

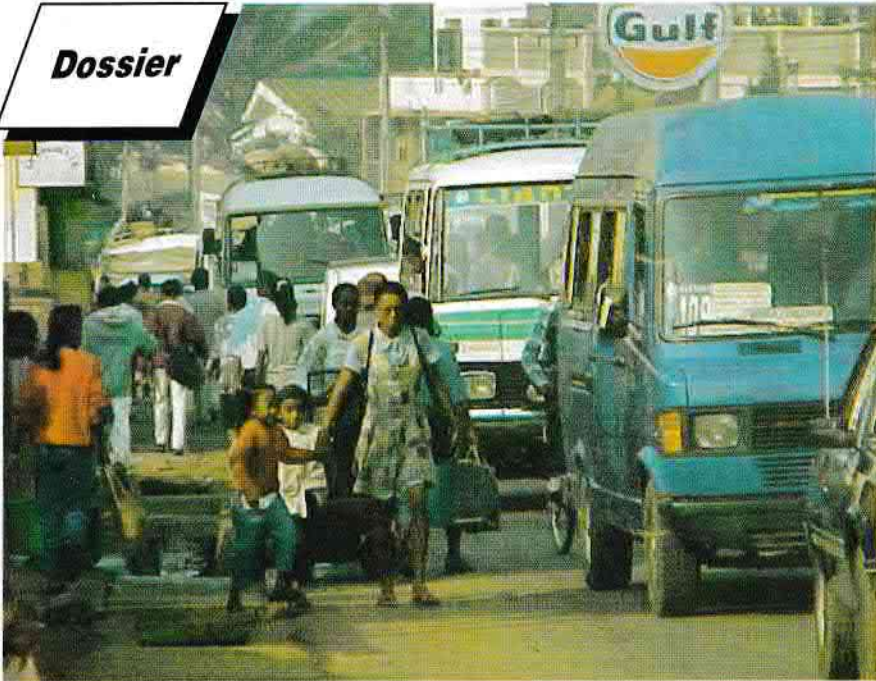


*"L'avenir n'appartient à personne. il n'y a pas de précurseurs, il n'existe que des retardataires".*

Jean Cocteau

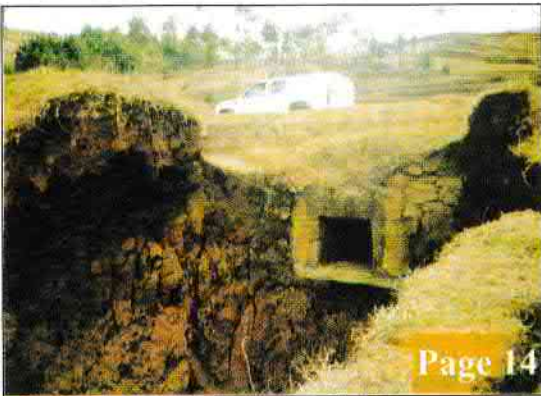
## Transport en commun dans la capitale : UN CHAOS ORDONNE

Dossier



La constitution d'un dossier sur le transport en commun dans la capitale est à l'image du secteur : une confusion extrême où les autorités compétentes chargées de faire appliquer les textes, complètement dépassées par le phénomène, n'arrivent plus à contenir le comportement des usagers pressés par le temps et des professionnels à la recherche d'une nouvelle assise. Dans cette crise, les responsabilités sont partagées. Le système montre ses limites.

## Menace d'une autre brèche sur la RN7



Page 14

Egalement

### DANS CE NUMERO

Promesses électorales sur les routes : Promesses à des gens dupés, estime le R.P. Ralibera [Page 2](#)

Dégâts cycloniques : Entretien avec Rabenarivo Gabriel, chef de projet au MTP. [Page 6](#)

Itinéraire : Des bulles sur la RN6 [Page 5](#)

Kénya : Suppression de la taxe d'importation sur la bicyclette. [Page 15](#)

## Ligne de conduite

### Tous les chemins mènent au transport

Un projet destiné à protéger la biodiversité d'une région de Madagascar a démontré que l'amélioration des infrastructures de transport de la zone figurait parmi les actions prioritaires. En effet, dans la région d'Ikongo, si la route ne va pas jusqu'au champ, les tanala ont déplacé leurs champs à proximité des routes pour éviter des charges de transport trop lourdes



Notre Document de Stratégie pour la Réduction de la Pauvreté a aussi considéré les routes rurales comme prioritaires. Sur les 40% d'investissement prévus sur les ressources additionnelles issues de l'initiative PPTE, plus de 60% ont été attribués aux routes rurales et au désenclavement : 71,65 milliards de fmg pour le FER, le désenclavement et les pistes rurales, et 3,2 milliards pour le réseau nord du chemin de fer.

Des programmes de sécurité alimentaire et de préparation aux

[\(Suite page 2\)](#)

## Un pont adapté aux réalités malgaches



Page 3



Joyeuses fêtes à tous !

En supplément : Carte itinéraire des bus et des minibus dans la capitale avec les principaux arrêts.



(Suite de la Page une)

cyclones ont dû inclure des travaux de pistes (en HIMO ou non) dans leurs activités. Et puisque nous sommes en période électorale, ne devrait-on pas rappeler toutes les promesses de réhabilitation de routes, outil de propagande, mais cependant promesses généralement non tenues?

Tous les chemins mènent au transport. Pourtant, ce poids lourd des investissements ne devrait plus se contenter du nombre de km construits pour démontrer ses résultats. Le secteur, et en particulier le transport rural, se préoccupe aussi maintenant du genre, des pauvres et de l'environnement.

Et pour bien s'imprégner de l'air du temps, le virus participatif a également atteint le secteur du transport. Les deux dernières années auront été incontestablement placées sous le signe des ateliers : PST, IPTE, PTMR, APL, MIT, FER, CMR, DSRP, PSDR, GTDR..., autant de sigles qu'il faut maîtriser pour ne pas être déphasé. Autant de réunions également qui n'auraient finalement récolté qu'une participation plutôt passive des "bénéficiaires", mais qui auront au moins eu le mérite de développer l'industrie hôtelière !

Restons cependant positifs : à l'issue de ces ateliers, nous avons maintenant une politique et stratégie en matière de transport rural, une bonne échange durant le 3ème CMR, un réseau sur les moyens intermédiaires de transport, 1600 km de routes rurales sélectionnées pour des travaux en 2002, une meilleure vision sur la sécurité routière, un programme pour le 9è FED...

Mais le secteur n'a pas seulement passé son temps dans les pauses café. L'année a aussi été marquée par les grands travaux. L'Union Européenne, le grand partenaire des moments difficiles, n'est plus seule sur les routes. Cette année, il a été difficile de trouver des ingénieurs expérimentés pour des études ou contrôle de travaux. Les grandes entreprises ont même snobé les appels d'offres d'un projet de réhabilitation de routes. Et avec tous ces travaux qui démarrent, le tissu de PME ne va pas pouvoir suivre sans dispositions particulières.

Et pour finir cette vision sommaire du secteur, la question se pose : nous avançons mais est-ce que nous sommes sur la bonne voie sur le chemin de la réforme ?

**Vero Razafintsalama**  
Présidente de l'ONG Lalana



## Promesses électorales en matière de route : PROMESSES A DES GENS DUPES !

*Les périodes électorales sont particulièrement propices à toutes sortes de promesses. La construction d'infrastructures routières ou leur réhabilitation notamment constituent l'un des arguments-phares des candidats. Les zones enclavées du pays sont les principales cibles - on va dire : destinataires - de ces ... projets. On n'en pense forcément pas du bien. Surtout lorsque ces promesses ne sont pas tenues. Nous avons demandé au RP. Rémi Ralibera, grand baroudeur devant l'éternel et témoin privilégié de notre temps, d'apporter son jugement sur cet état de fait. Ceci n'est la reproduction que d'une infime partie de l'entretien d'une heure que nous avons pu avoir avec lui. Nous espérons pouvoir le publier en intégralité ultérieurement. A travers un témoignage ponctué d'anecdotes aussi savoureuses qu'inédites de ses voyages sur nos routes et dans le...temps, de la colonisation jusqu'à nos jours; le Père Ralibera reste convaincu que seule la colonisation a su conserver au mieux ce patrimoine national que sont nos routes. Promettre la construction d'une route n'est pas aussi évidente pour le Père Ralibera. Cela équivaut même, à certains égards, à duper les gens.*

(...) Que faut-il penser des promesses électorales en matière de route ? Dans un premier temps, je crois qu'il ne sera pas faux de dire que ce sont des promesses vaines, des promesses faites à des gens dupés. Quand les candidats aux présidentielles promettent de faire des routes, ils pourront être jugés sur la concrétisation de leurs promesses. Mais quand un député dans une circonscription promet de construire une route là où il doit se faire élire, je dis que c'est un bluff et un mensonge de première catégorie. Ce n'est pas au Législatif de construire des routes. Le Législatif ne fait que voter la loi des Finances qui permettra sans doute des réalisations, mais c'est à l'Exécutif d'effectuer ces travaux.

Les promesses électorales en matière de route sont-elles tenues ? « La route de l'amitié » promise par le président Ratsiraka qui reliait les provinces entre elles par les côtes, n'a jusqu'ici pas encore été réalisée. Dans certaines régions de Madagascar, ce sont les élus eux-mêmes qui s'opposent à la réhabilitation des infrastructures routières. C'est le cas du côté de Sambava-Antalaha où j'ai vu des piliers destinés à des ponts qui n'avaient pas leur pont.

Je crois que c'est en fait une question de volonté politique. S'il y a une volonté politique très ferme et très précise, tout est possible. Malheureusement, la promesse électorale n'est jamais immédiatement volonté politique parce que dans la réalité, il faut tenir compte des différents intérêts en jeu.

C'est valable aussi bien pour les Hautes Terres que pour les régions côtières. Pendant très longtemps, il a été impossible de réhabiliter la route Ambatofotsy Atsimo-Ambohimadana qui ne fait pourtant que 60 km. Certains gros bonnets possédant des compagnies sur cet axe ne voulaient pas que d'autres l'exploitent. La route de Faratsiho où certains exploitants au pouvoir ne voulaient pas que d'autres également puissent sortir les pommes de terre, le riz et autres produits de la région, a été longtemps mise à l'écart des projets de réhabilitation.

J'avais pour habitude de dire : Madagascar n'est pas une île mais un archipel composé de nombreux îlots qui ne communiquent pas entre eux. Les gens seront plus enclins à aller dans des endroits un peu plus reculés lorsqu'il y aura communication.

En ces périodes électorales et à ceux qui sont candidats à la magistrature suprême, je dis que le réseau routier est primordial. Que ce soit pour l'unité de Madagascar, pour l'essor économique ou encore pour le développement.

**R.P. Rémi Ralibera**  
Secrétaire Général du FFKM  
Ancien rédacteur en chef du journal Lakroan'i Madagasikara



## CONCEPTION D'UN PONT EN BOIS ADAPTE AUX REALITES MALGACHES

Grâce à l'Intercoopération à Berne et l'ONG "Foi et Progrès", les activités conjointes de la Suisse et Madagascar se poursuivent. Dans la région de Faratsiho, plus précisément à Antsapanimahazo, zone sans conteste à vocation agricole; un pont en bois de 24 mètres a été construit en 1998. Les initiateurs en sont les Docteurs Balz Gfeller et Maurice Brunner de l'École suisse d'ingénieurs du bois (EIB) qui eux-même ont bénéficié du concours des élèves ingénieurs malgaches. Cet ouvrage en bois est de conception simple construite à l'aide des seules ressources locales et employant la main-d'œuvre rurale. En réalité, c'est un prototype pour démontrer l'opportunité d'une infrastructure en bois en milieu rural. Les travaux ont duré trois mois, et ont occasionné 1500 hommes/jour, dont essentiellement des agriculteurs. Les matériaux utilisés ont été des bois locaux, des gabions tressés et des moellons. Notons qu'aucun moyen mécanique motorisé n'a été nécessaire pour la construction et que ce pont est destiné essentiellement aux piétons et charrettes à boeufs.



Le pont "Santatra" construit en 1998

### CONCEPTION TECHNIQUE

Le dimensionnement se base sur les normes suisses SIA, qui s'apparentent aux normes européennes. Le cas de charge déterminant pour le platelage est composé du poids propre et de quatre charges ponctuelles de 7,5 kN et pour un porteur d'une charge répartie de 5,9 kN/m<sup>2</sup>. La charge portante maximale est égale à 5T (suivant la dimension prescrite).

L'infrastructure, c'est-à-dire les culées et pilier central, est construite en gabions tressés artisanalement et remplis en parement de moellons taillés sur mesure.

Le pilier central de 3 mètres de haut est enveloppé d'une structure en bois rond (*Pinus Kesyia*) et bloqué par de la caillasse dans le but d'obtenir une masse suffisante pour résister à la poussée des eaux et pour retarder l'érosion des gabions.

Les remblais d'accès sont clayonnés en mimosa et plants de vétiver (*Vetiveria zizanioides*).

La superstructure est composée de bois (*Pinus keysia* pour les longrines et les contreventements, *Eucalyptus robusta* pour le platelage).

Avec les 24 mètres en deux travées, les longrines sont au nombre de deux par travée et

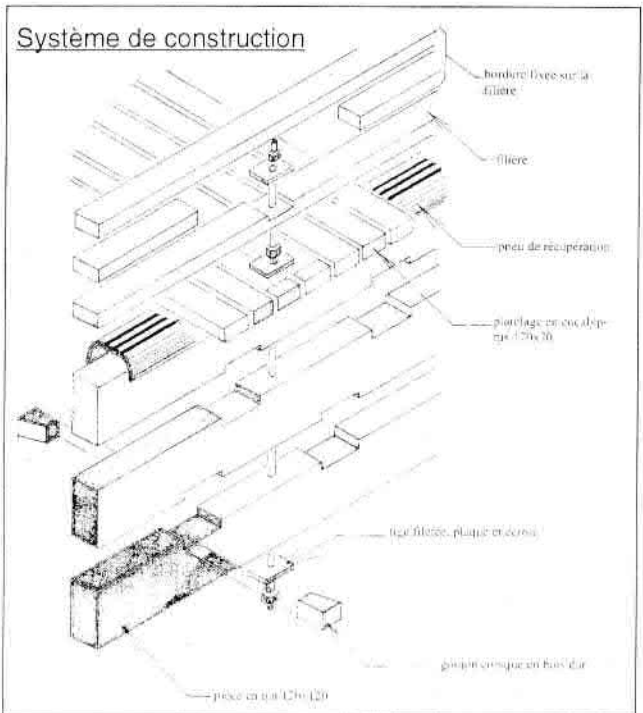
franchissent 10 mètres sans appui. Sa mise en oeuvre se base sur le système des poutres composées qui permet d'augmenter le moment d'inertie. Pratiquement ce sont trois poutres de 120 à 200 mm disposées l'une sur l'autre pour obtenir finalement 600 mm de hauteur.

Comme assemblage mécanique, des chevilles rectangulaires et coniques en bois dur assurent la reprise des efforts de cisaillement. Afin d'empêcher les poutres de se désolidariser, des fers à béton filetés lient les trois pièces et travaillent en traction. Entre les deux longrines, un système de contreventement en bois rond est cloué et est dimensionné de manière qu'ils soient chacun en mesure de reprendre une force latérale (vent et poussée de l'eau) égale au centième de la charge maximale. De plus, ce système rigidifie l'ouvrage.

Le platelage est cloué et maintenu par une filière rigidement fixée aux longrines par des tiges filetées. Enfin, le platelage et les porteurs, des pneus, sont intercalés et évitent la rétention d'eau propice à une altération du bois.

### EN MATIERE

"Santatra", tel est le nom



donné à ce pont. Il prouve qu'avec une technologie appliquée avec peu de moyens, en formant et en impliquant les bénéficiaires, il est possible de bien construire.

Il est à noter qu'un second pont de même prototype a déjà été construit à Ampany dans la région d'Antsimondrano en 2000.

### COUT

Le coût de cette construction s'élève à 45 millions de Fmg déduction faite des frais de recherche. L'affectation des fonds évoque 50% pour les matériaux, 7% pour le transport, 4% pour l'outillage, 1,5% pour les frais généraux, et 37% pour les salaires.

### CHOIX DE NOUVELLES STRUCTURES

Cette nouvelle technique cependant comporte certaines limites. L'expérience a en effet prouvé que l'utilisation de bois de pin, particulièrement dans les régions humides, est à déconseiller et que seul le bois dur assure une résistance à

l'ouvrage. De plus, devant la difficulté de trouver sur le marché des bois de 12m pour les éléments porteurs, une recherche technologique est en cours pour les études d'un pont en bois-béton.

Cette solution est envisageable et offre une bonne résistance pour un minimum de transformation. Ce qui revient à dire que seule la poutre inférieure est à changer en structure de béton car elle travaille en traction.

**Serge Rajao Harilala**

Elève ingénieur IST  
Bureau d'Etude GEO



Contreventement en bois





Pour Rabenarivo Gabriel, chef de projet "dégâts cycloniques" au MTP :

## 'UN ENTRETIEN ROUTIER PERMANENT, SEULE PARADE AUX DEGATS CYCLONIQUES'

Rabenarivo Gabriel est le premier responsable du projet Dégâts Cycloniques au Ministère des Travaux Publics, qui est un projet relatif à la réhabilitation des routes détruites par les cyclones Eline, Gloria et Hudah. Les infrastructures routières nationales sont les principales concernées. Les autres travaux sont financés soit par les provinces, les communes ou encore les autres projets.

**Lalana :** Le projet dont vous êtes en charge joue-t-il un rôle de "pompier" ou vos actions sont-elles plutôt préventives ?

**Rabenarivo Gabriel :** Non, c'est curatif dans la mesure où nous réhabilitons des dégâts existants. Nous ne faisons pas de prévention. Les fonds alloués sont destinés aux dégâts qui ont été constatés sur terrain. Nous faisons réellement des travaux de réparation.

**Lalana :** De quels moyens financiers disposez-vous ?

**Rabenarivo Gabriel :** Plusieurs bailleurs de fonds se sont manifestés à la suite des différents cataclysmes qui ont survécu à Madagascar en 1999 et en l'an 2000. La Banque Mondiale finance la réhabilitation des infrastructures routières dans le cadre du Programme Sectoriel de Transport. Y compris celles détruites par les cyclones. La BAD a donné son accord de principe mais la mobilisation des fonds est beaucoup plus lente. Actuellement, c'est l'Union Européenne qui a débloqué le plus rapidement le financement. Dans le cadre de ce financement FED, il existe un fond de 30 millions d'Euros prévu pour le projet. 11 millions d'Euros ont déjà été débloqués et utilisés.

**Lalana :** Où sont répertoriés les travaux sur les dégâts cycloniques ?

**Rabenarivo Gabriel :** Ce sont des travaux éparpillés. Des dégâts ont été répertoriés à Antsiranana, à Toamasina, jusqu'à Tuléar. Mais puisque nous travaillons essentiellement sur financement FED, nos zones d'intervention sont situées là où intervient déjà l'Union Européenne

c'est-à-dire le nord-est et surtout la côte est. Ainsi la RN3B : Sambava - Andapa, la RN2, et la RN5 sont les principaux axes concernés.

**Lalana :** Quelle est l'étendue des dégâts ?

**Rabenarivo Gabriel :** Les routes en terre aussi bien que les routes bitumées ont été touchées. Les routes d'Andapa et de Sambava par exemple ont failli être coupées.

La plupart des routes ont subi la montée des eaux, la crue des fleuves qui débordent et également l'érosion provoquée par les eaux de pluies, les écoulements d'eau anormaux qui provoquent des éboulements.

**Lalana :** Les cyclones finalement n'ont-elles pas seulement aggravé les choses étant donné que les routes ont été déjà auparavant fortement endommagées ?

**Rabenarivo Gabriel :** Ce que vous dites est vrai dans un sens. Les dégâts causés par les cyclones sont inévitables. La force de destruction de la nature dépasse largement ce que l'on peut imaginer quels que soient les moyens employés en face. Mais il est vrai également qu'il existe des facteurs aggravants, dus au manque de moyens à la disposition de l'État concernant l'entretien routier. Si l'on devait donner une mesure,

les dégâts cycloniques chiffrés normalement à 100 passent facilement à 120 à 130 du fait de l'insuffisance de l'entretien périodique et de l'entretien courant.

**Lalana :** Combien vous faut-il chaque année pour faire face aux dégâts cycloniques ?

**Rabenarivo Gabriel :** On ne peut pas savoir. On ne peut pas prévoir. Au cours de cette année 2001, il n'y a pas eu de cyclone. En 99-2000, il y a eu des cyclones. Pour la saison 2002, on ne sait pas s'il y en aura. Donc, on ne peut pas savoir de manière exacte le montant nécessaire. Il est impossible de faire une prévision des dégâts cycloniques sur le plan budgétaire. Seulement l'entretien routier doit se faire régulièrement pendant l'année qu'il y ait ou pas cyclone. Si l'entretien routier n'est pas effectué correctement et qu'il y a cyclone, les dégâts seront plus graves.

**Lalana :** C'est donc une question de politique de mise en oeuvre de l'entretien routier ?

**Rabenarivo Gabriel :** Actuellement, l'entretien routier est privatisé. Il revient au gouvernement et à l'État de programmer les travaux d'entretien routier dans leur budget annuel. Généralement, celui-ci est toujours insuffisant. Les travaux effectués sont donc à



la mesure des fonds à disposition.

**Lalana :** Où en est l'état d'avancement actuel des travaux ?

**Rabenarivo Gabriel :** Il y a ceux déjà terminés. Dans la zone de Diégo, nous avons rétabli la RN3B : Sambava-Andapa. Les travaux ont été réceptionnés. Dans la zone de Tamatave, nous avons rétabli la RN2. Les gros dégâts ont déjà été réparés. Nous avons effectué aussi bien du bitumage, des réparations d'ouvrages, des enlèvements d'éboulements que des mises en état d'ouvrages d'assainissement ainsi que la reconstitution d'une chaussée emportée par les eaux (érosion). C'était des travaux d'urgence effectués l'année dernière, nécessaires parce que ces routes nationales n'auraient pas été praticables autrement.

Ceux de la RN5 au nord de Toamasina, entre Soanierana Ivongo et Maroantsetra n'ont pas encore été effectués de suite parce que le degré d'urgence de ces travaux est beaucoup plus faible par rapport à ceux de la RN2.

Ils concernent essentiellement la réhabilitation des ponts en bois détruits ou encore celle des bacs endommagés. Une partie des travaux relatifs à la réhabilitation des bacs ont été effectués. A long terme, on prévoit sur cet axe le renouvellement complet du parc de bacs.

### 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
- Génie Civil
- Travaux Publics
- Génie Rural

Tél : 22 431 65

Mobile : 032 07 095 62

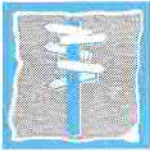
Lot II H 107

Soavimansoandro

Antananarivo 101







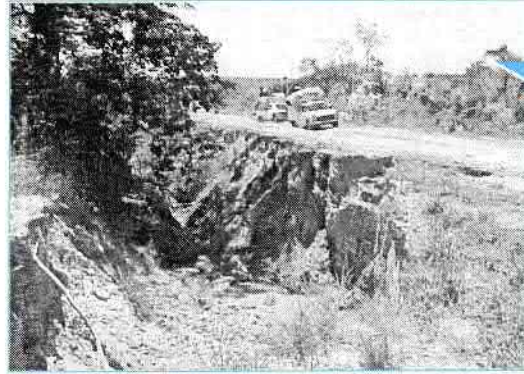
# RN6

## Carnet de route

Les travaux de réhabilitation démarrent sur la RN6 au grand bonheur des usagers en général et des habitués de cet axe en particulier. La route elle-même, parfois, a des maux à dire ...Vero Razafintsalama et Jean Claude Razanamparany lors d'une mission de reconnaissance ont prêté l'oreille...



Bien qu'étant initialement des fûts de bitume, nous sommes fiers d'être utilisables plusieurs fois et dans des domaines différents. En tant que mur de soutènement par exemple.



Attend moi frère ! faut pas se séparer sur cet axe. Comme si on traverse une forêt.

Avec des chevaux en plus, on peut sans problème effectuer la traversée de la Route Nationale.



Même un éléphant de la route comme moi se doit de se reposer dans des cas pareils !



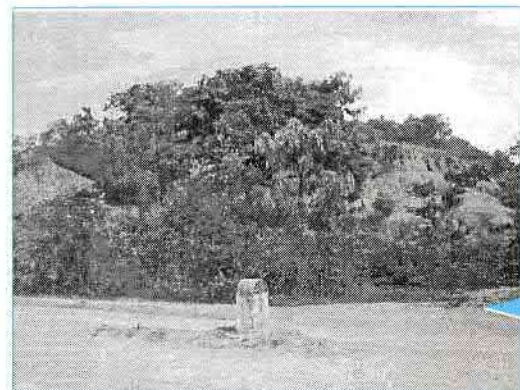
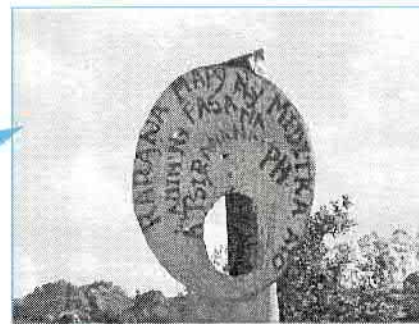
Petit fossé est devenu grand et mange la terre sa nourrice au fil des ans car papa entretien s'absente trop souvent !



Je suis sûr que mon allure titubante n'a rien à voir avec le rhum que je transporte ! en tout cas, avec toute cette cargaison, on ne risque plus d'avoir soit jusqu'à la prochaine saison sèche !

Se dorer au soleil c'est bien mais nous trouvons quand même le temps un peu long ! Où sont-ils tous pour nous exploiter ? Nous voulons bien participer à la réhabilitation de cette Route Nationale.

Il est interdit de pénétrer dans cet endroit où se trouve le "tombeau du président Tsiranana". Dommage pour les nombreux voyageurs qui auront sûrement aimé rendre hommage à ce père de la nation malgache !



Avec ces multiples déviations, je me suis retrouvée au beau milieu de la route !







## LES MARCHANDS DE SABLE DE BELANITRA

Les marchands de sable sont la plupart du temps visibles le long des digues ou encore près des routes bordées par un fleuve. La dénomination de leur métier peut faire rêver plus d'un chérubin, et pourtant ! Le métier est dur, comme tous les métiers physiques et fait vivre celui qui le pratique réellement à la sueur de son front. Leur rôle est majeur dans le secteur car ils sont à la base de la chaîne de la construction. Aussi bien pour les routes que pour les bâtiments. Nous avons pu discuter avec deux d'entre eux près de Belanitra, un Fokontany dans la commune d'Ankadikely Ilafy dans l'Avaradrano, contourné par le sud-est par le Mamba, affluent de l'Ikopa. En plus de vendre du sable, grâce à leur pirogue, ils permettent aux riverains d'avoir un accès direct au village. Tranches de vie.

La journée commence très tôt chez les marchands de sable. A 2h30 du matin lorsqu'il fait chaud, et vers quatre heures du matin en hiver. Ce sont les différentes étapes du travail qui l'exigent. Le chargement du sable, la première tâche à faire, est très physique. C'est pourquoi elle est effectuée au moment le plus frais de la journée. Une fois chargé, le sable est transporté vers le point de vente, puis est rassemblé sous forme de monticule. En attendant que des clients emportent le sable qui se dore au soleil, la journée est ponctuée par les allées et venues des pirogues transportant des usagers sur la rivière large de 15 mètres et profonde d'un peu moins de 1 mètre. Sur les lieux—comme à certains autres endroits en aval—où vaquent, avec d'autres marchands de sable Razafindrabodo Simone et Randriamanantena Jean Berchmans, la Mamba

permet un accès plus direct à la localité de Belanitra et évite aux passants de parcourir un kilomètre de plus.

Razafindrabodo Simone (43 ans) est la doyenne. Elle est propriétaire de trois barques et les loue 10 000 Fmg la semaine. Elle se fait aider dans sa tâche par son fils et un *mpanampy* (employé). L'activité qu'elle exerce est la deuxième source d'entrée d'argent du foyer. Son mari travaille dans le bâtiment. Randriamanantena Jean Berchmans, lui, n'est là que depuis quatre mois. Les difficultés qu'a connu l'entreprise où il a travaillé lui a fait faire cette reconversion. Il n'a pas de barque, ne possédant pas encore suffisamment de fonds pour en construire. "La construction d'une barque m'a coûté 700 000 Fmg il y a deux ans", se rappelle Razafindrabodo



Simone. Ceux qui, comme Jean Berchmans n'en possèdent pas en loue chez elle. Le sable est le principal gagne pain des marchands de Belanitra. C'est essentiellement grâce à cette activité que Jean Berchmans fait vivre sa famille. "La traversée par pirogue, (100

Fmg par traversée) c'est juste pour les cigarettes", confie-t-il.

Leur vie évolue ainsi ; tranquille, au gré des saisons et au fil de l'eau. Ils sont là tous les jours de la semaine sauf le dimanche.

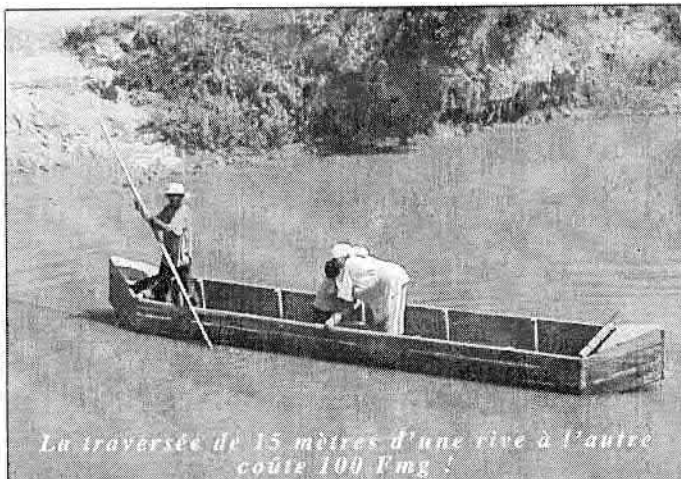
## BAROMETRE

**Agréable et à encourager,** cette courtoisie naturelle que l'on observe chez les automobilistes qui empruntent le tunnel d'Ambanidia, au centre de la capitale. Un croisement plus en avant en effet, la priorité est cédée naturellement, à tour de rôle, sans que le moindre bouchon soit créé.

**Plaisants** également les différents travaux effectués sur les stations services -désormais privées- principalement dans la capitale mais également en province. Coup de peinture pour les uns, réhabilitation totale pour les autres, chaque acquéreurs des lots de stations services de la capitale s'efforcent d'attirer au mieux le client. Concurrence oblige ! Le service s'en est trouvé également amélioré. Les quartiers changent de physionomie et au bout du compte, c'est le consommateur qui y gagne !

**Nocive et dangereuse** l'installation d'une station de concassage à proximité du village de Keilalina sur la RN25 par une grande entreprise de Travaux Publics, au mépris de la santé des villageois. Cela est également contraire aux normes des mesures environnementales. La poudre de pierre qui émane du chantier a un effet néfaste sur les voies respiratoires et peut même être mortel.

**Scandaleuse,** l'attitude de certains éléments de la gendarmerie sur nos routes nationales. Les arrangements "à l'amiable" qu'effectuent certains usagers avec certains policiers de la route sont un secret de polichinelle et s'apparentent même à de véritables rackets. Les camions et les véhicules de transport en commun sont les principales cibles. La pratique, hélas, risque de perdurer car les contrevenants sont nombreux. Alors, à toutes fins utiles, pourquoi ne pas transformer cette pratique en système de péage, beaucoup plus efficace pour l'entretien de nos routes?



La traversée de 15 mètres d'une rive à l'autre coûte 100 Fmg !



# ETAT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL DANS LA DRTP DE FIANARANTSOA

Etat 2001  
Revue trimestrielle  
au jour : 31/07/01



AXE	LOCALISATION	LONGUEUR		TOTAL (Km)	LOCALITES DESSERVIES	ETAT GENERAL	TEMPS DE PARCOURS MOYEN	OBSERVATIONS
		ROUTE BITUMEE	ROUTE EN TERRE					
RNF 7	202-741 663-741	= 421 = 78 499	623-663 = 40	539	Andohahelo (PK 202) - Ambositra (PK 258) - Vavato (PK 273-9-5) - Ambonimanjatoa (PK 350+80) - Fianarantsoa (PK 403) - Amboisoa (PK 463) - Antsaharaha (PK 509) - Antsaharaha (PK 564-300) - Antsaharaha (PK 602) - Andohahelo (PK 665+305) - Fianarantsoa (PK 690+800) - Iakalaka (PK 777+845) - Cote d'Ivoire (PK 741)	PK 202 - PK 307 = 105km PK 307 - PK 409 = 102km PK 409 - PK 463 = 54km PK 463 - PK 509 = 46km PK 509 - PK 602 = 93km PK 602 - PK 665 = 63km PK 665 - PK 741 = 76km	Moyen Bon Moyen Bon Moyen	8 h 30 Rehabilitation Plateau d'Ihorombe du PK 623 au PK 662 en attente du financement FED. Un reportage léger de la déviation a été fait le 15 Juin 2001 Une aire de repos est construite au PK 375 pour une halte voiture
RNS 11	0-101	= 4 = 4	4-11 = 7	101	Tsarosika (PK 0) - Andranompondo (PK 4) - Malavoky (PK 50) - Bac Antaninohy (PK 92) - Nosy Varika (PK 101)	PK 0 - PK 101 = 101km	Mauvais	Rehabilitation de la route démarrée en Aout 2001
RNT 11	0-19	= 19	19	19	Nosy Varika (PK 0) - Ambanivohelo (PK 19)	PK 0 - PK 19 = 19km	Mauvais	Rehabilitation des ponts et chaussées vers Septembre 2001
RNS 12	0-294	= 290 = 290	290-294 = 4	294	Tondro (PK 0) - Nanonona (PK 16) - Andavory (PK 39-500) - Vohitava (PK 50-500) - Andranilany (PK 85) - Manakara (PK 101) - Vohitavo (PK 152) - Tsararala (PK 195) - Farafangana (PK 213) - Vangandranjo (PK 294)	PK 0 - PK 101 = 101km PK 101 - PK 152 = 51km PK 152 - PK 195 = 43km PK 195 - PK 294 = 99km	Mauvais Bon Assez bon Bon	Pont au PK 28 réparé Travaux de rehabilitation des ouvrages sur STABEX en cours
RNT 12A	0-107	= 107	107	107	Vangandranjo (PK 0) - Bac Masmanaka (PK 30) - Marompono (PK 62) - Betsisy (PK 96) - Lumbe Farahy (PK 107)	PK 0 - PK 60 = 60km PK 60 - PK 107 = 47km	Moyen Mauvais	Travaux de rehabilitation en cours du PK 0 a PK 60 - démarrage de PK 60 a PK 107 Des grands ouvrages sont réalisables
RNS 13	0-57	= 57	57	57	Tsirival (PK 57)	PK 0 - PK 57 = 57km	Assez bon	
RNS 26	0-175	= 150 = 150	0-25 = 25	175	Ambalimanjatoa (PK 0) - Vohitavato (PK 25) - Ranomafana (PK 37) - Iliandana (PK 60) - Tondro (PK 116) - Antsaravo (PK 126) - Tsarosika (PK 152) - Manakara (PK 195)	PK 0 - PK 25 = 25km PK 25 - PK 126 = 101km Hauteur limitee a 3.80m au PK 159 (Antsaharaha)	Mauvais Mauvais	Rehabilitation partielle en cours du PK 25 au PK 115 par SNTP
RNS 27	0-271	= 271	271	271	Ihosy (PK 597 de la RNF 7) - Ivoimbe (PK 109) - Maropaka (PK 143) - Vondrozo (PK 205) - Farafangana (PK 271)	PK 0 - PK 271 = 271km	Mauvais	Tranement des points noirs prévue en début Octobre 2001
RNS 41	0-42	= 42	42	42	Fielakampont (PK 0) - Sandrandany (PK 22) - Fandiana (PK 42)	PK 0 - PK 42 = 42km	Bon	Routte rehabilitée par SMATP
RNS 45	0-24	= 24 = 24	0-24 = 24	24	Makamasiry - Ambolimalia (PK 382+580) - Ambalohelo (PK 4+500) - Amparavasy (PK 8+500) - Salavondrona (PK 15+100)	PK 0 - PK 24 = 24km	Mauvais	Rehabilitation partielle prévue en début Octobre 2001
RNT 14	0-92	= 92	92	92	Iliandana (PK 58 de la RN 25) - Tolongoina (PK 4) - Ambanivohelo (PK 64) - Antsaravo (PK 75) - Ihoany (PK 92)	PK 0 - PK 92 = 92km	Mauvais	Un pont coupé au PK 46 et un autre menacé de coupure au PK 41
RNT 16	0-81	= 81	81	81	PK 44 de la RNS 27 - Ranosara (PK 36) - Iakalaka (PK 81)	PK 0 - PK 33 = 33km PK 33 - PK 81 = 48km	Bon Assez bon	Rehabilitation Pont Beadabo en cours
RNT 18	0-136	= 136	136	136	Vangandranjo (PK 0) - Ranomena (PK 42) - Androy du Sud (PK 54) - Berotaka (PK 136)	PK 0 - PK 136 = 136km	Mauvais	Construction de Pont Bailey en cours a Masiranaka Haute Tranement des points noirs (ponts et chaussées)
RNT 24	0-42	= 17 = 17	17-42 = 25	42	Andranompondo (PK 4 de la RNS 11) - Natanilaka (PK 12) - Vohitava (PK 42)	PK 0 - PK 17 = 17km PK 17 - PK 42 = 25km	Mauvais Mauvais	Menacés de coupure au PK 5 (dakar) et au PK 26 (decroche)
RNT 35	0-220	= 65 = 65	65-220 = 155	220	Iakalaka (PK 27+93 de la RNF 7) - Anjoma - Anjoma au PK 17 - Antsaravo (PK 68) - Antsaravo (PK 170) - Ihoany (PK 220)	PK 0 - PK 65 = 65km PK 65 - PK 170 = 105km	Moyen Mauvais	Reparation materielle par SMAATP prévue en Octobre 2001 Des points en bois sont endommagés
RNT 42	0-95	= 34 = 34	34-95 = 61	95	Fianarantsoa (PK 408+500 de la RNF 7) - Masarantsoa (PK 114) - Ivoimbe (PK 24) - Mangidy au PK 85 - Ihoany (PK 95)	PK 0 - PK 95 = 95km	Mauvais	Reparation du PK 0 a 10 en Septembre 01 Des derniers kilometres rehabilites par Entourage SARSA
RNT 46	0-18	= 18	18	18	PK 307 de la RNF 7 - Ihoany - Andranompondo (PK 18)	PK 0 - PK 18 = 18km	Moyen	













## Transport en commun à Antananarivo

# UN CHAOS ORDONNE

*Par où cela avait-il commencé? Par l'enlèvement des arrêts bus de l'Avenue de l'Indépendance, enlevant tout repère aux usagers? Le transport en commun dans la capitale est dans une situation de crise reconnue par tous et vécue chaque jour par les autorités dépassées par le phénomène et qui n'arrivent plus à contenir le comportement des usagers pressés par le temps ainsi que celui des transporteurs à la recherche d'une nouvelle assise. Les textes ne suffisent plus, concède-t-on du côté du Ministère des Transports. Les actions entreprises par la mairie sont dérisoires malgré une volonté ferme de redresser la situation. La croissance urbaine n'est pas pour arranger les choses. Le système montre ses limites !*

"La population tananarivienne est une population extrêmement mobile, fait remarquer Fanja, une jeune universitaire. Ici rien ne se fait sans que l'on se déplace et c'est mon cas. Pour cela, il me faut prendre le taxi be". « C'est mon principal moyen de transport. S'il disparaît, je ne saurais pas quoi inventer d'autre », affirme de son côté cet étudiant en géographie. Le taxi collectif ou le minibus, plus connu sous l'appellation de taxi be est devenu aujourd'hui l'outil indispensable à une importante frange de la population tananarivienne. Une mère de famille explique : « C'est moins cher que le taxi et plus rapide que le bus ». D'où son autre appellation : buxi, c'est-à-dire bus-taxi. La demande va en s'accroissant.

### La loi de la demande

L'Enquête Prioritaire auprès des Ménages (EPM) de 1999, a recensé 1 200 900 habitants à Antananarivo. Le taux de croissance annuel de la population est de 5,9%. Avec seulement 3% de taux de croissance, les analystes prédisent qu'en 2010 le nombre d'habitants dans la capitale s'élèvera à 3,2 millions :

Le développement spatial accompagne cette croissance urbaine. Au périmètre urbain s'étendant sur 82 km<sup>2</sup>, s'ajoutent désormais les 19 communes suburbaines périphériques occupant 460 km<sup>2</sup> et vers lesquelles de plus en plus de citadins émigrent. L'éloignement progressif du périmètre de la ville de son centre traditionnel a contribué de beaucoup à stimuler la demande en transport. Le choix d'une maison à louer par exemple ne se détermine plus obligatoirement par rapport au centre ville mais simplement à celui d'un arrêt autobus. Le principal souci étant d'être rapidement relié soit à son lieu de travail, soit à un centre d'activité,

tout en bénéficiant du calme relatif que procure jusqu'ici les zones périphériques.

La population tananarivienne n'est pas seulement mobile. L'EPM 99 a relevé un taux d'activité de 61,4% et indique une proportion de la population active de 27,3%. Il est intéressant de signaler les 47 840 travailleurs recensés dans les zones franches. Cette frange de la population constitue avec les employés de bureau, les scolaires et les étudiants : les principaux utilisateurs des taxis be. Les étudiants ont d'ailleurs été à l'origine du phénomène en manifestant vers le milieu des années 80, réclamant plus de moyens de transport leur permettant d'aller à la Fac. « A l'époque c'était la pénurie des devises », se rappelle un fonctionnaire du Ministère des Transports et de la Météorologie. « Le parc des bus n'arrivait plus à satisfaire la demande alors que l'État ne pouvait pas procéder au renouvellement du parc faute de moyens. Pour remédier à la situation, on avait adressé un appel, par radio, aux opérateurs privés, aux particuliers. Rappelez-vous : c'était l'époque des 404, 504 familiales et même des 404 bâchées (ndlr: les "papango"). On était au début de la libéralisation. »

### La loi de l'offre

L'évolution du parc s'est faite naturellement, en fonction des lois du marché. La demande allant en s'intensifiant (les usagers ont déserté les bus), la hausse des prix du carburant et de celui des pièces détachées aidant, le parc des taxis collectifs lui aussi s'est petit à petit transformé. Les minibus de 14 places ont remplacé les papango des premières heures. La rentabilité du véhicule dépend de sa capacité d'accueil. Aujourd'hui, les besoins du marché imposent l'utilisation des Mercedes 307, 308, 309, 410 ou



*Le lot quotidien des usagers chaque matin : course contre la montre et course après les taxi be. Un petit arrêt dans un embouteillage est une véritable aubaine pour ceux qui n'ont pas encore réussi à monter.*

## LES TEXTES EN VIGUEUR

- **Loi n°95-029** du 15 septembre 1995 (JO du 23/10/95) portant organisation générale des transports terrestres et fluviaux
- **Décret** d'application de la loi N°95-029 ; **n°96-578** du 18 juillet 1996 (JO du 16/09/96) portant organisation des transports routiers de voyageurs par véhicules motorisés sur voies publiques et itinéraires déterminés.
- **Arrêté n°2097/98** du 29 mars 1998 (JO du 13/04/98 - Annexe : Cahier des charges générales, Cahier des charges particuliers, par lignes) fixant les normes d'organisation générale des transports routiers publics en commun de voyageurs dans la zone nationale, zone régionale, zone urbaine, et zone suburbaine
- **Arrêté n°4619/96** du 01/08/96 portant création, fonctionnement et désignation des membres de la cellule de concertation.
- **Arrêté n°6707/96** du 16 Octobre 1996 portant création, fonctionnement, attributions du Bureau Professionnel de Transport de Voyageurs et mode de scrutin pour l'élection de ces membres dans chaque zone.
- **Arrêté n°1174** du 26 mars 1974 (JO ES du 03/04/71) relatif aux prescriptions applicables aux véhicules affectés aux transports publics ou privés en commun de personnes.
- **Ordonnance** relative à la police de la circulation routière **n°62-066** du 27 septembre 1962 (JO ES N° 764 du 03/04/71) :  
**CODE DE LA ROUTE**: partie législative relative aux infractions aux règles de la circulation  
**CODE DE LA ROUTE**: partie réglementaire définissant les règles générales de la circulation routière
- **Décret n°95 291** du 18 avril 1995 modifié et complété par 96-583 du 17/07/96 : portant organisation de la fourrière
- **Arrêtés ministériels n°5240/88** du 29/11/88 (JO du 01/10/88) et **n°6493/88** (JO du 12/12/88) : Institution du principe de la libre détermination des tarifs de transports de voyageurs et de marchandises : Non interventionnisme de l'Administration dans la fixation des tarifs de transport. Libéralisation suivant la loi de l'offre et de la demande.
- **Décret n°2000-726** du 04/10/2000 modifiant certaines dispositions du décret N°79-281 du 15/10/79 relative à la police de la circulation routière et à l'application de l'ordonnance N°62-066 du 27/09/62.





## Transport en commun à Antananarivo UN CHAOS ORDONNE (suite)

407. Elles peuvent contenir 18 à 22 places « voire 30 en surcharge », assure un opérateur. « Finalement nous nous acheminons tout doucement vers le retour des bus de 30 à 50 places », constate le responsable au sein du Ministère des Transports qui reconnaît en même temps que les infrastructures routières de la capitale ne sont plus à même d'accueillir de telles charges.

En 1999, 72,08% des véhicules en service à Antananarivo étaient des taxis be. apprend-on de source auprès de l'INSTAT. L'état de saturation du transport en commun urbain a été constaté par tous y compris par les premiers responsables. En prenant en main la gestion du secteur, la Commune Urbaine d'Antananarivo a procédé à un contrôle sur 2190 minibus (Ndlr : régularité vis-à-vis de la licence, de l'hygiène, du droit de stationnement, du code de la route, ...). 271 licences ont été ainsi suspendues. Sur 121 bus contrôlés, 37 licences ont été suspendues. Au début de l'année 2001, 50 minibus ont été mis en dépôt définitif et 54 minibus ainsi que 2 bus ont été mis en dépôt provisoire. Suite à ces différentes mesures, plus que 565 minibus et 86 bus sont en service cette année, informe la direction des affaires économiques de la mairie, s'ils étaient encore 1337 minibus et 308 bus en circulation l'année dernière. Les véhicules de transport en commun de la capitale opèrent aujourd'hui sur 100 lignes de minibus et 12 lignes de bus répartis dans les six arrondissements de la capitale, voire même plus loin pour certains. D'après une liste transmise par la mairie, recoupée sur une autre remise par les

transporteurs, nous avons nous-même recensé l'existence de 80 coopératives.

### La dure loi du marché

Si le nombre des véhicules a baissé sur le papier, la concurrence reste rude sur le terrain. Les différentes mesures qui ont été prises n'ont pas dissipé le malaise qui prévaut. "Au niveau de Cora à midi, (ndlr : supermarché à mi-chemin de la Route des hydrocarbures), fait remarquer un transporteur opérant sur le trajet Androhibe-Alarobia-Analakely-Anosy. On avait l'habitude de voir une longue file de gens attendant le bus. Aujourd'hui, à cette heure de la journée, il n'y a plus personne. Ce n'est pas tant que les gens ont décidé de ne plus rentrer chez eux pour déjeuner, c'est surtout parce que le nombre d'opérateurs sur cette ligne a augmenté. D'un autre côté, les embouteillages sont un véritable fléau. S'il y a seulement deux ans je pouvais encore effectuer quatre tours sur ce trajet, aujourd'hui j'en fais un de moins. Entre les heures de pointe, il faut compter 2h30 mn de trajet. Pendant les heures creuses, je boucle en 45 mn.", Ramanjato Andrianjaka, fondateur de la ligne Mandrozeza, entend actuellement de fidéliser ses clients (qu'il a identifié comme étant essentiellement des journaliers.) en leur faisant certes payer 1000 Fmg mais en respectant bien l'exclusion des places debout. Il est en concurrence avec une nouvelle coopérative qui accepte de diviser en deux le prix du ticket à mi-parcours, quitte à faire voyager les usagers debout. "Aujourd'hui, opérer dans le secteur transport c'est un peu aller à l'aventure. On ne peut plus

vivre uniquement de ce métier. Ceux qui réussissent sont les ex-vendeurs de tissus du Zoma ou du Camp Pochard qui se sont reconvertis. Leur ancienne activité - qu'ils exercent encore à temps partiel - leur permettent de combler les déficits. Et pourtant, même ceux là sont aujourd'hui confrontés au problème de saturation dans le secteur". Ramanjato Andrianjaka a dix ans de métier et résiste « pour cause d'utilité publique » et parce qu'il « ne se laisse pas faire ». D'autres n'ont pas eu ce courage. « Sur 378 opérateurs auparavant, seuls près de 75 sont restés », indique Bernardin Andriambinintsolomora, président de Coopérative et ancien membre du Bureau Professionnel des Transports Urbains (BPTU). Elles sont loin les années 86-96 qui ont consacré le règne des minibus et

qui ont fait du transport en commun un secteur très prospère, à tel point que de nombreux fonctionnaires et bureaucrates s'y sont précipités ! Et déjà, d'autres « adversaires » pointent à l'horizon : les lignes suburbaines petit à petit gagnent du terrain sur la ville.

### Hors la loi

La réduction à vue d'oeil de la marge de manœuvre des transporteurs conduit la plupart d'entre eux à user de toutes les ficelles pour grappiller un peu de marge bénéficiaire. L'arrêté 2097/98 (V. tableau p. 10) est quotidiennement enfreint et les responsabilités sont partagées. Les surcharges en début et en fin de journée sont inévitables et découlent d'un accord tacite entre les usagers pressés par le temps et

### PRECISION

Dans l'encadré "Où apprendre le Génie Civil ?" de notre précédent dossier axé sur la formation en BTP, l'ESMAP a été omis de la liste. Or cet établissement qui a essentiellement fourbi ses armes dans le domaine de l'architecture forme efficacement aujourd'hui aussi bien des techniciens supérieurs en Génie Civil que des ingénieurs. Toutes nos excuses auprès des responsables de cet établissement qui nous ont pourtant fourni des éléments les concernant, pour cette omission involontaire.



## TRANSTECHNIQUES

SOCIETE D'ETUDES ET  
D'INGENIERIE CONSEIL

### DOMAINES 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

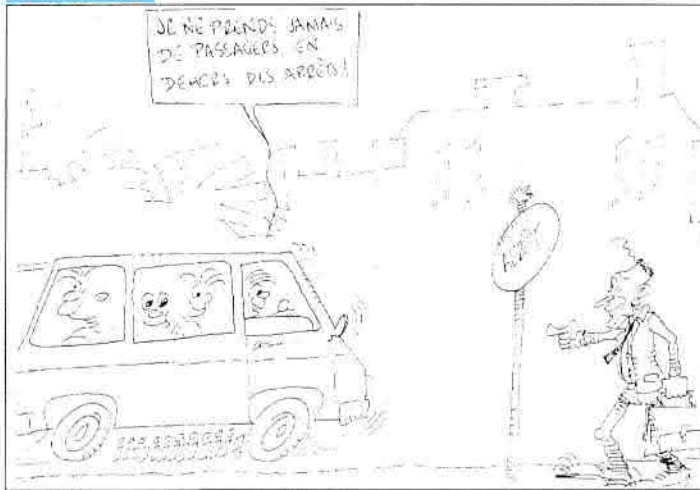
ADRESSE : Immeuble Ex-Paraky Tsilefy - Boulevard  
Ratsimandrava - Ouest Ambolijanjahary  
Tél/Fax : 22 394 59



**Le receveur réclame les frais aux voyageurs. En contrepartie, il n'y a pas de tickets distribués.**







Une bande dessinée de Soritra, initiée par le CNOT et financée par le projet FED 6 mag 121 a été conçue pour sensibiliser les chauffeurs.



Mais la réalité est toute autre. La scène se passe à Ambatomena. Et le véhicule est en marche !

#### Le profil du transporteur par Hery Rakotoarisoa, Président National du CNOT.

« On ne s'improvise pas transporteur. Il faut un minimum. En ce qui concerne l'âge, on ne peut déjà pas exercer ce métier à 18 ans. Il faut d'abord avoir le permis. Ce qui ramène l'âge minimum à 21 ans. Puis il vous faut acquérir l'expérience. Le choix d'exercer ce métier est effectué à 25 ans mais vous ne serez véritablement confirmé transporteur qu'à 30 ans. Car il vous faudra auparavant réunir le fonds nécessaire pour démarrer votre entreprise. Vous aurez même sans doute fait une petite incursion dans d'autres secteurs. Dans les autres métiers, dès que l'on a obtenu son diplôme, on peut se prévaloir d'être professeur ou encore chirurgien. Il est possible d'appliquer directement son savoir-faire. Pour le transporteur, en plus de son savoir-faire, il lui faut réunir le matériel nécessaire. On véhicule souvent une idée fautive à propos des transporteurs. Beaucoup de gens pensent que dans ce type de métier il suffit de croiser les bras, de laisser travailler son véhicule et de récolter le fruit du travail le soir. Ils n'ont aucune idée des coûts d'entretien, de la maintenance, des réparations que le véhicule doit subir. Il faut également gérer le personnel. C'est une véritable société. Quand un de nos outils de travail vient à manquer : une pénurie d'essence, une pièce détachée introuvable à Madagascar ; les conséquences sur le chiffre d'affaires sont immédiates. Dans le pire des cas, il y a arrêt du travail. Or nous ne pouvons pas faire autre chose. Non, ce n'est pas évident. »

(Suite page 12)  
(Suite de la page 11)

les transporteurs incapables de contenir le flot de la demande pendant ces heures de pointe, au mépris total des clauses contenues dans le cahier des charges, ainsi que de l'article 50 où il est interdit pour le voyageur de monter dans un véhicule plein. Les minibus refusent du monde entre les primus et les terminus où pourtant les attentes sont longues. Il n'est bien évidemment plus question du respect des places assises stipulé dans le cahier des charges. Plus question non plus de distribuer les tickets (art. 42 de l'arrêté 2097). Sur certaines lignes, celles par exemple desservant le trajet des étudiants : Ankatso-Ambohitavo-Anosy-67 ha, le prix du ticket est morcelé par parcours, faisant gagner 500 Fmg au transporteur (ou aux chauffeurs et receveurs si leur patron n'est pas au courant) par rapport aux 1000 Fmg qui ont été normalement acceptés par tous. Il arrive également que des conducteurs rebrousse chemin à mi-parcours au gré de leurs humeurs, violant ainsi l'article 44.

En règle générale, les incitations financières à la productivité exigées par les propriétaires des véhicules ne favorisent pas le respect par les conducteurs —véritable cauchemar de l'automobiliste moyen—des règles les plus élémentaires du code la route : vitesse excessive, manœuvres brusques, arrêt en plein milieu de la chaussée ou en plein virage pour la prise d'un client, course-poursuite entre véhicules pour se voler des tours, ... La presse se fait d'ailleurs largement l'écho des cas d'accidents, souvent mortels, perpétrés par ces chauffards qui

peuvent même être surpris en état d'ébriété. Le propriétaire n'est pas trop exigeant sur les qualifications professionnelles de son chauffeur : « Du moment qu'il a une capacité »... « On ne peut pas juger une personne au premier regard ! ». D'autant que dans le secteur, ce genre de ressource ne connaît pas encore de pénurie : « Si vous renvoyez un chauffeur aujourd'hui, demain il s'en présentera 10. » Beaucoup, en particuliers ceux de la jeune génération, n'ont pas bénéficié des formations d'une auto-école, mais ont appris sur le tas, le prix des cours étant exorbitant (plus de 500 000 Fmg pour un permis complet).

#### Pouvoir légitime ou pouvoir légal?

Les rues de Tama sont donc à la merci des hors la loi ? Les transporteurs attribuent ce désordre à l'Etat qui, disent-ils, n'a pas appliqué la loi. Ils réclament notamment la mise en place du Comité technique, organe suprême de contrôle prévu par l'article 19 du décret n°96 578, où chaque entité (Etat, usagers, professionnels) est représenté, et qu'ils estiment être seul en mesure de clarifier la situation. La suspension temporaire du BPTU dont le mandat a pris fin en mars 2001, et la prise en main de la gestion du transport en commun urbain par la commune, fait d'elle à la fois juge et parti, considèrent les professionnels du secteur. Pour ces mêmes personnes, la mise en place d'un comité ad hoc qui les représente, au pouvoir consultatif, n'est qu'une vitrine. Le pouvoir de la commune de délivrer des licences individuelles depuis sa prise en main de la gestion du secteur favorise le sureffectif et réduit considérablement le



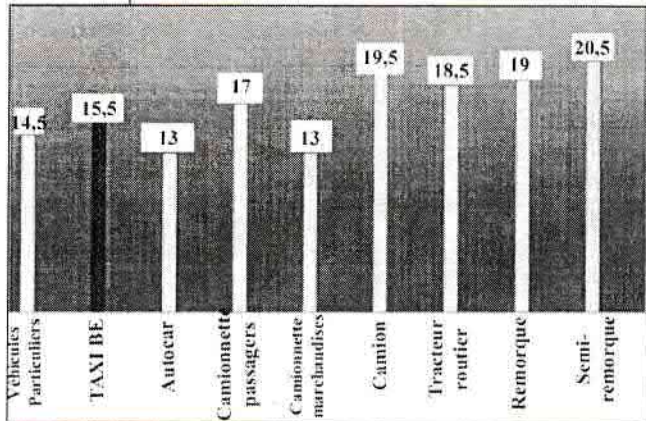
Les besoins actuels du marché imposent l'utilisation des Mercedes 307, 308, 309, 410, 407. Ici à Anosy, c'est à celui qui réussira le mieux à barrer la route de l'autre.





**UN CHAOS ORDONNE (suite)**

**AGE MOYEN DES VEHICULES EN CIRCULATION A ANTANANARIVO EN 1999**



Source : INSTAT - Mars 2001

pouvoir de contrôle des coopératives sur ses membres, ajoutent-ils. « Ce qui fait qu'aujourd'hui, ce sont les receveurs et les chauffeurs qui font la loi. Et ils ne courent même pas le risque d'être sanctionnés puisqu'ils paient les policiers ! ». Les professionnels, à l'instar de Rubarison Jansen, président du syndicat des transporteurs, déplorent une « libéralisation mal comprise, mal encadrée » voire même « une absence d'organisation et même d'une politique réelle du transport à Madagascar ». L'autre son de cloche, celles des autorités concernées, rapporte que le BPTU n'a pas rempli en totalité sa fonction. Il lui incombait par exemple d'établir un cahier des charges pour réglementer le secteur, d'établir des bases de données, ainsi qu'un plan de ligne offrant une vue globale du secteur pour une meilleure organisation du transport. Ce qu'il n'a pas fait, constate les responsables de la mairie. Pour notre interlocuteur du Ministère des Transports, le BPTU avait un moment dépassé ses droits en s'arrogeant les pouvoirs de la commune en matière de contrôle et de répression, mais surtout en prenant la défense des transporteurs sur la question de l'augmentation des tarifs qui avait défrayé la chronique l'an dernier. Il avait alors joué un véritable rôle de syndicat, estime ce responsable.

**Réglementer l'existant**

« L'idéal serait que les transporteurs sachent parfaitement ce qu'ils ont à faire. Il leur a par exemple été demandé d'effectuer une étude de marché avant d'opérer sur un trajet. Elle

a été souvent effectuée à la légère, « sous forme », alors que l'annexe de la loi 2097 le recommande ». Cela permettrait pourtant de vérifier si la ligne n'est pas encore saturée ou si la demande correspond aux aspirations de la population. Dans le système du transport en commun de la capitale, ce ne sont pas les usagers (c'est rare) qui demandent l'ouverture d'une ligne mais un opérateur. Le choix est effectué non pas en fonction de l'intérêt général mais par rapport au marché : s'il n'y a pas trop d'opérateurs concurrents, si l'état de la route (très important) est bon, s'il y a beaucoup d'usagers sur l'axe. Du côté du Ministère des Transports, on reconnaît l'insuffisance des textes. « Avec l'avènement des provinces autonomes, certaines lois sont devenues obsolètes tandis que d'autres doivent être créées ou complétées comme la loi et le décret relatif au transport des voyageurs à Madagascar ou encore la loi sur les sociétés de transport », reconnaît cependant ce responsable du ministère. La loi sur les coopératives vient de sortir. Il y eut, en 1999, un sommet national, un sommet régional et des ateliers dans les Faritany. Il est ressorti que la loi devait être réexaminée pour qu'elle soit en conformité avec l'évolution du marché et l'autonomie des provinces.

De son côté, la commune a estimé plus urgent de réglementer déjà l'existant. Les initiatives qui ont été prises connaissent plus ou moins de bonheur. Les arrêts ont été spécifiés. Au grand dam de certains usagers obligés d'effectuer plus de trajet à pied entre deux arrêts ! Insuffisant, estiment les transporteurs. En

réponse, les responsables de la Commune invoquent la vétusté des infrastructures routières : « Près de 80% des rues de la capitale ne sont pas adaptées aux 50 à 60 mètres de distance entre deux arrêts exigés par les normes ». Pourtant, beaucoup de chauffeurs suivent les directives. Mais il est paratiquement impossible de le vérifier de manière effective étant donné que la brigade mixte de contrôle mise en place à cet effet n'arrive même pas à couvrir l'ensemble de la ville. Cependant, la distribution des cahiers de charges particuliers (convention entre la Commune et les coopératives, dont l'impact est jugé provisoire par les opérateurs parce que simplement répressif), l'informatisation des données et de la gestion des coopératives et des licences, la formation des coopératives (qui, en fait, ne connaissent pas bien leur rôle), témoignent de la décision de la commune de ramener l'ordre dans le secteur. Le gel de l'octroi d'ouverture des lignes depuis 2000, malgré une cinquantaine de demandes en instance, montre une volonté de pallier le sureffectif. Malgré tout, la mise en place du comité technique reste, pour les transporteurs, la seule solution au problème. Parallèlement aux

doléances émises ici et là en faveur de la redynamisation du secteur : ouverture de nouvelles lignes, construction de nouvelles infrastructures routières, déconcentration géographique du système administratif, simple respect mutuel entre citoyens, ... Il est déjà important que chacun connaisse son rôle. A l'Etat, l'élaboration de la loi, sa mise en application et le suivi de sa mise en application. A la commune, la gestion de l'exploitation des lignes et le suivi du respect des textes en vigueur. Aux transporteurs enfin la gestion du marché.

L'usager s'y retrouve-t-il ? « Le service est tout à fait déplorable : les chaises sont très abîmées, on y est très à l'étroit, souvent on vous fait descendre alors que le véhicule est déjà en marche... mais on n'a pas mieux. » L'alternative ne s'est pas encore présentée alors il ferme les yeux, préférant subir que d'envisager une éventuelle hausse des prix du transport. Pour cet habitant de province qui effectue quelquefois des séjours dans la capitale : « si l'on a encore les moyens, il vaut mieux



**A Ambodifilao, la mairie d'Antananarivo tente désespérément de garer 33 lignes de bus à un endroit où même les voitures particulières avaient déjà du mal à trouver un parking !**



**TOUS TRAVAUX DE CONSTRUCTION GENERALE**

Bâtiment - Génie Rural - Piste en Terre - Terrassement  
Location Camion Bennes - Menuiserie Bois  
Menuiserie métallique

Lot 103 A Ambohibao Antananarivo 101      Tél : 22 449 86 / 032 02 590 24

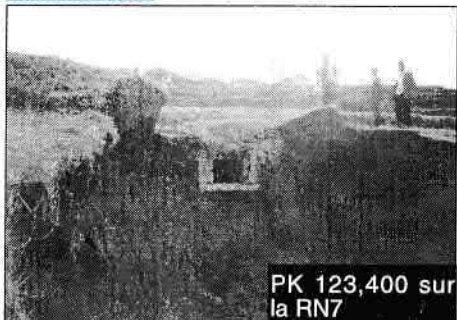






RN 7

## Menace d'une nouvelle brèche !



PK 123,400 sur la RN7

Au PK 123. 400 de la RN7, un début de brèche a été constaté. La partie aval du dalot est actuellement dégradée et l'absence de remblais emportés par les eaux a complètement mis à nu l'ouvrage. De gros impacts sur la chaussée sont à craindre. Souvenons du PK 121 où un ouvrage dans un état de détérioration avancé a été à l'origine de l'effondrement de la chaussée à la dernière saison des pluies. Pour les techniciens, si aucune mesure n'est prise au niveau du PK 123, le même scénario risque de se reproduire. La chaussée, ainsi que l'ouvrage qui ne bénéficie plus d'aucune protection, est à la merci des eaux de ruissellement et des eaux de pluie.

Cette dégradation a été constatée par les responsables de la Subdivision des Travaux Publics d'Antsirabe qui ont dit avoir avisé les autorités supérieures sur cet état de fait. Il n'y a, pour le moment, pas eu de suite à leur appel or les mesures spécifiques et urgentes qui doivent être apportées nécessitent, semble-t-il, un budget supplémentaire. Les moyens pouvant être exploités par la Subdivision des Travaux Publics d'Antsirabe se trouvent dans ceux consacrés aux travaux d'entretien courant. Le déblocage des fonds cependant ne pourra se faire que fin avril... à la fin de la saison de pluie !

### EDITION

#### Les Nouvelles Chroniques du LNTPB sont parues

La première parution des "Nouvelles chroniques du LNTPB", revue d'informations techniques sur les routes, a été saluée avec enthousiasme par les professionnels du secteur d'autant que cette parution rompt plus de vingt années de silence. La dernière "Chronique du LNTPB" en effet datait du mois de mars 1975. Ces chroniques sont ouvertes à tous les techniciens de la route désireux de partager leurs expériences aux autres. Avec son Centre de Transfert de Technologie (CTT), opérationnel depuis novembre 2000; ces Nouvelles Chroniques contribuent désormais à intégrer le LNTPB de plein pied dans l'ère de l'information ainsi qu'à dépoussiérer l'image du technicien cloîtré entre les quatre murs de son bureau.

### PISTES RURALES Réhabilitation de 1658 km en 2002 par le PST



Le désenclavement en marche.

1658 km de pistes rurales répertoriées dans toute l'Ile ont été priorités à l'issue des ateliers régionaux organisés par le Programme Sectoriel du Transport (PST), en vue de la

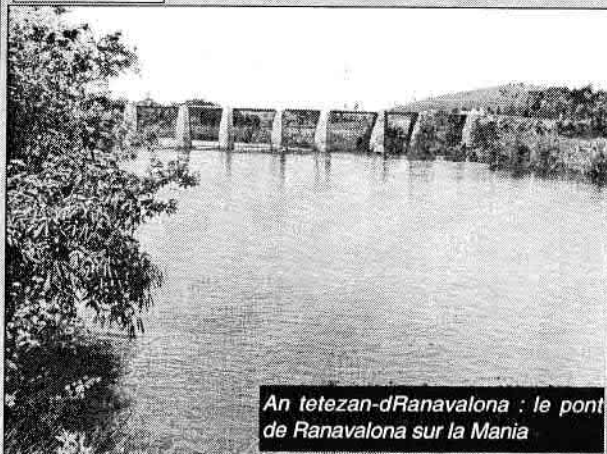
réhabilitation de celles-ci à partir de l'année 2002. Le montant des travaux qui seront financés par la Banque Mondiale par le biais du PST s'élève à plus de 1000 milliards de Fmg.

La province autonome d'Antananarivo est celle qui bénéficie du plus long linéaire à réhabiliter avec 486 km de pistes rurales sélectionnées. Vient après celle de Toliara (350 km), Mahajanga (251 km), Fianarantsoa (245 km), Toamasina (221 km) et enfin Antsiranana (105 km). Ces différents axes sélectionnés feront l'objet d'un Avant Projet Définitif (APD) avant le début effectif des travaux.



HISTOIRE

## LA TRAVERSEE DE LA MANIA PAR RANAVALONA II EN 1873.



An tetezan-d'Ranavalona : le pont de Ranavalona sur la Mania

Le 13 août, nous étions au bord du Mania. C'est l'une des deux rivières que l'on traverse en allant de Tananarive à Fianarantsoa. L'autre, qui est tout près de Fianarantsoa, s'appelle Matsiatra. Jusqu'ici, nous avons passé à gué les nombreux cours d'eau. Le Mania, plus profond et, dit-on peuplé de caïmans, se passe ordinairement en pirogue ; mais, pour nous, à cause du nombre, c'était un mode impraticable. On avait donc jeté un pont sur la rivière.

Voici comment s'improvisait un pont à Madagascar. On forme des piles de pierres sèches. D'une pile à l'autre on jette des troncs d'arbres non équarris, et, en travers des troncs, les branches qu'on leur a enlevées. Enfin, sur les branches, on étend une couche de terre. Le pont construit sur le Mania avait trois piles et deux mètres de largeur. C'est là qu'il s'agissait de faire passer les 50 000 hommes qui formaient la suite de la reine.

Dès notre arrivée, le mercredi, nous trouvâmes les deux têtes du pont gardées par des soldats. Le pont avait été fait pour la reine, il fallait que personne n'y passât avant elle.

En effet, le jeudi matin, 14 août, le programme fut changé. Au lieu de faire partir tout le monde en avant comme à l'ordinaire, on se consigna, et la reine quitta le camp la première avec sa petite escorte. Lorsqu'elle arriva à la tête du pont, chacun, même la reine, mit pied à terre. Il fallait adresser à Dieu une prière publique. (...) La prière finie, le palanquin royal s'ébranle, et, précédé de quelques soldats de la garde et d'un canon, il se met en marche, pendant que la musique joue l'air de la souveraine. Le Premier ministre était en avant, à pied et chapeau bas. Après la reine, M. Laborde, consul de France, le vieux Raininy, chef des noirs, quelques soldats et les personnes de la suite de la reine. (...) Arrivé de l'autre côté, la reine prit place sur un fauteuil, et, pendant six heures et demie que dura le passage, elle ne quitta point sa place. Sur l'autre rive, le premier ministre, entouré des grands officiers, veillait lui-même à l'ordre qui fut parfait jusqu'au bout. Il n'y eut à déplorer que quelques chapeaux tombés à l'eau ou emportés par le vent.

Voyage relaté par le R.P. Delbosc et relevé dans

"Les Missions Catholiques" N°7, 14, 21, 28 mai, et 11, 18 juin, republié dans Documents historiques de Madagascar n°32.





Kénya

## SUPPRESSION DE LA TAXE D'IMPORTATION SUR LES BICYCLETTES



Photo: Paul Starkey

### Moyens de transport autour d'un marché au Kénya

Le gouvernement kenyan a supprimé la taxe d'importation pour les bicyclettes. apprend-on dans le "Global RT Round Up" qui paraît dans le site de l'IFRTD, et où l'on recense les dernières nouvelles en

matière de transport en milieu rural. Cette décision a été prise à l'issue de l'élaboration du budget de l'année 2001, en juin dernier. Cette taxe qui a été déjà supprimée il y a de cela quelques années a été

remise au goût du jour, et donc de nouveau supprimée cette année. Cette action entre dans le cadre de la stratégie de réduction de la pauvreté élaborée par le gouvernement kenyan. Elle viendra en effet à compenser la hausse des prix des produits pétroliers mais aussi encouragera l'utilisation de la bicyclette. Au même titre que le crime, les problèmes de sécurité et l'insuffisance des infrastructures, cette décision cependant reste préventive dans le milieu urbain. Les impacts les plus significatifs sont attendus dans le milieu rural.

### Sécurité routière

#### DECEMBRE : MOIS DE PREVENTION DE LA CONDUITE EN ETAT D'IVRESSE AUX USA

Par décret présidentiel, le mois de décembre a été instauré mois de la prévention contre la conduite en état d'ivresse aux USA. Cette année, le thème choisi a été : "En cette période de vacances ...le plus grand cadeau que vous puissiez faire serez peut être de rentrer vite chez vous". En 2000, 16 653 personnes ont péri dans des accidents liés à l'alcool, constituant 40% des décès dus aux accidents de voitures dans l'année. 1,5 millions d'individus arrêtés en 2000 conduisaient sous l'influence de l'alcool ou de la drogue. Environ 3 américains sur 10 ont été concernés par des accidents relatifs à l'alcool dans leur vie. Près des 3/4 des automobilistes impliqués dans la conduite en état d'ivresse ont été constatés grands buveurs, voire même alcooliques. Le Conseil National de sécurité a estimé que les accidents liés à l'alcool a coûté à la nation américaine 25,8 million de dollars en 1999.



## Revue de presse

France

### NON AUX VOIES DE BUS ELARGIES A PARIS

Parmi les dépêches de la Revue Générale des Routes et des Autoroutes, éditées ce mois de décembre, nous pouvons lire cette réaction de Christian Gerondeau, président de la Fédération française des automobiles-clubs et des usagers de la route. "Paris est en route vers la paralysie", prévient-il. Rue de Rivoli, on y circule aussi vite en voiture qu'à pied. Il demande l'arrêt immédiat des travaux en cours et la destruction des banquettes déjà créées, afin que les voies concernées puissent retrouver la souplesse indispensable à un bon écoulement du trafic.

### A Bagdad en Irak

#### LES EMBOUTILLAGES DEVIENNENT UNE AFFAIRE NATIONALE

"Embouteillage monstre à Bagdad malgré l'embargo", titre un article de l'AFP paru fin novembre dans les pages internationales de l'Express de Madagascar. 700 000 véhicules de transport en commun, près de 350 000 voitures privées et près de 118 000 voitures officielles circulent dans une cité de 1000 km<sup>2</sup> abritant près de 5 millions d'habitants, rapporte l'article. Malgré l'embargo, l'Irak continue d'importer des véhicules et projette même de renouveler son parc automobile dans le cadre du programme "Pétrole contre nourriture". Pour les autorités du pays, il s'agit surtout d'une question d'urbanisation de la ville. Parmi les raisons des embouteillages cité par les responsables figure "le report d'un projet de construction d'autoroutes". L'Irak a annoncé la mise en place d'une équipe d'ingénieurs chargée d'élaborer un plan de réaménagement de cette ville fondée par le calife abbasside Abou Jaafar al-Mansour, à l'horizon 2015 pour conserver à la capitale son "identité historique" et en même temps assurer à ses habitants "les qualités d'une cité moderne".



### LALANA

249, Route Circulaire  
BP 841, Antananarivo  
Tél : 22.369.86  
GSM : 033 11 497 70  
Fax : 22.366.31

e-mail : lalana@ds.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

Abonnement-Vente-Publicité  
Sylvie Rakotondravelo

Impression  
Imprimerie Nouvelle  
Tél : 22 233 30

Dépôt légal n°: 351  
Tirage : 1000 exemplaires

Pour la route ...



Vue sur internet, cette photo tout à fait de circonstance a été sûrement conçue pour vous faire...tenir la route !





# Shell Madagascar



## Shell Madagascar - SMPS

BP 12029 - Village des Jeux - Ankorondrano - Antananarivo 101  
Tel. : (261 20) 22 227 28 - Fax : (261 20) 22 218 72

**Le Groupe Shell**, opérateur historique qui est présent depuis de nombreuses années dans l'océan indien, s'est réimplanté à Madagascar dans le cadre de la privatisation de la SOLIMA.

**Shell Madagascar** (la Société Malgache des Pétroles Shell) est opérationnelle depuis le mois d'Octobre 2000 et assure la distribution de toute une gamme de produits pétroliers (Super Carburant, Essence Tourisme, Pétrole Lampant, Gasoil, Fueloil, Lubrifiants, et Bitumes), à travers 50 stations services réparties sur toute l'île.

**Shell Madagascar** s'est donné comme objectif de contribuer rapidement à l'amélioration des biens d'équipement et de production.

**Shell Madagascar** regroupe actuellement environ 50 collaborateurs et son développement rapide permet d'envisager un renforcement des effectifs. Un plan de formation est en place pour toute l'équipe.

**Shell Madagascar** ainsi que pour le personnel des stations services.

**Le Centre de Service Clientèle (Tel : 22 218 98 fax : 22 218 78)** assure une écoute attentive des clients consommateurs, gère les commandes des stations services et traite aussi les doléances afin de donner entière satisfaction aux clients.

**Shell Madagascar** distribue une gamme de lubrifiants haute performance pour tous les types de véhicules circulant dans la grande Ile, à travers ses marques **Helix** et **Rimula**. Elle distribue également une gamme de lubrifiants Industrie, Aviation et Marine conforme aux normes internationales. Par ailleurs, **Shell Madagascar** offre ses conseils aux utilisateurs de lubrifiants sur leurs applications spécifiques, et propose des audits techniques afin de rationaliser l'éventail des produits consommés.

**Shell Madagascar** bénéficie de technologies à la pointe du progrès grâce aux laboratoires de recherche et développement du **Groupe Shell**, où sont formulés et mis au point tous les **Lubrifiants Shell** dans des conditions extrêmes d'utilisation et après essais sur le terrain.

Les principes généraux de conduite du **Groupe Shell**, ainsi que la politique Hygiène, Sécurité et Environnement (HSE) forment la pierre angulaire de notre société. Notre engagement dans la voie du développement durable et soutenu en est la clef de voûte.

**Shell Madagascar** bénéficie de l'expertise du Groupe Shell lequel au niveau international est engagé dans l'exploration et la production de produits pétroliers en amont, et en aval dans le transport, le stockage et la distribution de ces produits, dans environ 130 pays, et cela depuis un peu plus de 100 ans.

Token'ny fiaranao

