



Si chaque homme chaque jour jetait une fleur  
sur le chemin de son prochain, les routes de  
la terre seraient tellement plus agréables !

Proverbe chinois

w w w . l a l a n a . o r g

10 000 Fmg

NUMÉRO SPÉCIAL JOURNÉE MONDIALE DE LA SANTÉ - 7 AVRIL 2004 - SÉCURITÉ ROUTIÈRE



# L'accident de la circulation n'est pas une fatalité...

## Interview

Urgentistes et fiers de l'être  
Pour une médication de l'imprévu

» Page 3

## ? Who's who

Alison Jean René, Directeur des  
Transports à la Vice-Primature

» Page 12

## Textes

La mise en fourrière des véhicules

» Page 13

## Règle de l'art

La Fabrication du ciment

» Page 6



# mais il tue !

ÉGALEMENT DANS CE DOSSIER :

» Page 5 - 11

## COMITÉ JMS ensembles... CONTRE l'Insécurité Routière

SUPPLÉMENT COULEUR » Page 8 - 9

# BETONOLOGIE... UN JEU D'ENFANT

## L'accident de la circulation n'est pas une fatalité JMS - 2004

Pour la première fois dans l'histoire de l'OMS, le Directeur Général a décidé de consacrer la Journée Mondiale de la Santé à la Sécurité Routière.

Alors que presque 1,2 millions de personnes meurent sur les routes chaque année, les accidents de la circulation sont loin de figurer parmi les priorités en matière de santé, sans doute parce que beaucoup les considèrent encore comme des événements sur lesquels on n'a aucune prise. Les risques sont pourtant connus : vitesse excessive, conduite en état d'ivresse, omission du port de casque, de la ceinture de sécurité et d'autres moyens de protections, routes mal conçues, non respect du code de la route, manque de sécurité à bord des véhicules et médiocrités des services médicaux d'urgence.

L'OMS préconise une approche globale de la sécurité routière en prenant en considération les éléments déterminants du système en jeu : l'usager, le véhicule et les infrastructures.

En 2001, l'OMS a organisé une réunion rassemblant des experts de la sécurité routière venus de toutes les régions du monde. Ils ont mis au point " La stratégie quinquennale de l'OMS pour la prévention des accidents de la circulation " établissant trois objectifs :

- ◆ améliorer les systèmes de collecte et de notification des données sur les accidents de la circulation
- ◆ faire de la prévention des accidents de la circulation une priorité de la Santé Publique dans tous les pays
- ◆ plaider la cause de la prévention et promouvoir les stratégies de la prévention

Depuis cette date, l'OMS a participé à un certain nombre de collaboration pour promouvoir ces objectifs dans certains pays à faible revenu et revenu intermédiaire. Aujourd'hui, le 7 avril 2004 a été lancé à Paris sur le Plan Mondial le "Rapport Mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : document parrainé par l'OMS et la Banque Mondiale".

Par ailleurs, le 14 avril 2004 a eu lieu le premier débat de l'Assemblée Générale des Nations Unies sur la Sécurité Routière, suite à une résolution adoptée en mai 2003.

Je tiens à féliciter l'ONG Lalana pour sa contribution à la prévention des accidents et à la sensibilisation de la population pour le respect des biens publics.

Je la remercie pour son engagement remarquable aux activités de célébration de cette journée Mondiale.

Je tiens à adresser mes remerciements chaleureux à toutes les entités qui ont pris à cœur cette journée et qui ont tenu l'engagement de continuer les actions pour l'amélioration de la sécurité routière à Madagascar.

par Dr André NDIKUYEZE  
Représentant de l'OMS à Madagascar



Dr. André NDIKUYEZE  
Représentant de l'OMS  
lors de la JMS/SR

Ce bulletin est le fruit de la collaboration de tous les membres du Comité d'organisation de la Journée Mondiale de la Santé pour la Sécurité Routière du 7 avril 2004

### Les membres du comité :

OMS  
MINSANPF/ SCMP  
MINSANPF/SSDAR  
DAAF/CHU HJRA  
Direction des Transports VPM  
Service Sécurité Routière VPM  
Direction Générale de la Sécurité Routière  
Faritany Antananarivo  
CUA/ STU  
CCENTRAL / BAC  
Commissariat 1er arrondissement SESP  
COM/DOE/SPD Toby Ratsimandrava  
Service des Opérations / Gendarmerie Nationale  
COM/DRS/OPS Toby Ratsimandrava  
MEFB Ministère des Finances et du Budget  
OEMC/MENRS  
ALF  
Assurance ARO  
Assurance NY HAVANA  
Auto-école RAMERY  
BPTS  
BPTR  
ONG Lalana



Ci-contre à droite, quelques uns des stands (OMS et Gendarmerie Nationale) mis à disposition des membres du comité afin de se faire connaître ou reconnaître du public



DR. RANDRIA RAFENOHERIMANANA, HJRA

# URGENTISTES ET FIERES DE L'ETRE

médication de l'imprévu

**E**n aval des situations et préoccupations engendrées par les accidents de la circulation trônent les soins hospitaliers. Au sein de l'Hôpital Joseph Ravoahangy d'Antananarivo existe le service des urgences qui accueille les cas souvent extrêmes dont, en surnombre les produits d'accidents de la circulation.

A ce stade où la guérison prend des airs de dernier recours et où la prévention n'est plus de mise, le travail des urgentistes souvent ignoré -sauf peut-être par des représentations souvent élocubantes du petit écran-, émerge tant bien que mal de la scène purement locale de la capitale sur fond de système D alias rafistolage.

Afin de nous brosser un tableau de la réalité urgentiste tananarivienne à défaut de nationale, le Docteur Randria Rafenoherimanana du service de Réanimation Médicale et de Toxicologie Clinique de l'Hôpital Joseph Ravoahangy nous a accueilli en ses locaux afin de se plier à notre série questions-réponses.

## Urgentiste, un métier naissant

Ce n'est que depuis l'année dernière qu'il existe une entité officielle d'urgentistes à Madagascar. En effet, suivant les dires du Professeur Randriamarana Joël, "la Faculté de Médecine d'Antananarivo a décidé de recruter des Médecins par voie d'un véritable concours en Décembre 2001. 15 apprenants ont ainsi commencé leur cursus de deux ans le 7 janvier 2002, la deuxième promotion de dix médecins a commencé le 6 janvier 2003 et la troisième promotion est prévue pour juin de cette année".

Ainsi, le Docteur Feno nous avoue que les urgentistes ont commencé à pratiquer au sein de l'hôpital HJRA aux environs des années 1982. Mais ce n'est que récemment, soit l'an dernier avec la sortie de la première promotion que le métier d'urgentiste est officiellement reconnu à Madagascar. Métier mis en exergue avec le soutien de l'AMUAR ou Association des Médecins Urgentistes et Anesthésistes Réanimateurs créée le 13 mai 2003 du fait

## Victimes de la non reconnaissance

Non reconnaissance déplorable car malgré le fait que l'Urgence soit affaire de tous, le métier et les responsabilités qui en émanent sont encore méconnus. En effet, professionnels de la santé, ordre des médecins, ambulanciers mais aussi enseignement, mairie, pompiers, policiers, gendarmes, tous autant que chaque élément de la population malagasy sont les concernés directs ou indirects de la création de ce service.

## Urgentistes et magicien... des similitudes

Etre urgentiste à Madagascar relève du miracle. En effet, selon toujours le Docteur Feno, si "dans les pays occidentaux et développés, il existe une vraie culture de l'Urgence pré-hospitalière, un vrai savoir-faire au service de la sécurité de la population", à Madagascar, du fait que le métier en lui-même est naissant, la culture de l'urgence n'a pu encore s'incruster. Mais encore, par manque de communication, sensibilisation et information, véhiculer l'importance même du métier et sa nécessité demeure bien difficile.

Un manque qui se fait ressentir sur plusieurs branches notamment et non des moindres en matière de ressources tant humaines que matérielles.

## Ambulance Communale

☎: 22 200 40

Ainsi, l'urgence médicale

n'est desservie que par 16 personnes et l'urgence chirurgicale par 43. Et puis, c'est surtout au niveau des paramédicaux que le manque se fait ressentir, c'est à dire les infirmiers, les anesthésistes. Bien sûr, il y a l'apport étudiantin de l'IFP ou Institut de Formation de Paramédicaux cumulé avec les recrutements ministériels mais ils sont encore fort limités.

Quand à l'équipe médicale opérationnelle sur le terrain, le cas de figure minimal en effectif dans les ambulances se définit ainsi :

- 1 médecin urgentiste
- 1 chauffeur - brancardier
- 1 docteur
- 1 infirmier qui peut être substitué par un stagiaire étudiant

Mais c'est un cas de figure difficile à respecter du fait du manque accru des effectifs obligeant l'unité mobile à se forger de fortes connaissances polyvalentes afin de couvrir les manques du service. Et la pratique même du secourisme est limitée matériellement à la commune urbaine d'Antananarivo.

## Un métier d'improvisation

En matière de ressources matérielles, le centre vit essentiellement des dotations gouvernementales avec toutefois l'apport d'ONG en matière essentiellement de médicaments etc.

L'équipement du service est quant à lui problématique car si la politique de la

**Deux ambulances composent le parc mobile urgentiste, toutes deux sont des donations d'associations étrangères : Karana et Thaïlandaise.**



Photo : Lalana

## Service d'Urgences HJRA

7j/7 - 24h/24 - du 1er janv. au 31 déc.

☎: 22 279 79 - poste 4136

que, selon notre hôte : "à Madagascar, aucune structure officielle valable n'est encore mise en place pour faire face à l'appel au secours de la population devant des situations d'urgence médico-chirurgicale. La formation des Médecins Urgentistes et des Anesthésistes Réanimateurs au sein de la Faculté de Médecine d'Antananarivo permettra de combler cette lacune".

**La facade nord de l'Hopital Joseph Ravoahangy abrite le Service des Urgences.**



Photo : Lalana



Stand de l'HJRA - JMS du 07 avril 2004

médecine est avant tout de porter assistance aux personnes dans le besoin, cette assistance coûte très cher aux établissements hospitaliers et encore plus aux services des urgences du fait que dans de tels services, il faut évaluer les besoins à 7 à 8 millions par jour pour un seul malade. Or cette somme mirobolante est tout simplement inexistante pour pareille fréquence dans le domaine hospitalier, d'autant plus s'il est public. Si l'improvisation constitue le quotidien des urgentistes, l'imprévu est leur compagnon de tout instant sous-entendant un état de stress permanent. Pour pallier à la situation, l'hôpital subsiste à l'aide par exemple, de donations. Ainsi, les

**7 à 8 millions par jour pour soigner un cas d'urgence**

#### Mieux vaut prévenir... que guérir

En matière de moyens de base tel le matériel de réanimation ; ne fût-ce que pour les soins d'intubations, l'utilisation de piles est nécessaire. Celles-ci sont pourtant inexistantes car tous les consommables posent problèmes, des gazes à l'énergie utilisable en passant par les médicaments. Ce qui oblige souvent un appel à l'indulgence et à la participation des patients quand à l'achat de médicaments et de certains consommables.

deux ambulances de la HJRA sont toutes deux dons d'associations Karana et Thaïlandaise.

Pour les patients, il existe un dépôt de médicaments au sein même de l'hôpital avec des prix qui y sont sensiblement moins chers qu'en pharmacie.

#### Le traitement des urgences

Les cas qui échouent aux urgences sont de toutes sortes. De ce fait, il est nécessaire pour tout patient de passer au service du tri. En effet, des petits bobos ménagers et quotidiens aux accidents de la circulation routière ou d'intoxication, les patients affluent et se ruent aux urgences, où l'interpellation du service sous-entend un caractère prioritaire en matière de soins.

Quant au traitement des urgences

proprement dit, il se subdivise en deux filières bien distinctes qui sont les urgences médicales et les urgences chirurgicales :

- **Chirurgicales** pour les cas où il y a besoin de chirurgie suite par exemple à un accident

de la circulation (v.photo).

- **Médicales** pour cause de maladie ou encore des cas d'intoxications alimentaires volontaires ou involontaires, des personnes qui nécessitent une réanimation ou des soins intensifs dans les domaines respiratoire, neurologique, psychiatrique...

Au sein du service des urgences, l'espace accueil se charge des premiers soins et des cas bénins tandis qu'une salle de déchoquage reçoit les patients- comme son nom l'indique- en état de choc.

Nombreux sont les accidents qui surviennent dans le quotidien et qui nécessitent des capacités de secouristes afin d'éviter d'aggraver l'état des patients. Pour pallier à cela, des formations sont octroyées par les médecins urgentistes de l'HJRA, et également par la Croix Rouge de Madagascar. Mais ces formations ne représentent qu'une goutte dans l'océan secouriste. De ce fait, la création d'un Service Mobile d'Urgence ou SMUR, prévu cette année devrait faire figure de début de remède Ses objectifs sont de :

- réduire le taux de mortalité,
- améliorer la prise en charge pré-hospitalière des malades,



- instaurer la mise en place du service mobile d'urgence,

- permettre le transport sécurisé du malade depuis le lieu de l'accident jusqu'à l'hôpital.

#### Ambulances, transport sécurisé

L'utilisation des ambulances nécessite une gestion suivie également car si leur présence est bénie, elle engendre des coûts que le service se doit de récupérer sur certaines actions. Aussi, si la raison première des ambulances est le transport de malades et de blessés vers l'hôpital, elles sont également utilisées pour les transférer d'un établissement hospitalier à un autre pour des interventions d'urgences ou par nécessité d'un transport particulier.

"Ainsi, clarifie le Dr. Feno, nous avons des cas où le patient doit passer un scanner, or, les seuls endroits possibles pour ce faire sont la polyclinique d'Ilfaty ou l'hôpital militaire Girard & Robic et de ce fait, les

## urgentistes et fiers de l'être

### ASMUR

#### L'Association des Médecins Urgentistes et des Anesthésistes Réanimateurs

**Création :** 13 mai 2003 à Antananarivo

**Adhérents :** médecins de formation

**Diplômes :**

- d'Université en Médecine d'Urgences ou DUMU 1ère et 2ème année
- d'Université en Anesthésie Réanimation ou DUAR 1ère année

**Objectif :**

- Promouvoir les qualités de soins pré-hospitalier
- Projeter la mise en place d'un SAMU à Antananarivo dans un premier temps pour l'étendre sur tout le territoire malagasy par la suite.
- Faire connaître l'existence d'une nouvelle race de médecins à Madagascar : les Urgentistes
- Faire connaître leurs attributions dans le domaine de la médecine
- Faire connaître leurs place et utilité au sein de la société malagasy

**Les critères de recevabilité au concours :**

- Docteur en médecine
- Etudiant pendant 2ans
- Cours théoriques + stage pratique dans les grands milieux hospitaliers

**Zones d'actions :**

Jusqu'à présent, le grand centre Tana est le principal mais dès que les effectifs nécessaires seront comblés, les diplômés seront éparpillés dans les provinces.

*ambulances peuvent transporter ces malades moyennant une modique somme de 10 000 fmg à 25 000 fmg (Ilafy). Certains malades délicats encore ont recours au transport sécurisé pour rentrer chez eux. Le tarif est identique".*

Sinon, il est également possible d'appeler l'ambulance communale avec tout de même une zone d'action très limitée car elle ne dessert pas les communes environnantes telles que Ivato ou Andoharanofotsy.

Durant plus de trois décennies, le métier d'urgentiste fut pratiqué à Madagascar, il n'y fut pas pour autant reconnu. Il est pourtant un métier délicat et indispensable dont la renommée ne semble refaire surface qu'en cas de grandes catastrophes et qui pourtant, chaque jour durant, officie, innove, invente et guérit... *ad augusta per angusta*, pour le bien de notre humanité.

Quant à la mise en place d'un centre mobile de type SAMU, celle-ci nécessite encore bien des efforts considérables car plus la ville se développe, plus les risques d'accidents et les accidents eux-mêmes augmentent.

Or si la vie n'a à priori, pas de prix, les soins et les médicaments ont un coût qui trop souvent encore ne sont pas accessibles au commun des malagasy... qui meurent de ne pouvoir payer...le prix pour la sauvegarde de leur vie.

recueilli par Rado



# L'ACCIDENT DE LA ROUTE N'EST PAS UNE FATALITÉ

suite p.7 &gt;&gt;

Dans le cadre de la journée Mondiale de la Santé ayant pour thème "l'accident de la circulation n'est pas une fatalité", l'OMS a fait appel aux diverses structures et entités concernées par le problème de l'insécurité routière afin d'ériger son comité d'organisation pour les diverses réalisations entourant la célébration de la journée du 7 avril 2004.

C'est avec ferveur que les diverses entités appelées ont rejoint le comité et chaque présence fut sans conteste preuve de l'intérêt que celles-ci apportent à ce problème qui comporte sinon des conséquences mortelles du moins des séquelles physiques et morales à vie.

Mais Rome ne s'est pas faite en un jour et suivant cet adage, la sécurité routière à Madagascar ne dépendra pas de cette seule journée. De ce fait, diverses propositions ont été émises pour la continuité de la sensibilisation, notamment la sortie d'un numéro spécial du Bulletin Lalana dans un premier temps, transformé pour l'occasion en plateforme d'expression pour les diverses entités du comité. Et dans un second temps, sachant que les pages de ce bulletin ne sauront contenir les doléances de tous les participants, la poursuite en vue de pérennisation de cette collaboration inédite dans les prochains numéros du Bulletin afin que cette sensibilisation soit réelles et effective. Merci.

**Rado Andriamarofara**  
Rédacteur en Chef du Bulletin LALANA

**L**a célébration de la Journée Mondiale de la Santé constitue l'une des opportunités donnant un "nouveau souffle" à l'accomplissement de la noble mission du Ministère de la Santé et du Planning Familial qu'est "la santé pour tous".

Cette année 2004, la célébration de la Journée Mondiale de la Santé a été une grande réussite grâce à la participation effective de toutes les entités concernées par la sécurité routière.

## UN GRAND MERCI A TOUS !

*Que l'effort entrepris ne s'arrête pas là, mais se poursuive.*

L'objectif de réduire le taux de morbidité et de mortalité imputables aux accidents de circulation ne sera atteint qu'avec l'adhésion et l'engagement de toutes les entités.

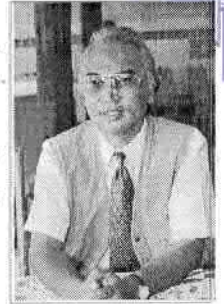
Si nous nous référons aux chiffres émanant des différents services responsables de la sécurité routière tels que la Gendarmerie Nationale et la Police Nationale ainsi que les services d'urgence des hôpitaux, le nombre des victimes d'accidents de circulation ne cesse d'augmenter, laissant de dégâts corporels et matériels importants.

Si des mesures nécessaires ne sont pas entreprises dans l'immédiat, les accidents de la circulation constitueront un problème grave de santé publique à Madagascar du fait des souffrances humaines et du coût social qu'ils engendrent. Notre pays se trouve confronté à un nouveau fléau qui risque de ralentir le développement socio-économique du pays.

Ainsi, j'exhorte toutes les entités publiques et privées à joindre ensemble leurs efforts pour mettre en place des politiques et des programmes de prévention multisectoriels afin que l'accident de la route ne soit plus une fatalité ni un fardeau pour la Nation.

Que le thème de la Journée Mondiale de la Santé pour l'année 2004 "La sécurité routière" soit effective non seulement pour cette année, mais aussi pour des années à venir afin que nous puissions assurer le développement rapide est durable de notre pays.

**Professeur Andry RASAMINDRAKOTROKA**  
Ministre de la Santé et du Planning Familial



## EVALUATION, RECOMMANDATIONS DE LA JOURNEE MONDIALE DE LA SANTE 07 AVRIL 2004

La sécurité routière est devenue actuellement un problème de Santé Publique, si l'on se réfère aux chiffres évoqués par l'OMS: 1,18 millions de victimes des accidents de la route par an dans le monde; sans parler des impacts psychiques et mentales des accidents. Le coût de la prise en charge des accidents de la route est énorme, il est évalué à 520 milliard de \$.

La prévention des accidents est plus que jamais incontournable. L'implication du secteur santé est essentielle. Ainsi, l'OMS, dans le cadre de la célébration de la Journée Mondiale de la Santé a choisi le slogan "l'accident de la route n'est pas une fatalité".

Madagascar, par le biais du Service de Communication et du Média Planning (SCMP) en collaboration avec le Service de Lutte contre les Maladies Chroniques et Invalidantes (SLMCI) affirme la volonté du Ministère de la Santé de prévenir et de lutter contre les conséquences des accidents de la route.

Le comité préparatoire de la JMS a constaté l'insuffisance des ressources financières pour la réalisation des activités. Ce qui explique l'insuffisance de la sensibilisation du grand public, en l'occurrence la médiatisation, ainsi que l'envergure limitée des manifestations et l'omission de certaines entités tels que les pompiers, le secteur pétrolier, les usagers de la route, les chercheurs, la CNAPS, l'association des consommateurs.

Comme perspectives, le comité suggère la mise en place d'un comité de sponsoring de la prévention routière. Cette initiative

permettra de renforcer le plaidoyer et la médiatisation des activités. Cela sera complété par la diffusion de notes de service pour mieux

sensibiliser les personnels de chaque entité. L'implication des organes de presse dès le début des activités est aussi indispensable.

Les membres du comité durant la conférence de rédaction de ce bulletin



Photo : Lalana



## La Fabrication

### La fabrication proprement dite consiste :

- 1) dans le dosage précis des constituants hydrauliques, pouzzolaniques et autres (calcaire, régulateur, constituants secondaires) en diverses proportions ;
- 2) dans leur mouture dans des broyeurs à boulets et/ou presses à rouleaux avec pour objectifs :

- ✓ un mélange intime et régulier des constituants,
- ✓ une fragmentation poussée assurant leur réactivité.

Suivant les proportions de clinker, laitier, cendre volante, les ciments sont classés en diverses catégories. Les ciments riches en clinker sont logiquement les plus prompts à s'hydrater mais cette promptitude ne dépend pas uniquement de la composition du ciment ; elle dépend aussi de la finesse.

Il existe une autre classification, basée sur les classes de résistance, chiffrées par les nombres 30 ; 35 ; 45 ; 52 représentant en N/mm<sup>2</sup> la résistance minimale développée par ces ciments à 28 jours sur mortier normalisé conservé à 20°C.

Si la catégorie spécifie le contenu des ciments, la classe de résistance caractérise leur performance à court terme.

Il ne faut pas confondre vitesse et résistance ; la résistance à 28 jours n'est pas la résistance finale et il peut arriver qu'un ciment-tortue arrive plus loin qu'un ciment-lièvre. Mais vu les grandes vitesses actuelles, à peine

coulé, le béton est plus souvent rapidement sollicité de sorte que la classe de résistance demeure la donnée primordiale du choix des ciments en fonction de la destination des bétons.

La dénomination complète d'un ciment comporte ainsi sa catégorie, suivie de sa classe et éventuellement complétée par une mention ayant trait à une propriété particulière.

### Ci-après quelques types de ciment :

**Le Ciment Portland Artificiel (CPA) :** c'est un ciment à prise lente, le plus utilisé dans la

la chaux libérée pour former un sel expansif qui désintègre la structure.

**Le Ciment à Haute Résistance Initiale (CHRI) :** c'est un ciment Portland amélioré, il se distingue en particulier par une plus grande finesse de mouture et par une composition légèrement différente. La cuisson de ce ciment est réalisée à une température plus élevée. Son temps de prise est le même que le Portland normal mais, le

provient d'un de ses composants : l'oxyde de fer. En utilisant des matières premières exemptes d'oxydes colorés et un matériel adéquat, le clinker devient blanc.

**Le Ciment Alumineux :** ciment obtenu par mélange à température de fusion d'un calcaire et une très forte proportion de bauxite. La prise est aussi lente que celle des Portland normaux ; en revanche, le durcissement en est beaucoup plus rapide. En un jour, il atteint la résistance des Portland normaux à 28 jours et celle des CHRI à 3 jours. A 3 jours, sa résistance est celle des CRHI à 28 jours.

#### CPA 45 :

Ciment Portland Artificiel  
de classe de résistance  
45 N/mm<sup>2</sup>.



"Usine Bity, la plus grande cimenterie de Madagascar près d'Antsirabe"

construction et sert en particulier à la réalisation des ouvrages en béton armé.

**Les Ciments à Haute Résistance aux Sulfates (CHRS) :** à utiliser dans les conditions où il y a une forte teneur en sulfate comme les

eaux de mer et certains sols. Les sulfates pénètrent dans le béton ou le mortier et réagissent avec l'aluminate tricalcique hydraté et

durcissement est beaucoup plus rapide. En 24h, il atteint la même résistance que le CPA en 3 jours, et en 3 à 4 jours la résistance du CPA en 28 jours. Cet avantage permet de réduire les délais de décoffrage et de mettre les ouvrages plus rapidement en service.

**Le Ciment Prompt (CN) :** ce type de ciment fait sa prise en quelques minutes. On l'emploie pour tous les travaux exigeant une prise rapide et lorsque la résistance ne joue pas qu'un rôle secondaire : obturation d'infiltration, certains moulage, scellements

**Le Ciment Blanc :** Le gris plus ou moins soutenu des ciments

L'emploi de ce ciment exige l'utilisation d'un matériel, bétonnière et outils particulièrement propre. Toutes traces de chaux ou de ciment doivent être éliminées.

Ce ciment est employé pour les ouvrages nécessitant une mise en service très rapide, un décoffrage urgent : reprises en sous-œuvre. La résistance de ce ciment aux eaux séléniteuses (contenant du gypse), à l'eau de mer, à certains acides dilués et chlorures, en fait un ciment très apprécié pour les infrastructures, les fondations.



Jean Claude Razanamparany



### TOUS TRAVAUX DE CONSTRUCTION GENERALE

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

Lot 103 A Ambohibao  
Antananarivo 101

Tél : 22 449 86  
032 02 590 24





## LE SERVICE DE LA COMMUNICATION ET DU MEDIA PLANNING / MINSANPF

Le Service de la Communication et du Media Planning (SCMP) figure parmi les services rattachés directement au Ministre de la Santé et du Planning Familial.

Le Ministère de la Santé et du Planning Familial est un des services publics à vocation sociale, sous tutelle du Premier Ministre.

### Missions et attributions du SCMP

Le SCMP a pour mission d'administrer les stratégies de communication et de relation avec les organes des média. Il est organisé en trois points focaux :

#### 1. le point focal info-média, responsable de :

- la production des documents audio, vidéo et imprimé,
- l'archivage des documents produits ou parvenus au service,
- la diffusion des informations sous toutes



M. le Représentant de l'OMS et M. le Ministre de la Santé coupant le ruban lors de la célébration de la JMS du 07 avril 04

ses formes (site web, planche, magazine, document de presse),

- la relation avec les organes de média.

#### 2. le point focal communication sociale, responsable de l'appui technique aux directions et services en matière de :

- planification, mise en œuvre, supervision, suivi et évaluation des activités de communication sociale et des campagnes nationales de mobilisation sociale,

- production des matériels et supports IEC,

- validation des documents et supports de communication relatifs à la santé,

- qualification et formation des acteurs en matière de communication

#### 3. le point focal administratif est responsable de la gestion des ressources humaines, matérielles, financières et logistiques du service.

<< suite p.5

L'utilisation des jetons de présence a été évoqué afin d'évaluer la motivation des membres du comité. La création de l'association des accidentés de la route est aussi cruciale dans le but d'aider et de mieux prendre en charge les victimes.

Le comité a également sollicité l'évaluation de l'effectivité de l'éthylotest, la promotion de la Communication pour le Changement du Comportement auprès du grand public afin de rendre effective les mesures de prévention des accidents de la route, l'implication des usagers vulnérables (personnes handicapées, piétons, cyclistes) dans tout activité de prévention des accidents de la route.

Enfin, les urgentistes ont signalé le projet de mise en place des Unités Fonctionnelles de Service de Médecine d'Urgence Régionale (SMUR) d'envergure communale.

Ces recommandations vont étoffer les activités déjà entreprises par le

Comité Intersectoriel pour la Prévention et la Sécurisation Routière, entité rattaché à la Vice-Primature, afin de renforcer son efficacité.

par SLMCI / MINSANPF

L'Office de l'Education de Masse et du civisme (OEMC) est un organisme rattaché au Ministère de l'Education Nationale et de la Recherche Scientifique (MENRS). Direction créée au sein du Ministère de l'Enseignement à l'issue de la crise politique de 2002, cet organisme fut transformé en Office de type EPA par le Décret N° 2003/197 du 11/03/03.

# O E M C

Ayant comme principale mission la promotion de l'éducation à la citoyenneté et au civisme de la population malagasy, l'OEMC s'est fixé comme objectif premier le changement de comportement de son public cible, à savoir les enfants, les jeunes et les adultes, afin d'en faire des citoyens de droit et de fait. Il a notamment pour missions d'éveiller et de renforcer les concepts de Nation et d'Etat, le sens du Patriotisme et du Bien Commun ainsi que le respect de la démocratie et des Droits de l'Homme, de l'unité nationale et des valeurs socioculturelles malagasy, d'éduquer et de sensibiliser la société sur les problèmes de la scolarisation, du SIDA, de la corruption, de la pauvreté et de la destruction de l'environnement.

Pour réaliser cet objectif et ces missions, l'Office dispose de structures déconcentrées au niveau des Faritany et des Sous-Préfectures. Il travaille également en partenariat avec plusieurs ministères, les membres de la société civile ainsi qu'avec divers partenaires techniques et financiers nationaux et internationaux.

### LA PREVENTION DES ACCIDENTS SCOLAIRES

Prévenir les accidents de la circulation fait partie de l'éducation à la vie familiale et communautaire qui est un des quatre thèmes principaux de l'OEMC. C'est donc à la fois l'objectif et la raison de la participation de l'Office à la célébration de la Journée Mondiale de la Santé dont le thème a été axé sur la

prévention des accidents de la route.

Statistiquement parlant, les accidents de la circulation constituent 20% des accidents scolaires. Ces accidents sont à l'origine de nombreux abandons scolaires pour cause de décès, de traumatismes invalidants ou d'absence prolongée, sans parler de leur coût financier. C'est pourquoi l'OEMC attache une importance particulière à cette éducation à la vie communautaire pour développer chez les élèves les life skill nécessaires à la prévention des accidents routiers.

Aussi, ce thème est souvent traité dans nos émissions de Radio éducative ainsi que dans les articles que nous publions grâce au partenariat établi avec divers journaux de la Capitale comme Madagascar Tribune, Le Quotidien, et plus récemment Gazety MITA et Gazety Kely.

### LES CONTRIBUTIONS DE L'OEMC

Que l'OEMC ait pleinement participé aux divers travaux du Comité d'Organisation de la JMS n'a donc rien d'étonnant, que ce fut au niveau de la conception et de la préparation que de la réalisation de presque toutes les manifestations de cette JMS. En fin de compte, au titre de ses contributions, l'OEMC peut citer :

- L'élaboration de 3 spots radio destinés respectivement aux automobilistes, aux enfants et à tout usager de la route et des transports en commun.

- La confection de 2 dépliants adressés l'un aux enfants et aux jeunes et l'autre aux automobilistes.

- La diffusion de 4 émissions radio axées sur le thème de la sécurité routière.

- La publication d'un article pour tout public dans Madagascar Tribune, de 4 articles pour les enfants et les jeunes dans Le Quotidien, et d'un autre article ciblant le monde rural dans Gazety MITA.

- La sensibilisation directe des élèves de l'EPP de Soarano et du CEG d'Antanimbarinandriana en collaboration avec l'équipe du Ministère de la Santé et de la Planification Familiale.

- La participation au plateau Tahala de la TVM.

- La participation au Diabe du 07 Avril ainsi qu'à l'exposition au Palais des Sports et de la Culture.

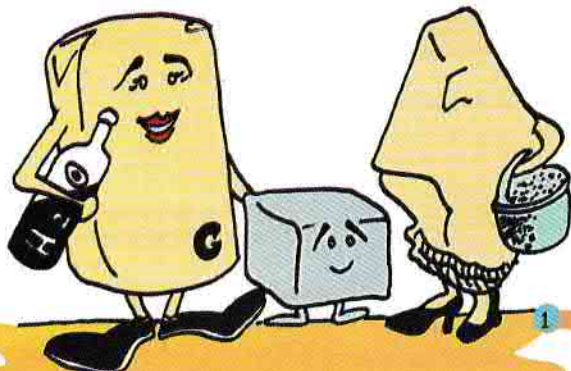
### ET LA SUITE ?

Les séances de sensibilisation réalisées dans les deux établissements scolaires suscités ont prouvé la nécessité ainsi que le bien-fondé de la mise sur pied d'une équipe de communication permanente constituée conjointement par des éléments du MENRS et du MINSANPF.

Cette équipe aura pour tâche et pour objectif dans le cadre formel d'un projet de sensibiliser les responsables des écoles - directeurs, enseignants, administratifs, ainsi que les élèves - sur les dangers de la route et de diminuer le taux des accidents de la circulation au sein de la population scolaire.

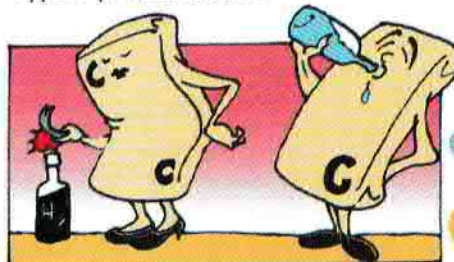
Et cela pour continuer les efforts fournis lors de la JMS, en pérenniser les acquis et instaurer la sécurité sur nos routes.

**RANDRIANANDRASANA Jean Baptiste**  
Chef de Service des Etudes et de l'IEC/CCC  
OEMC / MENRS



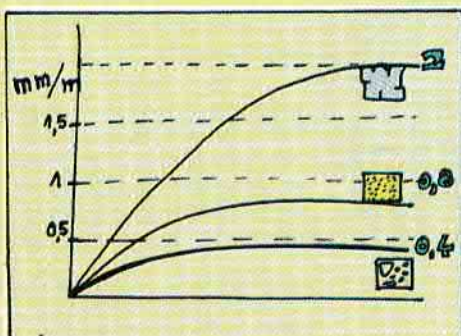
Qu'il est le fruit d'une union naturelle, puisque pratiquée entre matières minérales, d'un père "pierraille et sable" et d'une mère "ciment" toujours flanquée d'une bouteille d'eau.

Si le père est tranquille (il est d'ailleurs appelé "matière inerte", la mère-ciment par contre a un comportement particulier. Avant-boire, elle est une poudre fine et souple ; après boisson, elle se raidit, se durcit et se métamorphose en un minéral artificiel appelé "pierrade ciment".



Ce qui est c mélangeant la ciment et l'ea l'alchimiste et n pétrification. C' s'en étonne plus

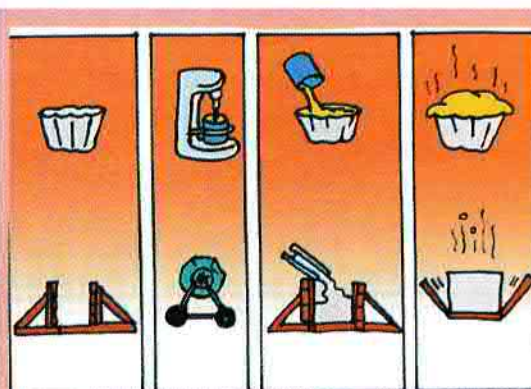
En examinant ce diagramme qui donne l'ordre de grandeur du retrait à long terme du béton (0,4%), du mortier (0,2%) et du ciment seul (2%), on comprend que le ciment tel quel ne peut contenir comme matériau. Un bâtiment de 50m de long ainsi construit, se rétrécirait de 10 cm s'il pouvait glisser sur son assise.



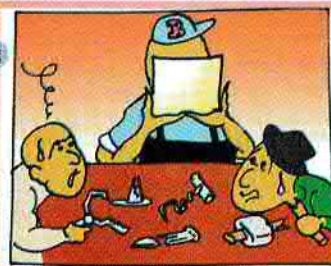
Sachant de surcroît que le ciment est le produit le plus élaboré du mélange, la réponse à cette première question devient : il faut réserver au ciment le rôle de colle pour des matériaux de sa famille, costauds et bon marché, à savoir les pierres.



Un quelconque mélange de denrées alimentaires donnera le plus souvent un mets comestible. De même, un quelconque mélange à base de ciment durcira généralement. Ces bricolages ne porteront ni le nom de gâteau ni celui de béton. Il faudra donc progresser pas à pas dans l'artbétonaire et commencer par le début, c'est à dire choisir nos ingrédients appelés composants.



La parenté ent deux discipline frappante jusque les termes. La le mélange frais, et le c (appelé moule usine), le mo appelé bétonnière, la m forme et la enfin le déc (appelé démoulo usine).



performances seront à la hauteur des soins que vous lui avez prodigués.

Voilà notre béton bien étudié, bien composé, bien mis en œuvre, prêt à résister à toutou presque.



# Art "bétonnaire"



aussi connu, c'est qu'en pierraille, le sable, le u, chacun peut jouer à renouveler le mystère de la est si naturel qu'on ne et pourtant...

La meilleure façon de résoudre un problème est souvent de le raisonner par l'absurde. Tentons l'expérience. Partons du ciment durci à l'eau et même à l'air humide. Première question : pourquoi se compliquer la vie avec de savants mélanges dès lors que le produit actif peut suffire à lui seul ?

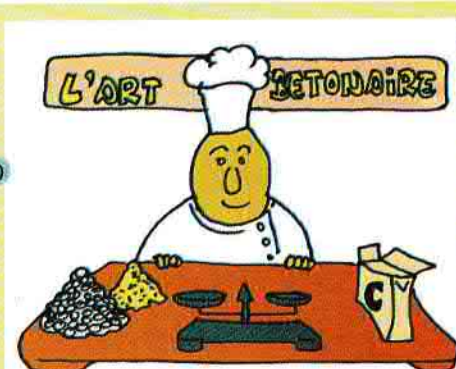


C'est que, tout merveilleux qu'il soit, le ciment a un grave, très grave défaut : gâché d'eau puis durci, il "rétrécit" au séchage et pas de peu ! Ce retrait désolerait les maîtres d'ouvrage autant que le cuisinier devant un soufflé qui s'affaisse.



La deuxième question devient dès lors : d'accord pour la pierre, mais sous quelle forme ? Apparemment la plus indiquée est celle de la maçonnerie où les moellons s'imbriquent pour ne laisser entre eux que des jointsténus.

Malheureusement... heureusement plutôt, le béton ne se met pas en œuvre comme une maçonnerie : "il se coule à froid" et la réponse à la deuxième question s'énonce ainsi : le mélange frais doit se présenter sous forme d'une masse plastique et homogène à la fois.



Mais on ne fabrique pas le béton par plaisir mais par besoin. La qualité de ce matériau dépend de celle des ses ingrédients, de leur proportion et de la préparation. C'est la troisième et principale question qui se pose : quoi, combien, comment ? Petit à petit on s'aperçoit que l'art "bétonnaire" s'apparente terriblement à l'art culinaire.



N'oubliez pas non plus que le béton demeure et demeurera encore longtemps un matériau peu "mathématisable", en raison même du caractère incertain de ses composants majoritaires : la pierraille et le sable. Aussi précise que soit sa fiche signalétique, chaque granulat conserve une certaine personnalité le distinguant de ses voisins.

Les études et les essais les plus serrés devront toujours s'incliner devant les évidences. Un fait est plus fort qu'un lord-maire et le préposé de chantier aura toujours la tâche délicate d'adapter ou de corriger des compositions "théoriquement expérimentalement parfaites". Ses connaissances "bétonologiques" doivent donc être à la hauteur de ses responsabilités.





&lt;&lt; suite p.7



**A**vec l'augmentation du parc véhicules dans l'île, l'insécurité et la violence

routières se sont, de plus en plus, fait ressentir, particulièrement à Antananarivo.

C'est ainsi que le 08 Novembre 1979, l'Association ARO LOZAN'NY FIFAMOIVOIZANA "ALF" a été créée et légalement déclarée sous le N° 79/146-PAT/ASSOC. Une association à but non

## Aro Lozan'ny Fifamoivoizana ... ou avoir le vent en poupe

lucrative et reconnue d'utilité publique, régie par l'ordonnance n° 60133 du 03 Octobre 1960. Les membres fondateurs sont représentés par les deux Sociétés nationales d'assurance ARO et NY HAVANA, la CNAPS (Caisse Nationale pour la Prévoyance Sociale), la SOLIMA (Solika Malagasy) et la PASCOMA.

par Georges Razafiaritsimba - ALF

### OBJET

Elle a pour objet de concert avec les pouvoirs publics et les secteurs privés intéressés :

- d'étudier et de mettre en oeuvre toutes initiatives et mesures qui soient de nature à réduire la fréquence et la gravité des accidents de circulation,
- de promouvoir et d'accroître, par tous les moyens appropriés la sécurité des usagers de la route,
- d'organiser diverses manifestations consacrées à la Sécurité routière.

### ORGANISATION

L'Association se compose de l'Assemblée Générale des Membres. Elle est dirigée et administrée à l'échelon national par le

Comité Directeur qui peut créer dans chaque Faritany un Comité Local et des Commissions techniques composées des représentants des pouvoirs publics, des organisations étatiques et de toutes personnes susceptibles de par leur compétence d'aider à la réalisation des objectifs de l'association.

### RESSOURCES

Les fonds nécessaires au fonctionnement de l'Association sont fournis par les contributions (cotisations) des membres et par les autres ressources représentées par les produits de manifestation, subventions etc.

Le stand ALF lors de la Journée Mondiale de la Santé.



Photo : Lalana

Il y a une trentaine d'années aux Etats-Unis, William Haddon Jr inspira des spécialistes de la sécurité en qualifiant les transports routiers de système mal conçu "associant homme et machine" qui avait besoin d'un traitement systémique global. Il expliqua qu'il y avait trois phases aux collisions - l'avant-collision, la collision et l'après collision- ainsi, qu'une triade épidémiologique homme, machine et environnement, intervenants de chacune. La matrice de Haddon en neuf cases qui en résulte, sert de base à un système dynamique, chaque case donnant des possibilités d'intervenir pour réduire le nombre des accidents de la route.

### MESURES PREVENTIVES ENTREPRISES PAR L'ALF

Dans les grandes lignes, les actions, de l'ALF tendent à sensibiliser le public et les différents responsables sur les problèmes de la sécurité des usagers de la route et particulièrement des usagers vulnérables : piéton, enfants, cyclistes, personnes âgées, handicapés...

#### Pour le public :

- Organisation de concours sous diverses formes se rapportant sur des thèmes précis selon le public ciblé : concours de dessins, sketches, questionnaires...

- Réalisation et pose d'affiches dans les lieux publics entre autres les écoles.

- Emissions de spots TV et radio diffusées.

- Envoi de statistiques d'accidents ou d'articles à la presse écrite locale et magazines.

#### Pour les autorités :

- Envoi de statistiques mensuelles des accidents avec les points noirs de la circulation.

- Communication des anomalies relevées et suggestions relatives à l'amélioration de la circulation.

#### Formation et Education

- Organisation de séminaires de recyclage et d'information à l'endroit des chauffeurs professionnels, de la police de la circulation routière ou autres corps intéressés.

Les thèmes retenus ont trait en général au rappel des dispositions du Code de la route et des textes relatifs à la Sécurité Routière.

#### Autres actions :

- Participation à toutes les manifestations organisées par les organismes publics ou privés se rapportant à la Sécurité et prévention routières.

- Contribution aux actions initiées par les pouvoirs publics pour l'amélioration de la sécurité routière.

### Matrice de Haddon

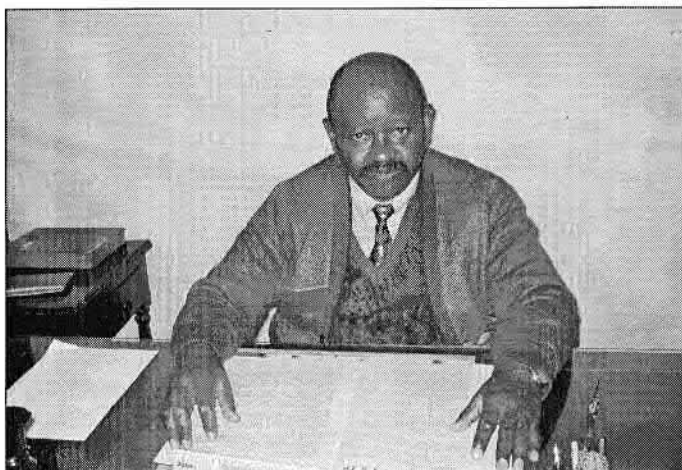
### FACTEURS

PHASE		HUMAIN	VEHICULES ET EQUIPEMENT	ENVIRONNEMENT
Avant l'accident	Prévention de l'accident	Information Attitudes Diminution des facultés Application de la loi	Aptitude à rouler Eclairage Freins Maniement Gestion de la vitesse	Aménagement routier Limites de vitesse Aménagements piétons
Accident	Prévention des traumatismes en cas d'accident	Utilisation de moyens de contention Diminution des facultés	Ceintures Autres dispositions de sécurité Conception de protection en cas d'accident	Accotements résistants
Après l'accident	Maintien en vie	Notions de secourisme Accès à des médecins	Facilité d'accès Risque de feu	Equipement de secours Congestion



Rigobert Rakotonirina

## la VPM au SERVICE de la SECURITE ROUTIERE



Rigobert Rakotonirina, Chef Service Sécurité Routière à la Direction des Transports de la Vice Primature

L'instance suprême en matière de sécurité routière à Madagascar est sans conteste la Direction des Transports, aujourd'hui parmi les nombreuses directions sous la voûte de la Vice Primature. Elle a pour fonction principale de chapeauter toute action en matière de sûreté et de sécurité, dans tous les domaines du transport. Plus de précisions avec Rigobert Rakotonirina.

La Direction des Transports dirigée par Alison Jean Honoré (cf. who's who), sise à Anosy a pour attributs de chapeauter toutes les actions de réglementation et de gestion en matière de transports en général, et en particulier pour ce qui nous concerne, en matière de Sécurité Routière. A cet effet, Rigobert Rakotonirina nous confirme

que c'est en février 2003 qu'il a été décidé la création d'une structure pérenne en matière de Sécurité Routière au sein même de la Direction des Transports : le Service de Sécurité Routière qu'il dirige à l'heure actuelle. Et d'ajouter qu'auparavant il n'a jamais existé aucun service particulier qui puisse englober la sécurité routière.

"Bien sur, ajoute-t-il, il existe la Direction Générale de la Sécurité Routière ou DGSR " qui dépend de la gendarmerie nationale et se situe dans le quartier Alarobia, à Antananarivo. Mais "son appellation ne convient pas à ses fonctions du fait que cette direction se charge du contrôle et du suivi des réglementations émises justement par la direction des transports. De ce fait, son appellation devrait plutôt être Direction Générale du contrôle et de suivi, ou quelque chose de similaire..."

Pour en revenir au service de la sécurité routière, les attributions du service enveloppent :

la conception de textes de réglementation suivant

lesquelles toutes les instances (commune, etc.) se doivent de se référer pour établir leurs propres textes issus de la Direction des Transports mais adaptés aux réalités quotidiennes des zones dont ils sont responsables,

- la mise en place d'un dispositif de gestion coordonnée de la sécurité routière,
- d'avoir une vision globale des conditions de la circulation routière,
- de disposer d'un plan d'actions interministériel cohérent de réduction de l'insécurité routière.

La Direction des Transports est donc une fonction régulatrice de l'Etat et se situe comme le plus grand RayAmandreny en matière de transports à Madagascar.

"Du fait de nos attributions, il est donc logique que le Ministre de la Santé se soit adressé à nous puisque nous sommes les premiers responsables en matière de Sécurité Routière et puisque la Sécurité Routière figure parmi les priorités du gouvernement malagasy. Et nous sommes d'autant plus ravis de voir la participation effective de tous lors de la Journée Mondiale de la Santé."

recueilli par Rado

le mot de la fin...

## La Sécurité Routière est l'apanage de tous

En tant qu'ONG de développement, Lalana a fait du thème route et transport son axe stratégique d'intervention. Cela sous tend à contribuer à l'amélioration du secteur et des services qu'il offre, mais aussi à œuvrer pour en réduire les impacts négatifs. Car si la route est une infrastructure indispensable pour ce développement après lequel le pays court depuis des décennies, elle ne génère pas que des impacts positifs. A Madagascar, le prix à payer serait dans les 2000 morts par an dus aux accidents de la circulation. Hélas, tous ces morts ne sont pas tous accidentels, et combien parmi eux auraient pu être évités ! Citons parmi les causes volontaires le comportement inconscient des piétons et des conducteurs de véhicules (y compris les 2 roues et les moyens intermédiaires de transport), l'occupation des trottoirs (quand ils existent !) par les voitures et les marchands, l'abandon des équipements de sécurité des véhicules et l'insuffisance des infrastructures (parking, signalisation ...).

Voilà cinq années maintenant que Lalana met en œuvre des actions de sécurité routière, dont une action de sensibilisation de masse à travers un jeu éducatif télévisé diffusé sur la chaîne nationale. Cette journée mondiale de la santé axée sur la sécurité routière a permis à Lalana d'intégrer un grand réseau informel de parties prenantes en matière de sécurité routière comme les ministères techniques (travaux publics, transport, santé), la gendarmerie, les assureurs, les transporteurs... ; d'apporter sa modeste contribution dans la mise en œuvre de la campagne mondiale de sécurité routière et de répondre ainsi à l'appel du Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : **La sécurité routière est la responsabilité de tous.**

Vero Razafintsalama, Présidente ONG LALANA



Vero Razafintsalama et le Pr. Dieudonné Randrianarimanana (OMS) jurys du jeu Lalana spécial JMS - Avril 2004

Les accidents de la circulation tuent 1,2 million de personnes par an -soit une moyenne de 3242 personnes par jour.



Les accidents de la circulation blessent ou rendent invalides 20 millions à 50 millions de personnes par an.



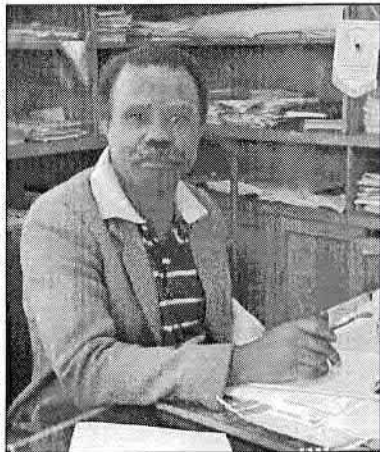
Les accidents de la circulation constituent la onzième principale cause de mortalité dans le monde.



## ALISON JEAN RENE

Ce quinquagénaire père de 4 garçons occupe depuis 15 mois la fonction de Directeur des Transports au sein de la Vice Primature.

Ce spécialiste des transports a récemment été victime d'un accident grave de la circulation routière (cf. "Histoire" ci-dessous). Avant percuté une 4x4 sur la route d'Ambatolampy, il échappe à la mort grâce au port de la ceinture de sécurité et avoue de ce fait : " Avec cet accident où je fus aux premières loges, je peux mieux et pleinement apprécier la sécurité -ou l'insécurité- routière. Il est indéniable que ça va me marquer et que cela se répercutera et se répercute déjà au sein même de la direction des transports et du service de la sécurité routière".



### Loisirs

"Je pourrais écouter mille fois la "Petite musique de nuit de Mozart", je ne m'en lasserai jamais" nous confie cet aficionado d'orchestre philharmonique. Mozart, Beethoven, des classiques qui figurent en belle place de son répertoire avec le negro-spiritual.

### Profession :

(DT) DIRECTEUR DES TRANSPORTS  
VICE PRIMATURE

### Chargé de :

- **Responsable sécurité et sûreté des transports.**
- **Planifier, coordonner** la réalisation des projets retenus pour une meilleure allocation des moyens.
- **Identifier, préparer et déterminer** le programme d'investissement de la Vice Primature et les actions connexes (fonctionnement, charges récurrentes, réglementation, normes) pour les recherches de financements des projets en matière de programme d'entretien courant et périodique des routes nationales et provinciales, programme d'amélioration des centres urbains et d'efficacité des transports.
- **Réforme institutionnelle en matière de transports**, avec la mise en place entre autres de l'APMF (Agence Portuaire Maritime et Fluviale) ou encore de l'ATT (Agence de Transports Terrestres).
- **Renforcement des relations intermodales des transports**, car une fois toutes les entités devenues agences (ATT, APMF,...), c'est à la Direction des Transports que revient d'établir les relations entre elles.
- **Etude d'impacts des transports sur l'Environnement** en collaboration étroite avec l'Office National de l'Environnement.

### Etudes

1981 : Diplôme des études universitaires scientifique à Ankatso  
- Filière mathématiques

1981 - 1984 : Ecole Nationale Supérieure des Ingénieurs des Etudes et Techniques d'Aménagement - Brest France

### Sport :

Si auparavant il pratiquait

l'Aïkido, aujourd'hui il a du tourner le dos à ce sport et se contenter de marche à pied qui tout compte fait constitue son quotidien : "Avec les escaliers que l'on monte et descend chaque jour à la Vice Primature, mon lot de marche à pied, je l'ai amplement !"

## Les accidents de la circulation

Bien avant l'invention de l'automobile, il y avait déjà des accidents de la circulation dans lesquels étaient impliqués les diligences, des charrettes, des animaux et des piétons. Le nombre de ces accidents a augmenté de manière exponentielle avec l'apparition des

automobiles, autobus, camions et autres véhicules à moteur et leur généralisation.

Le premier blessé dans un accident de la circulation impliquant un véhicule à moteur a été officiellement enregistré le 30 mai 1896 : il s'agissait d'un cycliste de la ville de New York ; un piéton londonien a été le premier à être tué dans un tel accident le 17 août de la même année. Le total cumulé des tués dans des accidents de la circulation atteignait quelque 25 millions en 1997.

En 2002, on estime que 1,18 millions de personnes dans le monde sont mortes dans des accidents de la route, soit une moyenne de 3242 morts par jour.

Les accidents de la circulation ont été responsables de 2,1% de l'ensemble des

décès enregistrés dans le monde, ce qui les classe au onzième rang parmi les principales causes de décès à l'échelle mondiale.

En plus des tués, on estime qu'entre 20 et 50 millions de personnes sont blessées chaque année dans des accidents de la circulation (2,45%).

En 2002, on estime que 38,4 millions d'années de vie corrigées de l'incapacité (ACVI) ont été perdues à la suite d'accidents de la circulation, soit 2,6% de l'ensemble des ACVI perdues.

OMS

FIA Fédération Internationale de l'Automobile



### Excès de vitesse pour faire sécher sa voiture

Un Néo-Zélandais qui roulait à une vitesse deux fois supérieure à celle autorisée s'est justifié en expliquant que cet excès devait lui permettre de faire sécher son véhicule.

"J'avais mal au dos et j'ai simplement pensé que conduire rapidement ferait sécher la voiture et m'éviterait d'avoir à utiliser une peau de chamois", a précisé à la police Roger Daniel.

Daniel roulait à plus de 120 km/h dans un quartier de la ville de Whangarei où la vitesse est limitée à 50km/h, rapporte mercredi le quotidien Dominion Post. L'explication n'a pas convaincu, et Daniel a écopé d'une amende de 300 dollars néo-zélandais (157 euros) et d'une suspension de permis de six mois. Le prix en valait-il une peau de chamois ?

www.yahoo.fr



Durant le dernier quart de siècle, plus de 300.000 vies ont été perdues dans le monde faute d'avoir bouclé la

CEINTURE DE SECURITE

sécurité routière



## Textes

### La mise en fourrière

La mise en fourrière des véhicules est stipulée dans le décret n°95-291 du 18 avril 1995 portant organisation de la fourrière, modifié et complété par le décret n°96-583 du 16 juillet 1996 en ce qui concerne les véhicules.

**Les causes de la mise en fourrière des véhicules peuvent être résumées en ceci :**

- stationnement dangereux ou irrégulier (intersection des routes, sommet d'une côte ou dans un virage...)
- défaut de visite technique
- défaut des papiers réglementaires du véhicule

**Les dispositions prévues par les textes en cas de mise en fourrière du véhicule sont :**

- la durée minimale d'immobilisation en fourrière est fixée à trois (03) jours et la durée maximale à dix (10) jours. Néanmoins, si les propriétaires s'acquittent immédiatement des frais de fourrière, le montant y afférent ne doit être inférieur aux frais équivalents à trois (03) jours.
- le tarif journalier des frais de fourrière est fixé à 3 000 Fmg par cheval ;
- le gardiennage de la fourrière est assuré par des agents de la Collectivité Territoriale Décentralisée concernée.

Rigobert Tina RAKOTOARINIRINA

## - BREVES -

**Le 14 mai dernier**, à l'Hôtel Madagascar Hilton ont été présentés officiellement au public les premiers CD et cassettes de communication, pour un changement de comportement, produits par l'Office de l'Education de Masse et du Civisme. Il s'agit de sketches et de spots éducatifs en malagasy officiel et en dialectes fianarois et tuléarois portant sur le patriotisme, les valeurs socioculturelles malagasy, le respect des biens publics, le partenariat public-privé pour le développement de l'école et d'un clip vidéo produit en partenariat avec l'artiste Sammy Rastafanahy, qui est un plaidoyer pour la scolarisation des enfants.

OEMC

**Depuis le 1er avril 2004**, dans le cadre de l'amélioration de l'organisation en matière de Transport Urbain, les transporteurs oeuvrant dans la capitale, ont été tenus de prendre en charge le port d'uniforme pour les chauffeurs (Chemise avec cravate) et receveurs (blouse) des mini-bus et Bus, par note N°042-CUA/DAE/STU.04, effective depuis la date sus-citée.

CUA

## Sécurité Routière

Le transport de marchandises par conteneur occupe une place de plus en plus importante à l'heure actuelle. Par



conséquent, on a constaté ces derniers temps une recrudescence des accidents matériels, corporels voire mortels sur les routes nationales du fait du mauvais arrimage ou souvent du non arrimage du conteneur sur le véhicule concomitant au non respect de la limitation de vitesse.

A cet effet, la Vice Primature a élaboré et publié l'Arrêté n° 14823/2003 en date du 12 septembre 2003 relatif aux normes de fixation des conteneurs sur les véhicules de transport routier. Cet arrêté entre en vigueur depuis le 12 mars 2004. Ainsi, tout conteneur doit obligatoirement être fixé sur le camion par l'intermédiaire des "twist-lock" ou verrous tournants. Le camion, en infraction à ces dispositions, doit être immobilisé jusqu'à ce que le conteneur soit transbordé sur un autre camion équipé de verrous. Le propriétaire du camion fautif prend en charge tous les frais relatifs à ces opérations : gardiennage, transbordement etc. sans préjudice aux autres sanctions prévues à cette fin.

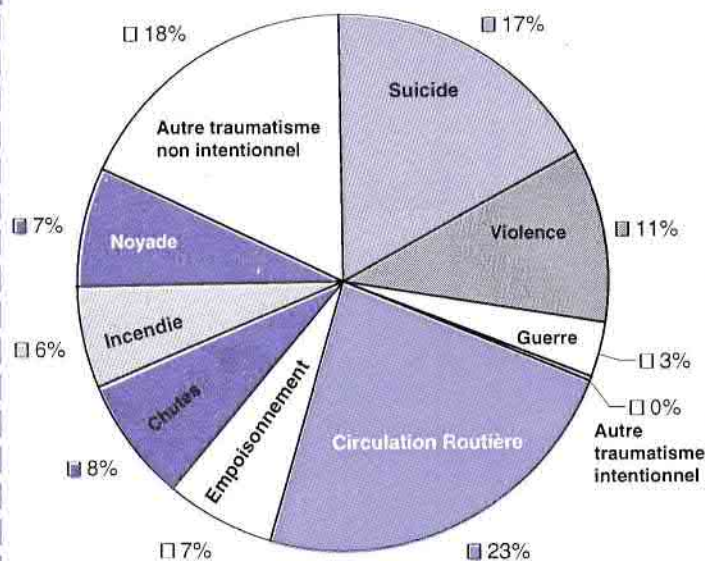
Le Chef du Service de la Sécurité Routière (VPM)  
Rigobert Tina RAKOTOARINIRINA

## LE TRANSPORT DE CONTENEUR SUR UN CAMION

## Chiffres Chiffres Chiffres Chiffres

### Répartition de la mortalité mondiale imputable à des blessures, par cause

RM OMS 2004



23% de la population mondiale est victime d'accident de la circulation.

## Chiffres Chiffres Chiffres Chiffres



## "Permis de conduire", un vin pour réconcilier le verre et le volant

Le nom est "Permis de conduire" et la couleur de l'étiquette du même rose que le précieux sésame pour piloter une voiture, sauf qu'il s'agit de vin et plus particulièrement d'une petite bouteille de 25 cl qui veut "réconcilier l'amateur de bons vins et le citoyen responsable".

Alain-Dominique Perrin, propriétaire de vins de Cahors avec le Domaine de Lagrézette (Lot), et ancien PDG du numéro 2 mondial du luxe Richemont, est à l'origine de ce concept, lancé en juillet et dont le slogan est "gardez votre permis".

La contenance, est-il précisé sur la bouteille, "correspond à un taux d'alcool ne dépassant pas 0,25 mg par litre d'air expiré soit 0,5 gr par litre de sang pour deux personnes se partageant la bouteille".

Une mise en garde est également inscrite sur les effets de la consommation d'alcool selon les personnes.

"Il s'agit d'une manière d'apprendre à boire avec modération", a expliqué Jean Courtois, PDG de Aain-Dominique Perrin SA. "Il s'agit d'un acte citoyen à l'égard de la viticulture et de la défense d'un patrimoine national mais aussi d'un acte citoyen en matière de sécurité routière".

Les professionnels du secteur viticole attribuent la baisse de consommation de vin en France notamment au renforcement

draconien des mesures de sécurité routière par le gouvernement.

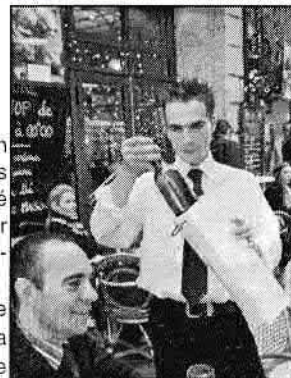
Pour faire face à la baisse de vente de vin dans les restaurants en France, de l'ordre de 10 à 15% en 2002-2003, des initiatives se multiplient

dans les vignobles français comme développer le service du vin au verre ou la vente de la demi-bouteille (0,35 L).

A l'automne, le conseil inter-professionnel du vin de Bordeaux avait lancé le "doggy bag pour le vin", la possibilité pour le consommateur de repartir avec sa bouteille entamée.

Le "Permis de conduire" est un vin de pays d'Oc proposé pour le lancement en deux versions - cabernet-sauvignon (rouge) ou en cinsault (rosé), "plus séduisants et faciles d'accès que le Cahors", a précisé M. Courtois.

Ils seront vendus à partir de juillet dans les magasins Carrefour, les restaurants de Midi-Pyrénées et au domaine de Lagrézette. [www.yahoo.fr](http://www.yahoo.fr)



Affiche de sensibilisation - JMS Sécurité Routière 2004

Une série de cinq affiches ont été produites afin de sensibiliser les usagers en matière de port de ceinture, port de casque, incitation à ralentir, amélioration de la visibilité, conduite sous emprise d'alcool



De tous temps, en ville comme en campagne, les accidents sont fléaux d'actualité

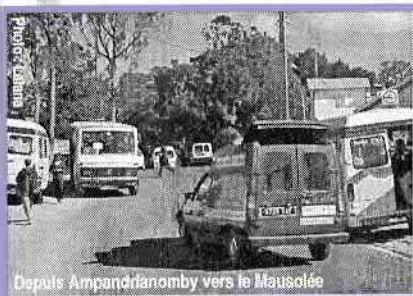
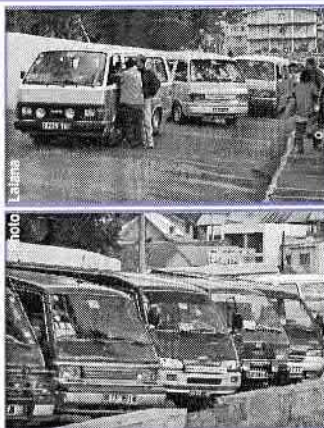
Photo : ALF/G.Razafiaritsimba

# B A R O M E T R E

**Organisés et prévoyants, les taxi-be.**

Ne vous empressez pas de jeter votre billet de taxi collectif. Ce petit bout de papier peut se révéler d'une importance capitale. En effet, suite aux récentes réformes des transports publics, certaines coopératives à l'instar de Tselatra (N°146, 147, 148) mentionnent le numéro de la ligne et le numéro de la voiture que vous avez empruntée. Des renseignements précieux qui peuvent vous aider, à retrouver rapidement un bagage oublié dans un "taxi-be".

OEMC



Depuis Ampandrianomby vers le Mausolée

**BAROMETRE**

**Ironique et irréfléchie, l'implantation de deux arrêts de Taxi-be qui se font face, juste devant le portail du camp de gendarmerie "Fort Duchesne" à Ampandrianomby prouvant l'absence de concertation au sein des différentes parties concernées. A cet égard, cet emplacement à l'initial irréfléchi peut être commenté comme étant une provocation ou encore un pied-de-nez de la commune chargée de la mise en place de ces panneaux envers la gendarmerie qui compte parmi ses tâches principales, le respect et la bonne marche de la sécurité routière mais de plus, en ce site même, abrite l'escadron des motards chargés de ladite sécurité routière. Pour en revenir à ce site quelque peu stratégique, l'implantation de ces deux arrêts parallèles empêche une visibilité déjà entravée par la courbe fortement accentuée du profil de la route.**

Jean Claude



Depuis le Mausolée vers Analamahitsy

## LALANA

249, Route Circulaire  
BP 841. Antananarivo  
Tél : 22 369 86  
Madacom : 033 11 497 70  
Orange : 032 02 243 02  
Fax : 22 366 31

e-mail : bulletin@lalana.org  
Site web :  
<http://www.lalana.org>

Directeur de Publication  
Vero Razafintsalama

Rédacteur en chef  
Rado Andriamarofara

Comité de rédaction  
Vero Razafintsalama  
Rado Andriamarofara  
Pr. Dieudonné Randrianarimanana  
Rigobert Rakotonirina  
Jean-Baptiste Randrianandrasana  
Virginie Ratsimbarisoa  
Norohasina Rakotoarison  
Bebisoa Razafindramavo  
L.C. Félicien Randrianantenaina  
Elestin Razafiarison  
Chazal Ralantomanana  
Randria Rafenoherimanana  
Martin Ravonindrahaina  
Georges Razafiaritsimba  
Jean-Claude Razanamparany

Abonnement-Vente-Publicité  
Koloina Randriamiary  
Sylvie Rakotondravelo

Impression  
Imprimerie Nouvelle  
Tél : 22 233 30

Dépôt légal n° : 454  
Tirage : 1000 exemplaires

**OUI, je m'abonne au Bulletin Lalana**

☐ pour 1 an (6 numéros) : 54.000 fmg

Nom : .....  
Prénom : .....  
Profession : .....  
Tel.: ..... Gsm.: .....  
Adresse : .....

Bon d'abonnement à renvoyer à:  
ONG Lalana, 249, route circulaire,  
Antananarivo 101 -Madagascar  
Fax.: 22 366 31  
Tél: 22 369 86  
033 11 497 70  
032 02 243 02  
[bulletin@lalana.org](mailto:bulletin@lalana.org)

- ☐ Tana-Ville : 54 000 FMG  
☐ Hors Tana-Ville (Madagascar) : 66 000 FMG  
☐ Autres (Afrique - Asie - Europe - USA...) : 35 Euros  
☐ Abonnement de soutien (montant à préciser) :

**\*Règlement par :**

- ☐ Chèque bancaire payable à l'ordre de l'ONG Lalana  
☐ Virement bancaire BNI Analakely N°01 113 118 6020 0 00. en FMG - Intitulé: ONG LALANA  
☐ Virement bancaire BNI Analakely N°01 113 118 6 016 0 36. en EUROS - Intitulé: ONG LALANA  
☐ En espèces à remettre à l'ONG Lalana, 249, Route Circulaire Antananarivo - 101

Signature

\*Cocher les cases correspondantes;



**Pensez dès maintenant à souscrire votre abonnement.**

# Cartes bancaires BNI-CLM,



## vraiment très personnelles...

parce que chacun est unique



**BNI - CREDIT LYONNAIS MADAGASCAR**

GROUPE CREDIT LYONNAIS



Pour la deuxième fois dans son histoire, le tournage du Jeu éducatif de sensibilisation "Lalao LALANA ?" s'est effectué en Province. Jeu qui a pu avoir lieu grâce au soutien prodigué par PACT Madagascar par le biais de son programme Fianarantsoa M3Ainga/PACT/USAID.

Merci à toutes les bonnes volontés, participants, partenaires, sponsors, et merci au public et à l'accueil chaleureux de la province de Fianarantsoa.

Prochains tournages :  
30 Juin, 1er et 28 Juillet  
au Tranompokonolona - Isotry,  
Antananarivo. Entrée libre.