

ONG Lalana

B.P. 841

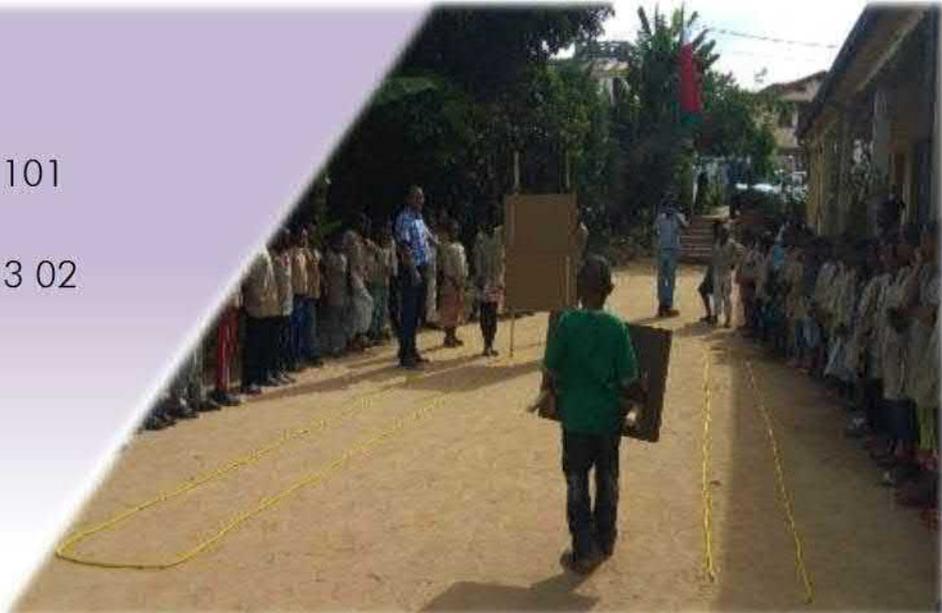
249 Route Circulaire. Antananarivo 101

Tél : 22 369 86

GSM : 033 11 497 70 - 032 02 243 02

E-Mail : lalana@lalana.org

Website: www.lalana.org



2019 Rapport d'activités

En route pour le développement

Mots d'introduction

En guise d'introduction, permettez-moi de rappeler en quelques lignes les facteurs ayant favorisé la prolifération des ONG dans notre pays.



RATSIMA Harinjato
Membre Conseil
d'Administration

Depuis les années 1970, le taux d'accroissement démographiquement augmente de façon exponentielle à Madagascar, la population a quadruplé entre 1975 à 2020 selon l'Instat. A cela s'ajoute, un niveau élevé de pauvreté attribué, dans une large mesure, à la mauvaise gestion de l'économie nationale et aux troubles sociaux. Cette détérioration a été en partie accélérée par les ajustements structurels et l'incapacité du gouvernement à fournir certains services essentiels. Les services fournis par le secteur public se sont dégradés et ne répondent pas souvent aux besoins de la population.

Tout ceci a contribué à la vulgarisation des ONG et Associations opérant dans le secteur de l'Action Sociale - elles ont largement comblé les fossés en matière de services de base, de santé, de protection sociale, etc

Avec le temps, les ONG ont continué à être perçues comme d'importants acteurs privés pouvant être des prestataires plus efficaces de services à l'endroit des populations.

Dans le secteur route, l'entretien des routes a toujours été une problématique, sur les 50.000 km de réseau routier connu seulement 5.672 km sont en bitumé et en bon état, les 89% des portions restantes sont en fin de vie et n'ont pas été réhabilitées depuis plusieurs décennies. 72% de ce réseau routier appartient au milieu rural dont la Commune est la première responsable de l'entretien. Un contexte suffisamment ample pour la raison d'être de l'ONG Lalana qui a poursuivi son engagement constant en faveur de l'accomplissement de sa mission. Pour notre institution, cette année a été une des plus intenses en termes d'activités et des plus riches en termes de réalisations. Au nombre de ces accomplissements se trouvent entre autres :

- La publication de documents de plaidoyers « Reconstituons et préservons le patrimoine routier Malagasy ».
- La poursuite des activités sur la Mise en place et mise en œuvre du Plan Communal de Transport dans les Communes Rurales du District d'Anjozorobe.
- Le renforcement de l'Action d'éducation et de sensibilisation des élèves à la sécurité routière.

Ce rapport annuel témoigne de la diversité de nos activités, la richesse des relations que nous entretenons avec nos partenaires et la pertinence de la mission que l'ONG Lalana s'est assignée depuis sa création en 1998. Il est le reflet de l'implication des membres, mais surtout du soutien indéfectible de l'exécutif et ce, malgré une conjoncture économique chargée d'incertitude. Certaines ambitions que nous nous sommes fixées dans la Stratégie 2015-2020 ont été réalisées.

Nous continuerons à faire preuve de souplesse pour optimiser nos efforts et ressources. Nous conserverons notre opérationnalité sur le terrain tout en renforçant le soutien aux acteurs locaux. Nous allons développer des positionnements plus tranchés dans nos actions de plaidoyer. C'est dans ces directions, avec engagement, force et conviction, que Lalana poursuivra sa mission. Et cela se fera grâce à votre soutien ! Que vous soyez donateurs, sympathisants, partenaires privés ou publics, je vous en remercie bien sincèrement.

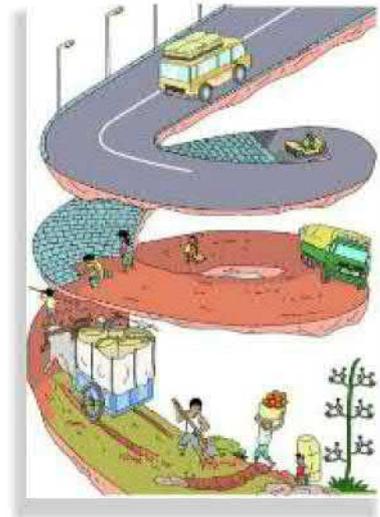
Plan stratégique 2015 – 2020

Vision de LALANA

Dans un Madagascar développé, une réelle mobilité sera acquise pour l'ensemble de la population malgache, en particulier en milieu rural, pour leur permettre un accès permanent aux services socioéconomiques, et de participer activement au fonctionnement ainsi qu'à l'évolution du pays.

A moyen terme, la moitié du patrimoine routier malgache sera reconstituée avec une gestion efficace, y compris dans les communes rurales et que 50% de la population auront accès à un moyen et/ou à un service de transport correct.

A court terme, 100 maîtres d'ouvrages routiers auront développé leur politique routière pour que les services rendus par les routes rurales soient pérennes et inclusifs, permettant l'amélioration de la mobilité.



Nos axes stratégiques d'intervention

Durant ses 20 années d'existence, Lalana a continué de renforcer sa contribution dans l'amélioration de la mobilité en milieu rural, non seulement par la réhabilitation de routes rurales et par la mise en place de système de gestion locale de ces routes, mais aussi par des actions de sensibilisation et de préservation sur les axes nouvellement réhabilités.

Pour la mise en œuvre de ce plan stratégique 2015-2020, les initiatives de Lalana s'appuieront sur la décentralisation avec une assise des collectivités dans leur rôle de maître d'ouvrage routier. Lalana veillera aussi à la responsabilisation sociale à la fois des citoyens et des dirigeants pour une contribution effective dans le processus de développement.

Lalana est en cours de mise en place d'un centre rural afin de rapprocher son appui à un processus de développement intégré et de regrouper la réalisation de ses petites initiatives. Les interventions de Lalana seront orientées selon 4 axes stratégiques :

- Axe 1 : Gestion et reconstitution du patrimoine routier malgache ;
- Axe 2 : Amélioration de la mobilité de la population ;
- Axe 3 : Promotion continue d'un comportement responsable des citoyens et des dirigeants ;
- Axe spécifique : Appui au processus de développement dans la Région Analamanga.

Notre approche

Pour atteindre les objectifs fixés, Lalana mettra en œuvre des projets sur le terrain, et fera aussi des actions d'interpellation et de plaidoyer. Lalana interviendra dans les différentes régions de Madagascar, avec des efforts particuliers pour la Région d'Analamanga.

Lalana privilégiera ses initiatives qui seront réalisées avec le support des partenaires, mais elle n'exclura pas la collaboration pour la mise en œuvre d'actions initiées par d'autres entités.

Pour assurer la synergie et la complémentarité des actions des divers acteurs, Lalana développera des partenaires formels à plusieurs niveaux :

- Partenariat Nord-Sud ou Sud-Sud ;
- Partenariat avec la Société Civile locale ;
- Partenariat avec les autres acteurs (établissement de formation).

2019 - VUE D'ENSEMBLE



ALFA : Evaluation et renforcement de capacité des écoles

Evaluation des écoles et renforcement de capacité sur la conduite de la sensibilisation à la sécurité routière.



Plan Communal de Transport

Mise en place et mise en œuvre du Plan Communal de Transport dans les Communes Rurales du District d'Anjozorobe.



Prestation de capitalisation pour SOCODEVI

Capitalisation d'expériences en matière de système de maintenance de pistes rurales et du mécanisme de financement.



Etude comportementale des élèves à la traversée des routes

Etude des comportements des élèves des écoles primaires publiques lors des traversées des routes ou des rues



Prestation de capitalisation pour INSUCO

Etude de capitalisation et conception d'un dispositif de maintenance pérenne de pistes rurales en appui aux filières agricoles des régions CASEF côte Est.

ALFA : Evaluation et renforcement de capacité des écoles

Suite du projet ALFA pour l'évaluation et le renforcement de capacité des écoles sur la sensibilisation à la sécurité routière des écoliers.

Objectif	Les écoles primaires publiques assurent la continuité de l'éducation et la sensibilisation des élèves à la sécurité routière
Financement	ONG Lalana
Durée	Mars – Juin 2019
Bénéficiaires	6 Ecoles Primaires Publiques de la Commune Urbaine d'Antananarivo
Budget	14 407 455 MGA

ALFA, *Aro Loza amin'ny Fifamoivoizana An-tsekoly*, est un projet d'éducation et de sensibilisation à la sécurité routière. Comme objectif, le projet contribue à la prévention et à la réduction des accidents de la circulation pouvant affecter, plus particulièrement, les écoliers durant leurs trajets pour l'école. Les cibles directes du projet sont les élèves des classes de 9^{ème} et 8^{ème} de 6 écoles primaires publiques dans la Commune Urbaine d'Antananarivo : EPP Ampasanimalo, EPP Ambohimandra, EPP Ankadifotsy I, EPP Ambanidia, EPP Manakambahiny, EPP Antsahabe.

L'évaluation a commencé par l'analyse de l'évolution du nombre d'accident avant et après la conduite des séances de sensibilisation au niveau des écoles bénéficiaires. Comme résultat, aucun cas d'accident de circulation n'a été observé après la réalisation des séances de sensibilisation et la mise en place des panneaux de signalisation et des passages zébrés. Par la suite, un outil permettant aux écoles d'enregistrer les accidents scolaires avec les informations relatives à cela a été élaboré. C'est un outil simple, facile à utiliser et à reproduire, conçu pour être utilisé en raison de l'insuffisance ou l'absence des données et informations sur le sujet, qui constitue un des problèmes relatifs à la sécurité routière.

Par ailleurs, l'action s'est focalisée sur le renforcement de capacité des enseignants à travers le recyclage de la formation sur la conduite des séances de sensibilisation afin qu'ils puissent poursuivre les activités. Le recyclage s'avère nécessaire face au changement de quelques enseignants au niveau des classes cibles.



Comme l'année précédente, l'objectif de l'atelier est de partager avec les participants la méthode de conduite de sensibilisation des élèves. En tout, 24 participants ont été présents. Ce sont les enseignants et Directeurs des écoles bénéficiaires. L'équipe de l'OEMC a contribué dans la réalisation de la formation avec des thèmes focalisés sur le civisme et l'explication des démarches et procédures à suivre en cas d'accident scolaire.



Après la réalisation de la formation, les enseignants ont passé à la conduite des séances de sensibilisation. Les contenus de la sensibilisation et les messages à passer restent les mêmes que pour l'année précédente, réalisée par l'équipe du projet. Pour faciliter la réalisation de la sensibilisation par les enseignants, une guide simplifiée de 3 pages a été élaborée sous forme de dialogue entre enseignants et élèves à partir de laquelle ils ont fait une simulation durant l'atelier de formation.



Durant que les enseignants ont mené les séances de sensibilisation, les membres de jury formés par 2 personnels de l'OEMC et 2 personnels de l'ONG Lalana ont procédé à l'évaluation. Les membres de jury ont utilisé chacun une fiche comportant 35 critères de notation dont 18 pour la partie théorique et 17 pour la partie pratique avec une note pouvant aller de 1 à 5 par critère.

En général, les résultats de l'évaluation des enseignants sur la conduite des séances de sensibilisation sont assez bons. La note moyenne des 6 écoles est de 6,74/10 avec une note maximum de 8,47/10 et une note minimum de 5,42/10. Divers facteurs ont déterminé ces variations de note dont principalement le remplacement des



enseignants déjà formés par des nouveaux. A l'évidence, les anciens enseignants formés deux fois ont pu bien maîtriser la conduite de la sensibilisation tant à la théorie qu'à la pratique. On a pu également observer que les femmes mènent la séance de sensibilisation plus explicite et plus éloquente que les hommes.



Résultats

- ☞ 24 Directeurs et enseignants formés sur la conduite de la sensibilisation.
- ☞ Un outil d'enregistrement d'accident développé.
- ☞ 753 élèves sensibilisés.

PCT : Plan Communal de Transport

Mise en place et mise en œuvre du Plan Communal de Transport dans les Communes rurales du District d'Anjozorobe

Objectif	La mobilité de la population rurale et la circulation des biens se font dans des bonnes conditions et en sécurité pour qu'un développement durable s'installe dans les 15 Communes du District d'Anjozorobe
Financement	Cofinancé par l'Union européenne
Durée	01 Mars 2017 – 29 Février 2020
Bénéficiaires	15 Communes dans le District d'Anjozorobe : Amboasary, Betatao, Anjozorobe, Marovazaha, Ambongamarina, Mangamila, Amparatanjona, Andranomisa, Ambohimirary, Analaroa, Ambatomanoïna, Belanitra, Antanetibe, Androvakely, Beronono.
Budget	351.787,03 Euro ; Financement Union Européenne (90%) ; ONG Lalana (10%)

PCT est un projet de mise en place d'un Plan Communal de Transport au niveau de 15 Communes rurales du District d'Anjozorobe afin de promouvoir la mobilité de la population rurale et la circulation des biens pour assurer un développement durable. PCT est exécuté par l'ONG Lalana et l'ONG Green en co-financement avec l'Union Européenne, et il s'agit d'une application pratique de la bonne gouvernance et de la décentralisation dans le secteur du transport en milieu rural.



Au cours de cette dernière année du projet, les Structures Locales de Concertation (SLC) sont mises en place et opérationnelles. Les enquêtes effectuées dans le cadre de la mesure de l'Indice de Gouvernance Locale (IGL) ont permis aux autorités locales de constater l'importance de l'implication de la population locale, en particulier des femmes, dans le processus de développement local, à travers les SLC et des associations des femmes. Elle a également permis

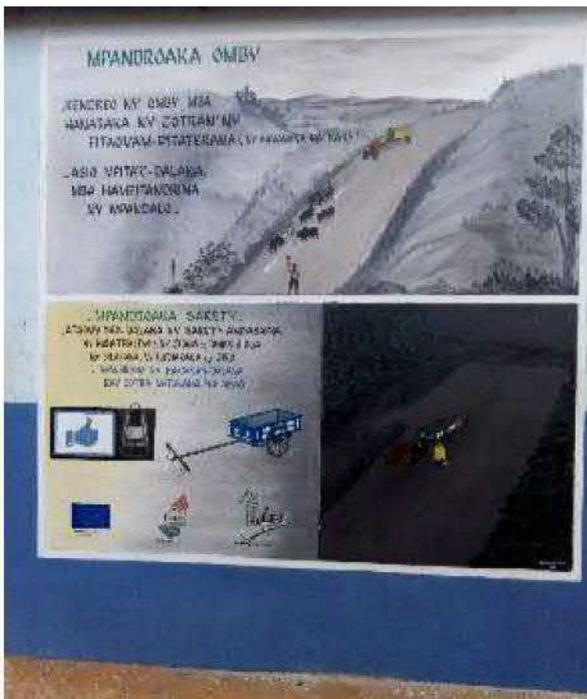
de déceler en détail les failles dans le mode de gestion des Communes dans tous les domaines : gestion comptable et financière, les différentes offres de services publics, et la maîtrise d'ouvrage communal. Le point saillant réside également dans l'élaboration des Plans de Développement Local Intégré et Inclusif (PDLII) par les SLC selon la recommandation de l'Office National de Concertation pour la Décentralisation (ONCD), ou dans la réactualisation du Plan Communal de Développement (PCD). Sans oublier le renforcement de capacité des SLC.

Concernant la Politique Routière Communale (PRC), des travaux d'entretien courant et des réhabilitations ont été effectués. L'équipe du projet intervient dans les encadrements techniques des travaux et dans la mise en exercice des cantonniers formés. Les portions de route ciblées par les travaux encadrés ont été choisies du fait qu'elles comportent les caractéristiques techniques assez complexes en termes de réhabilitation avec un

volume important de travaux. Autrement, le choix émane d'une demande insistante des autorités locales : remblai de digue, reprofilage, ouverture de fossé, etc.

Pour le volet transport, 2 ateliers sur l'amélioration des services de transport existants ont été réalisés des coopératives de taxis brousse et quelques représentants des taxis motos, les Communes, les membres des SLC, et des chefs Fokontany. La mise en place de deux coopératives de taxis motos ainsi que le renforcement des structures d'entretien routier à la demande des transporteurs ont découlé de ces 2 ateliers.

Cette année est aussi marquée par la réalisation des séances de sensibilisation sur la sécurité routière dans les 14 Communes. L'introduction de la notion de sécurité routière dans le secteur du transport en milieu rural constitue une valeur ajoutée apportée par le projet. Toutes les différentes catégories d'usagers de la route ont eu chacun des messages spécifiques correspondant à leur situation (bouviers et charretiers, riverains, motos et bicyclettes, taxis brousses, camions, etc). En plus des séances de sensibilisations de masse et la distribution des affiches et livrets, le projet s'est efforcé de mettre en place une fresque dans les chefs-lieux des communes, pour que les messages soient visibles de façon permanente.



Durant ces deux dernières années, le projet a formé 304 cantonniers dont 39 femmes. Le tout est reparti dans chacune des Fokontany des 15 Communes bénéficiaires. Leur attribution principale est d'encadrer les travaux communautaires d'entretien des routes pour que ceux-ci se fassent dans les normes techniques. Pour l'année 2019, 176 nouveaux cantonniers ont été formés parmi lesquels comptent 17 femmes.

A part cela, 18 Structures d'Entretien Routier (SER) ont été mises en place et formalisées. Ce sont actuellement des associations formelles ayant pour vocation l'entretien routier dans leur zone d'intervention. A ce titre, elles ont été appuyées dans l'élaboration des projets d'entretien et de réhabilitation de route pour une demande de subvention auprès du Programme Fainanga.

Au niveau communal, les CAO (Comité d'Appel d'Offres) et UGPM (Unité de Gestion de Passation de Marchés) des 15 Communes ont reçu des formations pour les rendre opérationnels.

Concernant l'amélioration des ressources financières, 6 Communes ont pu mener un cycle complet. Elles ont procédé au renouvellement du recensement fiscal, et sont parvenues jusqu'à la phase de recouvrement des recettes fiscales. 5 autres Communes n'ont commencé le recensement qu'au cours de cette année. Elles sont actuellement dans la phase de la validation des avis d'imposition. Les 4 Communes restantes n'ont pas adhéré à la démarche proposée pour diverses raisons.



Résultats

- ☞ 15 Structures Locales de Concertation opérationnelles, 15 Plans de Développement Local Intégré et Inclusif élaborés et 15 enquêtes d'Indice de Gouvernance Locale réalisées.
- ☞ 18 Structures d'entretiens mises en place et formalisées.
- ☞ 15 Communes sensibilisées sur la sécurité routière.
- ☞ 15 fresques au niveau des Communes
- ☞ 2 Coopératives taxi-moto constituées
- ☞ 14 schémas d'aménagement de transport élaborés, validés, et mis en œuvre.
- ☞ 304 personnes formées pour devenir cantonniers dont 14 femmes.
- ☞ 6 Communes dans la phase de recouvrement, 5 Communes en phase de recensement et saisie, les autres en attente de la période de collecte d'impôts.
- ☞ 70 Km de Routes Intercommunales (RIC) étudiées techniquement avec les Collectivités.
- ☞ 690 Km de Routes Communales RC reportées sur cartes SIG et sur photos aériennes.
- ☞ 15 cartes routières communales grand format installées au niveau de chaque commune.
- ☞ Augmentation considérable (de l'ordre de 180%) des ressources financières des Communes ayant

Prestation de capitalisation pour SOCODEVI

Capitalisation d'expériences en matière de système de maintenance de pistes rurales et du mécanisme de financement

Objectif global	Effectuer une revue/état des lieux des pratiques actuelles en vue de capitaliser les expériences en matière de maintenance de pistes rurales, mais aussi d'émettre des recommandations pour la mise en place d'un projet pilote
Financement	CASEF Haute terre via Assistance technique SOCODEVI
Durée	17 avril 2019 pour une durée de 37 jours
Régions	Vakinankaratra, Analamanga et Itasy
Budget	33 276 000 Ariary

Dans le cadre du Projet de Croissance Agricole et de Sécurisation Foncière (CASEF), l'ONG Lalana a été sollicitée par la Société de Coopération pour le Développement International (SOCODEVI) à Madagascar pour réaliser une prestation sur une mission de capitalisation d'expériences en matière de système de maintenance de pistes rurales et du mécanisme de financement. Cette mission



s'avère indispensable pour la SOCODEVI afin de percevoir une solution adéquate et pérenne pour pouvoir planifier la maintenance des pistes rurales identifiées par le Projet CASEF, et trouver un mécanisme de financement de l'entretien routier.

Dans ce cadre, la prestation se résume par la réalisation d'une étude et recherche en vue de la mise en place d'un dispositif de maintenance de pistes rurales et du mécanisme de financement. Comme principales activités :

- Inventaires (au travers des recherches documentaires, enquêtes, entretiens) des différentes initiatives et pratiques actuelles en matière de pérennisation de l'utilisation des pistes et routes rurales à différents niveaux.
- Analyses des forces et faiblesses de ces initiatives et pratiques.
- Organisation des descentes sur les sites pilotes choisis communément avec l'assistance technique et l'UGP CASEF.
- Réalisation des enquêtes et entretiens auprès de la population locale (ménages ruraux) et des acteurs des chaînes de valeurs (fournisseurs, producteurs, transporteurs, collecteurs, détaillants, transformateurs et exportateurs, etc.).
- Capitalisation sur l'entretien et la protection des routes rurales en mettant en exergue les démarches et approches, les outils ayant produit des résultats devant servir de leçons et expériences dans le futur.
- Echange et partage avec l'assistance technique du projet CASEF dans la Région Atsinanana.

- Proposition de modèles de stratégies et d'organisation à mettre en place pour la pérennisation des routes rurales des trois régions d'intervention de la province d'Antananarivo.
- Établissement un plan d'action (feuille de route) pour chaque modèle proposé.

La mission a été réalisée, aboutissant à l'obtention de l'approbation et validation du dispositif de maintenance proposé auprès du mandataire et du CASEF Régional et Central.

Résultat

- ☞ Un dispositif de maintenance établi et approuvé

Etude comportementale des élèves

Etude des comportements des élèves des écoles primaires publiques lors des traversées des routes ou des rues

Objectif global	Connaitre les comportements des élèves, les endroits où ils regardent avant de traverser la rue afin d'améliorer les techniques de sensibilisation.
Financement	ONG Transaid
Durée	Juin – septembre 2019
Bénéficiaires finaux	Les élèves des écoles primaires
Zone d'intervention	Commune Urbaine d'Antananarivo, Antananarivo Atsimondrano_Région Analamanga et l'axe de la RN7 à Antsirabe_Région Vakinankaratra.
Budget	8 917 600 MGA

Selon les résultats de l'enquête présentée dans le rapport d'étude, 95% des écoliers des écoles primaires publiques (EPP) malagasy vont à pieds à l'école et rentrent à pieds chez eux (Draisin and Mills-Tetty 2016). Nos données montrent également une valeur très proche et aussi, 20% des élèves enquêtées ont déjà fait un accident routier en tant que piétons. Dans la plupart des cas, ces élèves sont déjà responsables de leurs cadets lors de leurs trajets pour l'école.

Une étude a montré que la plupart des capacités impliquées dans le déplacement piéton peut être éduqué et ne relève pas d'une maturation psychologique : le choix du site de traversé, l'observation, la recherche visuelle, le filtrage des informations pertinentes, la division de l'attention, l'estimation des intervalles intervéhiculaires permettant la traversée sont des capacités susceptibles d'apprentissage et la lutte contre "l'impulsivité"(Granié 2004, p. 40).

C'est dans ces contextes que Lalana se lance dans la réalisation d'une étude sur le comportement des enfants sur les routes et leur capacité d'apprentissage afin d'améliorer les techniques et stratégies de la conduite des sensibilisations à la sécurité routière après la mise en œuvre du Projet ALFA.

La méthodologie a été basée sur une étude déjà réalisée en Tanzanie, dans la région d'Arusha et d'autres études réalisées en Europe sur le comportement des enfants en tant qu'usagers de la route.

En tout, 1 150 élèves ont été enquêtés, de la classe de 11^{ème} à la 7^{ème}, réparties dans 23 EPP dont 7 dans la zone géographique de la ville d'Antsirabe (EPP Mahazoarivo



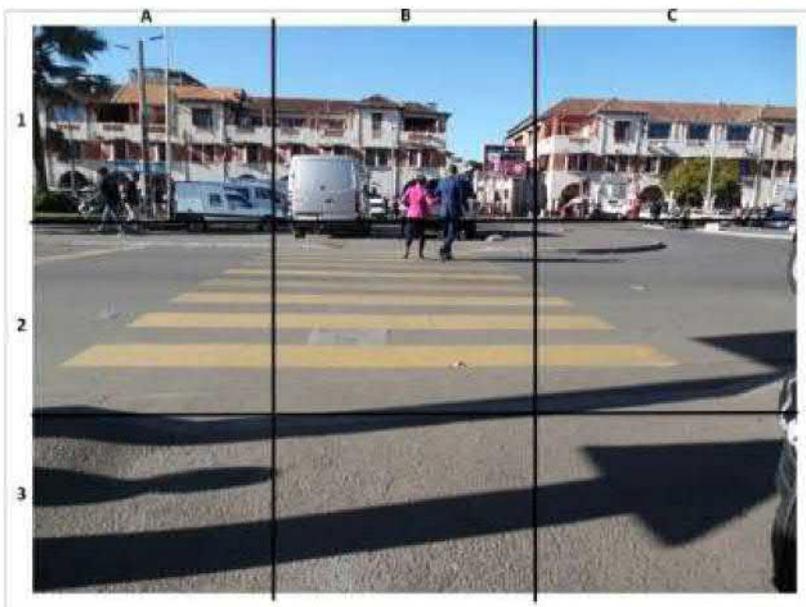
I, EPP Mahazoarivo II, EPP Garbit, EPP Tomboarivo, EPP Ambohimena, EPP Mandaniresaka, Ecole privée La Sauterelle); 6 dans la zone géographique de l'axe RN 7 d'Antananarivo à Antsirabe (EPP Ambalavao, EPP Amboniriana, EPP Ambanimaso, EPP Andafiatsimo, EPP Ambilona et EPP Ambohimanarivo); 5 dans la zone géographique de la ville d'Antananarivo qui ont bénéficié l'appui de l'ONG Transaid et l'ONG Lalana sur la

sensibilisation à la sécurité routière, notamment à la façon de traverser les routes (EPP Ampasanimalo, EPP Ambohimiantra, EPP Ambanidia, EPP Manakambahiny et EPP Antsahabe); et enfin 6 dans la zone géographique de la ville d'Antananarivo (EPP Ambohitsoa, EPP Mandrozeza, EPP Ampamantanana, EPP Ambodirano, EPP Ilanivato et EPP Anosipatrana) qui n'ont pas été sensibilisées.

Les élèves enquêtés ont répondu à un questionnaire divisé en deux parties :

- 1ère Partie : informations démographiques et de contexte. Il s'agit d'enquêter sur l'âge, le sexe, comment le sujet arrive à l'école et rentre à la maison, s'il fait le trajet tout seul ou accompagné, et enfin si le sujet a été déjà impliqué dans un accident en tant que piéton ;

- 2ème Partie : zones d'intérêt du sujet lors de la traversée d'une route. Neuf scénarios (photos) de traversée de route dans le contexte Malagasy ont été montrés aux étudiants en ordre aléatoire. Ces scénarios représentent des situations de complexité diverse et sont divisés en trois groupes : scénarios avec un croisement, scénarios rectilignes, et scénarios avec passage piéton. Les élèves doivent considérer qu'ils se trouvent dans la perspective de la personne qui



a pris la photo et qu'ils veulent traverser la route. Ils doivent donc indiquer à l'enquêteur les zones de la photo où ils regardent dans les trois moments qui précèdent la traversée : premier regard, deuxième regard et troisième regard.

Dans une phase postérieure, les données pour tous les sujets enquêtés sont analysées pour comprendre le comportement des enfants, tenant compte des différentes variables (par exemple âge, sexe et expérience d'accidents routiers).

A l'issue de ces activités, on a pu collecter les données nécessaires pour la réalisation de l'étude comportementale des élèves. L'analyse globale des choix des 1150 élèves enquêtés a permis d'identifier quelques points importants :

- Un large pourcentage des élèves enquêtés regarde d'abord à droite (39% dans l'ensemble des EPP enquêtés), puis à gauche avant la traversée, suivant les règles de la route dans un pays où les voitures roulent dans la coursière droite. Ce pourcentage est légèrement plus bas pour les écoles ALFA (32%), qui constituent un tiers des élèves enquêtés.

- La majorité des sujets (59%) traverse après avoir regardé uniquement deux zones d'intérêt : à gauche puis à droite ou inversement. Le troisième regard se situe au milieu de la photo, représentant la traversée. Le pourcentage des élèves des EPP ALFA qui identifie le milieu de la photo comme troisième zone d'intérêt est plus faibles (32%).

- Les différences des résultats entre garçons et filles ne sont pas significatives. Les différences selon l'âge sont également minimales, sauf pour les élèves des EPP ALFA, où les élèves de 8^{ème} et 9^{ème} semblent être capables de mieux suivre les règles de la traversée de la route.

Au titre de cette étude, deux hypothèses ont été considérées :

Hypothèse 1 : les élèves appartenant aux EPP qui ont participé au Projet ALFA ont une meilleure capacité d'appliquer les règles de la traversée de la route (regarder en premier à gauche, deuxièmement à droite et encore à gauche avant de traverser), par rapport aux élèves d'autres EPP de la capitale.

Hypothèse 2 : les élèves appartenant aux EPP qui ont participé au Projet ALFA ont une meilleure capacité de déplacer leur regard à l'interne de chaque photo, de façon à identifier des risques potentiels.

Après l'analyse des résultats, la première hypothèse est confirmée tandis que la deuxième ne l'est pas. La capacité des élèves des EPP ALFA et des autres EPP à déplacer leur regard à l'interne de chaque photo, de façon à identifier des risques potentiels ne présentent pas une différence significative.

Résultats

- ☞ Données nécessaires pour la réalisation de l'étude comportementale des élèves disponibles.
- ☞ Principaux comportements des élèves sensibilisés et non sensibilisés déterminés puis comparés.
- ☞ Une hypothèse confirmée : Les EPP bénéficiaire du Projet ALFA ont une meilleure capacité d'appliquer les règles de la traversée de la route que les autres

Prestation de capitalisation pour INSUCO

Capitalisation et conception d'un dispositif de maintenance pérenne de pistes rurales.

Objectif global	Etude de capitalisation et conception d'un dispositif de maintenance pérenne de pistes rurales en appui aux filières agricoles des régions CASEF Côte-Est
Financement	CASEF Côte Est via Assistance technique INSUCO
Durée	29 juillet 2019 pour une durée de quatre mois
Régions	Antsinanana et Analajirofo
Budget	63 732 000 Ariary

Dans le cadre de la mise en œuvre du Projet de Croissance Agricole et de Sécurisation Foncière (CASEF), par le groupement INSUCO, CIRAD et CHTT dont INSUCO est le chef de file, l'ONG Lalana s'est vue assigner un mandat de capitalisation d'expériences en matière de système de maintenance de pistes rurales et d'élaboration d'un dispositif d'entretien des routes rurales incluant le mécanisme de financement pour deux (02) axes pilotes : la piste RN 5 – Ampasimbe Onibe (RIP 12 A), et la piste Ampasina Maningory – Marofinaritra (RC 11).



La prestation se résume par la conception d'un dispositif de maintenance des pistes rurales dans la zone d'intervention du CASEF Côte-Est,

- par la capitalisation des expériences réussies ou prometteuses, déjà conduites en matière de maintenance des pistes rurales à Madagascar et plus spécifiquement dans le contexte de la côte-Est.
- par l'acquisition d'une connaissance fine du contexte et des parties prenantes au dispositif à mettre en place au niveau de deux pistes pilotes choisies pour le test.

Il s'agit d'une conception dans ses dimensions institutionnelle, financière et technique du dispositif à tester. Cinq pistes ont été étudiées et analysées pour en sortir deux pistes pilotes.

Lors de l'avancement des études, le contrat a subi de modification par la mise en place d'un avenant se rapportant à une étude technique plus en profondeur de cinq axes dans les deux régions concernées dont deux axes dans la région Antsinanana et trois axes pour Analajirofo.

En conséquence, à la fin de l'année 2019, la situation de l'avancement est au stade de la rédaction du rapport provisoire de l'identification des parties prenantes au système d'entretien, et de l'analyse du contexte d'intervention. L'avancement est alors estimé dans les 70% du contrat avec l'avenant n°1.

Résultats

- ☞ 5 pistes étudiées et deux pistes pilotes retenues

Ressources

Ressources humaines

En 2019, ONG Lalana a employé 22 personnes dont 5 femmes et 17 hommes réparties selon les fonctions suivantes :

- *Ingénieurs : BTP, Géotechnicien, Agro-Management*
- *Géographe, Economiste, Journaliste – Communicateur*
- *Techniciens en BTP, Formateurs*
- *Gestionnaire, Comptable, Assistants administratifs*
- *Chauffeurs, Agent d'entretien, Agents de sécurité, Coursier*

Ressources matérielles

Parc informatique : 31 Desktops, 8 Ordinateurs portables, 14 Imprimantes, 2 Scanners, 4 GPS, 5 Appareils photos numériques, 3 vidéoprojecteurs.

Matériels roulants : 5 Voitures tout terrain, 4 Motos.

Ressources financières

Le budget de l'année pour la réalisation des activités s'élève à 216 millions Ariary dont 74, 67% venant des Partenaires Technique et Financier et 25,33% proviennent des fonds propres de Lalana.



En route pour le développement