

# Rapport d'activités 2007



*« En route pour le développement »*



**ONG Lalana** • BP 841 • 249, Route Circulaire. Antananarivo, MADAGASCAR.  
**Tél :** (261) 20 22 369 86 • **Fax :** (261) 20 22 366 31 • **Mobiles :** 033 11 497 70 – 032 02 243 02  
**Email :** [lalana@lalana.org](mailto:lalana@lalana.org) ou [lalana@moov.mg](mailto:lalana@moov.mg) • **Website :** [www.lalana.org](http://www.lalana.org)



# Le mot du Comité Directeur

En 2007, Lalana a pris un des plus grands virages de sa vie. En effet, depuis décembre 2007, elle a obtenu un nouveau statut juridique et est devenue une ONG (et non plus une association comme avant) selon le décret lui accordant l'agrément.

Des changements se sont opérés depuis l'adoption par les membres du nouveau statut. Ainsi, le Conseil d'Administration et le Comité Directeur ont été mis en place. L'organigramme a été modifié.

Le Conseil d'Administration définit la politique stratégique de l'ONG, et la gestion quotidienne de Lalana incombe désormais au Comité Directeur.

Dans la pratique, cette restructuration se conjugue avec la continuité de la mise en œuvre des activités. De ce fait, la mission principale du Comité Directeur consiste à gérer la phase de transition pour pouvoir à la fois :

- mener à bien les engagements en cours,
- poursuivre le processus de restructuration,
- mettre en place un nouveau système de gestion correspondant au contexte actuel.

Bref, Lalana se réorganise pour mieux contribuer au développement. Durant ses dix premières années, elle a toujours assuré la qualité de ses actions, elle a réussi à acquérir une bonne notoriété, les partenaires et les bailleurs de fonds lui font confiance aussi bien techniquement que financièrement.

Pour les dix prochaines années, Lalana veut garder ce professionnalisme, et entend s'investir encore plus dans le développement avec un esprit créatif, innovant et proactif.

Cette année, Lalana a de nouveau élargi le champ de son partenariat et compte maintenant parmi ses partenaires le Programme Alimentaire Mondial (PAM). Après la saison cyclonique, le PAM a fait appel à Lalana pour l'identification et la sélection des pistes rurales ayant subi des dégâts cycloniques dans les Régions Sofia, Atsimo Atsinanana, et Vatovavy Fitovinany, afin de permettre l'acheminement des vivres aux personnes vulnérables sur le plan nutritionnel.

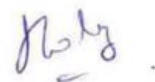
**Albert Razafimandimby**  
Responsable Administratif et



**Harinjaka Rakotoarisolo**  
Responsable de la Recherche et  
Développement



**Holy Ralimamy**  
Responsable Technique



A l'issue d'une démarche de confirmation de la volonté des membres à obtenir le statut juridique d'ONG, suivie d'une refonte des statuts, Lalana a obtenu le 20 décembre 2007 son agrément en tant qu'ONG auprès de la Région Analamanga.

A la veille de sa 10<sup>ème</sup> année d'existence, Lalana se restructure pour se conformer aux règles de gouvernance des ONG. Le Conseil d'Administration veillera à la mise en œuvre des orientations données par l'Assemblée Générale et fixer les priorités. L'exécution des activités de l'ONG sera administrée par le Comité Directeur qui mettra ainsi en place les nouvelles procédures requises pour cette restructuration.

Le Conseil d'Administration élu lors de l'AG du 16 mars 2007 a voulu donner aux plus jeunes l'opportunité de reprendre le flambeau. Le Comité Directeur a alors été recruté parmi le personnel de Lalana. Le Conseil d'Administration assure que cette restructuration n'affectera ni la collaboration avec les partenaires, ni le professionnalisme que Lalana a toujours démontré durant ces neuf dernières années.

Pour le Conseil d'Administration,  
Vero Razafintsalama





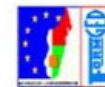
# Localisation des activités



**ACORDS**  
Appui à l'UGP / ACORDS pour l'harmonisation des outils et méthodes d'appui aux acteurs communaux dans le secteur pistes rurales dans le cadre du volet communal



**Projet ASA Miaro**  
Actions sociales en accompagnement aux travaux routiers de la RN6



**FORMGED / Projet AFTOBA - Lalana**  
Formation en génie civil et maîtrise d'ouvrage pour les communes



**PSDR**  
Maîtrise d'Ouvrage Déléguée pour la formulation, la mise en oeuvre et la gestion de sous-projets agriculture, élevage et artisanat.



**PAM**  
Identification et priorisation des routes d'accès aux communes victimes des cyclones dans le Sud Est et le Nord Ouest



**IFRTD**  
Animation en ligne des discussions sur les problèmes du transport rural

# Politique de développement communal



## Programme ACORDS

**Appui à l'UGP / ACORDS pour l'harmonisation des outils et méthodes d'appui aux acteurs communaux dans le secteur pistes rurales dans le cadre du volet communal.**

Mai – Juin 2006 ; Août 2006 – Août 2007

Union Européenne

Le programme ACORDS cherche à faciliter la création de pôles de développement dans les communes rurales des provinces de Fianarantsoa et de Toliary, en incitant les prises d'initiatives, en octroyant les savoirs faire, et en offrant des appuis tout le long du processus depuis la phase des études jusqu'à la phase de la mise en œuvre, voire dans la phase d'exploitation.

L'appui apporté par Lalana a concerné la formation des entités concernées (communes, bureaux d'études et UADEL) pour le pilotage des projets de piste, et l'expertise des projets routiers présentés par les communes bénéficiaires, avant leur validation.

Il a été constaté que la quasi totalité des participants aux sessions de formation sont des hommes. Les femmes sont très peu représentées dans de telles formations et ne peuvent pas ainsi donner leurs avis ou disposer des connaissances nécessaires pour que dès la phase d'élaboration de la politique communale.



*Les infrastructures construites par le projet ACORDS ont aussi subi (Pont coupé sur l'axe Vinanitelo – Sandranata)*



*Ateliers de formation des maires sur la constitution des dossiers pour les pistes rurales*

## Réalisation de Lalana en 2007

- Animation de la session de formation des UADEL, acteurs communaux, et bureaux d'études pour la région d'Anosy (participants hommes et femmes),
- Analyse de 13 dossiers d'APS de pistes rurales,
- Expertise sur les dommages causés par les cyclones sur les infrastructures routières construites par le projet ACCORDS dans les régions de Haute Matsiatra et d'Amoron'i Mania.



# Les petits métiers du génie civil



Programme FORMGED - Appui aux Formations Techniques et Organisationnelles de Base pour les Adultes (AFTOBA)

Projet AFTOBA / Lalana. Formation en génie civil et maîtrise d'ouvrage pour les communes.

Septembre 2006 – Août 2007

Ministère des Finances et du Budget / BAON – Union Européenne

Le projet AFTOBA de L'ONG Lalana consiste à dispenser des formations aux petits métiers du génie civil (maçonnerie, construction de puits, travaux de cantonnement) et des formations sur la maîtrise d'ouvrage pour les communes.

Le projet vise à la fois la pérennisation des infrastructures sociales et économiques dans les communes cibles grâce à la disponibilité de compétences locales en matière d'entretien et de maintenance, et la contribution à la réduction de la pauvreté dans le milieu rural suite à une augmentation des capacités techniques des ménages donc à une diversification des sources de revenus.

Des efforts ont été entrepris pendant la phase d'information pour qu'il y ait accès équitable des hommes et des femmes, mais aussi des différentes catégories sociales de l'opportunité offerte par le projet sur l'octroi de formations non payantes. Des annonces radio ont été émises pour que hommes et femmes soient au mis courant. Des affiches ont été posées dans les communes. Des plaidoyers auprès des groupes cibles et des autorités locales ont été effectués pour encourager la candidature et la sélection des femmes à participer aux formations.

Bien que les chiffres relatant la participation féminine soient encore timides (29 femmes et 220 hommes, soit un taux de 11.6%), le résultat obtenu est satisfaisant pour un essai d'intégration des femmes dans l'accès aux informations et aux formations.

## aftoba - lalana

Le projet AFTOBA / Lalana a prévu de mener 2 sessions de formation pour chaque thème. Mais dans la réalité, 4 sessions ont été effectuées sur la maçonnerie, sur les puits, et sur le cantonnement compte tenu de la demande. En effet, les autorités de la zone d'intervention du projet ont voulu profiter pleinement de cette opportunité pour satisfaire leurs besoins en formation. L'existence de personnes volontaires ayant assisté à ces formations à leurs propres frais prouve l'ampleur de ces besoins.

Après les formations sur la maçonnerie et la maîtrise d'ouvrage, les maires et leur équipe sont devenus plus confiants dans les négociations et supervision des entreprises réalisant des travaux de construction dans leur localité. Les maçons ont trouvé des emplois à Nosy Bé (construction d'hôtels) ou se sont associés pour décrocher des contrats de travail avec des particuliers (construction d'habitats).

Les filières cantonnement et puits offrent moins de débouchés potentiels mais toujours est-il que les communes disposent actuellement des personnes ressources. Il a été révélé lors de ce projet que la briqueterie constitue aussi une filière importante pour les habitants des grandes villes (Antsohihy et Ambanja) et leur périphérie.

### Réalisation de Lalana en 2007

- 14 sessions de formation (2 sur la maîtrise d'ouvrage, 4 sur la maçonnerie, 4 sur les puits, et 4 sur les voiries)
- 249 personnes formées sur les petits métiers dont 29 femmes et 11 volontaires



Formation pratique en entretien de route : pose de cloutage



Participation effective des femmes dans la formation pratique



Les participants de la 2<sup>ème</sup> vague en formation de maîtrise d'ouvrage



# Le genre et la route



## Projet ASA Miaro

### Actions Sociales en Accompagnement aux travaux d'aménagement de la RN6 entre Port Bergé et Ambanja.

Durée : Mai 2005 – Septembre 2008

Ministère des Travaux Publics et de la Météorologie / ARM – Union Européenne

Le Projet ASA Miaro est un devis programme d'actions sociales en accompagnement aux travaux d'aménagement de la RN6 (Port Bergé – Ambanja), dans le cadre du programme routier du 9ème FED (9 ACP.MAG.004), pour le désenclavement des régions SOFIA et DIANA dans le Nord de Madagascar. Le programme concerne les 18 communes riveraines de la RN6 situées entre Port Bergé et Ambanja, sur un tronçon de 310 km.

Les objectifs globaux de ce programme d'accompagnement social sont la préservation du patrimoine routier, la réduction des impacts négatifs liés aux travaux ou à l'exploitation de la route, et le partage équitable des avantages induits par la réhabilitation de la route.

Cette année, le projet a veillé à la transversalité du genre et tous les thèmes traités dans les activités ont été associés au genre. Quelque soit la nature des activités mises en œuvre (IEC, création des structures locales, mise en œuvre de petits projets), le projet a veillé à informer les femmes, à les inciter à venir et participer aux réunions où les décisions se prennent. Il a été constaté que les femmes tiennent bien leur engagement bien que des travaux supplémentaires soient inévitables pour obtenir leur adhésion car elles ont été habituées à laisser faire les hommes.

#### Réalisation de Lalana en 2007

- Deux ateliers sur la préservation de la route et la sécurité routière à Antsohihy et à Ambanja (régions SOFIA et DIANA),
- Mise en œuvre des projets communautaires issus de ces ateliers : appui pour l'élaboration des arrêtés communaux sur ces thèmes, mise en place des structures locales,
- Création et formation des comités de la route, des comités de marchés, et des comités de gestion,
- Encadrement et appui de ces comités,
- Mise en œuvre de la première vague des sous projets d'activités génératrices de revenus, suivi des associations bénéficiaires,
- Appui à la mission de contrôle des grands travaux pour l'aménagement de la RN6 sur les relations avec les riverains,
- Appui aux artisans locaux pour la production et vulgarisation des charrettes à roues pneumatiques,
- Recherche pour rendre compatible la préservation de la route et la mobilité des paysans via les charrettes à roues métalliques : bandage en caoutchouc de ces roues.



*Actions d'engagement des bénéficiaires envers la route : Nettoyage des environs immédiats (accotement et fossé) de la route par les membres d'une association féminine.*

*Charrettes à roues pneumatiques vulgarisées par ASA Miaro pour éviter l'usure rapide de la RN6 qui vient d'être réhabilitée*



#### Réalisation de Lalana en 2007

- Information et sensibilisation de toutes les catégories de population (enfants, hommes, femmes) sur les thèmes du projet (route, SIDA, genre, et environnement),
- Plantation de végétation et reboisements avec les écoles pour lutter contre l'érosion,
- Sensibilisation et organisation de tests de dépistage volontaire pour lutter contre les IST et SIDA.



# Dégâts cycloniques sur les routes rurales



## Programme Alimentaire Mondial

### Identification et priorisation des routes d'accès aux communes victimes des cyclones dans le Nord Ouest et Sud Est de Madagascar

Durée : Mai – Juillet 2007

Programme Alimentaire Mondial - USAID

Après la saison cyclonique, le PAM a souhaité acheminer des vivres dans les zones reculées où la précarité alimentaire règne. Il s'agit de porter secours aux populations vulnérables nutritionnellement. Mais cette action n'est possible que si les pistes menant vers ces zones sont circulables. En temps normal, ces pistes sont déjà en mauvais état, et après le passage des cyclones, leur état s'est empiré. Le PAM, avec le support de l'USAID, a fait appel à Lalana pour identifier et sélectionner les zones les plus vulnérables et de faire une évaluation technique des travaux prioritaires faisables en système HIMO.

La priorisation des travaux de réhabilitation de ces axes tient compte de la vulnérabilité de la population cible. Ce qui montre un des aspects d'intégration du genre au secteur route.

#### Réalisations de Lalana en 2007

- Identification de 28 axes répartis dans 7 districts (Mampikony, Port Bergé, Antsohiy, Analalava, Farafangana, Vohipeno, Manakara) longs de 374.5 km,
- Relevés techniques de 18 axes longs de 282.5 km, sélectionnés par le PAM,
- Priorisation des axes selon des critères : état de précarité alimentaire, nombre de sinistrés, importance des dégâts, et faisabilité de la réhabilitation par HIMO.



Remblai d'accès emporté sur l'axe Befotaka - Ambaliha

#### Axes présélectionnés

Région	Districts	Axe		Long (km)	Communes concernées
		Début	Fin		
Vatovavy Fitovinany	Vohipeno	Vohitrindry	Ambinany	15	Vohitrindry, Vohindava
Atsimo Atsinanana	Farafangana	RN 27	Maheiraty	9	Maheiraty
		Mahafasa	Bevoay	15	Mahafasa, Bevoay
		Marovandrika	Ambalatany	10	Marovandrika, Ambalatany
		Vangaindrano	RN 12	Matanga	7
Sofia	Antsohiy	Ranomena	Bevata	13	Ranomena
		Ampataka	Lohafary	12	Ampataka
		Ranomena	Matavay	12	Ranomena
		Anjialava	Ampondralava	30	Andreba, Ankozany, Ampondralava
		Croisement RN 6	Ambodimadiro	1	Ambodimadiro
		Anjamangirana II	Ambodimanary	25	Ambodimanary
	Analalava	Tanambao Manambaro (croisement RN 6)	Amboloboza	30	Amboloboza
		Befotaka	Ambaliha	23	Ambaliha
		Marovantaza	Andriambavontsona	27	Marovantaza, Mahadroroka, Andriambavontsona, Angoaka Sud
	Port-Bergé	Croisement RN 6	Tsiningia	19	Port-Bergé II et Tsiningia
		Port Bergé I	Ambanjabe	15	Port-Bergé II
	Mampikony	RN 6	Tsimijaly	4,5	Ambohitoaka
		Bekoratsaka	Ampombimanangy	15	Bekoratsaka



# Les problèmes du transport rural



International Forum for Rural Transport and Development (IFRTD)

Animation en ligne des discussions sur le transport rural

Durée : Juillet 2007

Financement : IFRTD

Lalana est membre de l'IFRTD qui est un forum international sur le transport rural présent sur les cinq continents. Les membres du Forum régional de l'IFRTD pour l'Afrique de l'Ouest et Centrale avaient émis le vœu de lancer un groupe de discussion virtuelle de la région, en vue de consolider les acquis et relever le défi de la circulation de l'information entre les membres. Lalana a assuré l'animation de la phase de cette discussion virtuelle qui a porté sur trois thèmes :

1. Quel type de technologie pour quel type de transport ?



Les impacts des routes et du transport sur le développement ou la réduction de la pauvreté sont cependant difficiles à démontrer et ne sont parfois visibles qu'à moyen ou à long terme. Peut-être une des raisons pour laquelle la priorité des financements est souvent donnée aux projets sociaux (écoles, centres de santé...). Et pourtant, les OMD ne peuvent être atteints sans le transport... En effet, « ...le transport constitue un élément essentiel de la réalisation des OMD et que les moyens de transport adéquats peuvent tout aussi être important que la construction des routes. »

Le choix d'un moyen de transport se base généralement sur les besoins de transport à effectuer : distance à parcourir et charges à transporter. En raisonnant exclusivement sur la base des besoins en transport, on devrait retrouver les mêmes technologies pour les mêmes besoins. Dans la pratique, on constate une grande diversité de technologies utilisées d'un pays à l'autre, et parfois même d'une province à l'autre dans un même pays. Mais une réussite technologique n'obtient pas forcément un succès auprès des utilisateurs. Quelles sont alors les bonnes pratiques sur le choix des technologies en fonction des types de transport ?

2. Amélioration et fiabilité des services de transport rural.



Dans le milieu rural, l'offre de service de transport est quasi inexistante. S'il y en a, la qualité est dérisoire (véhicule tombant souvent en panne), le nombre est insuffisant (il n'y a pas de choix, disponibilité limitée), il n'y a ni sécurité, ni confort alors que le service reste toujours payant.

Parfois, ce sont les routes et les ouvrages de franchissement qui font défaut alors que les gens ne peuvent pas attendre que les routes soient faites et que les ponts soient construits pour se déplacer. Ils se débrouillent pour mettre en place par exemple des passerelles de fortune pour les dépanner. Mais ces initiatives ne répondent que la moitié des besoins car il n'est pas question d'y faire passer les chariots, il faudra tout transborder sur le dos. Les participants ont été alors invités à partager des observations sur des cas concrets ayant apporté des améliorations significatives ou ayant œuvré pour la fiabilité des services de transport rural dans leurs localités

3. La sécurité dans le transport rural.



Lorsqu'on manque de moyens, la sécurité devient un luxe. Comme les moyens font terriblement défaut dans le transport rural, les équipements et les conditions de sécurité sont les premiers éléments délaissés. Appliquer rigoureusement les normes de sécurité prévues par la réglementation revient à faire augmenter les coûts de transport, et à limiter la mobilité rurale. Y a-t-il un compromis possible dans l'application des lois et quand il est question de la vie humaine ?

Qu'advierait-il alors de nos transports ruraux si on devait exiger les ceintures de sécurité, la stricte séparation des transports de marchandises et de passagers, l'état technique réglementaire des véhicules, ainsi que les freins, phares et autres pour les MIT ? Mais doit-on pour autant délaissier les questions de sécurité dans le transport rural ?

D'autant plus que les personnes vivant en milieu rural sont plus vulnérables, à cause des problèmes d'évacuation et d'accès aux services d'urgence, du manque de moyens pour payer les soins spécialisés, et l'absence de recours pour bénéficier des dédommagements.

Ainsi, existe-t-il des pratiques allant dans le sens d'identification ou d'application d'un « minimum standard de sécurité » qui serait un compromis entre la sécurité et un service de transport adapté aux conditions rurales ?



# Principales activités

PERIODE	PROJETS	ACTIVITES
Septembre 2006 – Août 2007	<b>AFTOBA - Formation en génie civil et maîtrise d'ouvrage pour les communes</b> <u>MEFB / Union Européenne</u>	Formation sur les petits métiers, l'entretien des voiries communales et la maîtrise d'ouvrage dans les communes riveraines de la RN6 entre Port Bergé et Ambanja : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maçonnerie,</li> <li>• Construction et maintenance de puits,</li> <li>• Entretien des voiries communales,</li> <li>• Maîtrise d'ouvrage.</li> </ul>
Août 2006 – Août 2007	<b>ACORDS Assistance UGP ACORDS / Union Européenne</b>	Appui UGP pour l'harmonisation des outils et méthodes d'appui aux acteurs communaux dans le secteur pistes rurales dans le cadre du volet communal. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation des UADEL, des communes et des Bureaux d'Etudes,</li> <li>• Analyse des dossiers techniques.</li> </ul>
Mars 2006 – Septembre 2008	<b>Projet ASA Miaro - DP Régie FED</b> <u>MTPTM / MEFB / Union Européenne</u>	Maîtrise d'ouvrage déléguée pour la régie du Devis Programme pour la mise en œuvre des actions sociales et de genre, en accompagnement aux travaux d'aménagement de la RN6 entre Port Bergé et Ambanja : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisation en matière de sécurité routière et de préservation de la route,</li> <li>• Construction d'infrastructures socio collectives (puits, écoles, marchés),</li> <li>• Promotion de Moyens intermédiaires de transport,</li> <li>• Actions en faveur de la lutte contre les IST/SIDA,</li> <li>• Actions en faveur de la prise en compte du genre dans le processus de développement local,</li> <li>• Actions de protections environnementales.</li> </ul> <p>DP1 : 690 millions Ar (Mars 2006 – Mars 2007)            DP2 : 922 millions Ar (Mars 2007 – Septembre 2008)            DP Travaux : 1.089 millions Ar (Septembre 2006 – Mars 2008) Paiement CGGTX</p>
Mai 2005 – Novembre 2008	<b>Programme d'actions sociales en accompagnement aux travaux routiers de la RN6</b> <u>MTPT / Union Européenne</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude et mise en œuvre de programmes d'actions sociales et de genre en accompagnement aux travaux routiers sur la RN6, entre Port Bergé et Ambanja ;</li> <li>• Identification et évaluation sommaire de 100 km de voiries rurales connexes à la RN6 ;</li> <li>• Etablissement et gestion de devis programme pour réalisations de proximité, en faveur de la population directement concernée, et afin d'assurer la préservation de la route.</li> </ul>
Mai - Juillet 2007	<b>Dégâts cycloniques dans le Sud Est et Nord Ouest</b> <u>PAM - USAID</u>	Identification et priorisation des routes d'accès menant aux communes victimes de cyclone
Novembre – Décembre 2007	<b>Groupes de discussion en ligne</b> <u>IFRTD</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quel type de technologie pour quel type de transport ?</li> <li>• Amélioration et fiabilité des services de transport rural.</li> <li>• La sécurité dans le transport rural.</li> </ul>
Août 2007 – Mars 2008	<b>Partenaire Stratégique du PSDR</b> <u>PSDR / Banque Mondiale</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrat de Maîtrise d'Ouvrage Déléguée pour la formulation, la mise en œuvre et la gestion de 13 sous projets d'activités génératrices de revenus dans la région Atsimo Atsinanana. ;</li> <li>• Contrat de Maîtrise d'Ouvrage Déléguée pour la formulation, la mise en œuvre et la gestion de 10 sous projets d'aviculture, d'élevage bovine, et de pisciculture dans les districts d'Ambohidratrimo, d'Atsimondrano, d'Avaradrano, et de Soavinandriana</li> <li>• Renforcement de capacité de 72 associations paysannes dans les régions Analamanga, Itasy, et Haute Matsiatra</li> </ul>



# Ressources humaines

Durant l'année 2007, Lalana a employé 43 personnes dont 17 permanents et 26 temporaires, avec les spécialités suivantes :

- Ingénieurs : ENGREF, BTP, Géotechnicien, Génie Rural, Agronome, Hydraulicien ;
- Géographe, Economiste ;
- Techniciens : BTP, agriculture ;
- Gestionnaires, Comptable, Assistantes Administratives ;
- Chauffeurs, Agent d'entretien, Agent de sécurité.

# Ressources matérielles

*Parc informatique :*

- 25 desktops, 4 ordinateurs portables, 1 Vidéo projecteur, 6 appareils photos numériques, 2 GPS, 1 imprimante A0, 1 imprimante A3, 4 imprimantes lasers, 1 imprimante couleur ;

*Matériels roulants :*

- 6 véhicules 4x4, 1 véhicule léger, 10 motos, 6 vélos.

# Ressources financières

Le montant total des projets signés en 2007 s'élève à 120 822 938 Ariary.