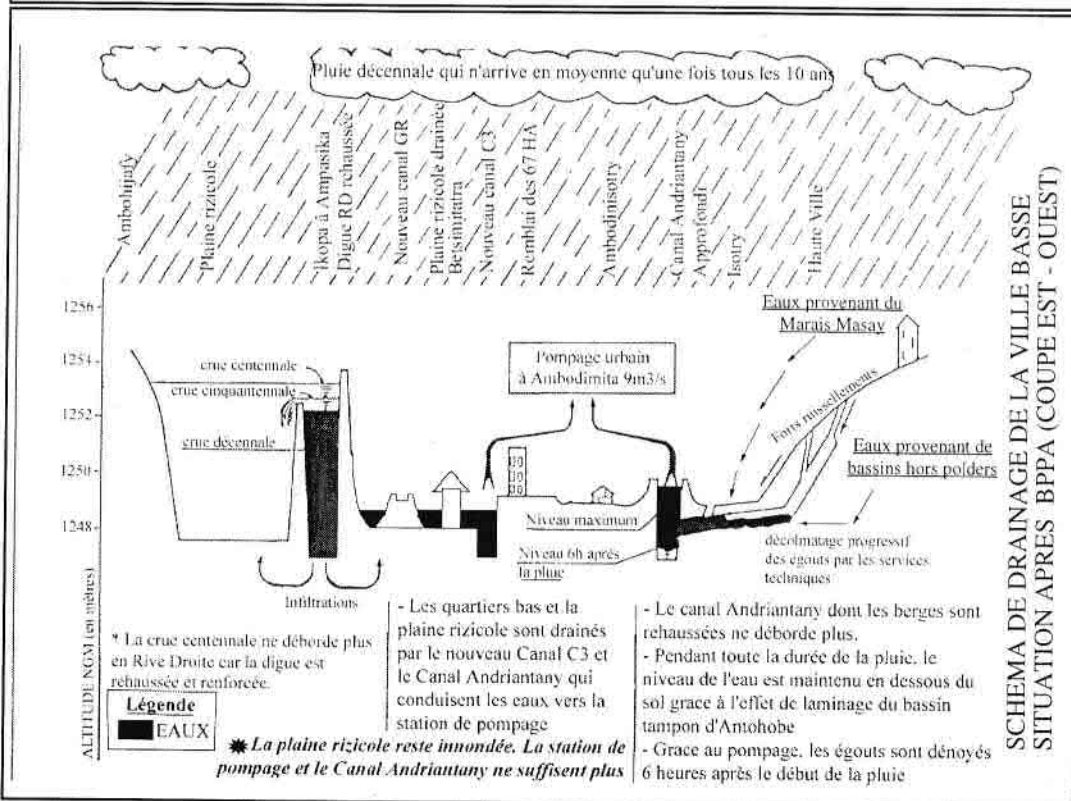
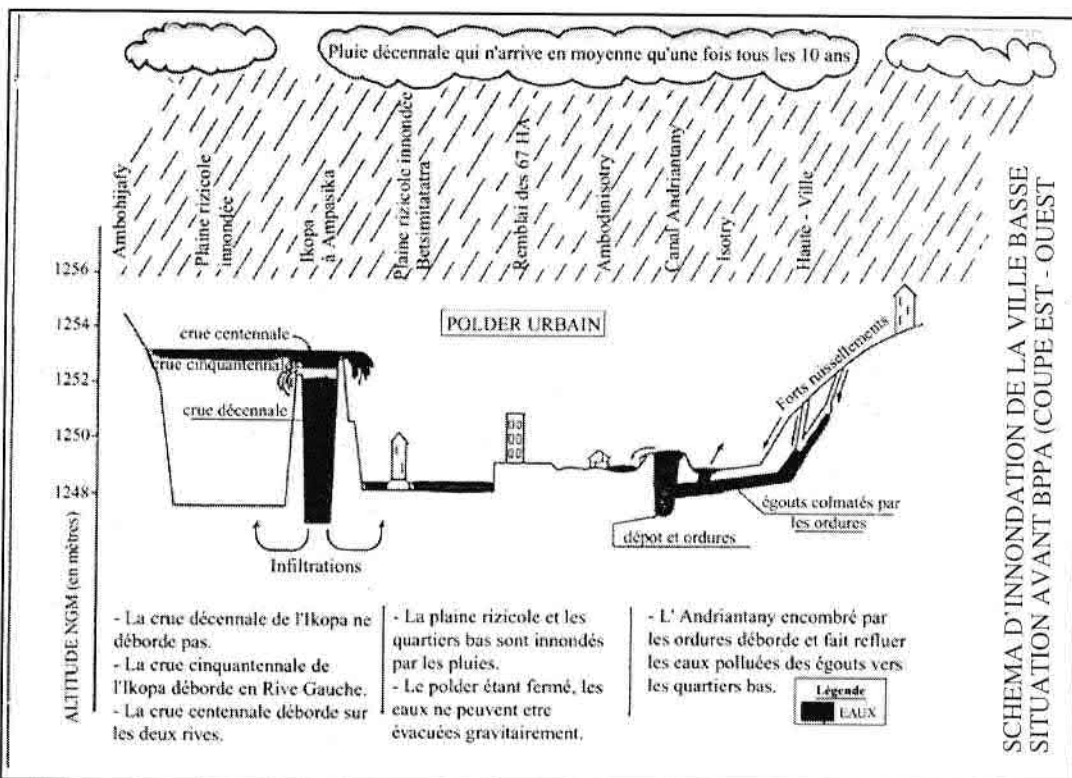




## UN SYSTEME D'EVACUATION D'EAU A BOUT DE SOUFFLE

Les images dignes des plus grands scénarios bibliques des pluies diluviennes qui se sont abattues sur l'île pendant le mois de janvier se sont sans doute estompées dans les esprits. Leur passage a toutefois laissé des traces et le réseau routier national cicatrice tant bien que mal ses plaies. La fin de la saison des pluies qui approche annonce également un peu de répit pour le réseau urbain. Le temps pour nous de faire le point sur le système d'évacuation d'eau de la capitale. Commentaires d'une technicienne de l'Apipa et schémas à l'appui, Lalana a essayé de voir le fonctionnement et les dysfonctionnements d'un système qui montre ses limites.

Pour Mbolatiana Razafimanantsoa, directeur chargé des affaires techniques à l'Apipa, ce n'est plus une question d'évacuation d'eau. Le système de drainage de la ville d'Antananarivo montre ses limites. La station de pompage n'arrive plus à évacuer à elle seule le surplus d'eau de la ville. Le drainage des eaux du sud et ceux du nord devrait maintenant être effectué séparément. Du reste, toujours selon les explications de cette technicienne, trop d'eaux se déversent aujourd'hui dans le canal d'Andriantany car le bassin tampon du marais Masay diminue en surface, du fait des remblais à répétition. De ce fait, les eaux qui doivent y être stockées (rôle réservoir), vont directement dans le canal Andriantany. Que l'on ne s'étonne donc plus des débordements vécus au quotidien dans les rues de Tana à chaque saison des pluies. Des solutions ? La construction d'une autre station de pompage qui pourra servir de relai ou alors, à court terme, faire en sorte que les zones rizicoles fassent office de tampon. Le tout est de savoir convaincre les agriculteurs.... Les zones sud des 67 ha (Betsimitatatra sud) devraient avoir leur système d'évacuation direct vers l'Ikopa pour être viable, propose également Mbolatiana Razafimanantsoa. Quand à



des résultats probants sur les actions de sensibilisation en matière d'assainissement des canaux, elle n'y croit guère. « C'est le quotidien des gens,

c'est comme cela qu'ils vivent ».

Pour Mbolatiana Razafimanantsoa, le temps de la sensibilisation est passé. Il

faut maintenant faire appliquer la loi, dussé-t-on passer par la répression.

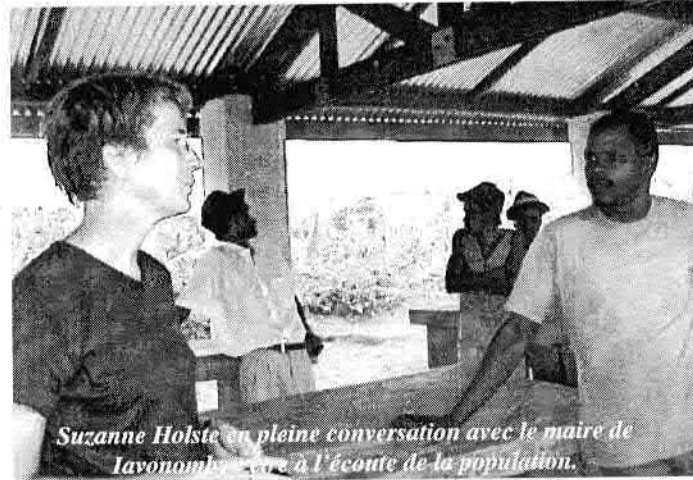


## Une artère pulmonaire de la Matsiatra

**RN 42, à la porte du Moyen Ouest. Nous sommes dans la partie la plus occidentale du pays Betsileo. A peine perturbée par les soubresauts de la Jeep cherokee, Suzanne Holste, task manager de la Banque Mondiale en matière de transport, en visite de terrain sur les pistes CAP/Usaid, apprécie.**

C'est au point kilométrique 13, 100 de la RN 42 que nous rejoignons Nasandratrony - Andakamby. Cette piste en terre d'une longueur totale de 10 km traverse trois communes rurales : Ankarinarivo, Nasandratrony, et Iavonomby - Vohibola, enjambe par un radier la rivière Matsiatra et rejoint les pays de la vigne : Befeta (cuve du Lazan'i Betsileo) et Kalalao, mais surtout Isaka, le grenier à riz d'Ambohimahasoà voire même de toute la région de la Matsiatra. Sa réhabilitation par le projet CAP/Usaid aura permis à ces trois communes d'écouler leurs produits. « Une chose que je trouve très bien en ce qui concerne les « pistes CAP, fait remarquer Suzanne Holste, c'est qu'ils privilégient vraiment l'accès de base. De plus, l'entretien est à la portée des gens. C'est très important de trouver un niveau d'aménagement des pistes qui pourront par la suite être entretenues par la population ». Avant l'intervention du projet CAP, la Coopération Suisse y avait déjà traité les points noirs. Cinq ans après sa réhabilitation, la piste reste d'une très bonne tenue. La couche de roulement en terre n'a rien à envier au bitume et la pluie semble n'avoir pas trop altéré la route. Le mérite en revient à M. Ratsimbazafy, ex - agent des Travaux Publics, et son équipe membre de l'AUP Fiombonantsoa, qui a mis un point d'honneur à

justement garder cette bonne tenue de la piste. Fiombonantsoa est la seule à gérer et à entretenir la Nasandratrony - Andakamby. Ce n'est pas sans poser des difficultés au niveau de la gestion des ressources. Le partage des fonds provenant du péage entre les trois communes ne récolte, en effet, pas toujours l'adhésion de tous. Certains s'estimant un peu plus lésés que d'autres. Contrairement à d'autres régions, l'union n'a pas fait la force de ces trois communes traversées par la piste. Le temps d'un passage dans l'une de ces communes laisse déjà entrevoir la tension qui y



*Suzanne Holste en pleine conversation avec le maire de Iavonomby, à l'écoute de la population.*

règne.

La commune de Iavonomby, contournée par le tracé existant, obtient du FID en 1998 une bretelle de 3,6 km. Désormais, la commune - ilôt Iavonomby - Ivohibola, entourée au Nord par la Matsiatra et au sud par une petite rivière, est joignable de la piste par un pont et est reliée par les communes de l'autre rive de la Matsiatra par un radier. Ce fut le déclic. Aujourd'hui, toujours grâce au FID, Iavonomby - Ivohibola est dotée d'un CSB (Centre de Santé de Base) et d'un marché communal. Equipements, cela dit, que l'on ne retrouve pas dans des communes plus grandes. Suzanne Holste est

impressionnée par les actions du maire de la commune : « Il s'est beaucoup investi dans l'amélioration de la piste pour justement s'assurer que sa commune rurale soit raccordée au réseau. Il a très bien vu que maintenant, avec la piste, on peut faire venir des commerçants et les installer dans un marché amélioré. Et en jumelant les atouts sociaux de la piste avec des activités économiques de marché, cela donne la possibilité à ses propres villageois d'écouler leurs produits. C'est cela qui est très important ».

Aujourd'hui, Iavonomby - Ivohibola veut son propre accès à la Route Nationale. Bien que détournée de son

cas, les gens n'attendent ni les bailleurs, ni le gouvernement pour améliorer leur vie ». Mais alors, tenir en considération l'aspect humain du développement, privilégier le côté social de la route, c'est une nouvelle approche de la Banque Mondiale ou c'est la sensibilité féminine qui s'exprime ? « C'est peut-être la sensibilité des gens qui partent sur le terrain. Une chose en tout cas est claire : s'il s'agit d'un projet routier classique, disons une route nationale, je pense qu'on est beaucoup plus intéressé par les aspects économiques, techniques... Par contre en ce qui concerne les pistes rurales, les pistes communautaires, où l'on a plus à faire avec le développement de base, je pense qu'il est essentiel qu'on prenne un intérêt particulier pour la population touchée par le projet. Pour moi, ce sont surtout les gens qui sont au centre du développement. (...) C'est pourquoi, je dis aussi souvent : il ne suffit pas d'améliorer la piste, il faut aussi prévoir des moyens de transports adéquats. Améliorer les Moyens de Transport Intermédiaires ».

Un dernier aspect peut-être, pour terminer ce voyage mais il est valable pour toutes les régions de Madagascar et ce sera un autre effort à développer : « Aussi bien dans les champs qu'à la maison, je vois que sont les femmes qui font le gros du travail. En terme de transport, ce sont elles qui s'occupent de beaucoup de tâches. Par contre elles sont pratiquement absentes dans les lieux de décision. Elles sont peu représentées dans les conseils ruraux. Peu de femmes encore sont maires dans les communes rurales. On ne trouve pas encore un très grand équilibre des responsabilités, des avantages entre hommes et femmes ».



Malalâtiana Ravelonary:

## POUR UNE REGLEMENTATION FERME EN MATIERE DE CIRCULATION

L'actuel Directeur du patrimoine est une figure bien connue de la scène. Artiste accomplie, Lalâtiana – Malalâtiana Ravelonary à la ville – n'en n'est pas moins technicienne. Avant sa récente nomination, elle s'occupait avec d'autres techniciens au sein du BDU (Bureau de développement Urbain, aujourd'hui Bureau de développement d'Antananarivo) de coordonner les grands projets de la ville d'Antananarivo, notamment en matière d'aménagement spatial. La géographe urbaniste qu'elle est rêve d'une Antananarivo enfin ordonnée et disciplinée. Son opinion sur la circulation à Antananarivo est bien arrêtée. Les messages s'adressent autant à l'équipe actuelle de la commune qu'à la population tout entière. Pour que la situation change, il n'y a qu'une chose à faire : être ferme. Interview.



**Lalana :** Selon votre analyse, deux choses gangrènent la circulation à Tana : l'insuffisance de l'infrastructure routière et l'anarchie de la circulation. Cela malgré la présence de la police municipale et de la police de la route.

**Malalâtiana Ravelonary :** La construction de nouvelles routes est une chose. Dans cette optique, vous aurez déjà la question d'argent qui va intervenir. Ce qui pourrait déjà éliminer cette option. Je pense surtout que les efforts doivent être focalisés sur l'organisation de la circulation. Je ne parle pas encore de réglementation. C'est après. Il faudrait d'abord répertorier les points noirs en matière d'embouteillage. Vous constaterez que cela se passe surtout au centre. Nous n'en sommes pas encore à sélectionner les immatriculations des voitures et orienter leur trajet en fonction de cela, mais on peut songer déjà à établir un plan de circulation. Et nous, techniciens, sommes en train de plancher là – dessus. Il faudrait peut être aussi étudier un plan de circulation spécifique à Ananakely, transformer, je le dis au

hasard, les voies du centre exclusivement en sens uniques ...Ce sera au Maire de voir. Quand à l'ouverture réelle de nouvelles voies, oui, si cela répond à quelque chose d'utile, à un diagnostic déjà établi, à un impératif. Mais en tout cas la décision qu'il faudra prendre devra être ferme. Là je rejoins ce que vous m'avez dit : on est obligé d'occuper la plaine sinon on devra construire des routes sur les routes. Il faudra casser quelque chose à Tana, voir en même temps les mesures d'accompagnement, mais en tout cas, on ne peut plus ne plus le faire.

**Lalana :** Démolir des maisons ?

**Malalâtiana Ravelonary :** Dans un scénario d'extension de la RN2 : prenez Besarety. Dans ce quartier, vous avez les deux côtés de la nationale envahis par les maisons. Vous

devrez forcément démolir. Ce sera inévitable. Mais encore une fois, il faudra des mesures d'accompagnement. Il faudra à ce moment là que l'autorité publique règne et que les arguments soient en béton. Si la population n'avait pas compris auparavant le sens de l'urbanisme, c'est parce qu'on n'a pas pensé à ces mesures. On construisait la ville sans penser à la ville. Aujourd'hui, il faut impérativement adhérer la population aux projets. Nous parlions de réglementation tout à l'heure, je pense - c'est une opinion personnelle - que c'est une question de mentalité. Nous sommes aujourd'hui arrivé à un point où plus personne ne se soucie des autres, de ce qui l'entoure. La police est là mais si les résultats concrets de leurs actions ne sont pas visibles, c'est peut être une question d'attribution. Ils sont en tout cas incontournables dans l'état actuel des choses. Puisque nous ne sommes plus capables de maîtriser nos propres comportements.

**Lalana :** Pensez - vous qu'il n'y a qu'à la répression ?

**Malalâtiana Ravelonary :** Je parlerais plutôt de réglementation ferme et de sanction ferme. Encore une fois tout est question de

mentalité. Quand vous traversez une zone d'activité, vous ne savez plus qui fait la loi. Est – ce le marchand dans la rue ? Je suis sûre qu'il est écrit quelque part dans les textes qu'il est interdit de stationner au beau milieu de la rue. Mais cela, personne n'en n'a cure. Et si l'on étudiait une bonne fois pour toute le statut de la rue : à quoi cela sert ? Le taux de croissance des voitures est insignifiant chez nous par rapport aux autres pays, mais si l'on arrivait à se dire, tous, qu'une rue est un endroit où les voitures passent, ce sera déjà un grand pas de fait.

**Lalana :** On attribue aussi la cause de l'inefficacité des policiers au fait que certains d'entre eux sont corrompus. Deux ou trois billets et on oublie la contravention. Le pouvoir d'achat et le niveau de vie des malgaches entrent en compte...

**Malalâtiana Ravelonary :** Et si on inversait le problème ? C'est vrai qu'aujourd'hui vous avez des mendiants face à des caddies remplis à ras – bord dans les supermarchés. Et en même temps, les statistiques et les études établissent que la pauvreté est plus importante qu'avant. Mais c'est aussi une question de vouloir.

(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 GÉNÉRALES

Bâtiment – Génie Rural – Piste en Terre – Terrassement  
Location Camion Benne – Menuiserie Bois  
Menuiserie Métallique  
Lot 103 A Ambohibao      Tél : 22 449 86  
Antananarivo 101      032 02 590 24

## ETUDES, TRAVAUX NEUFS, ET REHABILITATIONS EN COURS

N° Route	BAILLEURS	LOCALISATION	Longueur traitée
RNP	AFD Voirie Urbaine	Liaison N3- Rte Hydrocarbures (Marais Massai) AO Contrôle, AO travaux en juin 01, début travaux en 01	2km
Divers	BAD Dégâts Cycloniques	Acquisition ponts modulaires Acquisition ponts mabey "bis "	150 m
NC	BAD Dégâts Cycloniques	Andapa - Bealanana Connexion Andapa Bealanana	0
RNS 10	BAD	Carrefour RN17- Ampanihy	0
RNS 13	BAD	Ihoso- Isoanala	0
RNS 32	BAD	Antsohihy - Befandriana- Mandritsara	0
RNS 5A	BAD	Ambilobe- Vohémar	0
RNT31	BAD	Antsohihy- Bealalana;	0
RNT33A	BAD	Carrefour RN4- Tsaratanana;	0
RNT55	BAD	Bevoay- Morombe	0
RNT8C	BAD	Maevatanana Kandrehô	0
RNT9	BAD Dégâts Cycloniques	Ifaty- Carrefour RN55 Etudes détaillées à lancer, dégâts 2000	0
RNP6	BAD Reliquat de financement	Ambondromamy- PK65 Consultation restreinte. ouverte le 12/12/00	65 km
RNT 42	BADEA	Isorana- Ikalamavony	9 km
RP-201F	BADEA	Ambalavao(N7)- Ambohimananamasina	39 km
RP- 103F	BADEA	Ikalamavony Vohimarina Fitampito	50 km
RP-204F	BADEA Pistes Fianarantsoa	Carrefour RP201F- Anjoma; Traitement partiel	3 km
RNP4	BADEA Ouvrage d'art	2 ponts PK 384 et 470 Etudes en cours	30m
RNS25	BADEA Ouvrage d'art	Pont suspendu JilaJila/Mananjary Etudes détaillées en cours, Problème de déviation	196 m
RNS5	BADEA Ouvrage d'art	Pont Ivoloïna Etudes détaillées en cours,	200 m
RNS5	BADEA Ouvrage d'Art	4 Ponts (PK 21,7 ; 30,5 ; 31,1 ; 31,95) Etudes détaillées en cours, AO des travaux	195 m

Source : Ministère de Travaux Publics - DPP



Malalâtiana Ravelonary

## POUR UNE REGLEMENTATION FERME EN MATIERE DE CIRCULATION (Suite)

(Suite de la page 6)  
Je me souviens que petite, ma mère me disait toujours : attention à ne pas salir ! Parce qu'on risquait une amende. Et on s'appliquait à rendre propre ce qui nous entourait. Ces policiers, c'est vrai que si on leur donnait 1000 Fmg, cela paierait au moins leur ticket de bus du jour. Mais qu'est-ce que c'est 1000 Fmg par rapport à ce que je pourrais faire et réaliser en respectant les règles ? Doit-on alors renvoyer le policier pour en remettre un au même endroit avec les mêmes problèmes ? Ou doit-on prendre le problème à la racine et donc appliquer les règles pour tous ? Il arrive qu'un policier me reconnaisse alors que j'étais en

train de commettre une infraction au code de la route. Il me laisse passer. Cela fait plaisir mais je me dis : non, il faut que je donne l'exemple.

**Lalana :** Solution concrète applicable de suite ?

**Malalâtiana Ravelonary :** Si l'on attend que les gens changent...L'ALF (ndlr : Aro Loza ny Fifamoivoizana, association de sensibilisation des usagers en matière de circulation routière) fait de la sensibilisation depuis toujours mais qui regarde cela à la télé ? Je crois que le premier impliqué c'est la Commune. La police municipale est une initiative à appuyer et à renforcer. Appuyer

complètement leur travail et leur donner toute la latitude. Faire en sorte que leurs actions soient en harmonie avec la police centrale

**Lalana :** Avec des si, mais il faut des sous....

**Malalâtiana Ravelonary :** Les principales ressources de la commune sont fiscales. Si la Commune arrive à faire appliquer correctement ses taxes, elle peut déjà entreprendre quelque chose. Quelle est la capacité de la collectivité à réaliser ses projets. Ce que l'on avance devrait être conforme avec la capacité financière de la Commune. On ne peut pas toujours compter sur les

baillleurs de fonds.

**Lalana :** Une chanson sur la ville, cela vous inspire ?

**Malalâtiana Ravelonary :** Non. En fait, on me pose toujours la question: pourquoi je ne fais pas de chanson engagée, parler de la politique,...Je pense que le métier que je fais est déjà une contribution personnelle à l'amélioration de ma ville. Sur scène, je suis plus utile quand je donne de l'émotion aux gens. Je pense surtout que la chanson m'aide à mieux accomplir mon travail. C'est complémentaire mais cela ne va pas ensemble. Agir pour le développement, d'accord, mais en tant que technicienne.



Reportage - photo

## NOS ROUTES SOUS LES EAUX

La saison des pluies touche presque à sa fin et Madagascar, contrairement à son voisin le Mozambique, semble avoir été cette année épargné par les cyclones. Mais cela n'a pas empêché le pays de souffrir des fortes pluies qui se sont abattues un peu partout dans l'île du 15 janvier au 4 février. Les experts, à ce moment là, n'ont pas hésité à qualifier la saison 2000 - 2001 de « saison de pluie exceptionnelle ». Le taux de précipitation avait alors augmenté de 200% par rapport à un mois de janvier normal. Des traces sont restées sur nos routes. Souvenirs humides.



La RN 44 à deux kilomètres de la localité d'Andaingo. L'eau arrive à mi - cuisse et il est impératif pour les voitures de rouler au point mort pour garder son moteur...en vie! Une aubaine pour les mercenaires. Le coup de main pour une voiture coûtera 25 000 Fmg (un manoeuvre) et 60 000 Fmg pour les camions. Pour ceux qui ne veulent pas se mouiller, la traversée en pirogue (à gauche sur la photo) coûtera 1000 Fmg par personne.



La RN3, au niveau d'Anosy Avaratra disparaît sous les eaux de pluies.

Tana - ville a également subi l'invasion de la boue.



PHOTOS :  
LALANA



Dans la nuit du 26 janvier, la RN 7 se scinde en deux au point kilométrique 120. Le village d'Andavabato sort de l'anonymat. Les citoyens curieux découvrent la force des éléments et les limites du pouvoir de l'homme sur la nature. La RN7, épine dorsale du réseau structurant a mobilisé les foules. Exceptionnellement, la presse s'est déplacée sur les lieux pour ramener la photo - scoop. Les hauts responsables - dont le Président de la République en personne - ont également fait le déplacement. Il n'a pas fallu un mois au ministère de tutelle pour construire une déviation parallèle.



**GROUPE  
VERSPIEREN**

Courtier en assurance

AGENT GENERAL  
DE LA COMPAGNIE ARO

L'EXPERIENCE TOURNEE  
VERS L'AVENIR ●●●▶

- ▶ CREE EN 1951
- ▶ FILIALE DU GROUPE  
VERSPIEREN
- ▶ REPRESENTEE DANS  
LES PRINCIPALES VILLES  
DE L'ILE
- ▶ PRATIQUE TOUTES  
OPERATIONS  
D'ASSURANCE

- ▶ ASSISTANCE  
RAPATRIEMENT DES  
ETRANGERS DE PASSAGE A  
MADAGASCAR (ACCIDENT,  
MALADIE, DECES,  
RESPONSABILITE CIVILE)
- ▶ ASSURANCES :  
- DE L'INDIVIDU  
- DU PATRIMOINE  
- DE L'ENTREPRISE  
- DU TRANSPORT MARITIME  
- .....

**L'ASSURANCE France MADAGASCAR**

Tél : 22 230 24 - FAX : 22 230 27 - e-mail : [Lalana@dfs.mg](mailto:Lalana@dfs.mg)

7, Rue Rainitovo - Antsahavola -ANTANANARIVO 101



# Les voies du Troisième Millénaire

## UNE PLATE FORME D'ÉCHANGES

Madagascar veut conforter la tendance enregistrée ces dernières années de son économie et atteindre de manière pérenne un taux de croissance de son PIB de 7% à partir de 2002. Le secteur des Transports auquel l'Etat alloue régulièrement un budget de l'ordre de 45% du Programme d'Investissements Publics en sera le levier essentiel.

Un programme pluri-bailleurs de plus de 500M\$ US est prévu jusqu'à l'horizon 2008. Interviennent notamment : le Projet sectoriel de Transport de la Banque Mondiale, la Commission Européenne, la BAD, le BADEA, le Japon, et l'AFD.

Le CMR dont l'objet est de promouvoir la concertation et la coopération dans les domaines des transports et aménagements routiers, veut contribuer à cet élan en réunissant à l'occasion de ce IIIème Congrès Malgache de la Route les Décideurs, les professionnels, et les Usagers desdits domaines en cette période clé de la destinée de Madagascar. Le thème "Les Voies du 3ème millénaire" se veut être à la mesure des défis que lance la nation malgache pour faire passer la proportion de sa population pauvre de 75% aujourd'hui à moins de 10% d'ici 2030



3ème CMR  
4 au 7 avril 2001

F. Gédéon. Rajaonson.



**“ Les femmes sont les premières victimes de l'enclavement”,** témoigne Lalao

Andriamampionina, PCA du DRV, le plus important regroupement d'associations de femmes à Madagascar. Dans le milieu rural, ceux qui vendent les produits sont à 90% des femmes. Dans le système HIMO, leur participation est de plus en plus importante. C'est pourquoi au cours de ce IIIème congrès de la route, il est primordial pour cette frange de la population malgache de pouvoir :

- poser un certain nombre d'orientation qui aille dans le sens du développement du milieu rural. Que le développement du transport et de la route soit lié à la stratégie de réduction de la pauvreté..
- obtenir plus de transparence dans la gestion du fonds routier.
- impliquer à part entière la société civile et le secteur privé à la gestion technique et financière des routes.

**L**es enjeux du IIIème Congrès Malgache de la Route sont multiples. Et plusieurs entités attendent de ce congrès une réponse à leurs questions. "Devant la dégradation générale de nos routes et alors que les transporteurs paient régulièrement la TUPP, que fait le Fonds d'Entretien Routier ?" s'insurge le syndicaliste Rabarison Jansen. Tandis que les opérateurs techniques tels que Roland Randriamampionona proposent une meilleure écoute des PME, "incontournables" dans le développement du secteur routier à Madagascar. Quoiqu'il en soit, le congrès sera indubitablement placé sous le signe de l'échange. "Entre le secteur privé, et les usagers" ainsi que le propose Denis Thieulin de l'Union Européenne.



# Les voies du Troisième Millénaire

**Le Congrès Malgache de la Route (CMR)** est une association de professionnels publics et privés, créée en 1993 sur l'initiative principale de l'association des ingénieurs BTP, la FIAVAMA. Il recrute ses membres parmi les sociétés et groupements professionnels du secteur BTP, ministères techniques et leurs démembrés, et parmi ceux dont les activités ont trait à la route, au transport routier et à la circulation routière. Son objectif est essentiellement de promouvoir la concertation et la coopération dans les domaines du transport et aménagements routiers, afin de tirer des leçons du passé et mettre en exergue les améliorations à apporter dans le secteur. Le CMR a ainsi organisé :

- Symposium sur la Circulation Automobile à Antananarivo Renivohitra (Juin 94)
- 1er Congrès Malgache de la Route : La Route Vecteur de Développement (Octobre 94)
- Journée de redressement du secteur routier (Juin 96)
- 2ème Congrès Malgache de la Route : Le Futur en Routes (Mars 97)
- 3ème Congrès Malgache de la Route : Les voies du 3ème millénaire (Avril 2001)

e-mail CMR. : [rfgedeon@dts.mg](mailto:rfgedeon@dts.mg)



3ème CMR  
4 au 7 avril 2001  
Antananarivo

**Les infrastructures de transport** sont essentielles pour stimuler le développement économique et social d'un pays.

La contribution des transports au PIB est significative, même si elle est inférieure à celle d'autres secteurs économiques, comme l'agriculture, l'industrie ou le tourisme. Selon une enquête effectuée en 1993 dans treize États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (États ACP), le secteur des transports représente en moyenne 5 à 6 % du PIB, sa contribution variant entre 2 et 10 % selon le pays.

Le transport est l'un des facteurs-clé dans la détermination du prix des marchandises. Pourtant, la construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures de transport coûtent très chers. Il est donc crucial que le secteur soit efficace et performant, car les secteurs économiques ne peuvent contribuer efficacement au développement national en l'absence d'une infrastructure de transport dynamique. Les pays bénéficiaires et les bailleurs de fonds cherchent donc les moyens d'assurer la durabilité et la performance de ces biens nationaux essentiels.

Source : *Vers une infrastructure de transport durable. Commission Européenne.*

Le transport routier est actuellement le principal mode de transport en Afrique Subsaharienne. Les routes acheminent en effet 80 à 90% des voyageurs et des marchandises et représentent le seul moyen d'accès à la plupart des communautés rurales. Les infrastructures routières largement développées dans les années 60 constituent un des plus importants patrimoines en Afrique Subsaharienne. A la fin des années 80, l'Afrique subsaharienne comptait 2.000.000 de kilomètres de routes. Malgré leur importance, la plupart des routes d'Afrique sont piètrement gérées et mal entretenues. La valeur de remplacement de ces routes se chiffre à plus de 150 milliards de dollars US.

Source : *La gestion et le financement des routes. Programme de réforme. Ian Heggie.*

## Les routes :

## Un enjeu planétaire

**L'International Road Federation (IRF)** a été fondé après la 2<sup>e</sup> guerre mondiale par des professionnels qui ont reconnu l'importance des routes dans la croissance économique et voulaient aider l'Europe à réhabiliter les réseaux routiers détruits par la Guerre. Des années plus tard, le réseau de l'IRF s'est étendu sur les autres continents et compte actuellement 600 membres dont 50 organisations gouvernementales. Parmi ses missions, l'IRF veut fournir aux gouvernements et aux institutions financières la vision des professionnels et leur expertise. L'IRF intervient à travers ses centres sis à Washington et à Genève, agit dans le développement des axes transnationaux, offre des bourses d'études, organise des formations, des conférences et des symposiums, développe un réseau d'échange sur Internet et fournit des statistiques routières mondiales.

Website : <http://www.irfnet.org>

De tous les temps et dans tous les pays, les professionnels du secteur n'ont pas voulu laisser la seule responsabilité aux bailleurs de fonds et aux gouvernements de chercher les moyens d'assurer la durabilité et la performance de ces biens nationaux essentiels. Ils se sont regroupés au sein d'associations internationales pour aider les gouvernements à formuler et exécuter une politique routière efficace et répondant aux besoins économique et social du pays. Madagascar est membre de ces associations internationales à travers le Congrès Malgache de la Route.

**L'Association Mondiale de la Route (AMR, anciennement connu sous le sigle AIPCR)** a vu le jour en 1909 à Paris, suite au 1<sup>er</sup> Congrès International de la Route qui s'est tenu en 1908 à Paris. C'est la plus ancienne association routière et compte parmi ses membres 97 gouvernements et des adhérents dans 129 pays. L'Association se veut être la première source d'information sur la route et s'est donnée pour mission de servir tous ses membres en fournissant un forum international pour l'analyse et la discussion de toute la gamme des questions relatives à la route et le transport routier. Elle organise tous les quatre ans le Congrès Mondial de la Route et diverses manifestations techniques, et publie une grande variété de documents dont une Revue trimestrielle.

Website : <http://www.plarc.org>

# LES ROUTES COUPEES A MADAGASCAR



Source: Ministère des Travaux Publics  
 DGER.  
 (Février - Mars 2001)



## BATIR SA PLACE DANS UN MONDE D'HOMMES

**D'abord une mise au point : il n'y a pas de machos au sein des BTP ou alors nous ne les avons pas rencontrés. Le plus souvent, pour la gente masculine, c'est la compétence qui prime et si une femme a choisi cette voie c'est qu'elle connaît les difficultés qui y sont liés. Les BTP ne suscitent pas la vocation chez les filles, indiquent les statistiques. Mais celles qui se sont engagées vont jusqu'au bout. Cinq femmes interviewées, autant d'hommes, et le témoignage de Ny Hanta Ratrema Andriamanjato nous a permis d'avoir une vue partielle, au féminin, du métier de BTP. Hommage à ces femmes qui vont jusqu'au bout d'elles même.**

11 heures, dans une agence de placement. Fenitra (V. encadré p. 12) est en pleine conversation avec un interviewer. L'entretien se fait en français. Les conditions sont identiques à un véritable entretien d'embauche. Fenitra est calme, posée, et s'applique consciencieusement à répondre aux questions qu'on lui pose. Deux ans après l'obtention de son ingéniorat en Bâtiment et Travaux Publics à l'École Supérieure Polytechnique d'Antananarivo (ESPA) ; Fenitra ne désespère pas de trouver un poste. Lucide, elle ne minimise pas les difficultés qu'elle rencontre. « Le métier des BTP est généralement lié à de fréquents déplacements sur le terrain et on préfère plutôt les hommes pour cela ». Mais surtout : « Dans les offres d'emploi, les années d'expériences sont

toujours requises ». Mirana Rabemanantsoa, une des responsables de l'agence de placement confirme. « Au moins cinq années sont exigées. Je conseillerais plutôt à ceux qui débutent d'intensifier les stages afin d'acquérir les expériences professionnelles. Ensuite, ils pourront négocier leur salaire. Les entreprises sont prêtes à payer cher les compétences professionnelles ». Plus que la considération du genre, c'est donc le savoir-faire qui prime. « Les entreprises qui s'adressent à nous recherchent surtout des gens très expérimentés, des meneurs d'hommes. Si les « bac plus trois avec expériences professionnelles » apparaissent toujours dans les offres, c'est parce que les recruteurs n'ont généralement pas le temps de former leur personnel. Dans le

secteur BTP particulièrement, on nous demande de trouver quelqu'un qui soit en plus spécialiste dans un domaine spécifique. Qu'il maîtrise l'électricité par exemple ».

### Peu de vocation

On pourrait alors se dire que les filles, « plus sérieuses, plus studieuses » - de l'avis même des garçons - partent favorites. Pourtant la filière suscite encore peu de vocations parmi la gente féminine. Dans l'actuelle cinquième année en BTP de l'ESPA (V. photo de couverture); elles sont neuf filles au milieu des garçons. Les chiffres sont en hausse par rapport aux premières années de l'école. Le nombre de filles ne dépassait pas alors trois dans une classe d'une vingtaine d'élèves. Toutefois, la proportion moyenne générale garde la tangente. Solofo

Rajoelinantenaina, chef de département de la filière BTP, estime à environ 15% le pourcentage moyen d'étudiantes suivant la filière depuis la création de l'école en 1973. Cela fait précisément 168 femmes sur 816 étudiants depuis les 28 années d'existence de la filière. « On peut parler de croissance, reconnaît Solofo Rajoelinantenaina, mais ce n'est pas pour autant une courbe ascendante ». Même cas de figure dans le milieu du travail. En 1997, près de 136 ingénieurs BTP dont 14 femmes sont recensées dans l'« Annuaire des Ingénieurs Malagasy » édité par la FNOIM (Fédération Nationale des Organisations d'Ingénieurs à Madagascar). Les chiffres actuels de la FIAVAMA (sigle en malgache

(Suite page 11)

## MACHOS, BUREAU, RAGOTS Par Natasha Josefowitz

- |   |   |
|---|---|
| - Il a mis la photo de sa femme et de ses enfants sur son bureau : Quel bon père de famille !   | - Elle a mis la photo de son mari et de ses enfants sur son bureau : Sa famille passe avant le travail. |
| - Il a un bureau encombré : C'est un bosseur et un fonceur !                                    | - Elle a un bureau encombré : Elle est orgueilleuse et sans cervelle                                    |
| - Il parle avec ses collègues : Toujours soucieux de concertation                               | - Elle parle avec ses collègues : Encore en train de jacasser !   |
| - Il n'est pas dans son bureau : Il est sûrement en conférence                                  | - Elle n'est pas dans son bureau : Elle est sûrement aux toilettes !                                    |
| - On ne LE trouve pas dans le service : Il est allé voir des clients.                           | - On ne LA trouve pas dans le service : Elle est allée faire ses courses !                              |
| - Il déjeune avec le patron : Il fait son chemin  | - Elle déjeune avec le patron : Elle couche avec lui.   |
| - Il s'est fait critiquer par le patron : Il va se ressaisir.                                   | - Elle s'est faite critiquer par le patron : Elle ne s'en relèvera pas.                                 |
| - On LUI a joué un sale tour : Est -ce qu'il s'est mis en colère?                               | - On LUI a joué un sale tour : Est - ce qu'elle a eu sa crise de larmes?                                |
| - Il se marie : Cela va le stabiliser   | - Elle se marie : Elle va faire un enfant   |
| - Il va être père : Il aura bien besoin d'une augmentation                                      | - Elle va être mère : Elle va coûter cher en congé de maternité   |
| - Il part en voyage d'affaires : C'est excellent pour sa carrière.                              | - Elle part en voyage d'affaires : Et qu'en dit son mari?   |
| - Il quitte la société car il a trouvé mieux ailleurs : Il sait très bien saisir les occasions. | - Elle quitte la société car il a trouvé mieux ailleurs : On ne peut pas compter sur les femmes !       |

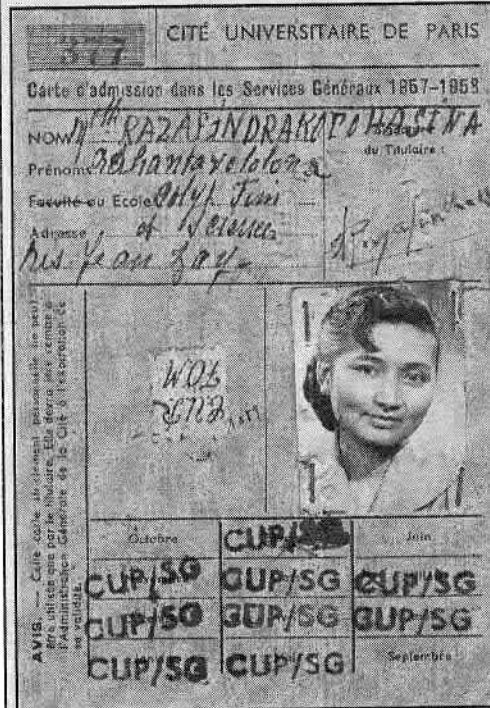


(Suite de la page 10)  
de l'association des Ingénieurs BTP) indiquent environ 360 ingénieurs en activité dont 27 femmes. Ce sont là des données approximatives. Néanmoins, ils nous permettent déjà d'avoir une idée de la représentativité des femmes au sein du secteur. Minimons-direns – nous, par rapport aux possibilités qui existent. Car le secteur est encore porteur. Il avait été dit en mai 1998 lors du Salon de l'Ingénieur organisé par la FNOIM au Palais des Sports que « le secteur BTP emploie le plus grand nombre d'ingénieurs dont 152 au sein du MTP ». Aujourd'hui encore, affirment les professionnels, il est possible de trouver un poste sans trop de difficulté.

#### Faute de grives...

Mais ce n'est pas le premier argument qui anime les femmes en choisissant cette voie. « Neny avait surtout choisi la voie scientifique parce qu'elle était douée en mathématique mais aussi parce que déjà elle luttait pour les droits de la femme », explique Ny Hanta Ratrema – Andriamanjato en parlant de sa mère Bao Andriamanjato. Le choix compensait souvent une filière qui n'existait pas à Madagascar. Vero Razafintsalama, directrice de publication du journal, voulait devenir architecte. Elle s'est rabattue sur le bâtiment. Fenitra également attirée par la conception a choisi la même filière en espérant consacrer sa vie professionnelle au bâtiment. Désirée Andriamalala (encadré p.13) a trouvé son premier choix, les Math physiques, trop ardu et s'est reconvertie dans le BTP. Ralinoro Vololona (en encadré p.12), chef de cellule Ouvrage d'Art à la Direction Inter – Régionale des Travaux Publics d'Antananarivo, a voulu un métier au grand air. Elle a estimé que les BTP en était un.

### Razafindrakotohasina Rahantavololona Andriamanjato dit : **Bao Andriamanjato** Ingénieur de classe exceptionnelle des Travaux Publics



Pour Justine Rasoavahiny (en encadré p.12), l'emprunt de cette voie lui aura permis d'être autonome financièrement dès les premières années de ses études. La seule de celles interviewées qui soit tombée petite dans la marmite est Danielle Razanapara (V. encadré p.13). Car c'est en accompagnant, petite, son père subdivisionnaire des Travaux Publics dans les tournées que la vocation lui est naturellement venue.

#### Relation fusionnelle

Le choix n'est pas spontané mais il est solidement conforté une fois entrées dans le bain. Razanapara Danielle doit son épanouissement personnel à ce métier. « J'ai pu acquérir, au fil des années, un comportement responsable, une capacité de prendre rapidement et fermement des décisions. Les rencontres que j'ai effectuées au cours de ma carrière m'ont également

(Suite page 12)

### PREMIERE FEMME INGENIEUR D'AFRIQUE

- Diplômée ingénieur de l'Ecole Polytechnique Féminine en 1958.

- 1959 : obtention de deux diplômes en une année : un certificat d'études supérieures "d'Aérodynamique Appliquée et Mécanique du vol", et d'un certificat d'études supérieures de "mécanique des fluides : dynamique des Fluides réels".

- Poste de responsabilité au sein de la mairie d'Antananarivo, au sein du MTP, enseignante à l'ENTP puis à l'ESPA, poste de responsabilité au sein de l'OMS, ministre des Travaux publics du gouvernement insurrectionnel de 1991

- Conférencière internationale et militante active en faveur des droits de la femme. Auteur d'éditions à ce sujet.

Après l'obtention de son diplôme sur la Mécanique du vol en 1959, ses formateurs, tout en la félicitant, lui ont assuré qu'une femme ne trouvera jamais de poste avec un tel diplôme. La même année, elle est revenue décrocher un diplôme sur la mécanique des fluides.

### RAZAFINANDRAINA FENITRA MARIA

A la recherche d'un poste

Promotion BTP 1999 de l'Ecole Supérieure Polytechnique d'Antananarivo.

Ingénieur à 22 ans.

44 kg pour 1,48m. Se destine à la conception et aux études plutôt qu'au travaux de terrain. Pense que les femmes sont plutôt faites pour les études que pour les descentes sur terrain.

"Une femme ingénieur en BTP doit:

- aimer se déplacer,
- s'adapter aux conditions de vie ruraux,
- aimer faire des conceptions, des calculs,
- avoir de l'autorité. Etre ferme".





## Femmes ingénieurs en BTP BATIR SA PLACE DANS UN MONDE D'HOMMES

(Suite de la page 11)  
permis d'être

plus téméraire ». C'est également grâce à lui que Rasoavahiny Justine a pu faire face à la perte d'un être cher et recommencer. Cette relation fusionnelle est souvent le résultat d'une somme d'efforts conjugués pour mériter sa place. Un peu par complexe, souvent par ambition, la femme ingénieur redouble d'effort face à un homme. « Il y a cette anecdote, se rappelle Ny Hanta Ratrema, où neny effectuait un travail de terrain. Elle était la seule femme. Ils devaient gravir une colline. Les hommes, pour l'éprouver marchaient vite. Elle, grimpait lentement, sans changer son rythme. Au bout d'un moment elle a réussi à les dépasser et est arrivée la première au sommet ». Prouver sa valeur. Il semble que ce soit un véritable leitmotiv. « Le fait d'être différent donne une certaine force que n'ont pas les autres. Il ne faut pas oublier qu'on attend d'une femme qu'elle soit deux fois plus compétente qu'un homme pour un même poste. On tolère beaucoup moins les fautes et les erreurs d'une femme », note Vero Razafintsalama. Ce que Désirée Andriamalala confirme au vu de ses expériences en tant que formatrice : « Quand on confie une tâche à une

stagiaire, elle prend entièrement ses responsabilités. C'est elle qui prend les initiatives. Comme elle est minoritaire, elle fait souvent le double de ce que font les hommes. Mais je crois que c'est aussi dû au fait que les hommes se laissent vivre. Comme ils ont un peu plus d'avantage, ils se laissent faire ». C'est sans doute pourquoi le peu de femmes travaillant dans le secteur BTP occupent dans leur majorité un poste de responsabilité.

### Biscotos

Ces avantages que les hommes BTP possèdent sont – ils souvent d'ordre physique ? Désirée Andriamalala nuance : « une bonne condition physique ne requiert pas forcément des biceps ». Curieusement, au cours de notre enquête, la question des "biscotos" n'a pas été abordée par les hommes. En tout cas pas d'une manière machiste. Pour la plupart, si une femme a choisi les BTP c'est qu'elle connaît les difficultés qui l'attendent. Ils sont affirmatifs : ce n'est pas une question de genre mais de compétence. Toutefois, si la plupart de ceux interrogés ne voient pas d'inconvénient à ce que leur femme fasse les BTP, ils sont beaucoup plus réservés à l'égard de leur fille. « C'est

Suite Page 13

### Les chiffres d'ailleurs :

#### FRANCE:

La population des ingénieurs français en activité était estimée à 380.000 en 1997; 13% sont des femmes donc il y avait environ 49.000 femmes ingénieurs en activité.

En 1996, 2,8% des femmes-ingénieurs travaillaient dans le secteur du bâtiment et travaux publics. Les hommes vont plus volontiers vers ce secteur, puisque 4,8% de l'ensemble des ingénieurs travaillaient dans ce même secteur.

Étant donné la progression du nombre de jeunes diplômés, on peut estimer qu'il y a environ 1600 femmes ingénieurs dans le BTP actuellement.

(Association Française des Femmes-Ingénieurs)

#### CANADA:

Sur les 43605 membres de l'Ordre des Ingénieurs du Québec, 4177 sont des femmes. 1050 d'entre elles sont Ingénieur en Génie civil.

## Justine Rasoavahiny

Secrétaire exécutif du Projet Sectoriel Transport.



Première promotion de l'ESPA. Promotion 1972. A cheval entre l'ENTP et l'ESPA. Premier poste en 1974.

Une carrière essentiellement effectuée dans l'Administration.

« C'est un avantage d'être une femme dans les BTP. La société malgache a beaucoup de respect pour les femmes. Etre mère de famille et ingénieur BTP en même temps permet de gérer facilement un ensemble ». Cela développe la rationalité. Etre femme BTP c'est une force ».

## Ralinoro Vololona

Chef cellule Ouvrage d'Art - DRTP Antananarivo



Promotion 1982 BTP de l'ESPA.

Est devenue ingénieur BTP à défaut d'être ingénieur agronome.

Effectue régulièrement des missions sur terrain. Principaux handicaps d'une femme sur terrain : les besoins féminins. Besoin d'un minimum de condition pour s'assurer une bonne hygiène.

A surtout officié dans le domaine de l'entretien.

« C'est un métier d'hommes. Il n'est pas possible pour quelqu'un qui n'est pas en bonne santé de le pratiquer. C'est vraiment une condition sine qua none. Il faut également avoir un mari compréhensif. Faire régner la confiance dans le couple et au sein de sa famille. Il n'est pas toujours facile pour un homme d'accepter que sa femme ne soit pas souvent là ou soit en tournée avec d'autres hommes ».


*Suite de la Page 12*

un métier dur qui requiert de l'endurance. La vie dans les chantiers n'est pas recommandée ».

Solofo Rajoelinantenaina en sait quelque chose : « Déjà au niveau des voyages d'études ou des stages, on constate que les filles s'essouffent vite sur le terrain ». Une de ses soeurs, ingénieur en BTP a officié pendant 13 ans. Puis elle a raccroché les gants et est passée à autre chose de plus calme. « Même pour les hommes il existe un seuil », reconnaît Jean Claude Razanaparany, fort de 6 années d'expériences sur terrain.

En fait de réticence, les hommes raisonnent plutôt par rapport à la limite de la capacité d'endurance qu'ils accordent aux femmes. Certains n'hésitent pas, à faire passer des épreuves. « Lors d'un stage sur chantier, les manœuvres nous lançaient des pierres », se souvient Vero Razafintsalama. Le cas de cette femme contrôleur de travaux que les hommes d'une entreprise avaient obligé de travailler uniquement la nuit (pour tester sa capacité de veille) prête moins à sourire. Si les « épreuves » sont « réussies », la confiance placée dans une femme est totale. Désirée Andriamalala raconte : « Au centre HIMO d'Antsirabe créée par les norvégiens, on avait une fois choisi délibérément une femme pour être le chef d'équipe. L'expérience s'est avérée concluante. On accorde aux femmes le fait d'être plus à l'écoute tout en étant ferme cependant dans l'application de la discipline ».

### Choix cornélien

Les hommes leur reconnaissent une capacité certaine. Celle par exemple de pouvoir apporter des idées nouvelles, ou celle d'être communicatives. Celle aussi d'être plus réceptive à la formation. Et une chose et non des moindres : celle d'être une

femme simplement. Qui sait prendre les décisions nécessaires pendant la mise en place d'un cocktail lors d'une réception des travaux au fin fond de la brousse...

Ce que ne soulignent pas les hommes, c'est qu'elles prennent souvent sur elles – même d'allier à la fois vie de famille et travail. Et ce, au prix parfois d'énormes sacrifices. Pour Désirée Andriamalala, « il faut que la famille comprenne. Même si votre enfant a cinq mois, il vous faut partir en tournée. Il faut impérativement quelqu'un pour s'en occuper et le lait mixte est inévitable ». Pour Ralinoro Vololona, c'est une question de pratique : « Il faut que vous soyez équipée, c'est clair. Que vous ayez un frigo par exemple! Pendant les tournées, je ne manque pas de téléphoner à mes enfants. Parfois je les emmène avec moi. Ce que je leur demande, c'est de toujours tout me dire et de ne jamais mentir ». Les répercussions de ce mode de vie sont inévitables auprès des enfants. Les propos de Ny Hanta Ratrema l'illustrent parfaitement : « Le fait que neny ne soit pas souvent là nous a permis très tôt de prendre nos responsabilités. (...) Je garde des souvenirs où toute la famille était au grand complet, des moments d'intense bonheur. Dada plaisantait tandis que neny souriait. Ces moments étaient rares mais ils sont toujours en moi ».

Bien que prononcée dans un tout autre contexte, cette phrase de Bao Andriamanjato peut sans doute expliquer en partie les motivations de ces femmes bâtisseurs et donner les raisons qui les animent à aller si loin au bout d'elles même : « Je souhaite vivement que les femmes, de plus en plus, se rendent compte que leur véritable promotion ne peut être effective que si elles participent pleinement à la construction d'un monde plus juste, d'un monde de paix ». Inconsciemment, le message est peut être passé...

## Désirée Andriamalala

Directrice Générale de l'ININFRA



- Promotion 1972 - 1973. Dans la même promotion que Justine Rasoavahiny.
- A vu sa vocation naître en regardant notamment le parcours de Bao Andriamanjato.
- Est parvenue aux BTP à force de concours passés brillamment.
- Carrière effectuée dans l'Administration.

« Il ne faut pas que les jeunes perdent courage. Au tout début, le milieu est très hostile. Ou on trouve quelqu'un qui épaula la jeune femme fragile que l'on est ou on se heurte à quelqu'un qui peut tout faire pour vous mettre des bâtons dans les roues. De notre temps, ce n'était pas pareil. Aujourd'hui, parce que les candidats au poste sont de plus en plus nombreux, que l'offre est encore restreinte parce que le métier n'est pas encore bien professionnalisé, c'est possible. Il faut persévérer. Ce n'est pas facile de faire cinq ans à Vontovorona. Ce n'est d'ailleurs pas conseillé aux jeunes filles timides et timorées. Au besoin, s'adresser aux autres femmes ingénieurs et leur demander conseil ».

## Razanapara Danielle

Conseillère Municipale



- Promotion 1986 de l'ESPA.
- A dirigé en premier lieu l'entreprise familiale de Travaux Publics.
- Aujourd'hui formateur technique en infrastructure.
- Aujourd'hui chargé de la commission infrastructure technique au sein du Conseil Municipal. Membre du Comité de Pilotage des projets d'Antananarivo.

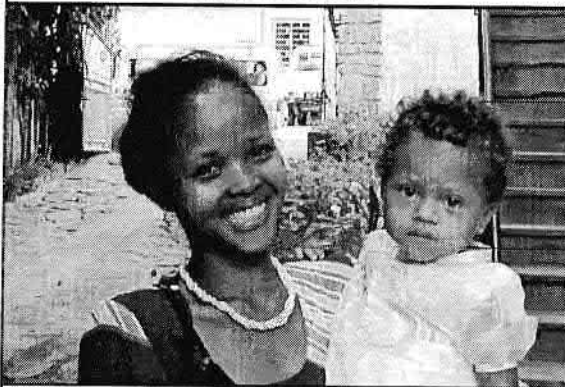
« C'est au niveau des chantiers que les problèmes apparaissent pour les femmes. Pas au niveau de la compétence. Il existe une certaine limite. à partir d'un certain âge. Si en 75 la Journée Mondiale de la femme a été créée pour qu'il y ait égalité entre l'homme et la femme, je dis qu'aujourd'hui, ce n'est plus la bonne démarche. Il y existe des spécificités chez la femme que l'on ne peut pas intégrer dans cette équation d'égalité. ce qu'il faut, aujourd'hui, c'est parler de complémentarité ».



**Madagascar pays hôte de l'AIPCR en 2003**

De source auprès de membres, notre pays accueillera en 2003 une réunion de l'Association Mondiale de la route, plus connue auparavant sous la dénomination de AIPCR. Le principe est acquis. Reste l'officialisation de la nouvelle.

**ASSOCIATION ANAKAVY AMIN - DRENY A la conférence sur le genre et les MIT au Burkina Faso.**



Hanitr'Oliva Rakotomamonjy est tout sourire. Elle a croisé le chemin de Paul Starkey, consultant à la Banque Mondiale et expert en matière de MIT alors en visite sur terrain à Manakara, et a été choisie pour représenter l'association Anakavy Amin - Dreny (association de femmes) de Lokomby à l'atelier sur le genre à Ouagadougou, organisé par le Groupe National du Forum (branche de l'IFRTD) du Burkina Faso. Elle y exposera la place qu'occupent les MIT dans sa région et parlera des

besoins des femmes de sa région et de son association en la matière. Elle sera accompagnée lors de son périple par le Vice-Président de l'Ong Lalana, Zo Pascal Rakotoharivelo.

**Règle de l'art**

**LA METHODE SOURCE AU TROISIEME CMR**

La cellule de vigilance du Ministère des Travaux Publics présentera au troisième CMR la méthode Source. Il s'agit d'un instrument d'évaluation globale de la performance du réseau routier. Ceci à partir de la vitesse courante de la circulation sur un réseau donné. Peu coûteux (elle requiert un équipement minimum, à savoir : un véhicule 4X4 ordinaire, un chronomètre, une carte routière et une calculatrice), la méthode source est parfaitement adaptée aux pays en développement et est aujourd'hui en phase d'expérimentation dans quatre pays d'Afrique.



**Transport en milieu rural DES SOLUTIONS POUR LA BASE**

Randriamalaza Clément, trésorier de l'AUP Andry de la commune d'Ambondrona (Fianarantsoa) est satisfait. Non pas parce qu'il a eu l'occasion de lire devant le Ministre Tsaranazy Jean Emile (V. photo) les

résolutions de l'atelier sur les stratégies de transport en milieu rural (Hotel Panorama du 20 au 22 février 2001), mais parce qu'il a pu effectuer des échanges avec les principaux responsables de la bonne tenue de la route à Madagascar (bailleurs de fonds, professionnels et responsables d'institution). L'atelier visait surtout à mettre en place un environnement favorable à la promotion de la filière transport en milieu rural. L'objectif principal étant de permettre l'accès des bases. C'est ainsi que la favorisation de l'appropriation des MIT (fluviaux, routiers et maritimes) figurait parmi les plus importantes recommandations.

**DANS LA SAVA**

**Les femmes se mobilisent en faveur des routes**

La Journée mondiale de la femme est fêtée d'une manière particulière dans la région de la SAVA. Un groupement réunissant plusieurs associations de femme de la région, dénommée FIVESAVA, chaque année, choisit ce jour pour réfectionner des tronçons de route. Les femmes n'hésitent pas à mettre la main à la pâte ou plus exactement à la bêche et transportent ainsi le sable et la terre, les principaux matériaux nécessaires à la réfection. Une manière de démontrer l'importance qu'occupe le sujet dans la vie économique et sociale de la région. Olga Ibrahim (en médaillon), opérateur économique et non moins dynamique animatrice est le plus souvent à l'origine des mouvements de femme dans cette partie de l'île. C'est ainsi qu'une portion de route entre Andapa et Andraketa, détruite par les cyclones, a été réparée par la FIVESAVA. De nombreux projets du même genre attendent (aide technique et financement) pour être réalisés.



*Femmes de la SAVA en tenue traditionnelle*

**Pour la route ...**



*Sur la RN 6, les canards aussi s'en donnent à coeur joie !*

**Dernière heure**

**Augmentation du prix de l'essence**

Tous les automobilistes sont actuellement dans l'expectative. La hausse du prix des carburants est annoncée pour cette fin du mois de mars. Aucun signe avant-coureur affirmant cette nouvelle à l'heure où nous mettons sous presse. Aucun signe de nervosité également au niveau des stations-services qui dans de pareils cas sont déjà envahis par les automobilistes désireux de faire des stocks. Attendre et voir.





### Routes mal entretenues LA FRANCE AUSSI

La dernière livraison (mars 2001) du magazine français Auto - Moto fait état d'un rapport du bilan de la Cour des Comptes de France sur l'entretien des routes jusqu'en 1997. Les conclusions particulièrement critiques interpellent un système qui n'a pas assez pris en compte l'aspect stratégique de l'entretien. Le magazine cite notamment deux reproches majeurs venant de l'institution. Non seulement "l'entretien routier n'a jamais fait l'objet d'une politique définie par un texte stratégique", mais "l'arbitrage public entre les investissements en voies nouvelles et la maintenance de l'existant s'est opéré au détriment de cette dernière". Les conséquences sur le réseau sont visibles : "22% du réseau souffre (en 1997) de graves dégradations". Et si l'on se réfère toujours au rapport, le crédit alloué à la maintenance de ce réseau est minime par rapport aux recettes qu'il engendre. Le directeur des routes au sein du ministère de tutelle préfère positiver les choses : "le réseau routier reste en bon état" et le tir, depuis, a été rectifié.

### Value Engineering

L'Analyse de la Valeur (Value Engineering) est un processus qui permet d'éliminer les coûts non nécessaires dans un processus donné en se focalisant sur la fonction du produit. C'est une approche développée initialement vers les années 50 par General Electric aux Etats Unis où elle a connu beaucoup de succès. Elle fait partie d'un processus de Management de la Valeur, et est applicable dans plusieurs domaines, dont les BTP. Elle peut s'appliquer au niveau projet comme au niveau de l'entreprise. Des projets de construction ont réussi à diminuer de 30% leur coût en appliquant la méthode.

Le Value Engineering est stipulé dans la section 48 du Federal Acquisition Regulation de la réglementation américaine et fait l'objet de la norme européenne EN 12 973.

Une présentation sur le sujet a été faite par Mr Ken Rikard, du Linn State Technical College et Vice Président du Value Management & Engineering Inc, le 23 mars au Centre Culturel Américain. Un manuel a été distribué à l'assistance.

### Le marquage au sol selon les normes internationales

La norme ISO 9000 impose désormais l'utilisation de matériels spécifiques pour l'application des peintures de marquage au sol. Parmi celles-ci, il existe des machines auto tracées de type AIRLESS que l'on peut voir aujourd'hui sur les routes de Madagascar. Ces machines sont prévues pour une utilisation de 800 Kg de peinture par jour ou 70 tonnes par an. Avec ses cuves et circuit en inox, ces machines extrêmement maniables et d'une utilisation aisée permettent le marquage en rive ou en axe des routes aussi bien que des voies rapides urbaines à une vitesse de 7 à 12 m/h. Elles sont équipées également de cuves à billes de 25 kg chacune avec trois pistolets à peinture et trois pistolets billeurs. La particularité de ces machines est le modulateur électronique qui autorise la sélection des modules, longueurs de bandes et modes de travail permettant de sélectionner le travail en cours. Le modulateur électronique est capable de gérer 3 pistolets peinture et trois pistolets billeur en axe.



## 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 Tsilefy - Boulevard  
Ratsimandrava - Ouest Ambohimahary  
Tél/Fax : 22 394 59

La reproduction ou la reprise des articles du journal est autorisée sous réserve de la mention de la source

## PENSEZ DES A PRESENT A RENOUVELER VOTRE ABONNEMENT!

### ENTREPRISE

*Dimby*

- PISTES
- OUVRAGES D'ART
- BATIMENTS
- VRD

Lot II, 1.87 Alarobia Amboniloha  
Antananarivo 101  
22 436 28

### Entreprise de Construction

**A.R.R**

Andriamorasata Razakamandimby

Robert

- Bâtiments
  - Génie Civil
  - Travaux Publics
  - Génie Rural
- Lot II H 107  
Soavimansoandro  
Antananarivo 101
- Tél : 22 431 65  
Mobile : 032 07 095 62

### LALANA

249, Route Circulaire  
BP 841, Antananarivo  
Tél : 22.369.86  
GSM : 033 11 497 70  
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  
Sylvie Rakotondravelo

Abonnement - Vente - Publicité  
Sylvie Rakotondravelo  
(033 11 464 37)

Impression  
Imprimerie Nouvelle  
Tél : 22 233 30

Dépôt légal n° : 327  
Tirage : 1000 exemplaires



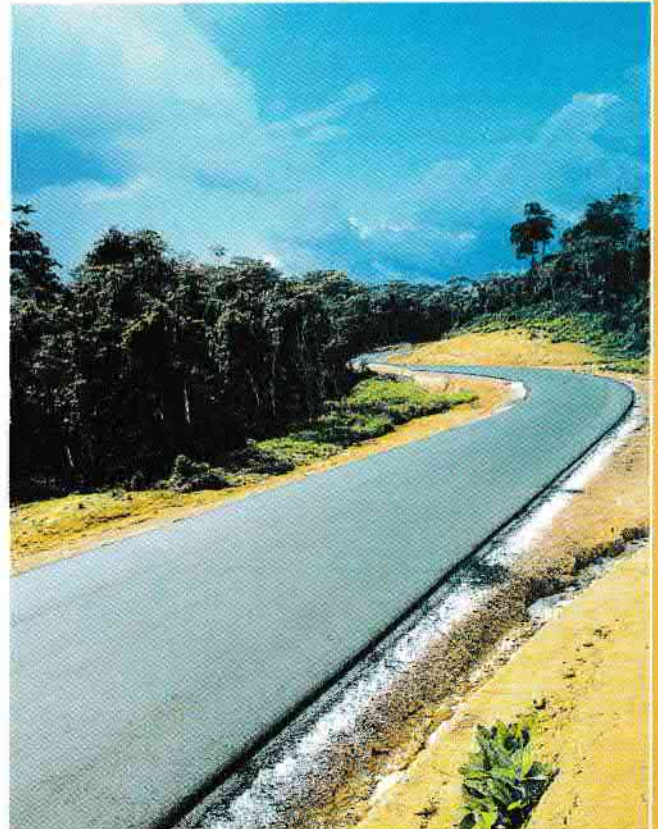
Une société de **VINCI** 

**NUMERO 1 MONDIAL DU BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS**

**PRINCIPALES ACTIVITÉS A MADAGASCAR**  
CANALISATIONS, ROUTES, OUVRAGES D'ART, BARRAGES,  
AEROPORTS, BATIMENTS, TRAVAUX SOUTERRAINS



CONSTRUCTION DE DEUX TOURS AU SEIN DE LA  
DEFENSE, REGION PARISIENNE.



ROUTE BITUMEE ENTRE BIFOUN ET N'DJOLE,  
GABON - AFRIQUE.

**AGENCE POUR MADAGASCAR LOT IVW 18D ANOSIZATO-EST**

BP 517 ANTANANARIVO 101 • TEL. (261 20) 22 695 96 / 22 695 97 • FAX (261 20) 22 353 40 • E-mail [sogeasin@dts.mg](mailto:sogeasin@dts.mg)