

*"Demain ne sera pas comme hier. Il sera nouveau et il dépendra de nous. Il est moins à découvrir qu'à inventer".*  
Gaston Berger

### Sécurité Routière

## POUR UNE CULTURE DE PREVENTION

Dossier



Pages 10, 11, 12, 13

*Ce n'est plus une question de chiffres. C'est réellement une question de mobilisation. La route a fait pas moins de 528 victimes en 2000 dans la seule agglomération d'Antananarivo. La plupart des accidents sont dus à l'imprudence des conducteurs. Faute de moyens, la campagne de sensibilisation des usagers se fait timide. D'où l'inexistence d'une culture de prévention au niveau de l'environnement routier malgache.*

Egalement

### DANS CE NUMERO

Désengagement de l'Etat  
Les PME s'affirment

Page 2

Entretien avec la Direction  
Générale de la Sécurité  
Routière :

La responsabilité des  
usagers également en  
compte

Page 4

Moyen intermédiaire de  
Transport :

Portrait du bon cycliste

Page 6

Lutte contre l'érosion :

Le tapis végétal à la  
rescousse

Page 7

Clic:  
Le transport sur le net

Page 15

### Sakaraha - Ankazoabo, LA ROUTE DU COTON



Page 5

### LE MARCHÉ DES ENGINS A MADAGASCAR

Page 14

### Ligne de conduite



### Le développement en quête d'acteurs à Madagascar

**L**e développement, chez nous, c'est quoi? Quoi dire? Quand on se rappelle l'image de cet enfant à qui on a demandé ce qu'il veut être plus tard et qui a répondu : "je veux vivre!"

Quoi écrire? Quand ce mot "développement" est trop souvent dévalué en mot-valise (pour la filière argent - agence - courtier partenaire relais - bénéficiaire), en un mot - slogan (comme outil de mobilisation sociale pour des visées de conquête/maintien au pouvoir).

Revisiter ce mot "développement" m'apparaît comme une nécessité première. Pour avoir la lucidité requise et s'élever pour mieux voir mais en même temps relier pour mieux comprendre.

Combien de kilomètres de route ont disparu du paysage malgache au cours de ces 30 dernières années? Y a-t-il eu une évolution positive de l'espérance de vie de la traficabilité d'une route réhabilitée? Quel est le nombre de projets routiers, qui, en coopération avec d'autres projets, intègrent le volet "promotion de l'agriculture et du commerce", dès leur conception? Quel est le nombre de mètres carré de rizières qui ont bénéficié d'un projet PPI et dont le rendement serait en progression petite mais continue, grâce à un processus qui aurait permis à ces cultivateurs de maîtriser les changements et de promouvoir leur structure sociale? Au bout de 10 ans de PAE, y a-t-il, en dehors des aires protégées, qui ne renferment pas la majorité de la biodiversité unique de Madagascar, un système d'exploitation forestière viable et durable?

... Pourquoi les panneaux indiquant des travaux d'infrastructure à réaliser ne montrent-ils pas en même temps et la source de financement par la Banque Mondiale et le remboursement de cet emprunt par la population?

Mais aussi, quel est le nombre de projets où plus de 10 à 20% du montant de l'aide publique au développement arrivent effectivement au producteur de base? Où, grâce parallèlement à la

(Suite page 2)



Bonne et  
Heureuse  
année 2002

En supplément : Votre poster Lalana

(Suite de la page Une)

mise en opération d'un processus de meilleure gouvernance (bien faire les bonnes choses), cette aide lui arrive dans des conditions effectivement créatrices, sinon d'un épanouissement et d'un mieux-être durable, du moins d'une ambiance des affaires permettant un itinéraire d'accumulation MCM?

Mais il nous faut maintenant faire un pas de plus : nous (re)situer pour mieux agir. Et apprendre à vivre comme co-responsables et co-acteurs. Pour inverser la tendance : "décaisser vite et bien, dans du palpable et du visible" supportée par la pratique "je viens, je tire et je reviens".

Faire de tout ce qui existe de valable (dans le sens de la dignité, de la responsabilité et de la pérennité) des opportunités pour tout le monde. En assurer la diffusion homogène et sans coupure dans la population, pour que chaque citoyen / citoyenne les identifie et les utilise pour son projet de vie, à la fois, économique, politique et culturel, pour lui, pour elle et pour leur(s) descendant(s).

Tout d'abord ce PIB, en croissance soutenue depuis 3 ans. Améliorer le climat des affaires au service de la promotion de l'entrepreneuriat (des villes et des campagnes, du formel et de l'informel). Par la capitalisation de toutes ces initiatives-projets, pépinières d'entreprise, en appui aux entreprises favorables à l'environnement, de réhabilitation d'infrastructure / de mise en information et en communication. Par la continuation de ces efforts de construction de règles de jeu / justice / police, pour le règlement des contentieux...

Et il y a toute cette multitude d'initiatives-projets, sur toute l'étendue du pays, à travers lesquels on peut voir des organisations communautaires de base être en voie véritable de développement, des mécanismes de participation traduire en pratique des objectifs avoués d'empowerment des maîtres d'ouvrage (les groupes bénéficiaires et les pouvoirs publics) et des maîtres d'œuvre, des activités d'urgence qui s'inscrivent, dès le départ, dans une perspective durable de développement...

Comment mettre dans les termes de référence, les manuels de procédure et modalités d'exécution et les comportement des agents, le souffle apporté par les valeurs (cadre contractuel, codécision...) proclamées à Cotonou dans la coopération UE-ACP, et par les voies d'amélioration identifiées par le Président de la Banque Mondiale, discours de janvier 1999 (meilleure prise en considération du financier technique, organisationnel et également du social, culturel, institutionnel)...

Le développement ? Il n'existe pas, il se fait en marchant à travers la (re)construction des acteurs et des institutions et par leur mise en coopération. Au nom de quoi? De la liberté, de la démocratie, de la solidarité, de la primauté du droit, de la valeur de l'autonomie, du rapport durable avec la nature et de la volonté de paix.

Roland RAMAHATRA  
ASSOCIATION AFAKA



### LES PME S'AFFIRMENT

*L'heure est au désengagement de l'Etat. Dans quelque secteur que ce soit, le secteur privé veut se faire entendre. Le secteur des BTP notamment. Et dans ce cas particulier, les défis sont multiples : trouver sa voie, s'affirmer, non seulement en tant qu'entreprises privées, mais surtout en tant qu'entreprises en BTP. En s'unissant, les entreprises regroupées au sein de l'ACE/l'APE -BTP ont très bien compris qu'ils mettaient les chances de leur côté. Ils ne se sont cependant pas contentés de leur simple pouvoir de pression, de lobbying. Faire face à la concurrence et au marché c'est aussi faire montre d'organisation et d'efficacité ainsi que nous l'affirme ce point de vue.*

(...)D'abord, qu'est-ce que nous sommes et qu'est-ce qui caractérise les PME dans le contexte social et économique malgache actuel. (...)

Les PME font partie du Secteur privé et sont donc essentiellement des gens qui pour vivre doivent compter exclusivement sur eux-mêmes. Actuellement, l'idée est admise à travers le monde et surtout dans les pays en développement que la croissance et le développement national doivent passer par le renforcement et l'émancipation du Secteur privé qui est considéré comme le moteur du développement. Cette idée est d'autant plus pertinente que, en ce qui nous concerne, les PME dans leur ensemble constituent plus de 1 000 000 de consommateurs et au moins 200 000 de producteurs.

Au sein de l'ACE et de l'APE qui regroupent environ 90 sociétés, c'est une capacité de travail potentiel de 200 ingénieurs, de plus de 1 000 techniciens qui est rassemblée.

Si telles sont les forces de notre secteur, d'un autre côté, il existe des handicaps que les gens mettent volontiers en exergue dès qu'il s'agit des PME.

D'abord, l'opinion a tendance à classer les PME du secteur BTP comme faisant partie des couches privilégiées et dont le développement ne fait pas partie des priorités nationales. Ensuite, contrairement aux

PME des autres secteurs ou aux artisans par exemple, les PME des bâtiments et Travaux Publics sont relativement réfractaires au regroupement. Cela tient en fait à la nature même de leur profession et à la définition bien nette de leurs tâches qui concernent toujours des ouvrages aux entités bien isolées et aux limites bien définies. Cela tient également au mode de formation du métier et enfin au système de concurrence qui régit le marché des études et des travaux.

Le secteur des PME connaît certaines faiblesses qu'il convient de combler. Il s'agit de faiblesse en matière de capacité financière, en matière d'équipement.

En outre l'ensemble des PME reste relativement en marge des décisions concernant le Secteur privé et la Société civile et finalement reste assez à l'écart des vrais marchés de travaux, pour diverses raisons qu'il serait utile de clarifier.

Enfin, le secteur doit encore démontrer sa capacité de regroupement et son aptitude à réussir les grandes réalisations.

Face à ces diagnostics, nous citerons pour lancer les réflexions les trois axes d'action que nous nous proposons de lancer.

D'abord en direction des membres de nos associations, nous effectuerons une action de regroupement, comprenant l'analyse des forces et des faiblesses, l'évaluation des capacités maximales réelles

## LES PME S'AFFIRMENT (Suite)

que nous pourrions proposer aux clients.

Cela consistera à mettre en évidence les facteurs d'union et à déterminer les défis que nous devons relever dans ce regroupement.

Pour les cabinets d'études, nous définirons les domaines et les types des prestations qui sont de notre compétence, ainsi que les moyens de toutes sortes qui nous rendront compétitifs, individuellement et surtout collectivement. Ce renforcement de capacités pourra comprendre toutes les formes nécessaires, telles que les formations, mais également les groupements internes et les partenariats avec les bureaux extérieurs.

Pour l'APE, c'est à dire les entreprises, les mêmes axes sont valables, avec un plus fort accent sur le renforcement en équipement et l'accession au marché de travaux régionaux s'il y a lieu.

En deuxième lieu, une action importante doit être entamée en direction des clients et des bailleurs de fonds. Certains d'entre eux nous connaissent déjà, tel l'AGETIPA, le FID. Nous devons exercer une campagne d'information et de communication vis-à-vis des autres. Le but en est de déterminer leurs besoins, en qualité et en quantité ainsi que leurs exigences. Sur ces bases, nous devons proposer nos services dans le cadre d'un partenariat avantageux pour les deux parties. Nous devons alors définir les qualités de prestations que nous pourrions offrir, et surtout les garanties et la sécurité que l'association pourra offrir en plus par rapport aux offres individuelles.

Enfin, vis-à-vis de l'administration et de l'opinion, nous devons

renforcer la présence des PME du secteur BTP dans le secteur privé et plus généralement dans la Société civile afin que les problèmes les plus immédiats qui nous touchent soient connus et pris en compte et que dans le cadre de l'appui au secteur privé soient englobées les revendications les plus justifiées des PME du secteur.

Tels sont très brièvement résumés, les axes des actions que nous pensons devoir entreprendre cette année et les suivantes. Il s'agit de renforcement interne et externe, de diversification, et de réalisations que nous ne pourrions effectuer seuls sans au moins la compréhension et l'assistance des principaux bailleurs de fonds et clients. D'une façon concrète, nous organiserons des assemblées générales des membres comme point de départ de ces actions. Nous prendrons dès à présent des contacts avec toutes les entités ici présentes afin de débattre de façon constructive des propositions que je viens d'évoquer très rapidement, en prenant cette fois, le temps qu'il faut, c'est-à-dire, l'AGETIPA, le FID, le Congrès Malgache de la Route, la Banque Mondiale, l'Union Européenne, le Ministère des Travaux Publics, le Fonds d'Entretien Routier, la Commune Urbaine d'Antananarivo, le BPPA, ainsi que les Communes Urbaines de tout Madagascar.

**Extrait du discours de l'ACE (élaboré par le Secrétaire Général M. RANDRIAMAMPIONONA Roland et prononcé par le Président M. RANDRIANJANAHARY Emile) lors de la cérémonie de présentation de vœux des entreprises en janvier 2001.**



HISTOIRE

## Portrait GALLIENI LE BATISSEUR



Caldère-musée de l'Armée, Paris. In le Petit Larrousse Illustré

Joseph Gallieni, né à Saint Bêat en 1849 et mort à Versailles en 1916 a été fait Maréchal de France à titre posthume. En dehors de son épopée malgache sur laquelle nous reviendrons plus longuement, le Maréchal Gallieni avait également servi au Soudan et au Tonkin. Gouverneur de Paris en 1914, il participa à la victoire de la Marne. Il fut ministre de la guerre sous Vichy (1916-1916), retiendra de lui le Petit Larrousse Illustré. Les malgaches le connaissent mieux sous son titre de Général. Titre qu'il portera durant la Pacification de la Grande Ile entreprise de 1896 à 1905. On lui devra surtout les premières routes carrossables ainsi que le chemin de fer malgache. De ce point de vue, l'historien Edouard Ralaimihoatra le décrira en ces termes : "(...) Il était un grand bâtisseur d'Empire de la lignée des Bugeaud et des Faidherbe, et avait une grande admiration pour ce dernier. Sa polyvalence lui permettait d'affronter plusieurs tâches à la fois. (...) Le contact des réalités entraîna Gallieni au-delà de la stricte exécution de sa mission. Créer une colonie, c'était pour lui faire du neuf, découvrir des virtualités pour les transformer en actes. Si peu homme de bureaux, il donnait ses instructions sur le terrain, comme au cours de ses voyages autour de l'Ile en 1897, 1898, et 1901. Son imagination féconde s'empara d'une grande idée ou d'un petit fait pour les concrétiser, les amplifier. Il conçut le chemin de fer de Tananarive - Tamatave comme devant être "le chemin de fer du riz".

## BAROMETRE

**Rapide**, L'Etat n'a pas attendu la fin de la saison des pluies pour agir au PK 123,400 sur la RN7 où un début d'affaissement de terrain menaçait la création d'une nouvelle brèche. Sans doute intégré dans les travaux d'entretien courant (une simple délimitation sur la chaussée tient lieu de panneau), les travaux sont confiés à l'entreprise Colas.

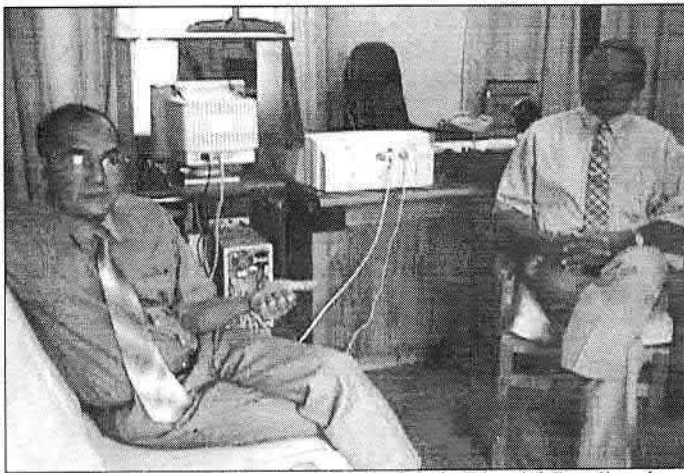
**Nouveau et efficace**, les services de messagerie utilisant les moyens Intermediaires de transport tel que la bicyclette dans la capitale. Le plus grand avantage qu'il apporte est la sécurité de votre courrier, il est pratiquement sûr que votre courrier arrive à destination. Il a également le mérite de pouvoir circuler entre les embouteillages. Ce qui n'est pas négligeable !

**Préoccupants**, le sort des travaux relatifs à la construction du "Petit Boulevard", conçu pour désengorger la circulation dans Antananarivo. Outre la question de l'expulsion des riverains se trouvant sur le tracé de l'axe, apparaît aujourd'hui le problème du remblaiement des terrains prévus également se trouver sur le tracé. Les travaux en effet inonderaient les zones habitables en temps de pluie. Les canaux d'évacuation n'ont pas été suffisamment étudiés.

Il est **extrêmement dangereux** de fréquenter les transports en commun à Ambositra, si l'on en croit un usager souvent de passage dans cette ville. Les taxis, qui normalement ne possède qu'une capacité de 04 à 05 places sur leur carte grise en effet, transportent jusqu'à 12 passagers. Que fait la police? se demande cet usager.



## LA SECURITE ROUTIERE EST AVANT TOUT UNE AFFAIRE DE COMPORTEMENT



Au premier plan : Le Directeur Général de la Sécurité Routière, le Général Ramarozatovo René. Au second plan : Le Directeur Général Adjoint, le Général de Brigade Razafimandimby Arson.

Avec les chiffres sur les accidents qui s'alignent chaque année, croyez vous que les actions de sensibilisation effectuées ici et là passent? Les actions de la DGSR sont-elles entendues?

- Général Ramarozatovo : Il y a aussi une chose, c'est que le trafic augmente de jour en jour. Il n'y a qu'à voir le nombre de véhicules immatriculés venant de l'extérieur et qui arrivent chez nous. Qu'à cela ne tienne, on peut également répondre à contrario que s'il n'y a pas cette obligation de passer la visite technique, ce serait la confusion ! Chacun en ferait à sa tête et ce sera l'anarchie. C'est pour cela que l'on s'attache avant tout à contrôler en priorité les organes de sécurité du véhicule.

- Général Razafimandimby : Il faut également savoir que même si les facteurs sont multiples, le conducteur a cette tendance aujourd'hui de se disculper et de prétexter les ennuis mécaniques : les freins ont lâché ! C'est toujours le premier argument que l'on avance. Ce n'est pas tout à fait vrai ! Les caractéristiques techniques d'un véhicule suivent les normes établies par son constructeur. Si vous roulez à telle vitesse, à tel km/h, vous ne pourriez vous arrêter - et cela avec un bon système de freinage - qu'au bout de telle distance. Donc si un chauffeur roule à 80km/h à un endroit où il ne faut pas, il ne doit pas s'en prendre à son frein qui ne peut plus remplir entièrement sa fonction au moment où une personne traverse subitement ou qu'un véhicule s'arrête brusquement. Là où je veux en venir c'est que l'état

technique du véhicule est une chose - nous effectuons d'ailleurs sérieusement leur contrôle technique et nous sommes particulièrement intransigeants là-dessus, surtout en ce qui concerne les organes de sécurité - mais c'est sur l'emploi effectif du véhicule souvent qu'il y a défaillance et que l'on tente d'imputer à l'état technique du véhicule.

- Général Ramarozatovo : On peut peut être aussi ajouter qu'il se pourrait que certains passent la visite technique avec des pièces empruntées ou louées pour que le véhicule soit contrôlé en bon état. Ce que l'on pourrait dire là-dessus c'est qu'à l'instant où le véhicule quitte la visite technique et reçoit la visite d'aptitude, son état technique est bon. Maintenant est-ce que 300 mètres plus loin les vieux pneus ont été remis, cela, on ne peut pas le contrôler. Il appartient à la police administrative de le faire.

**Justement, de quelle manière travaillez - vous avec les autres structures de contrôle de la sécurité routière? Comment se traduit la synergie que vous dites exister entre vos actions?**

*"La mission de la Direction Générale de la Sécurité Routière est une mission de service public", tient à préciser son Directeur Général, le Général Ramarozatovo René. La loi exige que le parc automobile à Madagascar soit techniquement en bon état. Chaque véhicule doit donc passer une visite technique. "Notre rôle essentiel est donc de contrôler ce parc". L'occasion de cette interview a été saisie par le Directeur Général Adjoint, le Général de Brigade Razafimandimby Arson, pour préciser que les facteurs majeurs des accidents à Madagascar ne sont pas techniques. C'est avant tout une affaire de comportement. Discussion à trois.*

- Général Razafimandimby : Les actions sur le terrain qu'effectuent la police et la gendarmerie en contrôlant le bon état de marche des freins, des feux, des clignotants... qui sont tout autant des facteurs d'accidents, sont en complément avec les nôtres. Par ailleurs, nous effectuons également des contrôles inopinés au moins une fois par semaine, en collaboration également avec la police et la gendarmerie. Nous contrôlons sur le terrain les véhicules qui ont passé une visite chez nous, il y a par exemple un mois, dans les mêmes conditions qu'à Alarobia. C'est là que nous pouvons constater que ce véhicule peut ou non circuler sans danger. Dans le négatif, nous retirons le papier du véhicule et donnons un délai au propriétaire pour qu'il effectue une réparation, ensuite il passe une contre visite chez nous. Ce n'est qu'après avoir constaté que l'état du véhicule répond aux normes que nous remettons ses papiers à son propriétaire.

**Avez-vous les moyens suffisants et adéquats pour effectuer ces contrôles?**

- Général Ramarozatovo : Nous avons l'équipement technique de base, seulement ils commencent à être obsolètes. Ils ont besoin d'être renouvelés. C'est une priorité, à terme, à laquelle nous devons répondre. D'autant que l'équipement des automobiles évolue également. Le nôtre doit

suivre cette évolution technique au niveau du parc. Dans les autres centres particulièrement, le matériel n'est plus suffisant.

**Ma dernière question sera : est-ce que vous avez l'esprit tranquille quand vous circulez sur nos routes? Tout en sachant les négligences des conducteurs et les défaillances techniques qui existent sur nos routes?**

- Général Ramarozatovo : Je pense qu'il est difficile de dire "je circule l'esprit tranquille" où que l'on aille. Du moins c'est mon point de vue. Quand on conduit, je crois qu'à chaque fois prudence est mère de sûreté. La formation, la qualité des conducteurs d'une manière générale sont très importantes surtout pour les conducteurs de gros véhicules.

- Général Razafimandimby : Pour ma part, je suis serein parce que je pense qu'il y a une loi de la circulation et qu'elle est faite pour être appliquée. Je considère également que chaque automobiliste respecte cette loi, voilà pourquoi je suis tranquille. D'autant que les points noirs, les causes des accidents sont connus. Si vous roulez doucement, il ne devra pas y avoir d'accident. Je crois que c'est surtout une affaire de comportement. Si tout le monde fait attention, on peut être tranquille sur nos routes.

### Entreprise

*Dimby*

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

Lot II.1 187 Alarobia Amboniloha  
Antananarivo 101

### Entreprise de Construction

**A.R.R**

Andriamorasata Razakamandimby

Robert

- Bâtiments
- Travaux Publics
- Génie Civil
- Génie Rural

Tél : 22 431 65

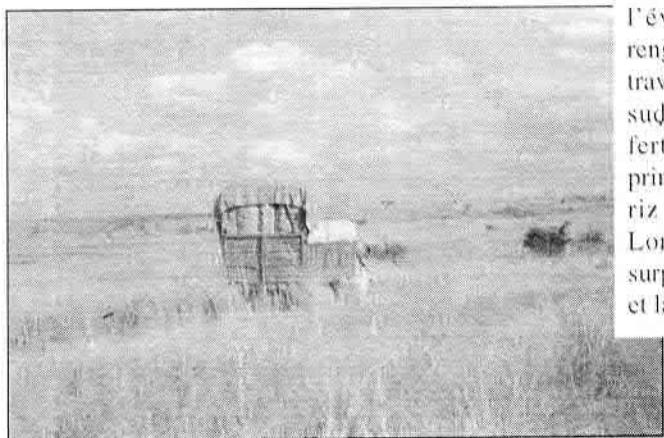
Mobile : 032 07 095 62

Lot II H 107

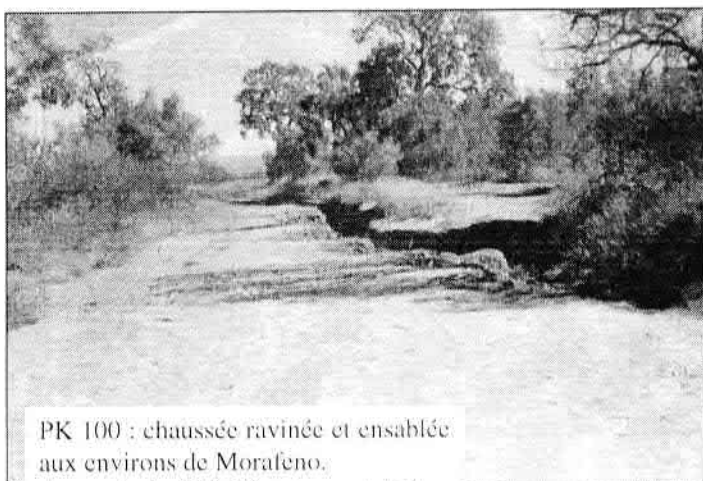
Soavimansoandro  
Antananarivo 101



2002 est placé sous le signe du désenclavement. C'est en effet à partir de cette année que commenceront les travaux relatifs à la réhabilitation de 1658 km de pistes rurales répertoriées par le PST - avec le concours technique de consortium de bureaux d'études locaux - dans tout Madagascar. Pour cette fois, nous avons choisi de vous conduire sur l'une des pistes prioritaires pour cette année 2002. Il s'agit de la RNT 15 reliant le Fivondronana de Sakaraha à celui d'Ankazoabo, dans le F'aritany de Toliary. C'est une route en terre de 125 km de longueur qui traverse pas moins de 11 villages. Le long de cette route étudiée par les bureaux d'études OSIPD et SOMEAH, six points critiques ont été recensés. Mais d'une manière générale, l'axe se trouvant entre le PK 0 et le PK 60 est praticable par tout type de voitures en saison sèche, même si des dégradations normales dues aux effets conjugués du trafic et de l'insuffisance des ouvrages d'assainissement ont été décelées. La formation d'importants bourbiers rend moins évidente sa praticabilité en période de pluies. Au-delà du PK 60 menant jusqu'à Ankazoabo, le trajet est beaucoup plus difficile. La piste traverse notamment des zones marécageuses où les chaussées ensablées sont beaucoup plus fréquentes. C'est pourtant cette piste qui permet, entre autres, d'évacuer le coton.



L'image a été prise au PK 79 +200 et montre un trafic type : l'évacuation de la production de coton vers Toliary. La région regorge de potentialités. En effet, outre les plantations de coton que traverse cette axe, elle permet également l'accès à l'un des greniers du sud. La présence du fleuve Mangoky dans la région favorise la fertilité du sol : riz, maïs, lentille, arachides, haricot,... sont les principales productions de la région. En période de récolte, le prix du riz baisse considérablement du fait de l'abondance du produit. Lorsque la précipitation est bonne, on peut même observer une surproduction. C'est ce qu'a indiqué l'enquête effectuée par l'OSIPD et la Someah dans la commune rurale de Beroroha.



PK 100 : chaussée ravinée et ensablée aux environs de Morafeno.

A partir du PK 60 ont constaté les techniciens, la piste traverse des zones inondées ou marécageuses, principalement sur terrain plat où la chaussée se trouve encaissée et présente des ornières ou ensablement.

Photos :  
OSIPD/  
SOMEAH

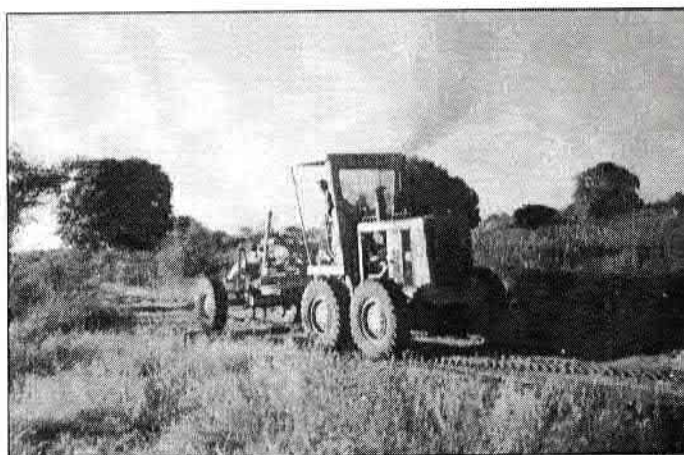
PK 105+800 : passage au grader par une équipe de travaux de la société HASYMA, qui ne devrait normalement que s'occuper de produire du coton...

Les usagers n'ont pas attendu l'Etat pour agir. Chaque année, la société assure une intervention mécanisée sur l'axe. Lors de l'enquête effectuée dans la commune de Beroroha, 80% des personnes interrogées se sont dits prêts à contribuer à la réhabilitation des pistes.



PK 93+600 : création d'une déviation.

Tout le long de l'itinéraire, l'insuffisance d'ouvrage d'assainissement a été constatée. Ces déviations parallèles au tracé ont été occasionnées par le mauvais état de la chaussée : ensablement, chaussée ravinée, orniérage,...)





## PROTRAIT D'UN BON CYCLISTE URBAIN

En l'an 2 du troisième millénaire, la situation n'a guère changé pour le cycliste malgache. Si en France on en est actuellement à l'adoption d'un néologisme : cyclurbiste, urba-cycliste,... A Madagascar, il reste jusqu'à ce jour un **Sujet Roulant Non Identifié** par les services publics. La notion de piste cyclable est inconnue du jargon routier malgache et le cycliste subit chaque jour l'assaut des coups de klaxons furieux. Entre les pots d'échappements et la mauvaise humeur des automobilistes, le cycliste essaie de se frayer un chemin. La tâche est dure car à Antananarivo, notamment, la voiture règne en maître. Rouler en deux roues non motorisé est un défi à la nature. Lalana compatit et propose à ces héros des temps modernes quelques recommandations puisées sur internet, qui n'ont rien de superflues et qui leur permettront de survivre à la jungle urbaine. A ceux qui vous regardent avec un sourire en coin en vous posant cette question : "A quoi sert un dérailleur?" Répondez sans hésiter : "A nous protéger des railleurs !"

### Un bon cycliste est toujours bien équipé

Le premier commandement de l'adepte du vélo est : "un bon vélo, tu choisiras", mais surtout, "un bon vélo tu connaîtras" ! Le VTT est certes superbranché mais on s'apercevra vite à l'usage qu'il manque les gardes-boues, le porte-bagage, l'éclairage, la béquille, l'antivol, les pneus routes.... Il suffira de l'équiper, sans doute direz-vous. Dans ce cas, il faudra également y mettre le prix, sinon autant acheter une voiture !

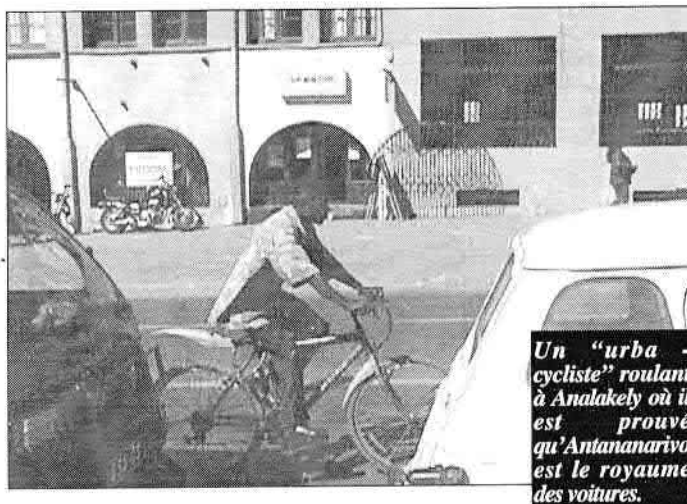
Un bon vélo, pour en revenir à notre sujet, est un vélo doté d'un cadre rigide, pas forcément léger. Les cadres rigides font les vélos qui avancent bien. Les dimensions de ce cadre déterminent la position du cycliste. Les guidons très hauts sont très appréciés en Europe car ils permettent une position verticale. Les avantages sont une visibilité parfaite et une adaptation immédiate. Mais rapidement, on se rend compte que cette position rend les côtes

pénibles. De plus, la colonne vertébrale encaisse tous les chocs que la chaussée dicte à la roue arrière. Un buste légèrement penché en avant permet de conserver une bonne visibilité tout en permettant l'effort, et en préservant le dos.

Un équipement selon les règles est composé de deux dispositifs de freinage efficaces, d'un éclairage jaune ou blanc à l'avant, rouge à l'arrière, ainsi que des catadiopres avant, latéraux et arrière. La sonnette (ou le klaxon) "façon portable" ne suffit plus pour manifester sa présence et il est tout à fait inefficace à 11 heures du soir sur la route digne complètement plongée dans le noir et où les apprentis Senna assouvissent leur soif de Formule 1 !

### Un bon cycliste doit savoir où rouler

Ne roulez pas sur le trottoir, c'est le territoire du piéton. Comme à Madagascar les pistes cyclables n'existent pas encore, votre place est



sur la chaussée, défendez-la ! Il faut se placer à 1,50m du bord droit de la chaussée. Pour se faire petits face aux autos, certains cyclistes circulent à l'extrême droite de la chaussée. A priori, cela peut paraître prudent. En fait, le risque est plus grand car on peut inopinément prendre en pleine figure une portière de voiture en stationnement ou être accroché latéralement par une auto dépassant.

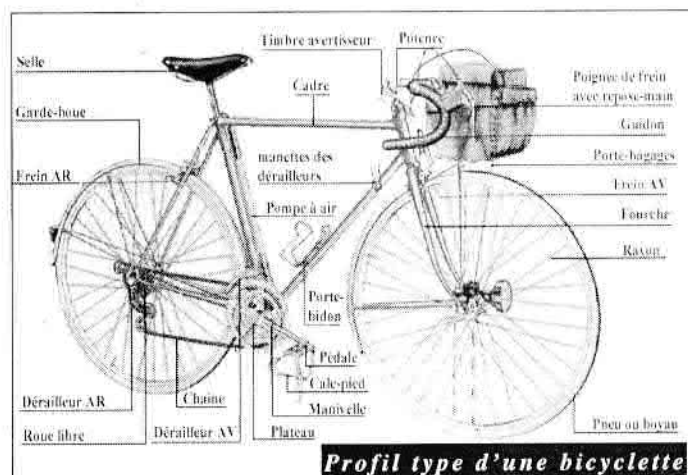
### Un bon cycliste a de la jugeote

Ne roulez pas à trois ou plus, de front. Vous pouvez

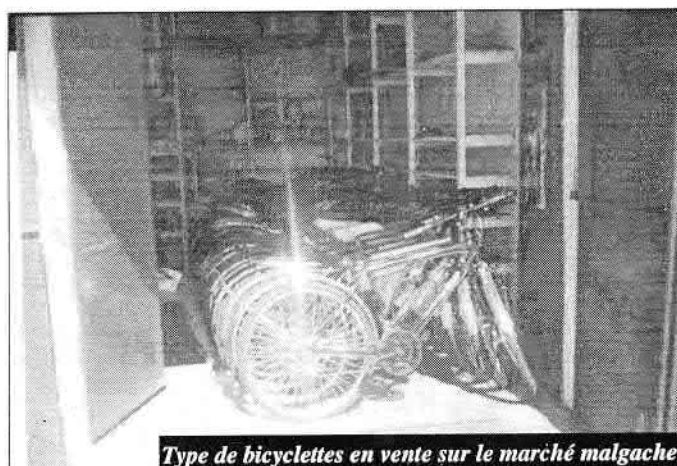
circuler à deux si aucun véhicule ne se présente. Evitez les piétons, sauf...si vous ne pouvez pas faire autrement. Entre une voiture et le piéton, choisissez le piéton ! Les préjugés physiques sont nettement moindres dans le cas d'un choc piéton/cycliste que dans un choc auto/cycliste.

Utiliser un vélo pour circuler demande certaines connaissances et réflexes particuliers !

Pour des informations plus net, consultez le site <http://www.cyclurbis.free.fr>



Profil type d'une bicyclette



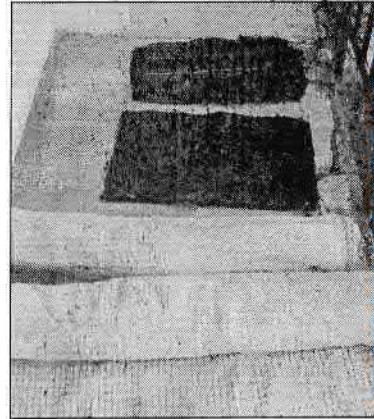
Type de bicyclettes en vente sur le marché malgache



Sur la RN 44 reliant Moramanga à Ambatondrazaka, le contraste saisissant des chaînes montagneuses dénudées et criblées de lavaka à droite de la route nationale et la forêt de pins, paysage verdissant de Fanalamanga (même si cette forêt actuellement perd progressivement sa réputation d'antan) à sa gauche, montre le rôle important de la couverture végétale sur le sort de la montagne. Protéger l'environnement de ces tanety et renforcer ses équilibres est un moyen de lutte contre l'érosion. Le tapis végétal est l'une des techniques appropriées.



Tapis disposés sur un terrain dénudé d'un flanc de colline à Ambatondrazaka. C'est ainsi que commence le "pansement" d'un début de plaie. Revégétaliser afin d'arrêter le processus de dégradation du sol.



Ici, le géotextile japonais ou il est implanté des graines. L'inconvénient de cette technique est que l'on ignore le pouvoir germinatif de ces graines et l'on ne sait si elles sont adaptées au sol malgache.

L'année 2002 choisie comme année internationale de la montagne, véhicule le message «tenez-vous à distance et ménagez-moi». Madagascar, dont les montagnes offrent un panorama splendide s'enorgueillit également de la richesse de sa biodiversité.

Pourtant ses montagnes sont fragiles et vulnérables à l'érosion et laisse parfois des plaies ouvertes et des empreintes indélébiles sur les tanety (plateaux). Ces plaies béantes quelquefois irréversibles traduites par la rupture de l'équilibre entre la terre et sa végétation nous conduit à nous pencher sur le problème de l'érosion, facteur de dégradation des plateaux et montagnes malgaches. Certaines pratiques traditionnelles telles que la culture sur brûlis, le surpâturage, le déboisement et tout acte conduisant à la perte de végétation sans renouvellement favorisent et accentuent le phénomène de l'érosion.

#### Des techniques simples mais efficaces

Le phénomène de l'érosion le plus spectaculaire s'observe surtout sur les tanety dénudés. Le véritable problème réside dans la mise en place, souvent difficile, d'une végétation sur des terrains soumis à une érosion, parfois intense, dans des conditions hostiles de climats, de topographie et de sols.

Le tapis végétal, par l'installation d'une végétation pionnière, tente de rétablir une couverture végétale capable d'atténuer l'agressivité de la pluie et de freiner les

phénomènes érosifs du ruissellement. Il est souvent pratiqué sur des terrains pauvres, accidentés ou sur des pentes où le phénomène de lessivage a arraché la couche supérieure du sol arable et fertile. Autrement dit, le tapis végétal est une technique de restauration du sol par reverdissement des terrains dénudés. Son action est avant tout préventive. Elle a pour mission de protéger le terrain dénudé (début du processus de formation de la lavaka) et de favoriser sa revégétalisation. L'analyse des conditions climatiques, édaphiques et anthropiques contraignantes et limitantes vis-à-vis de la végétation, permet de mieux comprendre le choix des végétaux et des techniques aptes à réaliser le reverdissement souhaité.

Un des types de tapis végétaux appliqué sur le flanc de quelques collines dénudées d'Ambatondrazaka consiste à mettre des grains ou jeunes plants type d'embroussaillage résistants aux feux tels que le grévillia, dans des trous disposés en quinconce, préalablement préparés par des fumiers et recouvert de pailles. L'ensemble du système est ensuite protégé par des tapis de bararata (*Phragmites*) tressés. Les tapis qui sont biodégradables protègent à la fois les jeunes plants et le terrain contre l'agressivité des pluies par l'effet de splash. Selon l'objectif, les jeunes plantes peuvent être des légumineuses du genre *Tephrosia* pour restaurer et améliorer la fertilité du sol.

Ce type de technique peut être



Un tapis végétal en gros plan. L'objectif est de protéger la plante des agressions extérieures, de la laisser pousser ainsi jusqu'à ce qu'elle soit autonome.

appliqué sur de nombreux cas de figure.

#### Techniques de diverses sortes

En 1994, l'Association Frisa Schmaltz a utilisé sur la descente de Mandraka des géotextiles en fibres de coco pour la fixation des talus en déblai et en remblai de la RN2. Ces géotextiles, placés sur un talus raide ont été associés à des plantes adaptées à la région. La technique semble avoir porté puisque les éboulements, s'il y en a eu, ont été très limités. Dans ce cas comme dans de nombreux autres, il est idéal d'utiliser des plantes d'embroussaillage qui ont une plus grande facilité de coloniser l'endroit.

Un autre type de tapis végétal connu est celui d'origine japonaise, ayant une dimension de 50x100 cm, ou en rouleau et qui est un géotextile biodégradable contenant déjà des graines de graminées et de pesticides (insecticides et engrais chimiques). L'utilisation de ce tapis nécessite une scarification du sol pour faciliter l'enracinement des plantules.

Ces graines japonaises ne sont malheureusement pas connues et l'on ne sait si elles sont adaptées au climat malgache. Il en est de même pour son pouvoir germinatif. L'autre inconvénient est le coût de ce genre de technique, étant donné qu'elle est importée. Elle peut cependant être adaptée à la situation malgache, avec la même technique japonaise, mais avec des graines autochtones incrustées dans de la toile de jute qui fera office de géotextile.

Généralement, l'utilisation du tapis végétal doit être effectuée durant la saison des pluies car il permet à la plante de pousser jusqu'à ce qu'elle soit autonome. Sa conception donne ombrage à la plante, la protège de l'agressivité de la pluie et des eaux de ruissellements qui emportent les graines.

Ce n'est pas la seule technique de restauration de sol et d'aménagement de bassin. Mais celle-ci a le mérite d'être à la fois simple et efficace et a priori non coûteux car adapté aux matériaux locaux et aux plantes autochtones.

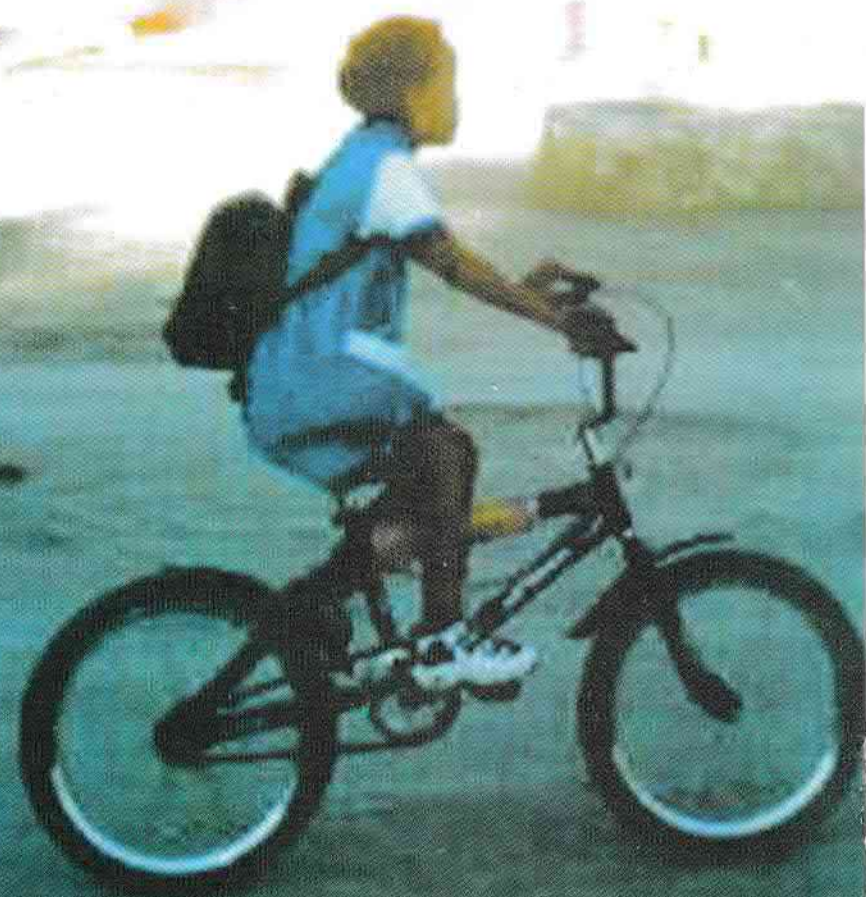
# Plus d'un accident o

**Accidents significatifs  
constatés par l'OFIPA**  
(pour l'agglomération d'Antananarivo)

1999 = 44 accidents

2000 = 67 accidents

2001 = 60 accidents



## **Facteurs majeurs des accidents**

Imprudence des conducteurs

Non respect du code de la route

Insuffisance d'équipements sur les vélos

Non respect des cyclistes par les autres usagers





# le vélo par semaine

## CYCLISTES

Placez-vous à 1m50 du bord droit de la chaussée

Equipez votre vélo (freins, rétroviseurs)

Soyez vus de nuit (feux, catadioptres)

Respectez les signalisations

Manifestez un changement de direction

## AUTOMOBILISTES

Pour dépasser,

Respectez la distance de 1m entre  
votre auto et le vélo

Utilisez le clignotant. La voiture qui suit  
ne peut pas voir le cycliste

Vérifiez avant d'ouvrir une portière  
qu'aucun cycliste ne survient

Attendez aux intersections,  
avant de tourner à droite

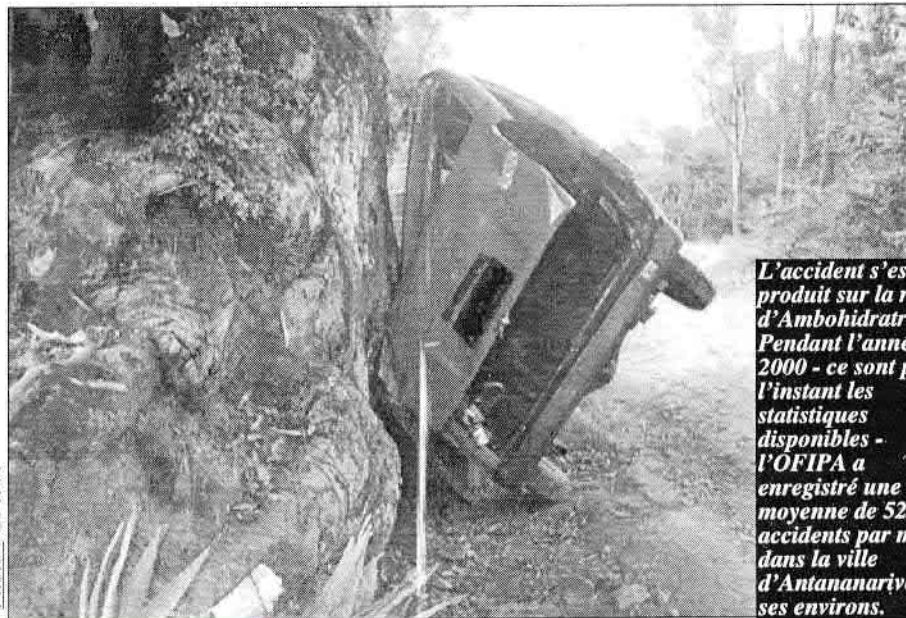
Soyez patient et ne dépassez pas systématiquement

*En route pour le développement*



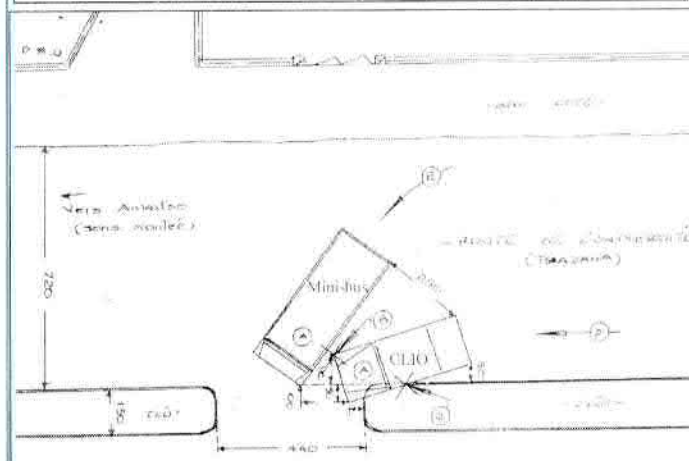
Les accidents de circulation ne résultent pas du hasard, a affirmé un responsable d'un institut spécialisé dans l'étude de la sécurité routière au Canada. Pour appuyer son assertion, il a pris pour exemple les pôles de concentration des accidents recensés dans son pays. L'erreur humaine y est pour beaucoup, reconnaît-il mais d'autres facteurs entrent également en compte. Elle demeure indissociable du contexte : la relation entre l'usager, son véhicule et l'environnement routier. C'est une véritable culture de prévention que cet analyste tente ici d'inculquer. C'est sans doute ce qui manque le plus à l'environnement routier malgache. Dossier.

Photo : OFIPA

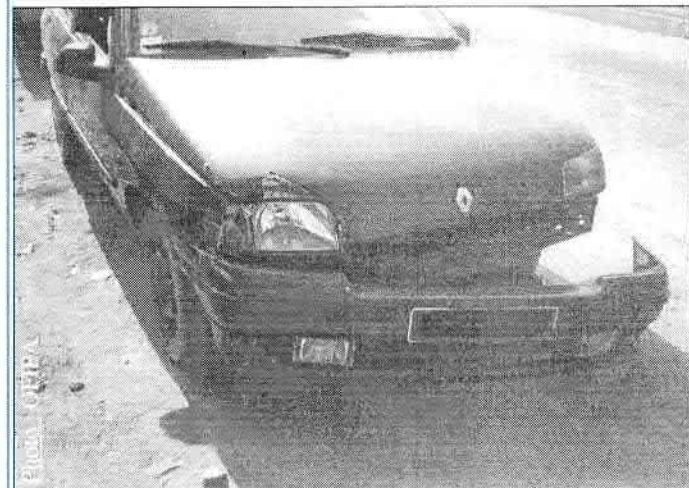


L'accident s'est produit sur la route d'Ambohidratrimo. Pendant l'année 2000 - ce sont pour l'instant les statistiques disponibles - l'OFIPA a enregistré une moyenne de 521 accidents par mois dans la ville d'Antananarivo et ses environs.

Scène de collision d'une Renault avec un mini -bus. (source OFIPA)



- A- Position des deux véhicules selon les traces de craie.
  - B- ENDROIT DU CHOC AU SOL : débris de verre, écailles de peinture selon le conducteur de la Renault
  - C- POINT DE HEURT de la Renault contre ilôt
  - D- Sens marche de la Renault selon son conducteur
  - E- Sens marche du mini-bus selon le conducteur de la Renault
- nb: le mini-bus était absent lors de l'intervention de l'OFIPA.



Etat de la Renault heurtée par le mini-bus

Une scène parmi tant d'autres relevée dans les procès verbaux de l'OFIPA (V. schéma par ailleurs) : "Je venais de la route circulaire et me dirigeais vers Ankatso. A cet endroit, le mini-bus (...) redémarrait du côté droit de la rue en me coupant la rue pour rejoindre l'autre voie et heurte mon véhicule qui se heurte ensuite contre l'ilôt. C'était à 11 heures 45 minutes. J'émetts des réserves sur les parties mécaniques de mon véhicule."

Consultation

Les accidents au cours de l'année 2000 à Antananarivo et ses environs sont principalement dus à l'imprudence des conducteurs, révèle l'OFIPA (voir tableau n°1 p.11). Le mauvais état de la chaussée est également un très important facteur d'augmentation des risques puisque selon la même source, 7,1% des accidents qui se sont produits sont dus à des changements de file. Il en est de même sur nos routes nationales. La forte dégradation de la chaussée à plusieurs endroits, et principalement la dégradation des ouvrages d'art a contribué et contribue encore de beaucoup à la fréquence des accidents. Il fut un temps où le pont de Malaimbato (RN4) a été un point noir célèbre. D'après les analystes, le

nombre des accidents augmente de jour en jour, fauchant les victimes au rythme d'un jeu de quille (v. tableau n°2 p.11). C'est d'autant plus vérifié sur les routes nationales réhabilitées où les excès de vitesse sont légions. Principalement dans les lignes droites. La RN4, qui tient le haut du pavé, est jugée la plus dangereuse depuis sa réhabilitation en 2000. Les accidents ont notamment lieu la nuit ou lors des jours chômés (Pâques) où la route connaît un plus grand trafic. L'an 2000, souligne la gendarmerie nationale où sont recensées ces statistiques est particulièrement marqué par l'abondance de victimes des accidents de piétons.

Diagnostic

C'est avant tout une question de comportement, invoquent les observateurs. L'utilisation abusive et anarchique de la chaussée par les usagers est un fait marquant de la circulation actuelle. L'affectation de trottoir et de parking, leur absence même, entraîne et oblige les piétons à emprunter la chaussée destinée aux voitures. Ils sont donc à la merci des automobilistes qui, de moins en moins respectent le code de la route. La conduite des chauffeurs de mini-bus de la capitale, mais également celui des routiers- notamment sur la



## POUR UNE CULTURE DE PREVENTION

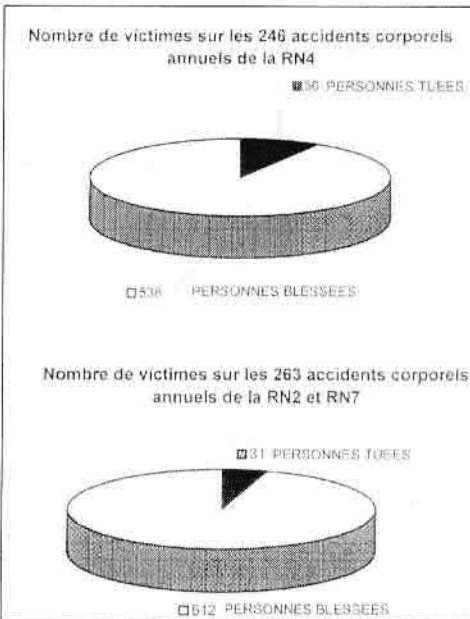
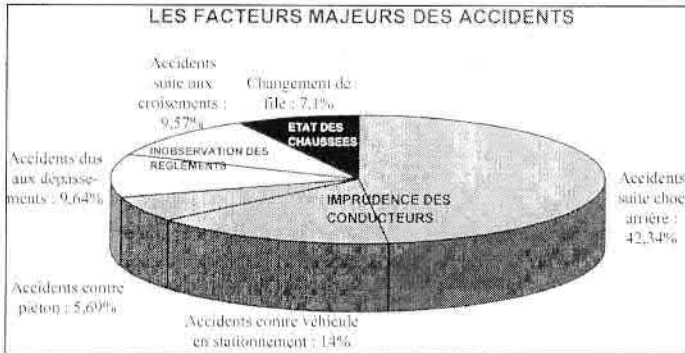
... nationale 2 et la nationale 7 – roulant à tombeau ouvert, n'est plus à développer. Ils constituent sans aucun doute un des principaux dangers pour le public. Ici, le mode d'octroi du permis de conduire est remis en question, tout comme la formation des

conducteurs de gros camions porteurs. Le nombre de plus en plus important de candidats libres, mais aussi la défaillance de certaines auto-écoles dans leur mission sont de plus en plus évoqués. Un mois de formation dans une auto-école équivaut à environ trois heures de temps de leçon

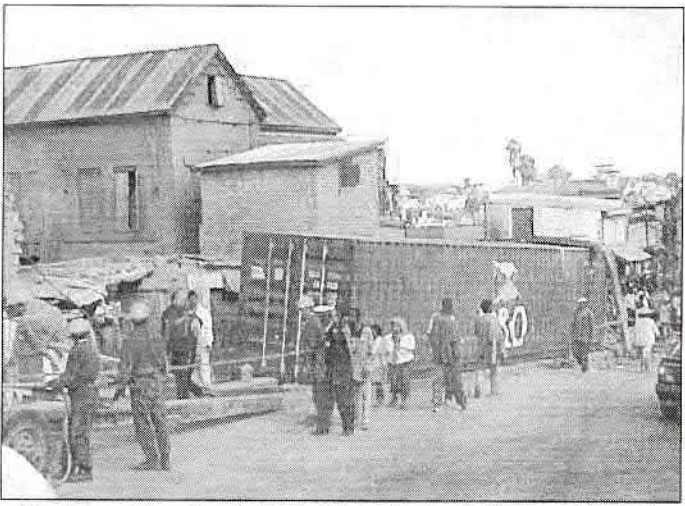
de conduite. Ce temps, estiment les propriétaires d'auto-école comme Rasolofoniaina Jean Victor, est juste suffisant pour permettre à un élève de passer son examen. D'autant que le prix élevé des cours ne permet pas de les prolonger. Un élève doit déboursier 200 000 Fmg pour l'obtention d'un permis B. A titre de comparaison, en France, un élève ne peut passer l'examen que s'il a à son actif 20 heures de conduite. En l'an 2000, 126 cas de non-présentation de

permis de conduire ont été recensés par l'OFIPA, parmi les anomalies supposées et retenues comme source d'accidents.

Elles sont plus importantes que les défaillances techniques du véhicule, qui constituent également une cause majeure des collisions qui se sont produites à Antananarivo. 82 cas de ruptures de freins ont été recensés. La DGSR (Direction Générale de la Sécurité Routière) (Suite page 12)



**Une étude effectuée au Canada a démontré que le risque de collision augmente de 40% lorsqu'on téléphone en conduisant. Aujourd'hui, le téléphone portable est accidentogène même titre que l'alcool et la vitesse**



L'origine de la plupart des accidents de circulation provient de la négligence humaine. A Manakambahiny, un conteneur mal fixé s'est détaché de son camion qui roulait à tombeau ouvert. Bilan de l'accident : un mort et deux maisonnettes détruites !

### DOSSIER TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (SUITE ET FIN)

Comme on dit en malgache : "même lorsqu'on mange du riz, des miettes peuvent tomber". Ce fut le cas dans notre précédent dossier où la fin de la dernière phrase a mystérieusement disparu de nos colonnes. La phrase entière était très précisément : "Pour cet habitant de province qui effectue quelquefois des séjours dans la capitale : "si l'on a encore les moyens, il vaut mieux prendre le taxi". Toutes nos excuses à nos lecteurs pour cette omission indépendante de notre volonté.

## TRANSTECHNIQUES

SOCIETE D'ETUDES ET D'INGENIERIE CONSEIL

### DOMAINES D'INTERVENTION

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

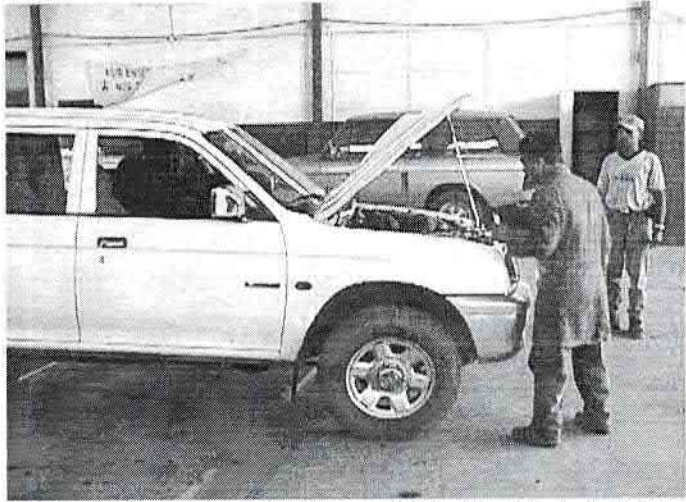
### SERVICES OFFERTS

- 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-Piraky Tsilefy - Boulevard Ratsinandrava - Ouest Ambohijanahary  
 Tél/fax : 22 394 59



Sur la RN2, un camion en route pour Tamatave brise sa rotule dans une descente, négocie mal le tournant et manque de peu le précipice ! D'après le service de la gendarmerie à Fiadanana, la RN2 et la RN7 enregistrent 263 victimes d'accidents corporels, 31 personnes tuées, et 612 blessés par an.



D'après les statistiques établies par la Direction Générale de la Sécurité Routière, 23,85% des véhicules passés à la visite technique à Alarobia ont été déclarés inaptes en 2001.

(Suite de la page 11) où sont effectués les contrôles techniques des véhicules en circulation à Madagascar, a déclaré inaptes 39 570 véhicules sur les 165 880 venus effectuer leur visite technique pendant l'année 2001.

**Unités de soins**

Devant cet état de fait, les autorités compétentes sont en connaissance de cause. Le secteur de la sécurité routière est l'un des rares secteurs où les statistiques sont disponibles et pratiquement fiables. L'instrument permettant d'effectuer un premier diagnostic et donc de dispenser les remèdes adéquats, même provisoires, existe donc. Cinq

institutions, en l'occurrence le Ministère de la Santé, le Ministère de la Justice, la police, la gendarmerie ainsi que les assurances, ont la possibilité de fournir ces statistiques. Par ailleurs, quatre structures pérennes et bien établies, en charge de la sécurité routière existent déjà. Il s'agit de la DGSR, du Ministère des Travaux Publics à qui il revient de délivrer les certificats de conformité des véhicules ainsi que la permission de circuler sur les routes malgaches, du Ministère des Transports qui délivre l'autorisation de circuler pour les véhicules lourds ainsi que l'autorisation d'exploiter pour les véhicules de transport de voyageurs. L'ALF, enfin, qui est une association regroupant

**ATTACHEZ VOS CEINTURES S'IL VOUS PLAÎT !**



Le port de ceinture emporte rarement l'adhésion de l'automobiliste malgache : Ici, le cas d'Assim est l'exception qui confirme la règle.

Inventée en 1903 la ceinture est obligatoire en France depuis 1979 aux places avant et depuis 1990, aux places arrière. Élément vital de sécurité passive du véhicule, la ceinture divise par deux le risque d'être tué ou gravement blessé dans un accident. A Madagascar, il est encore loin le temps où elle emportera l'adhésion des automobilistes !

L'efficacité de la ceinture

En cas d'accident, le risque principal pour le conducteur et ses passagers est soit d'être projeté avec force à l'intérieur de l'habitacle, soit d'être éjecté. La ceinture de sécurité, premier rempart contre ces menaces, permet de maintenir le corps solidaire du siège.

Bon à savoir pour mieux combattre les idées reçues.

- Un choc à 100 km/h non attaché correspond à une chute de 15 étages.
- En cas d'accident, un passager arrière non attaché sera propulsé contre le siège avant, y compris son occupant, qu'il écrasera avec une force de plusieurs tonnes.
- Sans ceinture, un choc frontal peut être mortel dès 20 km/h !
- A 50 km/h contre un mur, c'est une force de plus de 2 tonnes qu'il faut développer pour retenir un corps de 75 kg la ceinture est conçue pour résister à une force de 2,5 à 3 tonnes.
- En cas de retournement ou d'incendie, l'utilisateur ceinturé a 5 fois plus de chance de survivre. En cas d'immersion, l'utilisateur a 3 fois plus de chance de survivre.
- En cas d'accident, la ceinture empêchant d'être éjecté, est aussi la seule chance de rester conscient. Après un tonneau, l'éjection d'un usager sans ceinture est mortelle dans 9 cas sur 10 !
- Les pare-brise ne sont plus en verre trempé, qui éclatait en cas de choc en milliers de morceaux. Le matériau est aujourd'hui remplacé par le verre feuilleté (2 couches de verre encadrant une couche de plastique). Bien plus résistant, en cas de choc, il ne fait que s'étoiler. C'est mieux, mais si l'utilisateur n'est pas attaché, en cas d'accident, sa tête ira heurter le pare-brise en verre feuilleté.

Sources : Sécurité Routière, ASFA in <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/>

A Madagascar

Sur les 10 personnes que nous avons interrogées au hasard dans la rue, seules deux d'entre elles ont affirmé mettre la ceinture de sécurité lorsqu'elles conduisent. Cet accessoire a disparu dans la plupart des véhicules circulant à Madagascar. Les raisons invoquées pour expliquer cette réticence sont multiples mais elles ont cependant trait à deux raisons principales :

- Les rues de Tana ne nécessitent pas de port de ceinture car on y roule à petite vitesse.
- Elle limite la liberté de mouvement.

Dans tout les cas, c'est une habitude qui n'a plus été prise. La ceinture de sécurité n'entrera pas de sitôt dans les moeurs de l'automobiliste malgache. Son port n'est d'ailleurs pas exigé par les institutions. Aucune verbalisation n'est effectuée pour ce genre d'"infraction". Elle n'est même pas exigée par les assureurs pour les mêmes raisons évoquées plus haut. Cependant, vu le nombre de plus en plus croissant d'accidents sur nos routes, la commission technique des assurances commence à étudier sérieusement la question. Il en est de même pour le téléphone portable. Dans tout les cas, au niveau de l'adoption des critères d'assurance, seul le Ministère des finances, ministère de tutelle, a le pouvoir de décision.



**POUR UNE CULTURE DE PREVENTION**

les assurances Aro et Ny Havana, la CNAPS, et la Solima (l'ancienne société nationale des hydrocarbures) de son temps est jusqu'ici la seule structure qui s'est donnée pour vocation l'éducation et la sensibilisation des usagers. Outre les structures officielles, chaque individu, est impliqué dans la lutte contre l'insécurité routière.

Au mois de décembre dernier, un séminaire sur la Sécurité Routière organisé par l'État malgache, financé par l'AFD, a permis, dès avant sa tenue, de soulever les points évoqués plus haut, ce dans le but de les étudier plus en détail et d'y trouver un remède. Des initiatives apparaissent mais elles sont encore timides, parmi elles, citons l'action entreprise par l'association des transporteurs de Fianarantsoa, en malgache : MMDF ou "Mpitaitra Miara Dia eto Fianarantsoa" (V. photo p.13).

*Remèdes sans... mots*

Chacun de ces acteurs normalement invoque souvent l'absence de moyens pour expliquer leur impuissance ou leur incapacité d'agir de manière efficace. La gendarmerie nationale ne dispose pas du matériel nécessaire pour la surveillance d'une route

nationale. Les visites inopinées de la DGSR durant lesquelles elle profite pour lancer ses messages sont limitées dans l'espace. Les actions de l'ALF sont limitées à quelques stations audiovisuelles (alors qu'elle doit les couvrir toutes) acceptant de diffuser gratuitement leur message. Des affiches devant les écoles sont quelquefois produites. Les provinces ne bénéficient de ces actions qu'à la demande de certaines compagnies d'assurance. "Nous n'avons à notre disposition que les seules cotisations de nos membres pour agir", explique Merilalao Rasolonjatovo, délégué à l'ALF. Et quand on voit un pool de bailleurs contribuer au financement de la campagne de sensibilisation de lutte contre le sida avec la gendarmerie, on doit bien se rendre à l'évidence : les priorités sont ailleurs. Mais sans minimiser ces lacunes, force est de constater que c'est la persuasion elle-même qui est absente de l'environnement routier malgache. L'insuffisance des signalisations routières ou leur sort abandonné aux actes de vandalisme sont maintes fois évoqués. Les panneaux

rendant compte d'un quelconque danger sur la route sont rares, tout comme ceux signalant la sortie des écoles. La manière enfin de délivrer le message, le plus souvent pédagogique qu'explicatif n'accroche pas beaucoup. Il est vrai que la sécurité routière est l'affaire de tous et que chacun doit se sentir concerné par la

préservation de sa vie et celle des autres. Il reste cependant qu'elle est avant tout une culture. "En sécurité routière, a dit Bruno Labonté de l'Institut de la Sécurité Routière du Canada, la véritable prévention s'inscrit dans un processus contenant une série de gestes parfois simples qui, tel un orchestre, forment un tout".



**Connaître ses priorités**

- Tout conducteur est tenu de céder le passage à la voiture du Président de la République ou à un cortège officiel, précédé par des représentants des forces de l'ordre public annonçant son approche par l'emploi d'avertisseur spéciaux lumineux ou sonores. Tout conducteur est également tenu de céder le passage aux véhicules des services de la police ou de la gendarmerie, de lutte contre l'incendie, des ambulances annonçant leur approche par l'emploi des avertisseurs.
- Un piéton engagé dans la chaussée est prioritaire, à plus forte raison lorsque celui-ci emprunte un passage piéton.
- Dans une intersection, la priorité est à droite.
- Une route à grande circulation est considérée comme axe prioritaire.
- Les usagers doivent respecter l'agent de circulation : tout autre signal perd son droit devant celui-ci.

extraits du "Code Aristide 1977 - Code de la route illustré".

**ALLEZ-VOUS  
TUER UN AMI  
CE SOIR ?**



**Campagne contre l'alcool au volant en France**

Parce que l'alcool est encore trop souvent à l'origine d'accidents et pour que la fête ne se termine pas en drame, la Sécurité Routière lance une nouvelle campagne sur le thème : "celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas". Le principe du "conducteur désigné" consiste à choisir, lors d'une soirée, un conducteur qui ne boira pas d'alcool pour être en mesure de ramener sereinement en voiture son groupe d'amis. Inscrite dans un programme européen de sensibilisation initié l'année dernière par la France, cette campagne est également menée en Belgique, aux Pays-Bas et en Grèce. Elle est lancée sur les ondes nationales le 23 décembre 2001. Articulée autour d'un nouveau spot TV de 30 secondes et deux spots radios, la campagne vise en priorité à sensibiliser les jeunes sur le thème de l'alcool au volant mais interpelle aussi un plus large public et notamment les parents sur leur responsabilité.

Source : <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/>



Des actions, encore timides mais prometteurs commencent à naître. Ici, une pancarte de sensibilisation du MMDF (Mpitaitra Miara Dia eto Fianarantsoa) une association des transporteurs de la ville de Fianarantsoa.



**TOUS TRAVAUX DE CONSTRUCTION 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

**ECPLUS**

Tél/Fax : 22 628 46  
e-mail : [ecplus@ds.mg](mailto:ecplus@ds.mg)

11 L 70 Ankadivato Antananarivo 101

*Ingénierie générale :*

- Route en terre
- Hydraulique villageoise et agricole
- Bâtiment
- Etude d'impact environnemental

*équipements et environnement*



Marché des engins à Madagascar

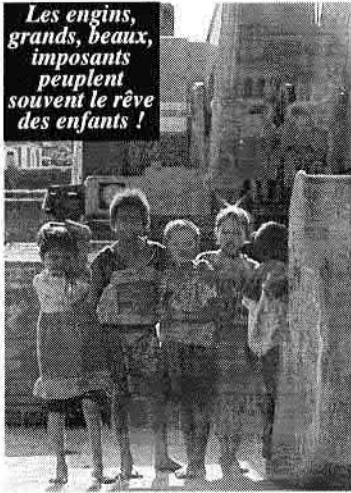
## EN VITESSE PREMIERE

**Les professionnels pourront vous l'affirmer haut et fort : le secteur existe bel et bien. Certes pas en grand nombre : les concessionnaires majors se comptent sur les doigts d'une seule main tandis que les petits revendeurs n'en remplissent même pas la moitié. Toujours est-il que qu'avec le redémarrage des projets routiers, les potentialités sont énormes. Ce sont les bourses qui n'arrivent pas à suivre**

Les engins BTP sont parfaitement visibles sur nos routes, un peu moins sur le marché qui pourtant existe. Le directeur commercial d'une entreprise opérant dans le secteur est affirmatif : "le marché des engins est énorme à Madagascar. Vous n'avez pas idée. Je croule littéralement sous les demandes". La société dans laquelle il travaille détient les 25% de part du marché des camions, 5% de cette part est constituée par les PME. En matière d'engin, notamment dans le domaine du compactage où la société s'est spécialisée, cette proportion est de moindre mesure mais les ventes se font. Les concessionnaires de plus grande envergure sont également affirmatifs sur le sujet. "Même pendant les années où les projets routiers se sont arrêtés, les engins ont continué à se vendre", fait remarquer ce représentant d'un concessionnaire de la capitale. "Les travaux en faveur de l'aquaculture ont compensé". Les plus grandes marques sont présentes sur le marché malgache.

Au sein de cette loi de l'offre et de la demande, chacun essaie de trouver son compte. Les "majors" achètent des engins neufs par le biais de la représentation locale de la marque qu'ils ont adopté tandis que les PME répertorient les bonnes occasions venant de l'extérieur : d'Allemagne, d'Europe en général, d'Afrique du Sud aussi, parfois même chez des entreprises étrangères en dépôt de bilan. Certaines PME se fournissent également chez les grands groupes présents à Madagascar qui mettent en vente leurs matériels usagés. Autre remarque de la part du représentant d'un concessionnaire local : "Je pense que si les entreprises préfèrent effectuer des commandes directement à l'extérieur, c'est parce qu'ils ignorent qu'un marché existe. Vous avez des concessionnaires qui vendent également des engins d'occasion". La question est d'ordre financier, c'est sûr. Il est

**Les engins, grands, beaux, imposants peuvent souvent le rêve des enfants !**



Sur le marché local :

- Un bulldozer de 12 t coûte aujourd'hui près de **1,20 milliards Fmg TTC.**
- Une niveleuse de 15 t avoisine **1 milliard Fmg TTC.**
- Un compacteur de 10 t approche les **700 millions Fmg TTC.**
- Un TRAX (chargeur sur pneus) de 15 t coûte environ **900 millions de Fmg TTC.**
- Une pelle hydraulique de 24 t, taxé comprise, se rapproche de **1,250 milliards Fmg TTC.**

pratiquement impossible pour une petite entreprise de s'adresser à un concessionnaire dans la mesure où le coût du marché qu'elle a reçu équivaut à peu de chose près au prix du matériel. L'entreprise d'envergure moyenne pouvant s'offrir de tels matériels a au moins 20 années de métier et a pu mettre de l'argent de côté. Même chez les majors, le matériel et son entretien constituent pas moins 45% de leur budget annuel.

C'est un fait : les potentialités existent dans le marché des engins BTP, ce sont les bourses qui ne suivent pas. Les possibilités s'ouvrent quand les ventes à crédit sont possibles. Que ce soit pour l'entreprise moyenne revendeur ou pour le grand concessionnaire, la solution se trouve du côté des banques. Il faudrait, proposent-ils, que les entreprises puissent négocier avec les banques au point de vue paiement. Le marché routier redémarre. Il serait étonnant que celui des engins ne suivent pas en conséquence !

ALF



## LA VITESSE : UNE TENTATION DANGEREUSE

De nos jours, rares sont les conducteurs qui résistent à l'attrait de la vitesse. Pour un grand nombre d'usagers de la route, la vitesse est un moyen d'affirmer sa personnalité, de montrer aux autres sa réussite dans la vie professionnelle et sociale.

Parallèlement les progrès techniques ne cessent de mettre à notre disposition des voitures performantes et plus rapides.

Forcé est de constater hélas qu'une vitesse excessive et inadaptée est la cause d'un accident mortel sur deux. Nous n'arrivons pas à maîtriser notre véhicule et adapter notre vitesse aux différentes circonstances : état des pneus, chargement du véhicule, conditions climatiques (pluie, boue...), conditions de circulation...

### Qu'est-ce qui se passe quand on roule vite?

- Côté conducteur, plus on roule vite, plus la vision de la route se rétrécit (vision "en tunnel"). On ne voit plus qu'une partie réduite de la trajectoire.

Ce qui amène le conducteur à assimiler un grand nombre d'informations et assurer plusieurs tâches en un temps très court : condition rendant la conduite difficile et délicate.

Par effet induit, la tension nerveuse augmente la fatigue et diminue la vigilance : défaillance humaine pouvant être totale (cause et origine de l'accident)

- Côté véhicule, sachons que la distance d'arrêt augmente avec la vitesse parcourue pendant le délai incompressible de réaction du conducteur (environ une seconde), il faut ajouter la distance de freinage qui rare d'autant plus longue que la vitesse est élevée et que le véhicule est lourd. Les exemples suivants nous aideront à avoir une idée plus précise des situations.

Vitesse de conduite	Distance parcourue pendant le temps de réaction (1 seconde)	Distance moyenne de freinage sur le sol sec et horizontal (1)	Distance totale parcourue
50 km/h	14 mètres	14 mètres	28 mètres
90 km/h	25 mètres	45 mètres	70 mètres
130 km/h	36 mètres	93 mètres	129 mètres

(1) Cette distance peut être doublée sur une route mouillée ou en cas de glissement.

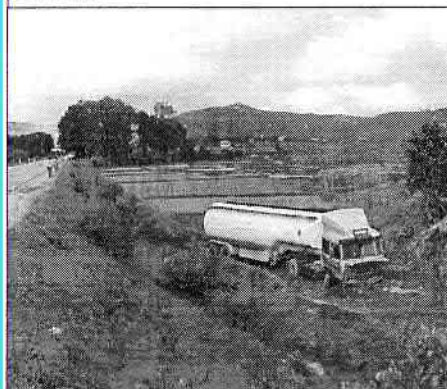
### Quelques conseils :

- Respectons les limitations de vitesse connues de tous mais peu respectées reconnaissons -le : 50 Km/h en ville et 90 Km/h sur route.

- La vitesse est contagieuse : méfions-nous de l'effet d'entraînement qui constitue sur route une file de véhicules qui roulent vite. Prévoyons l'invisible : pour nous laisser le temps de réagir en cas d'incident, maintenons en permanence une distance de sécurité d'environ 50 mètres avec le véhicule qui nous précède. Nous devons allonger cette distance si les circonstances nous l'exigent.

Si nous croyons maîtriser parfaitement notre véhicule, ne soyons pas aussi sûr des autres : il y a des audacieux voire des insensés qui empruntent la route, cet espace partagé.

A tout moment, restons maître de notre véhicule, levons chaque fois que c'est nécessaire le pied de la pédale d'accélérateur. Ensemble nous pourrions ainsi éviter bon nombre d'accidents constants des dommages matériels et de pertes déplorables en vie humaine.



**Sortie de route spectaculaire de cette citerne sur une ligne droite de la RN2 au niveau de Manjakandriana. La vitesse incroyable à laquelle a été lancé l'engin lui a fait faire un vol plané. Aucune perte en vie humaine n'a été déplorée. C'est la rivière qui a dû en pâtir !**



## En bref...

### Agenda

La 25<sup>ème</sup> édition de Samoter, le Salon International du Matériel de Terrassement et de construction se déroulera du 13 au 17 février prochain à Vérone en Italie.

### Autoroute

#### Prêt de la Banque Européenne à la Chine

La Banque européenne d'investissement (BEI) vient d'accorder un prêt de 57 millions d'euros à la Chine pour la construction d'une voie express à péage dans l'une des régions les plus pauvres du pays. Cette liaison doit favoriser son développement économique. La fin des travaux est prévue pour la mi-2005.

### Sécurité routière en France

#### 7616 morts en 2001

La baisse de l'insécurité routière, engagée depuis 1998, année au cours de laquelle 8 437 décès avaient été enregistrés, se poursuit mais à un rythme plus faible. Sur trois ans, la baisse du nombre de décès atteint 10% : on avait enregistré 8 029 tués en 1999 et 7 643 en 2000. Si plus de 800 vies ont été sauvées par rapport à 1998, Jean-Claude Gayssot, Ministre français de l'équipement et du transport, estime cependant que le nombre de victimes demeure totalement insupportable pour la société française et juge indispensable une évolution plus sensible des comportements des conducteurs. Trop d'actes irresponsables sur le réseau routier français limitent encore les progrès réalisés.

## Clic !

### Le transport discuté sur le net

Les forums de discussion sur le transport se développent de plus en plus sur le net. Le forum latino américain (contact : ana.bravo @ cwcom.net) a ouvert la voie pour les hispanisants. SUSTRAN Africa (sustranfrica-subscribe@yahoo.com) par le biais de ITDG Kenya, hébergé par SUSTRAN Asia, a été lancé suite à des débats particulièrement animés. Le site de la SSATP de la Banque Mondiale (<http://www.worldbank.org/afr/ssatp>) lancé en septembre permet de consulter les dernières nouvelles. L'ITDP (The Institute for Transport Development and Policy) qui possède un bulletin bi-hebdomadaire, "Mobilizing Africa", et fait appel aux échanges de nouvelles peut être contacté au : steely@igc.org.

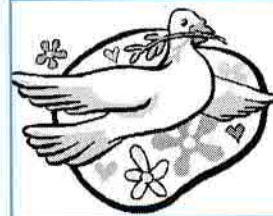
### Bientôt un site sur la recherche dans la construction

La Commission européenne va financer un site dédié à la recherche européenne dans la construction. Baptisé, e-Core, ce site aura pour vocation de promouvoir les technologies liées au bâtiment et à améliorer la coordination des soutiens à la recherche. Le projet est doté d'un budget de 2,1 millions d'euros sur plus de trois ans. Le portail internet sera prochainement accessible à l'adresse : [www.e-core.org](http://www.e-core.org)

### FRANCE - ALLEMAGNE

#### Un pont entre deux rives du Rhin

Cet ouvrage de 961 mètres, situé au sud de Strasbourg a été attendu depuis des années et devrait soulager le trafic du seul pont reliant la capitale alsacienne à la rive allemande. Ce trafic aujourd'hui monte à 300 000 véhicules par jour.



Bonne et Heureuse  
année 2002 à tous !

Pour la route...



*Les amateurs de courses, c'est bien connu, sont divers mais ils sont tous des amateurs avertis !*

### 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](mailto: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  
Zo Pascal Rakotoharivelo  
Manitra Rajemison

Abonnement-Vente-Publicité  
Sylvie Rakotondravelo

Impression  
Imprimerie Nouvelle  
Tél : 22 233 30

Dépôt légal n° 353  
Tirage : 1000 exemplaires

# Madasign®

Vous présente son nouveau produit :

## -CONTOUR DE SECURITE-

3 M Scotchlite Diamond Grade

Homologation Règlement ECE 104 Genève



Pour assurer un meilleur service à votre clientèle, choisissez la sécurité !

**Coloris** : Jaune, blanc

**Définition** : Film 3M, la technologie prismatique. Bandes rétro réfléchissantes permettant à un véhicule d'être visible de nuit à plus de 500 mètres, même si celui-ci est immobilisé tous feux éteints.

**Utilisation** : Particulièrement destiné aux camions de transports hydrocarbures, autobus de ramassage scolaire, et plus généralement à tous véhicules de plus de 3,5 t.

**Caractéristiques** : Le film 3M a un pouvoir de rétro réflexion deux fois supérieures aux autres revêtements rétro réfléchissant. Applicable sur bâche ou sur carrosserie.

**Largeur de la bande** : 5 cm - **Durabilité** : 7 ans sur carrosserie, 5 ans sur bâche.

Arrimer

Sécuriser

Protéger