



"Dans la vie, il n'y a pas de solutions. Il y a des forces en marche : il faut les créer, et les solutions suivent."

Année 2
Juil - Août 2001
007

Bimestriel

SPECIAL ANNIVERSAIRE

Antoine de Saint - Exupéry

10 000 Fmg

Itinéraire temporel LA ROUTE DE TAMATAVE A UN SIECLE



Photo : archive FTM

Automobile conduite par le capitaine Yruss sur la route de T...

Il y a un siècle, les colons français ont achevé la première route carrossable de Madagascar. Elle conduisait vers l'est et allait intensifier les échanges entre cette partie de l'île et les Hautes Terres. Du filanjana à l'automobile (sur la photo) en passant par les chariots tirés par les chevaux, nous vous offrons en image un itinéraire temporel, souvenir d'une époque où la France, la mère patrie avait de grands projets pour l'île et où la RN2 n'était conçue que dans les rêves des hommes. Les images de ce périple seront accompagnées des impressions et des convictions du Général Gallieni sur le transport à l'époque.

Page 8 et 9

Ligne de conduite

Une équipe au service du développement

L'équipe est l'entité la plus hétérogène qu'on puisse imaginer et l'on peut même s'étonner qu'au sein d'une telle structure il puisse exister une cohérence dans son mouvement d'ensemble.



L'équipe Lalana n'échappe pas à la règle.

Beaucoup d'entre nous, acteurs dans des activités de développement, ont mûri dans des actions où les interventions se font presque toujours en équipe. Personnellement, j'ai été éduqué dans ce sens en suivant un itinéraire qui allait du domaine de l'aménagement hydro - agricole aux réhabilitations des routes, en passant toujours par la porte incontournable de la structuration du monde rural.

Tout au long de nos expériences respectives, côté cour, nous avons eu à maintes reprises le privilège de constater la (Suite page 2)



Le développement rural pris en main :
DES PISTES ET DES HOMMES

Reportage :
SUR LE CHEMIN DU RETOUR AUX SOURCES



On les connaît surtout sous l'appellation : Association des Usagers des Pistes. Des hommes qui ont pris peu à peu conscience de l'importance du bon entretien de leurs pistes et qui se sont rendus compte que sur ce point, on n'est plus que jamais mieux servi que par soi-même ! Dossier Page 10, 11, 12, 13

La RN7 n'est pas seulement sollicitée par les vacanciers et les touristes férus du grand sud en cette période. C'est aussi pour une grande frange de la population malgache, particulièrement celle des Hautes Terres, la route du *famadihana*. Le retour aux sources, vers le *tanindrazana*. Page 7

Egalement DANS CE NUMÉRO :

- Participation de la population au développement : Une réalité à mettre en place ? Page 2
- Oliva dans son village de Lokomby : Quand la femme prend en main le développement Page 3
- Les cantonniers sur nos routes : Les hommes de bonne volonté Page 4
- Règle de l'art : Les normes ISO Page 5
- La solution à l'enclavement des régions pour Randrianasolo Dieudonné de ECR : Réviser à la baisse le niveau d'aménagement de nos routes Page 6
- Internationales : Paos Koto (Sénégal) sauvé par le vélo Page 14

(Suite de la Page Une)

puissance et les résultats d'un travail d'équipe bien agencé. Côté jardin, les choses ne se passent pas toujours harmonieusement et comme le dicton l'affirme si bien : « on ne fait pas d'omelettes sans casser les oeufs ». Des divergences de toutes formes sont presque toujours au rendez-vous pour aviver et éprouver l'endurance des différents membres.

A travers cette apparente incohérence, l'esprit d'équipe sous-tend les divergences d'idées pour les faire converger toujours vers un point focal, un consensus au service du développement.

Ce mois coïncide avec la création de l'ONG Lalana il y a trois ans de cela, mais aussi au premier anniversaire de Lalana, le pionnier de l'information au service de la route et du transport. Il rappelle également une rencontre : celle des membres d'une équipe qui ont décidé de consacrer leur savoir - faire au service du développement du pays à travers des interventions dans le secteur routier.



Il y a trois ans, quelques membres de l'équipe infrastructure du Projet Cap Usaid créait l'ONG Lalana...

Le groupe est naturellement hétérogène : chaque membre a une spécificité qui resurgit aussi bien dans le domaine professionnel que dans leur personnalité propre. Tous ont cependant un point commun : la conviction de pouvoir apporter un plus dans le développement du pays par le biais des activités qu'ils mèneront en équipe. La route paraissait longue et parsemée d'embûches mais l'esprit qui liait les coureurs était là.

Nous pouvons toujours avancer et aller plus loin en nous laissant guider par cet esprit qui, au lieu de nous emprisonner dans nos considérations personnelles qui nous forgent souvent une sorte de tour d'ivoire intellectuelle (que nous en soyons conscients ou non), nous laisse les portes ouvertes aux opinions des autres nous permettant ainsi de confronter nos connaissances aux compétences d'autrui et de tirer les meilleures conclusions qui peuvent en découler.

Zo Pascal Rakotoharivelo
Vice-Président de l'ONG Lalana

Planche d'essai



Participation de la population au développement

UNE REALITE A METTRE EN PLACE ?

Andrianantenaina Jaona est un spécialiste du transport. Les sujets de réflexion qui le mettraient beaucoup plus à l'aise auraient surtout trait à la route et aux véhicules qui y circulent. Dans cet exercice pourtant, c'est avec une plume plutôt alerte et des propos pertinents qu'il attire notre attention sur les enjeux de l'approche participative. L'exercice de style est réussi. Il ne donne ni définition pré-établie ni recommandations. L'auteur ici s'appuie sur les expériences qu'il a vécues pour apporter sa vision des choses. Selon lui, certains tirs méritent d'être rectifiés.

Il ne s'agit pas de s'étaler sur les définitions et concepts liés aux trois mots clés du thème, à savoir: "Participation", "Population" et "Développement". La présente réflexion porte sur l'aspect pratique de l'approche participative actuellement vulgarisée à travers les processus de prise de décision à différentes échelles. En effet, aussi bien à l'échelle internationale qu'à l'échelle nationale, au niveau des institutions publiques que privées, l'approche participative est en vogue et tend à se généraliser.

Comme toute approche, elle présente des avantages certains mais comporte également ses limites, d'où la nécessité de prendre des mesures de précautions à son application. Concernant ses points forts, il y a lieu de rappeler son essence et son objet : c'est une approche qui place l'homme et la population au centre de toute action de développement. L'approche participative considère la population comme en même temps "acteur" et "bénéficiaire" du développement. Toute action, tout projet qui tentent d'"imposer" un modèle de développement sans l'adhésion des acteurs/bénéficiaires (c'est - à-dire la population) sont voués à l'échec.

L'idée généralement fautive en matière de pratique de l'approche participative réside à limiter seulement son application à l'expression d'opinions et de

points de vue sur un sujet ou un thème donné à travers des réunions, ateliers, séminaires, forum... En effet, participer à des débats et discussions sans se préoccuper de la suite des événements n'implique pas obligatoirement un engagement de responsabilités et de devoirs vis-à-vis des autres partenaires.

Il y a lieu surtout de s'assurer de l'implication des acteurs/bénéficiaires potentiels depuis l'identification du projet jusqu'à la pérennisation de ses acquis en passant par sa mise en oeuvre. D'où l'intérêt de prévoir en début ou en cours du processus participatif une sorte de convention ou de charte de responsabilités acceptée par l'ensemble des acteurs potentiels fixant les engagements des partenaires.

Aussi, tout initiateur de projet de développement devrait-il créer un climat de confiance favorable à l'approche participative. A ce titre, différentes catégories d'actions spécifiques en faveur des parties prenantes (institutions et personnes physiques) sont à prévoir. Lesquelles actions consistent à réduire à un niveau acceptable les principales contraintes empêchant la participation réelle et active de la population. Ces actions devront inclure entre autres les efforts d'information, de sensibilisation et d'animation tout au long du processus.

Cette démarche, qui reste à améliorer, pose certes d'autres problématiques liées aux contraintes habituelles de moyens et de temps mais procure l'intérêt et l'avantage de garantir l'efficacité et la réussite des projets de développement.

Andrianantenaina Jaona
Consultant
Economiste des transports

Entreprise de Construction

A.R.R

Andriamorasata Razakamandimby

Robert

- Bâtiments
 - Génie Civil
 - Travaux Publics
 - Génie Rural
- Lot II H 107
Soavimansoandro
Antananarivo 101
- Tél: 22 431 65
Mobile : 032 07 095 62



Oliva dans son village de Lokomby :

Quand la femme prend en main le développement.

On lui aura consacré beaucoup de lignes. Oliva Rakotomamonjy est de ces femmes dont les traits suffisent déjà à décrire le fort caractère qui se cache derrière sa personne. Son menton ferme et volontaire qu'adoucit cependant son sourire confirme ce que l'on dit d'elle : « c'est une femme dynamique ». En venant s'installer avec son mari à Lokomby Fandova, un petit village situé à 34 km de la ville de Manakara, Oliva ne s'est pas contentée de son train-train quotidien de femme au foyer. Avec deux de ses amies, elle a redonné vie à l'association de femme Anakavy Amin-d'Reny auparavant moribonde. Il aura suffi de ces arguments pour que Lalana adhère à ses convictions...

« On peut tirer beaucoup de choses positives d'une association. Les femmes qui y adhèrent sont toutes pleines de talents qui ne demandent qu'à s'épanouir. Et je pense que les idées du plus grand nombre ont plus de portée (Ny hevitra ny maro mahataka-davitra) ». C'est fortes de toutes ces convictions qu'Oliva Rakotomamonjy et ses amies ont réussi à « officialiser » (elle y tient) en janvier 2001 l'existence du Fikambanam-Behivavy Liam-Pandrosoana (FBLP), littéralement : Association des femmes passionnées de progrès. Plus qu'une manière de s'occuper le temps, cette association constitue pour ces femmes l'un des moyens les plus sûrs pour développer leur village. « Parce que chez nous, nous n'en sommes encore qu'au commencement. C'est le départ à zéro. Pour nous développer un peu plus, il nous faut du matériel (angady – ndlr: bêche) pour cultiver, de la formation pour réussir notre élevage... Nos activités à petite échelle ne nous permettent pas de nous aggrandir ».

Ce mélange à la fois de lucidité et de volonté de réussite ne passe pas inaperçu, forcément. Elle séduit même les bailleurs de fonds tel que la Banque Mondiale. La visite à Manakara en février – mars dernier du professeur Paul

Starkey, expert en Moyen Intermédiaire de Transport (MIT) auprès de la banque, a permis la concrétisation d'un projet de promotion des MIT en faveur des femmes de Manakara identifié par l'ONG Lalana. Certaines associations de femmes de la région dont celle d'Oliva, bénéficieront ainsi – moyennant une contribution financière de leur part – de 20 bicyclettes, 20 pousse-pousses, et de 20 brouettes. Ce n'est certes pas la première réponse aux difficultés qu'elles

rencontrent dans leur activité de production quotidienne mais cela les soulagera très certainement d'un grand poids ! « Ce qui est dommage, regrette Oliva, c'est qu'ils (ndlr : Les bailleurs) ne puissent pas étudier un peu plus en profondeur nos besoins réels. Je pense notamment que les charrettes et les pousse-pousse sont beaucoup plus adéquats dans notre région ». Cette rencontre constitue en tout cas un tournant pour Oliva Rakotomamonjy. Elle réalise que le transport peut être une autre voie vers le développement !

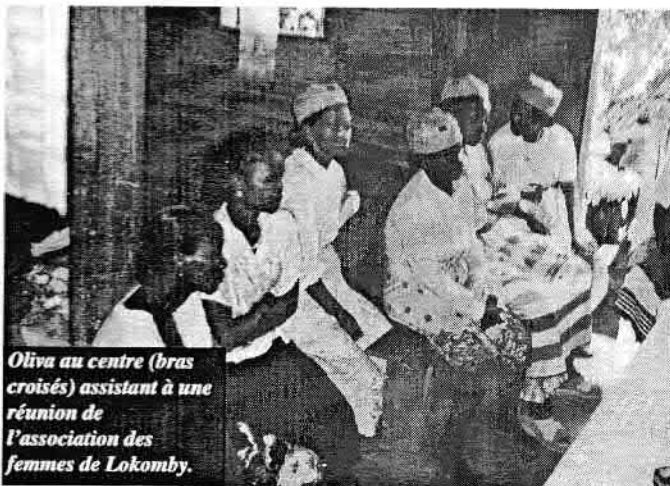
Son incursion en terre burkinabaise (lire Lalana 005 et 006), permettra à Oliva

d'avoir une autre vision des choses sinon une plus grande faculté de comparaison. « Ny olona any mitsamo : On y mange avec les mains ! » Sinon : « l'hygiène c'est la même chose et les pauvres y mendient autant que chez nous. Le genre de vie de la population est identique à celui des malgaches que ce soit dans la façon de travailler ou dans celle de vivre au quotidien : ils vont également chercher l'eau (matsaka rano) et ils prennent l' "angady", la bêche, pour travailler ». Il existe

cependant quelques nuances car si : « Les mères célibataires, tout comme chez nous, sont nombreuses et les femmes d'une manière générale sont le pilier de la famille » ; leur situation n'est pas la même. « Au Burkina Faso, les femmes ne jouissent pas entièrement de leur droit ». En tout cas, de nouvelles convictions apparaissent : « Les femmes à Madagascar devraient pouvoir faire quelque chose et trouver assez de force et de volonté pour le faire. Les femmes africaines possèdent déjà des ateliers. Elles en sont déjà aux problèmes de déficience du matériel tandis que nous commençons à zéro. A Ouaga,

j' ai vu beaucoup de gens transporter des marchandises, mais ils ne les portent plus sur la tête mais avec un moyen de transport. Là-bas les hommes et les femmes circulent à moto. Ici, c'est encore la marche à pied. J'ai vu des ânes aussi, utilisés pour transporter l'eau. Je ne dis pas que tout doit être transposé à Madagascar. Les différents moyens de transport que j'ai cités sont idéals pour Ouagadougou car tout y est plat. Chez nous, il y a beaucoup de pentes. Le mieux serait d'utiliser des pousse-pousse et des charrettes. A Lokomby, dans le village d'Oliva, le projet « Promotion des MIT en faveur des femmes antemorro » initié par l'Ong Lalana et financé par le fonds Genre et transport de la Banque Mondiale a démarré. Des « chariots à bras type Burkina Faso » (V. Lalana N°006) y sont en train d'être construits. Ils permettront aux femmes d'améliorer leur quotidien et de maximiser leur rendement. « On devrait tous bien se dire que lorsque l'on se propose de vous aider, il faut accepter de bon cœur cette aide et en être digne. J'espère que des aspirations que nous avons formulées en ressortiront des retombées positives », se dit Oliva Rakotomamonjy.

Les femmes à Madagascar devraient trouver assez de force et de volonté pour pouvoir faire quelque chose



Oliva au centre (bras croisés) assistant à une réunion de l'association des femmes de Lokomby.



Ici, essayant le prototype de la charrette à bras inspiré du modèle burkinabé



Les cantonniers sur nos routes :

DES HOMMES DE BONNE VOLONTE

A la pelle, à la hache, à l'angady, ou même au coupe coupe, nos cantonniers - certains d'entre eux il faut bien le dire ! - veillent chaque jour à assainir nos routes. Par le biais d'interventions de routine, ils maintiennent en bon état les accotements, les talus et les fossés routiers ainsi que les ouvrages. Ils contribuent également à améliorer le confort de l'automobiliste en lui offrant grâce à ses travaux une meilleure visibilité. A la base, ce travail ne requiert pas de compétences techniques précises puisque le cantonnier est souvent un simple manoeuvre. Le chef cantonnier par contre doit bénéficier d'un minimum de formation. Ce travail demande beaucoup de conscience professionnelle car la tâche s'accomplit généralement au quotidien, et de l'abnégation : les résultats du travail bien fait échappent souvent à l'oeil du profane. C'est le cas de la subdivision d'Antsirabe. Ces résultats positifs n'occulent cependant pas les difficultés auxquelles sont confrontés les cantonniers. Ces derniers doivent quotidiennement faire face à la dégradation de l'environnement et au non-respect des riverains des infrastructures publiques.



Un cantonnier à l'oeuvre (derrière la brouette) pour une mise en gabarit de fossé en terre. On remarquera également le travail d'assainissement correctement effectué : ouverture de saignée et de fossé.

Classés aujourd'hui prioritaires par la Direction Régionale des Travaux Publics d'Antananarivo en particulier par la subdivision d'Antsirabe, les travaux de cantonnement bénéficient de la tranche ferme du financement du FER au détriment des autres travaux tels que le marquage au sol ou le point à temps.

Les travaux auparavant exécutés en régie sont de plus en plus confiés aux entreprises : Désengagement de l'Etat oblige ! Nivolanto Ratsimbazafy, à la tête de la subdivision des Travaux Publics d'Antsirabe et donc superviseur des travaux, est plutôt satisfaite de ses entreprises. Elle estime que l'exercice 2000 a été bien effectué. Nekar, Entreprise Hasina, et Entreprise Ainga Vao ; les trois PME en charge d'un tronçon de 92 km sur la RN7 (PK 110 à PK 120 : de Ilempona à Antalavina), ont toutes été reconduites pour cette année 2001. Les travaux seront effectués 7 mois sur 12, le crédit obtenu pour leur exécution ne permettant pas de les effectuer toute l'année. Ces PME sont en charge de 30 km chacun à raison d'un cantonnier et d'un chef cantonnier tous les 3 km. Contrairement à certaines subdivisions où les travaux sont exécutés et rémunérés à la tâche, les cantonniers de la subdivision d'Antsirabe sont visibles sur le terrain 8 heures par jours. Cette façon de faire leur donne l'expérience et une parfaite connaissance de leur zone d'intervention. La reconduction des entreprises a non seulement atténué le coût des travaux pour cette année 2001 (il n'est plus

besoin de remise en état préalable), elle favorise également leur amélioration progressive.

Malgré cette performance notable, les besoins subsistent. D'ordre financier entre autres puisque le crédit alloué n'est jamais suffisant (contrôles sur le terrain limités faute de crédit), mais aussi en matière de professionnalisme. L'entreprise, pour un meilleur rendement des travaux, devrait investir plus (en matériel pour les cantonniers ou simplement au niveau de leur salaire pour les motiver) ou mieux : former leur chef cantonnier, suggère Nivolanto Ratsimbazafy. Le contrat malgré tout est honoré par les entreprises et le travail, on l'a vu, est effectué dans les règles de l'art. Le souci du travail bien fait, la conscience professionnelle des différents agents, assure-t-on, compensent le plus souvent ces lacunes d'ordre matériel.

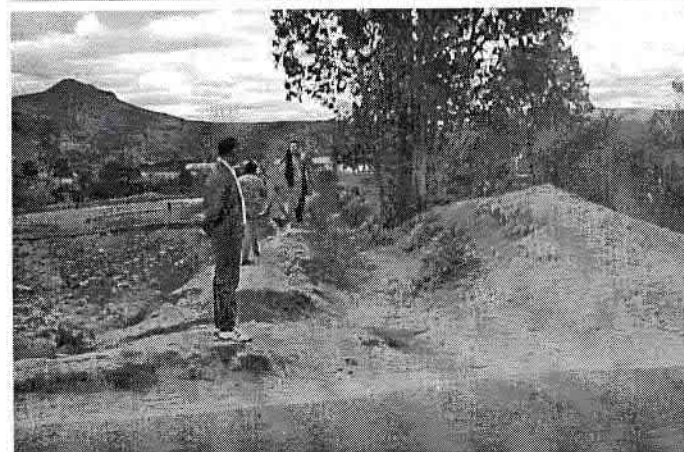
Mais les deux plus grandes difficultés auxquelles sont confrontés en permanence les cantonniers sont la dégradation de l'environnement et le non-respect des riverains des infrastructures publiques. Entre les PK 190 et 196, dans la région de Manandona et également dans celle de Sambaina ; l'ensablement des rizières, des canaux d'irrigation, des fossés, des dalots, voire de la chaussée est fréquent. La circulation est particulièrement dangereuse sur cet axe, notamment pendant la saison des pluies. Des accidents y sont régulièrement recensés, amenant le cantonnier responsable du tronçon à y assurer une vigilance



Un exemple d'occupation des riverains des infrastructures routières (accotements). Les marchands installés un peu avant Sambaina bouchent les saignées.



Manandona : un exemple de dégradation de l'environnement. Ici les brèches sur le bassin versant sont visibles de la route...



...Tout comme les conséquences de cette dégradation sur la route. Toujours à Manandona : les techniciens étudient l'ensablement d'une traversée. L'ouvrage a complètement disparu.

permanente. L'homme n'est pas en reste. Le nettoyage des canaux aux abords des chaussées obstruées par les ordures est également le lot quotidien des cantonniers de cet axe. Le voyageur, ravi de la présence des

marchands de « voan-dàlana » sur les bords des routes ne comprend cependant pas que les déchets de ces « voan-dàlana » jetés sur les accotements et obstruants de ce fait les infrastructures, contribuent à la dégradation des routes.



Technique : L'ESPA MET AU POINT LE PROGIICIEL CYBER

Le progiciel CYBER a été présenté par l'ESPA au dernier Salon de la route. Il est le fruit d'un travail commencé depuis 1998 et qui a vu la contribution de 25 ingénieurs qui ont au fur et à mesure peaufiné sa réalisation à travers différents mémoires de fin d'étude soutenus. Il existe actuellement en trois versions dont certain en cours de perfectionnement : le CYBER-pont, le CYBER -bâtiment et le CYBER - route. Le progiciel de calcul des Ouvrages d'Art en béton armé et précontraint est la grande nouveauté qui vient de sortir.

Solofo Rajoelinantenaina et Mamitiana Rasoloson, les deux ingénieurs techniciens initiateurs de ce programme ont voulu ainsi prouver que dorénavant, chaque ingénieur peut monter lui-même son propre progiciel.

Ouvrage d'Art 18 PONTS EN COURS DE REHABILITATION SUR LA RN4

Des travaux de reconstruction de 18 ponts entrepris par Colas sont actuellement en cours sur la RN4 (entre PK 240 et PK 481). Ils consistent en la démolition des anciens ouvrages vétustes ou dégradés ou trop étroits, ainsi qu'au suivi de leur reconstruction avec mise aux normes des routes nationales malagasy (7 mètres de largeur). Ces travaux d'un montant de plus de 15 milliards de Fmg sont financés par l'Union Européenne par le biais du 7ème FED. Commencés en mars 2001, leur avancement est actuellement conforme aux prévisions d'autant qu'aucune difficulté d'ordre technique ou autre n'a encore été recensée ; a indiqué l'ingénieur en contrôle de BCEOM, Bruno Raobisoa. La réhabilitation des ouvrages proprement dite est prévue pour 12 mois tandis que la durée des travaux pour les accès (en enrobé) est programmée pour trois mois.

Ces travaux contribueront dans leur finalité à améliorer les performances des ouvrages pour diminuer les risques d'accident et donc améliorer les conditions du trafic.

ININFRA DES FORMATIONS POUR LE MAINTIEN DE LA ROUTE

Le vendredi 27 juillet dernier a eu lieu à l'ININFRA Alarobia, dirigé par le Conseiller Technique du Ministère des Travaux Publics, représentant Monsieur le Ministre des Travaux Publics, la cérémonie de clôture de deux stages organisés pour le personnel du MTP. 24 agents venant aussi bien des directions centrales que régionales ont participé à ces stages dont :

- 08 pour la formation sur l'Exploitation des Routes : ce stage organisé à l'intention des Ingénieurs des TP a permis à ces derniers de s'approprier les connaissances nécessaires leur permettant d'améliorer le trafic routier par la maîtrise, des techniques nouvelles sur la Circulation Routière d'une part, et des éléments de base pour assurer la Sécurité Routière d'autre part.

- 16 ont suivi le stage de Chauffeurs-Dépanneurs, stage qui leur permettra d'assurer convenablement les opérations de maintenance et de réparation des pannes courantes ; en tant que chauffeur, il leur a été rappelé leur rôle et responsabilité dans la conduite des véhicules.

Avis de concours PRIX COLIN RELF POUR UN PROJET SUR LE TRANSPORT RURAL.

Un concours du meilleur étude/projet/proposition sur le transport, primé à 350\$ est adressé aux étudiants/jeunes professionnels d'un pays en développement. Pour pouvoir y participer, le candidat doit envoyer une lettre expliquant pourquoi il pense être le candidat idéal, y joindre une lettre ou un essai relatif à un rapport sur ses travaux en cours ou sa proposition pour de futures recherches.

Envoyez votre dossier rédigé en anglais avant le 31 août au :

**Colin Relf Award
IFRTD Secretariat
2 Spitfire Studios
63-71 Collier Street
London N1 9BE
UK**

email : ifrtd @gn.apc.org



Contrôle de la qualité

LES NORMES ISO

Les normes sont des accords documentés contenant des spécifications techniques ou critères précis destinés à être utilisés systématiquement en tant que règles, lignes directrices ou définitions caractéristiques pour assurer que des matériaux, produits, processus et services sont aptes à leur emploi. Elles contribuent ainsi à accroître la fiabilité et l'efficacité des biens et services que nous utilisons. Les normes les plus connues sont celles de la famille ISO 9000 sur le management de la qualité et ISO 14 000 sur le management environnemental.

L'ISO désigne l'Organisation Internationale des Normalisations, qui est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation regroupant 140 pays, à raison d'un organisme par pays. Le nom ISO ne correspond pas à un sigle. Il vient du grec *isos* signifiant égal. L'ISO est une Organisation Non Gouvernementale créée en 1947, et dont l'objectif est de développer l'établissement des normes afin de faciliter les échanges des biens et services, et la coopération dans les domaines intellectuel, scientifique, technique et économique.

Les travaux de l'ISO aboutissent à des accords internationaux qui sont publiés sous la forme de Normes Internationales.

Les membres de l'ISO sont composés des comités membres (les pays les plus représentatifs en matière de norme) et des membres correspondants (qui n'ont pas encore développé d'activité nationale en matière de normalisation). Les membres correspondants ne prennent pas une part active aux travaux techniques mais sont informés des travaux qui présentent pour eux un intérêt. Madagascar est un membre correspondant de l'ISO et est représenté par le Bureau de Normes de Madagascar (BNM)

Un projet de norme est adopté formellement lorsqu'il a été approuvé par les 2/3 des membres qui ont participé activement au processus d'élaboration et par 75% des membres votants. Les normes sont revues périodiquement pour répondre à l'évolution des techniques et des exigences en matière de qualité et de sécurité. Cette période de révision est de 5 ans au maximum.

Il existe actuellement 13 000 normes internationales, sous la responsabilité de 200 comités techniques allant du petit outillage, à la cinématographie, instruments chirurgicaux, et bien sûr les véhicules routiers, les bases de calcul de construction, les terrassements, la géotechnique, le management environnemental...

On retrouvera par exemple la norme ISO 679 : 1989 sur les méthodes d'essai des ciments, pour la détermination des résistances mécaniques. Le document sur cette norme fait 15 pages, et coûte 74 francs suisses.

La prochaine Assemblée Générale de l'ISO se tiendra cette année à Sydney au mois de septembre.

FER- Exercice 2001 13 MILLIARDS POUR UNE CENTAINE DE DOSSIERS

Environ 100 à 150 dossiers sont pour le moment parvenus au FER pour l'exercice 2001, a indiqué un des responsables de cette institution. Le montant total des requêtes s'élève à près de 13 milliards de Fmg. Seules les provinces autonomes de Fianarantsoa et de Tuléar n'ont pas fait parvenir leur programme. Les raisons de ce retard ne sont pas connues. Notons que déjà pour l'exercice 2000, le faritany de Fianarantsoa ne s'est pas manifesté. Pour cette année, les responsables du FER pensent que le dossier de Fianarantsoa leur parviendra tardivement. Randriamamonjy Evariste, ex-DRTP de Fianarantsoa, aujourd'hui Commissaire Général de la province a toujours montré sa bonne disposition en faveur du FER.



Randrianasolo Dieudonné propose pour résoudre l'enclavement des régions :

"IL FAUT REVISER A LA BAISSSE LE NIVEAU D'AMENAGEMENT DE NOS ROUTES"

Un parcours classique d'ingénieur en BTP qui a commencé sur les bancs de l'Ecole Supérieure Polytechnique d'Antananarivo (promotion 1986), forgé par diverses formations techniques, en management, solidifié au sein d'entreprises nationales et internationales ; voilà Dieudonné Randrianasolo à la tête de son propre bureau d'étude : ECR ou Etudes et Contrôles Routier. Créée en mai 2000, sa jeune entreprise qui travaillait jusqu'à maintenant principalement avec le MTP participe aux APS des 8500 km de routes rurales du PST. Avec un minimum d'entretien, constate-t-il en revenant des travaux sur terrain, la route aurait encore été parfaitement praticable. Interview.

Lalana : Pour un bureau d'étude tel que le vôtre, l'existence de ce PST doit être une grande opportunité. Ce sont des marchés en perspective....

Randrianasolo Dieudonné :

C'est exact. J'ai déjà eu l'occasion de travailler avec les responsables du PST. Je les connais bien. Je dois dire qu'ils ont vraiment du courage car c'est un grand projet et ils ont véritablement relevé un défi. Compte tenu des difficultés et des contraintes exigées dans les travaux, l'offre aurait dû logiquement être adressée à des bureaux d'études internationaux. Ils ont pourtant choisi de promouvoir les bureaux d'études malgaches et attribuer l'offre à des groupements, les travaux ne pouvant pas être pris en charge par un seul. Nos bureaux d'études, bien qu'ils possèdent un personnel ayant déjà des expériences sur le plan international n'auraient jamais eu l'opportunité d'un tel marché. Imaginez un bureau d'étude comme le nôtre qui a à peine un an d'existence et qui peut déjà participer à l'étude de 2000 km de routes dans la province de Fianarantsoa. Je crois qu'effectivement c'est une grande opportunité. Ne serait-ce que pour les références du bureau ou des expériences de ses cadres.

Quels seraient aujourd'hui les besoins immédiats de cette région ?

Dans la région du sud-est où nous sommes descendus, le riz se vendait à 175/200 Fmg le kapoaka. Le café était à 150 Fmg le kapoaka. Ce serait déjà une chose si la réhabilitation de la route pouvait amener les collecteurs, favoriser la concurrence et donc rehausser un peu le prix des produits. La deuxième chose importante : Dans la région de Farafangana, il existe une localité pouvant être reliée directement à Farafangana par la route. Mais il faudrait réhabiliter un



Pause devant le pont de Mananarà à l'entrée de Vagaindrano

tronçon de 40 km qui mène à la bifurcation. Aujourd'hui, pour y aller, les gens prennent la pirogue et empruntent un fleuve qui est en parallèle avec la route. Pour parvenir à la bifurcation, il faut voyager deux jours et une nuit. Souvent les malades évacués meurent en chemin. Les femmes accouchent en route et meurent par la suite. Dans certaines localités, les gens nous disent même :

« quand on est malade, on ne va nulle part. Si les médicaments traditionnels ne parviennent pas à nous guérir, c'est que c'est la volonté de Dieu ». Il n'y a pas de routes alors les gens se résignent. Bien sûr,

vous avez certains collecteurs qui veulent garder le monopole de la région et qui maintiennent sciemment ce problème. Vous avez même des personnes qui, après avoir réhabilité de leurs propres moyens une route communale d'intérêt public, empêchent la population d'y circuler sauf sous autorisation spéciale. Les contrevenants risquent d'être poursuivis, voire même réprimés !

Mais alors, comment les gens résolvent-ils leur problème d'accès, est-ce qu'ils prennent des initiatives pour maintenir leurs routes en état ?

Il faut d'abord savoir que l'axe Mahazoarivo-Ambalatany débouchant sur Farafangana,

dans la région de Farafangana-Vohipeno ; est coupé depuis 1969. Je prends en exemple un axe parmi tant d'autres. Mais pour répondre à votre question, les gens prennent effectivement des initiatives. Nous étions surpris de voir à certains endroits où il n'y a vraiment pas de routes, où les ponts sont coupés, où il n'existe plus que des sentiers ; une route débroussaillée, assainie même .

Dans un endroit où la route n'existe plus que de nom, nous étions surpris de voir des travaux d'assainissement. Les gens espèrent toujours sa réhabilitation !

Les gens espèrent toujours la reconstruction. Ils établissent une sorte de convention - un dina - où ceux qui détruisent les ouvrages, les ponts, les buses,... seront arrêtés et remis aux autorités. Vous avez même des cas où les contrevenants ont payé de leur vie. Ceux qui ont intérêt à accéder à un endroit précis apportent eux-mêmes leurs poutrelles et réhabilitent, mais vraiment d'une manière provisoire, le pont où ils doivent passer. Ils prennent des planches de 75 cm qu'ils mettent les unes à côté des autres et les assemblent par la suite avec du bois rond. En général, ce sont les opérateurs économiques qui prennent ce genre d'initiative. Sur l'axe Vohipeno-Mahazoarivo débouchant sur Manakololo, d'une longueur de 17 km. Un opérateur économique établi dans la région assainit et répare les points noirs sur cet axe. Il

fait appel au fokolonona pour la main d'œuvre et leur donne de l'argent et à manger en contrepartie. C'est une initiative qui est vraiment appréciée. En même temps qu'il assure son accès aux produits, il offre la possibilité à la population de rejoindre les tsena du mardi. Ce sont des tsena qui réunissent 4000 à 5000 personnes.

Quelle serait selon vous la solution technique au problème d'enclavement à Madagascar ?

Pour ma part, et d'après ce que j'ai vu dans les régions où je suis allé récemment, il serait beaucoup plus judicieux d'avoir une conception d'aménagement à un niveau moins élevé que ne l'exige actuellement les règles en vigueur : comme par exemple construire des ponts à 10 tonnes. Ne construire que des routes de 3 tonnes c'est à dire des routes conçues pour les véhicules légers (de la berline à la camionnette en passant par les 4 x 4) et des ponts uniquement en bois baisserait déjà considérablement le coût des travaux. On n'aurait qu'à recouvrir le pont de planches quelque soit le profilé métallique déjà en place. On limiterait la charge maximum pouvant circuler sur les ponts en empêchant les camions d'y circuler. Cela libèrerait considérablement la voie et permettra l'évacuation rapide des malades vers les hôpitaux. Une bâchée peut également supporter une charge d'au moins 3 tonnes par rapport aux 400 kg qui sont aujourd'hui transportés par les pirogues. C'est déjà quelque chose. Autrement, je pense que nous n'atteindrons pas les objectifs fixés et que ce problème d'enclavement ne sera jamais réglé dans sa totalité. Les techniciens ont tendance à se conforter exactement aux normes alors que cela ne permettra pas, à mon avis, de réaliser ce programme-ci.

Propos recueillis par Rondo Ramamonjisoa



La RN7 entre Juillet et Septembre :

LE CHEMIN DU RETOUR AUX SOURCES

Les malgaches la pratiquent depuis la nuit des temps. Certains auteurs comme le révérend John Haile, situe son origine sous le règne d'Andrianampoinimerina (1792). D'autres comme Hugues Berthier pencheraient plutôt pour le règne de Ranavalona Ière. Les "lovan-tsofina", la tradition orale affirment qu'elle a vu le jour sous Radama Ier. François Rajaoson, le sociologue, lui attribue une origine beaucoup plus antérieure. Quoi qu'il en soit, la pratique du Famadihana (retournement des morts) à notre époque est plus présente que jamais et déplace toujours autant les foules : « La mobilisation n'est pas seulement pour le mort, précise l'anthropologue Jeannine Ramamonjisoa, c'est aussi le moyen de se retrouver. On met au courant les membres de la famille qui sont dispersés : c'est l'occasion d'un grand rassemblement ». François Rajaoson y voit plus un réflexe identitaire : « Ce rituel constitue dans les Hautes Terres le poids d'attache le plus important du système symbolique traditionnel. (...) Le famadihana joue le rôle de dernier bastion du razanisme en confrontation avec le christianisme ». Une thèse que rejoignent presque les anthropologues Malanjaona Rakotomalala et Sophie Blanchy ainsi que l'historienne Françoise Raison-Jourde sauf que le protagoniste ici est pluriel : « A l'opposé de tout passéisme, les relations avec le monde invisible sont au cœur de la modernité. Les ancêtres sont partie prenante aux côtés des vivants dans leur affrontement des épidémies, des « dragons » du FMI et de la Banque Mondiale, de la mondialisation en cours ». Gros plan sur une pratique visible jusque sur nos routes.

C'est l'histoire de deux êtres qui s'aimaient mais que la mort a séparé. L'homme a été enterré dans l'Avaradrano, le Fivondronana nord-est d'Antananarivo. La femme a dû rejoindre son caveau familial d'Ambalavao dans la province de Fianarantsoa. Ils avaient émis le souhait de rester ensemble. Des années plus tard, Nathalie leur petite fille va exaucer leur vœu. Elle traversera des océans et des terres pour cela.

Son périple commencera à Lille, une ville du nord-est de la France où elle a grandi. Avec sa famille, elle rejoindra Antananarivo et empruntera ensuite la RN7 pour aller à Ambalavao chercher les restes mortuaires de sa grand-mère. Elle retournera par la même route, prendra ensuite la RN2 pour la ramener à Ambohimangakely dans l'Avaradrano, reposer aux côtés de son grand-père dans le nouveau tombeau familial.

Nathalie aura assisté pour la première fois de sa vie à un famadihana. Elle en aura apprécié le spectacle attachant du hira gasy, le contact peu familier avec la grande famille et goûté à la saveur particulière du vary amin'anana. Sur son carnet de route, elle notera surtout la caravane de voitures et de deux minibus (pour les invités) nullement inquiétée et même prioritaire sur la RN7, la pause pour l'achat d'objets souvenirs à Ambositra, l'arrivée sans encombre et sans trop de fatigue à Ambohimangakely avec la satisfaction du devoir accompli. Son grand-père et sa grand-mère sont désormais ensemble, et pour l'éternité...

Nathalie n'est pas la seule à partir sur les routes en ces

périodes de vacances. Le temps de l'hiver (ririnina) occasionne chaque année un déplacement conséquent de la population. Le phénomène s'observe surtout sur la région des Hautes Terres, les Merina et les Betsileo étant ceux qui pratiquent le plus couramment la coutume. Et comme ils constituent les 2/3 de la



population malgache et qu'ils sont dispersés dans tout Madagascar, les flèches de ces mouvements partent de divers endroits de l'île pour se concentrer sur les Hautes Terres. La RN7 devient alors la route du famadihana, le chemin du retour aux sources.

Les lignes nationales et régionales n'en tirent pas forcément avantage. Le prix du billet pour Antsirabe est resté à 15 000 Fmg alors que certains

jours fériés, le lundi de Pâques notamment, il peut augmenter de plus de 10%. C'est surtout à l'aller que le flux des voyageurs est le plus important. Le retour est plus difficile, nous a-t-on expliqué. Les transporteurs se rattrapent généralement dans les réservations spéciales de leur minibus. A ce moment-là,

rempli à elle seule le minibus et permis au taxi-brousse de partir de suite. « Ce ne sont pas seulement des gens qui partent en vacances, affirme-t-il, en cette période vous avez aussi le famadihana ».

Les voyageurs ne regardent pas trop à la dépense en ces périodes de fête. Ils paient sans ciller leur billet à trente-trente cinq mille francs l'aller simple. Le budget du transport constitue souvent une grande part des investissements. On ne se contente d'ailleurs pas des seules lignes nationales. On a vu la famille de Nathalie affréter spécialement deux minibus à cet effet. La location revient au minimum à deux millions de Fmg.

Si le rituel occasionne autant de dépenses, ce n'est pas seulement pour l'honneur : « le famadihana forge l'identité, le prestige social : c'est l'honneur de la famille qui est en jeu », explique l'anthropologue Jeannine Ramamonjisoa. C'est aussi pour le sociologue François Rajaoson, une sorte de prière : « L'organisateur du rituel qui « investit » escompte la bénédiction des razana et leur protection dans ses entreprises à venir ». Mais surtout, selon toujours l'explication de Jeannine Ramamonjisoa : « c'est un moyen d'affirmer sa survie : Je suis là, j'ai mon groupe, je crois en la vie ».



TOUS TRAVAUX DE CONSTRUCTIONS GÉNÉRALE

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

Lot 103 A Ambohibao
Antananarivo 101

Tél : 22 449 86
032 02 590 24

SOMATERAM

Location d'Engins

Bâtiments

Travaux Publics

Terrassement Construction
Aménagement Réhabilitation

Adresse : B.P 393 - Ankorondrano -
Antananarivo 101

Tél : 22 354 02 / 032 07 737 82

e-mail : SOMATERAM@simicro.mg



IL Y A UN SIECLE : LA PREMIERE ROUTE

On n'y prête pas assez attention mais cette année 2001 marque un événement important dans l'histoire des routes malgaches. Elle coïncide en effet avec l'achèvement, il y a 100 ans de cela, de la première route carrossable à Madagascar. La route Antananarivo -

Mahatsara, l'ancêtre de la RN2, longue de 250 km a été livrée à la circulation en janvier 1901 (Lire aussi Lalana N°001). Elle a permis l'ouverture vers l'est et un premier accès direct au port de Tamatave. Les travaux de

chantier ont pu être fixés sur papier glacé et gardés dans les archives de la FTM. Les clichés encore en parfaite tenue pour la plupart offrent de superbes images inédites et pittoresques du transport malgache à la



Les travailleurs aux chantiers des routes de Tamatave et de Majunga.

Construction d'un pont à Tangaina (1898)

Les chantiers

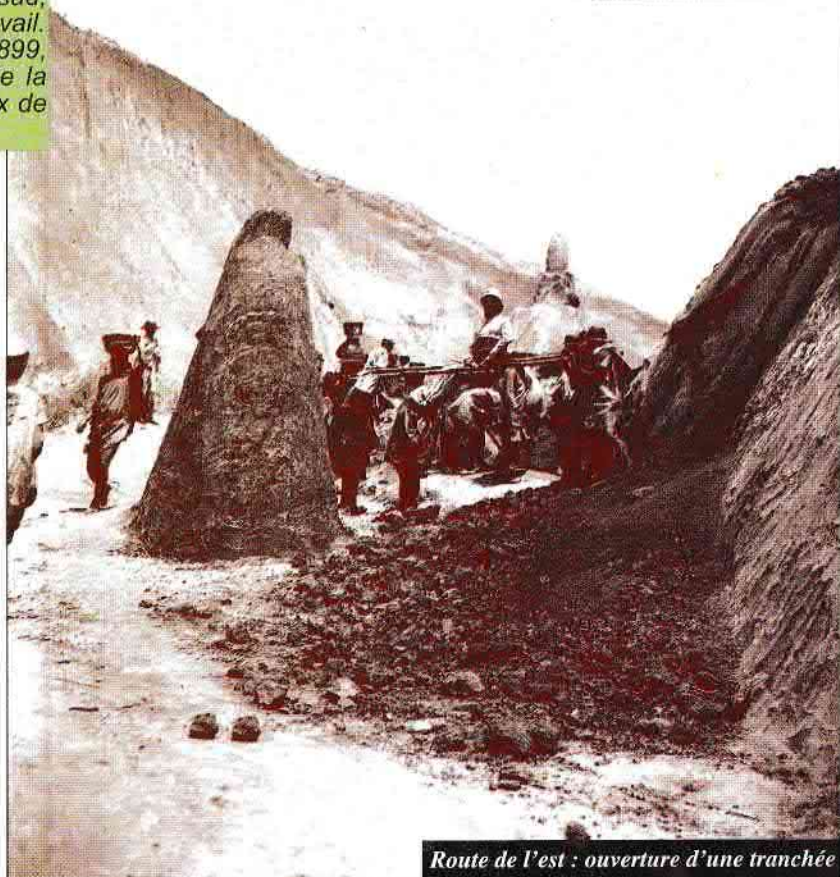
"Sur la route de Tamatave, où les conditions climatiques exigent des travaux exceptionnellement solides, les chantiers ont été organisés d'une façon très méthodique et répartis en principe en quatre groupes : chantiers de reconnaissance et de défrichage, chantiers de terrassement, chantiers d'empierrement, chantiers de réparations et d'entretien. Le chantier est une sorte d'organisation indigène complète ayant ses chefs, son administration et comprenant même quelquefois les femmes et les enfants".

Photos:
archives
FTM

"(...) Ce sont principalement des bourjanes de la région très peuplée d'Arivonimamo, quelques Sakalaves et Antakares, et même des Betsimisaraka, dont on a commencé, depuis la création du territoire des Betsimisarakas du sud, à secouer la torpeur et la répugnance au travail. Ces différentes ressources ont permis, en 1899, d'employer 600.000 journées aux travaux de la route de Tamatave et la moitié environ à ceux de la route de Majunga".



Travailleurs betsimisaraka



Route de l'est : ouverture d'une tranchée

CARROSSABLE VERS TAMATAVE A ETE OUVERTE

fin du 19ème siècle. Une époque charnière à plus d'un titre : coïncidant avec la grande révolution industrielle dans les pays qui se trouvent (déjà) au Nord, et avec l'avènement de la colonisation pour certains pays du sud.

Il nous a semblé intéressant d'associer les images avec les impressions du général Galliéni sur le transport à Madagascar, publiées dans une revue décrivant les principaux événements survenus dans les colonies françaises.

Les finalités des travaux y sont clairement exprimées. Mais ses propos sont surtout des témoignages des difficultés rencontrées lors leur exécution. Dès le début, la construction des routes à Madagascar a été une odyssee à elle seule....



La grande montée de Marovoalavo (1898)

Une route pour les indigènes...

"La ténacité des efforts finira par vaincre les difficultés de la nature. Nos routes, nos chemins de fer escaladeront les crêtes, traverseront les marais, franchiront les rivières et les torrents. Au fur et à mesure de leurs progrès, les terrains seront mis en culture. Et ces travaux, qui feront reculer la barbarie, feront aussi, par l'assainissement du pays, reculer la fièvre, cet autre ennemi, l'un des plus dangereux que nous ayons rencontrés à Madagascar et dont la campagne de 1895 nous laisse le souvenir douloureux. Les indigènes, soumis par nous à la salubre loi du travail et initiés à ses féconds résultats, ne seront pas les derniers à se réjouir de l'œuvre qu'ils auront accomplie ; ils auront cet orgueil d'avoir été les artisans des progrès réalisés et s'appliqueront à en profiter largement."

La grande finalité

"Ce développement du réseau des voies de communication à Madagascar a déjà eu et aura par la suite une importance politique considérable. Les idées circuleront comme les produits, et leur échange continu, d'un bout à l'autre de l'île et de l'île à la métropole, affermira et resserrera les liens – liens consacrés par le sang de nos soldats – qui unissent la France à sa colonie australe".

Textes : in

Général Galliéni : "Madagascar - chemins de fer - Routes et sentiers". Extraits de l'Année coloniale, première année (1899), Librairie Charles Tallandier, Paris.



Moramanga, rue principale pavoisée



Shell
RIMULA X
Diesel

Token'y fiarako





DES PISTES ET DES HOMMES

Les AUP ne sont pas le fruit du hasard. Le système a été instauré dans les années 90, à l'époque de la réhabilitation de pistes rurales par le projet CAP/USAID dans certaines régions productrices de Madagascar. L'objectif a été de permettre la pérennité et la viabilité des infrastructures routières établies ou réhabilitées. La mise en place du processus a été parfois longue et aujourd'hui encore, les AUP ne recueillent pas forcément l'adhésion de tous. Leur marge de manoeuvre est notamment réduite par la réticence des usagers dont les transporteurs routiers, mais surtout par l'insuffisance des fonds à leur disposition. Les techniciens trouvent là un moyen efficace qui permet d'assurer de manière convenable l'entretien des pistes. Étude d'un système qui n'est pas standard et qui mérite d'être amélioré.

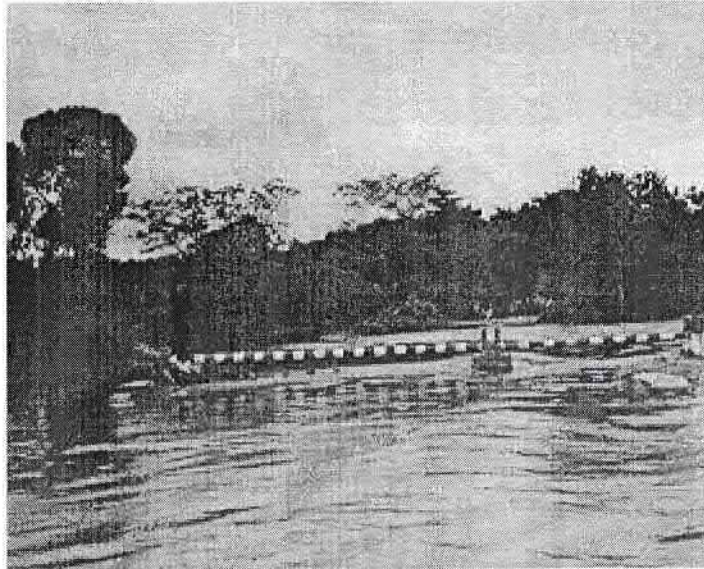
Pistes

Lors du deuxième Congrès Malgache de la Route, une communication faite par Benoît Ninnin de la Mission Française de Coopération avait fait ressortir que : « La part de la population malgache « tributaire » du réseau secondaire, c'est-à-dire située à plus de 5 Km du réseau routier national est de l'ordre de 70% ». L'étude portait d'une analyse géographique à l'échelle du Firaisana.

Cette proportion correspond généralement à la population malgache vivant dans les campagnes. Celle-ci dispose, comme principal moyen de communication, de près de 88,5% de routes non revêtues, souvent laissées à elles-mêmes car ne disposant pas des ressources financières nécessaires à leur entretien. Une grande majorité de ces routes sont en terre. Ceci implique généralement un réseau à l'état très précaire, subissant à la fois les charges non conformes à sa structure et les actions impitoyables des intempéries.

Barrières

Pour remédier à cette situation, les autorités compétentes de la Première République avaient décidé d'instaurer la barrière de pluie par l'Ordonnance n°62 066 du 27 septembre 1962. Cette décision sera renforcée près de 10 ans plus tard par le décret n°71 130 du 23 mars 1971. Ces deux actes à portée juridique nationale, et qui ne pouvaient souffrir de ce fait d'aucune contestation, devaient ainsi réglementer la circulation publique sur une route en terre. La mise en place de cette fermeture était destinée à prévenir les agressions combinées de l'eau



L'état de nos pistes en période de pluie : ici, la chaussée est inondée au niveau de la barrière de pluie de Lokomby

et de la circulation automobile en temps de pluies. Sur le terrain cependant, la réalité est toute autre. La mise en application effective de la réglementation dépend de plusieurs facteurs aussi bien d'ordre technique, financier, que socio-politique. En période d'élections par exemple, organisée généralement lors de la saison des pluies, il n'est pas rare de voir des candidats-futurs-élus (surtout leurs zéloteurs !) outrepasser leur droit et franchir allègrement les barrières pour cause impérieuse de propagande.

Sur d'autres plans, cette mesure est également considérée par les usagers, notamment les transporteurs routiers, comme anti-économique c'est-à-dire contraire aux intérêts personnels de chacun. D'où les images de poids lourds se dépêtrant tant bien que mal des bourbiers si familières à nos routes de campagne.

Hommes

Là où les barrières de pluies ne sont pas passées, les riverains ont pris sur eux-même d'y mettre un peu d'ordre. À Maroamalona, dans le Fivondronana de Befandriana Nord où le trafic pouvait à priori se résumer à un véhicule l'année, la route y est élaguée et bien nettoyée.

L'entretien des routes est d'ailleurs l'affaire de tous. Ce fut le cas de la piste d'Ambondrona dans la province de Fianarantsoa II où des travaux communautaires ont été organisés. La piste de 13 km traverse 13 villages, répartissant naturellement les tâches à 1 km par village. Un

dina (une convention) a été établi, obligeant ceux qui n'accomplissaient pas leur part de payer en retour. Et l'on pouvait parfois apercevoir un homme travailler seul sur la piste pour ne pas avoir à payer le dina parce qu'il a raté le jour communautaire.

Le plus souvent, ce sont les usagers habituels : collecteurs, taxi-brousse, et opérateurs économiques de la région qui paient des journaliers pour boucher les nids de poule voire même réparer la route. Parfois, lorsque leurs finances le leur permettent, les Faritany et les Fivondronana financent des petits travaux ou des passes-rapide qui améliorent temporairement l'accès à des zones productrices. A Bekobay (Mahajanga II), le Fivondronana a financé une passe rapide sur le budget de 302 millions. L'enjeu se chiffrait à 30 camions par semaine en période de récolte. Mais bien qu'ayant amélioré la passe - rapide pour la saison, l'intervention sur cet axe a été à l'origine d'érosions sur les tronçons de mauvais sols.

La volonté de maintenance existe donc bel et bien chez les bénéficiaires et les initiatives ne manquent pas. Ces interventions locales ne sont malheureusement ni régulières ni systématiques et elles connaissent, on l'a vu, des lacunes techniques.

(Suite page 11)

Précision

Dans notre précédent dossier sur les micro-financements, dans le tableau en page 13, c'est précisément le projet de réparation des dégâts cycloniques sur des routes rurales, portant le nom de ReCAP, issu du 5^e amendement de l'Accord de Subvention par Objectif stratégique (SOAG) du programme LDI qui s'occupe de la réhabilitation et de la construction des infrastructures routières financées par l'USAID.



DES PISTES ET DES HOMMES (SUITE)

(Suite de la page 10)
Des hommes et des pistes

Vers la fin des années 90, une nouvelle conception de l'entretien des routes est apparue à Madagascar. Le projet CAP d'appui au secteur agro-commercial financé par l'USAID avait réhabilité 300 km de pistes réparties dans les Fivondronana de Fianarantsoa II, Ambohimahasoana, Ambalavao, Manakara, Marovoay, Mahajanga II, Bealanana. L'objectif était de permettre l'accès à ces zones réputées à haut potentiel. Pour assurer la pérennité des infrastructures routières réhabilitées, CAP/USAID dont l'intervention sur le territoire malagasy était ponctuelle et limitée dans le temps, a choisi de structurer les initiatives locales, de miser sur la décentralisation et de commercialiser les pistes réhabilitées. Une structure locale d'entretien sera la réponse à ce choix et la forme associative a été celle qui semblait la plus adaptée. 56 Associations d'Usagers des

Pistes (AUP) ont été créées dans les différents Fivondronana cités plus haut. Ces associations régies par la loi 60 133 du 3 octobre 1960 relative à la création d'une association, sont des groupements d'usagers / bénéficiaires (paysans, transporteurs, opérateurs économiques, mairie, ...) chargés de gérer et d'entretenir les pistes.

Le système mis en place correspond à l'aspect le plus difficile et le plus important de l'approche participative : celle où les bénéficiaires décident et gèrent.

Formations

Pour que le système AUP devienne une structure opérationnelle et efficace, capable de prendre en charge de manière autonome les pistes qui la concernent ; les concepteurs du système ont fait en sorte que ces bénéficiaires suivent une formation. Au programme :

(Suite page 12)

LES IMPACTS DU TRANSFERT DE GERANCE OU TRANSFERT DE COMPETENCE

En 1995, au moment où le Projet CAP/USAID avait aidé la création des AUP, aucun texte précis ne leur donnait l'autorité de pouvoir intervenir sur ces infrastructures routières relevant du domaine public. La Charte Routière de 1988 et la loi de 1994 sur la décentralisation ne désignaient pas les mêmes gestionnaires de la route, et la loi sur la Maîtrise d'Ouvrage Publique et la Maîtrise d'Oeuvre privée pour des travaux d'intérêt général n'était en vigueur qu'en 1999.

Afin de donner une base légale aux interventions des AUP, un processus de transfert de gérance a été mis en place : un transfert de compétence se faisait d'abord entre la Province et la Commune, et un contrat pour le transfert de gérance se faisait ensuite entre la Commune et les AUP.

Avec la publication ou la mise à jour récente de plusieurs textes routiers, ces processus de transfert pourraient théoriquement ne plus avoir leur raison d'être. Les acteurs du Projet ont pourtant noté des impacts positifs de ce transfert, et qui dépassent le seul fait de légaliser les travaux d'entretien des AUP. On citera en particulier :

- Introduction des principes de gestion de la route (avec une place importante) dans la gestion des collectivités décentralisées, et responsabilisation des différents échelons concernés,
- Valorisation des autorités locales dans le processus de décentralisation,
- Renforcement des liens entre les AUP / bénéficiaires et les autorités,
- Reconnaissance des AUP comme acteurs du développement, et particulièrement en tant qu'entité routière.

Rakotoarisoa Désiré :
PROFESSION : GARDE-BARRIERE

Tous les jours que Dieu fait, Rakotoarisoa Désiré se lève à 4h30 pour être au travail dès 5h00 du matin. C'est une habitude qu'il a prise depuis janvier 2000, date à laquelle il a obtenu son poste. C'est une obligation également car la première condition requise est d'y être présent aux premières heures et durant une grande partie de la journée.

Désiré Rakotoarisoa a été engagé par l'UAUP Soahita comme garde-barrière de la piste qui relie sur 50 km Bealanana à Ambovononby. Sa tâche consiste à percevoir le péage - ou droit de passage - auprès des usagers (du propriétaire de charrette à bœufs au camionneur en passant par l'automobiliste) qui empruntent « sa » piste, de leur remettre un reçu, d'enregistrer le montant du péage et l'heure de passage du véhicule, puis de le notifier dans le cahier de contrôle. Il lui revient également de relever les événements anormaux qui pourraient se passer dans la journée et d'en aviser les responsables. A 11h30, le « guerrier » prend une pause déjeuner et honore le repas que lui apporte sa femme. Sa journée est ainsi rythmée par les entrées et les sorties des véhicules qui fréquentent la région. Pendant la saison sèche, assimilée généralement à la haute saison plus animée, l'arrivée du premier véhicule à la barrière survient dès 5 heures du matin et la dernière sortie est enregistrée à 20h. A la basse saison (en saison de pluies), la première voiture arrive à la barrière



à 9 heures tandis que la dernière sortie est enregistrée à 19 heures. C'est à cette époque de l'année que Désiré installe la barrière de pluie, interdisant ainsi à tous les véhicules de circuler sur « sa » piste durant les trois heures qui suivent l'arrêt de la pluie.

Il a cette qualité rare de vouloir préserver le bien public. C'est sans doute un des facteurs qui lui a permis d'obtenir ce poste. Lui, en tout cas, est convaincu que son métier actuel est un moyen d'atteindre cet objectif. Et c'est en connaissance de cause : Désiré était chauffeur auparavant et il empruntait essentiellement cet axe.

Aujourd'hui, la vie de Désiré Rakotoarisoa s'écoule comme un long fleuve tranquille. Les travaux de réparation ou de montage de bicyclettes qu'il effectue parallèlement avec son métier actuel lui permet de joindre les deux bouts et d'assurer une vie décente à sa femme - coiffeuse de son état - et à ses trois enfants. Au passage, les usagers ne manquent pas de saluer Désiré. Ils partent en toute sérénité, confiants en l'avenir de la route et en sa pérennité.

Recueillis par Jules
Rakotoarivony



(Suite de la page 17)

alphabétisation fonctionnelle (comment gérer une association), comptabilité, et surtout formation technique.

Par le biais de chantiers écoles (Fianarantsoa et Marovoay) et surtout appuyée d'un manuel illustré abondamment de façon à ce que les rudiments soient facilement assimilés par les paysans ; la formation a veillé à apprendre aux paysans les termes techniques – en français – afin qu'ils puissent discuter « d'égal à égal » avec les techniciens et les ingénieurs. Si vous demandez d'estimer les « trous à boucher sur la chaussée » à un membre de l'AUP Andry, en charge de la piste RN42-Ambondrona (Fianarantsoa II) par exemple, il vous donnera sans sourciller des précisions sur les « travaux de point à temps », la remise en place des « 4/7 arrachés », ou encore le « gîte » où il faudra prendre les matériaux pour « la fermeture de l'empièchement ».

Développement des capacités

Formation donc mais surtout développement des capacités. « L'objectif principal dans la mise en place d'une AUP », précise Jesse Randrianarisoa, premier responsable de l'appui aux AUP à l'ONG Lalana, c'est l'appropriation des usagers de leurs pistes ». Il faut pour cela donner

l'assurance qu'ils peuvent entreprendre eux-même leur développement. L'empowerment en d'autres termes. Cela a pour avantage de les rendre plus réceptifs à d'autres projets et même de favoriser leur esprit d'initiative. C'est le cas de la commune et de l'AUP d'Ambolomoty à Marovoay qui ont co-organisé un journal communautaire de plantation de végétaux pour protéger un tronçon sensible. A Lokomby également, l'engagement des femmes a permis l'initiation d'un projet de promotion de MIT.

Une fois le principe acquis et l'organisation de la structure bien assimilée, la prise de conscience vient naturellement.

L'axe Lokomby - Vatana illustre bien le cas. Dès sa réhabilitation en 1996, la piste a attiré un nouveau trafic. Les pèlerins d'Ankaramalaza l'ont tout de suite adoptée au détriment d'un autre itinéraire. Pendant la première semaine du mois d'août, le trafic peut atteindre un flux de 1000 véhicules. Mais cette période coïncide également avec une étrange semaine de pluie. La pression sur la barrière a été tellement forte, cela malgré un maire et

un président d'AUP qui se sont eux-même investis garde-barrières à l'occasion ; qu'elle n'est plus parvenue à protéger la piste et à prévenir les dégâts. Impuissant également devant cet état de fait, le Projet a suspendu son intervention sur la piste. Trois ans plus tard, les responsables d'Ankaramalaza se sont rendu compte de leur perte et ont décidé de participer à l'entretien de la piste. Quelques années après, les difficultés continuent d'exister mais le message est passé.

« L'objectif principal d'une AUP est l'appropriation des usagers de leurs pistes ».

Réussites

Ces pistes réhabilitées pour la plupart en 1996 sont encore aujourd'hui circulables à bonne vitesse. Cela témoigne une gestion permanente des barrières de pluies et leur

respect par la majorité, un partenariat concret (partnership) entre autorités locales-secteur privé-population ; et une responsabilisation effective des usagers : je paie donc j'exige une route en bon état. En cas de réclamation, ils savent désormais où s'adresser car l'interlocuteur est le voisin et non pas une personne dans un bureau de la capitale. Les chauffeurs de taxi-brousse à Nasandratrony ne manquent pas de signaler à la barrière ou aux cantonniers, un nid de poule non traité, ni d'exprimer leur mécontentement si les travaux sont mal faits.

Il n'y a pas de recette standard, affirment les initiateurs du système. Mais les zones où les AUP ont réussi ont au moins deux choses en commun : leur route

(Suite page 13)



TRANSTECHNIQUES

SOCIETE D'ETUDES ET
D'INGENIERIE CONSEIL

DOMAINES D'INTERVENTION

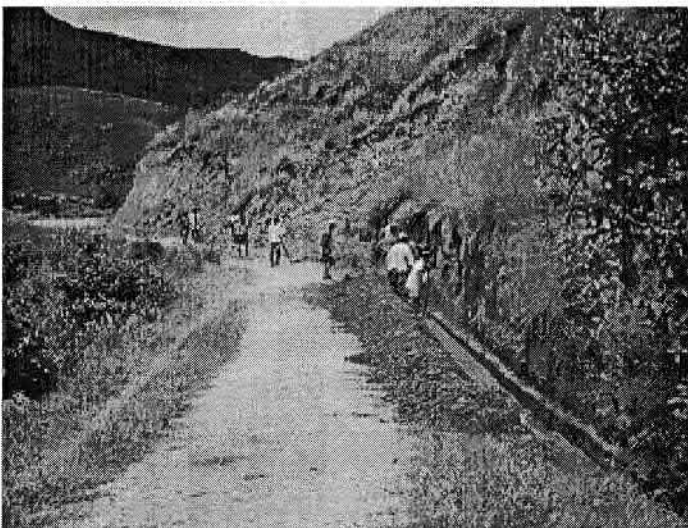
- Routes
- Bâtiments
- Ouvrages de Génie Civil :
 - Infrastructures aéroportuaires
 - Infrastructures maritimes
 - Infrastructures ferroviaires
- Aménagements hydroagricoles

SERVICES OFFERTS

- Conception et études
- Etudes d'exécution
- Etablissement de dossier d'appel d'offres
- Gestion de marchés, de projets
- Contrôle des coûts et des qualités des travaux
- Surveillance d'exécution des travaux
- Expertises et Conseils en conception et technique de réalisation
- Assistance technique

ADRESSE : Immeuble Ex-Paraky Tsilefy – Boulevard
Ratsimandrava – Ouest Ambohijannahary

Tél/Fax : 22 394 59



Travaux communautaires : curage de fossé ensablé au pk 35 de la piste Ambalavao - Sendrisoa - Namoly.



(Suite de la page 12)
traverse une zone d'un intérêt économique pour la région et l'équipe d'encadrement de l'AUP a réussi à développer aussi bien les capacités des membres qu'à leur inculquer la notion de long terme, leur débarrassant ainsi de toute tendance à l'assistanat.

Les AUP n'ont pas toutes réussies à la perfection. Pour certains cas, le processus peut être long : le réflexe d'appropriation ne s'acquiert pas toujours le temps d'un projet. Les difficultés à faire respecter les barrières de pluie persistent. La pression des transporteurs y est souvent pour beaucoup. La réparation des dégradations pourtant coûte chère. La survie d'une AUP devient alors une question de fonds.

Péage et problèmes de fonds

Au début du projet CAP, la constitution d'un fonds local d'entretien était encore relativement facile dans la mesure où toutes les entités concernées participaient avec enthousiasme. Le Fivondronana de Mahajanga II a consacré 4% de son budget pour l'entretien de la piste de Bekobay. L'apport des opérateurs économiques pouvait s'élever jusqu'à 10% : des ristournes additionnelles de 2 Fmg par kilo de riz par exemple ont été instituées par le Faritany pour contribuer à l'entretien. A cette époque, les membres des AUP payaient encore régulièrement leurs cotisations. Le péage instauré par arrêté communal complétait les différentes composantes du fonds. Aujourd'hui, ce dernier reste la ressource la plus stable et la plus régulière permettant aux AUP à la fois de subsister et d'entretenir leurs pistes. Le péage leur a d'ailleurs permis de constituer régulièrement les 10% de contribution demandés par le FER (Fonds d'Entretien Routier).



Inscription du droit de péage sur la piste d'Ambondrona (Fianarantsoa II)

Mais cette assurance n'est pas effective dans l'absolu. Le principe est plus ou moins suivi. Bien que le système reçoive l'adhésion générale, des réticences persistent. Il arrive qu'une autorité locale ou un opérateur de la région ignorant ou refusant ce genre de système fasse l'exception qui confirme la règle. A cette occasion, le débat sur la légalité (« le péage est-il anticonstitutionnel ? » : lire Lalana n°004) d'un tel système est soulevé.

L'insuffisance des recettes peut également être occasionnée par des accidents de parcours. Pour son exercice 2000, la piste d'Ambalavao - Sendrisoa - Namoly (province de Fianarantsoa II) a vu ses recettes de péage baisser pour deux raisons. Les mauvaises récoltes de la zone au début de l'année 2000 ont entraîné la diminution des flux des marchandises et des véhicules. L'ouverture d'une déviation au début de l'axe à la circulation a également fait baisser le trafic au niveau de la barrière située à Ambalavaokely. La plupart des taxi-brousse qui fréquentent l'itinéraire ont emprunté la déviation.

Pour permettre aux AUP de s'oxygéner, certains techniciens préconisent de présenter le péage comme une

Pour que le système de péage soit viable, il faut que la route soit rentable.

taxe de roulement dont 80% des recettes seront consacrés à l'entretien de la piste. Dieter Schelling, expert en transport auprès de la Banque Mondiale pense que ce système est idéal pour le financement de l'entretien des pistes rurales. Le péage selon lui est cependant beaucoup moins pratique pour les routes nationales dans la mesure où le trafic y est moins dense. D'une manière générale, les spécialistes s'accordent à dire que pour que le système de péage soit viable, il faut que la route soit rentable. Qu'elle traverse par exemple une zone à fortes potentialités agricoles.

Pour le développement durable des régions

Dans les régions où les AUP ont réussi à surmonter ces différentes difficultés financières, des emplois ont été créés (cantonniers, garde-barrière, contrôleurs). Des vocations sont également apparues : à Lokomby, les micro-entreprises qui se sont créées sont aujourd'hui les prestataires des AUP. Ratsimbazafy, président de l'AUP de Nasandratrony, a effectué avec son équipe d'autres tracés pour la commune de Vohibola en tant que prestataire. La qualité de leurs travaux, note l'œil d'un technicien, était digne d'une PME.

Quant à l'équipe de cantonniers de Bealanana, ils sont devenus des spécialistes en la réalisation de travaux biologiques de protection.

Bien que fragilisée dans l'accomplissement de son devoir par l'insuffisance des fonds collectés, la pression exercée par d'autres projets ou sur les transporteurs sur son fonctionnement, le désintéressement de certaines autorités locales à l'entretien de la piste, et par les limites des possibilités techniques de ses membres ; l'AUP reste encore aujourd'hui un moyen efficace d'assurer correctement l'entretien courant d'une piste affirme les techniciens. Elle est une véritable plate-forme où convergent communes, autorités locales, transporteurs, opérateurs économiques, riverains, usagers, diaspora, ...

Le système, reconnaissent les techniciens, n'est pas standard et doit même être amélioré. Il doit notamment être adapté à la région où la piste est implantée. Le suivi et la surveillance permanente des infrastructures est également nécessaire ainsi que le respect du système établi par tous les acteurs concernés.

D'autres facteurs entrent également en ligne de compte.

Les pratiques ancestrales comme les feux de brousse ne contribuent pas seulement à la dégradation de l'environnement, leurs impacts vont jusque sur nos routes. Il en est de même pour l'action des charrettes. Il ne suffit plus d'interdire. Il faut surtout trouver des alternatives ou des mesures accompagnatrices.

Le développement des régions est à ce prix.

Documents

"Le Futur en Routes" - 2ème Congrès Malgache de la Route 10, 11, 12 mars 1997 à Antananarivo. 594 pages.

Rapport final et compte rendu du mois de décembre sur l'appui et l'assistance technique aux AUP. LDI - ONG Lalana, Décembre 2000, 28 pages.



LE VELO A LA RESCOURSSE DE PAOS KOTO



Le vélo est un "extra-cyclo" s'intégrant dans le paysage quotidien.

Un projet pilote d'introduction de vélos a été réalisé dans les villages de Paos Koto, Kabacoto et Darou Aline au Sénégal, dans le cadre du Programme de Transport en Milieu Rural (PTMR) de la Banque Mondiale. Le projet a été mis en œuvre en partenariat par deux ONG africaines qui sont OSDIL (Organisation Sénégalaise pour le Développement des Initiatives Localisées) et Afribike, (ONG sud africaine spécialisée sur la promotion des vélos).

Les 150 vélos introduits sont en majorité des vélos d'enfants, mais il y a également des VTT, des tricycles et quelques-uns d'un genre particulier, appelés les « extra-cycles », spécialement conçus pour le transport de produits.

A l'origine, Paos Koto n'avait pas été retenu pour le projet pilote mais une analyse profonde sur les difficultés qu'y rencontrent les écoliers a expliqué le choix. Ce village est traversé par la transgambienne (Kaolack - Farafenni) et ne dispose pas d'une infrastructure scolaire de niveau secondaire. Le seul lycée du département se trouve à Nioro, distant de Paos Koto de 6 km. Ainsi, la difficulté de trouver à tout moment un car entraîne très souvent des retards aux cours. Les parents consacrent 5000 à 6000 Francs CFA par mois de budget de transport par enfant. Ce milieu est d'ailleurs caractérisé par l'instabilité des revenus, particulièrement en début et fin d'année scolaire. Il a été signalé des cas d'abandon des études faute de moyens de transport.

Avec le projet, l'impact peut se résumer à deux points essentiels : gain de temps (15 min de trajet contre 30 min d'attente de car) et gain financier (1000 FCFA de charge d'entretien et d'amortissement, contre 6000 FCFA de dépense en transport).

Un système de micro crédit avait été mis en place afin de faciliter l'acquisition des vélos. Les demandes ont considérablement augmenté. Le taux de remboursement enregistré par le projet était pourtant faible. Une des raisons a été les difficultés enregistrées dans la campagne agricole. Les chefs de la communauté ont décidé de renforcer le règlement interne sur le remboursement pour que les autres membres de la communauté puissent bénéficier du projet. Les mauvais payeurs devaient rendre le vélo au-delà d'un délai fixé par la communauté, après l'avoir remis en état.

UGANDA La sécurité routière en matière de transport est-elle une question rurale ?

Un article tiré du bulletin de l'IFRTD rédigé par Paul Kwamusi aborde la question épineuse du transport en milieu rural.

En raison du volume de trafic généralement faible dans les déplacements en milieu rural et des vitesses relativement basses, le débat que mènent aujourd'hui les spécialistes du transport tourne autour de la question de savoir si ce thème particulier constitue un véritable problème dans les zones rurales ? La question mérite que l'on y prête attention.

Le risque d'être impliqués dans des accidents pour les usagers, limite le développement des MIT. Les normes de sécurité des véhicules utilisés en milieu rural (surtout les MIT) sont médiocres et ces derniers sont généralement dans un état mécanique dangereux, ce qui ne les empêche pas d'être surchargés. Les réseaux de secours en cas

d'accidents en zones rurales enfin sont peu développés. L'absence presque totale de données relatives aux accidents ne permet pas d'évaluer l'ampleur du problème.

Parmi celles déjà entreprises, l'initiative africaine pour la sécurité routière, lancée à la fin du 3ème congrès africain sur la sécurité routière semblait ouvrir une piste à explorer mais elle n'a pas reçu l'appui des autorités compétentes.

Pour la route...



Photo : ECR

Un train pas comme les autres emprunte la voie ferroviaire au PK 120 de la RN7 (au niveau de la brèche), avant la construction de la déviation.

Chiffres

Une enquête effectuée dans le cadre du PST sur les Moyens Intermédiaires de Transport à traction animale a révélé l'existence il y a trois ans de **287 000 charrettes** sur tout le territoire national malgache. L'enquête s'est essentiellement basée sur les statistiques agricoles du ministère de l'agriculture. En extrapolant, les analystes de l'enquête ont estimé une augmentation de **4000 charrettes par an** soit une production de **30 unités par an**. Le nombre d'**artisan charretier** est de **133**. Ce secteur précis ne bénéficie aujourd'hui d'aucun appui qu'il soit public ou privé.

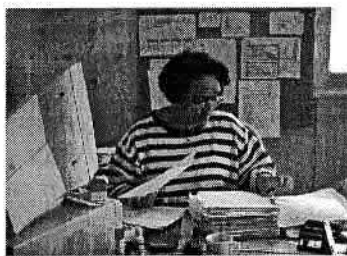
Entreprise

Dimby

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

Lot II.I 187 Alarobia Amboniloha
Antananarivo 101
22 436 28

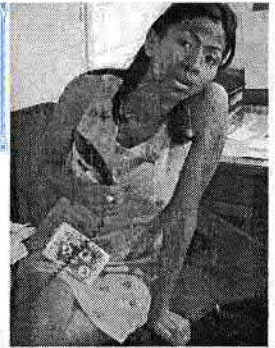
ILS ONT PARTICIPE: UN PEU, BEAUCOUP, PASSIONNEMENT,...



Niry T. Andriamanday n'assure pas que la finance de l'ONG Lalana, elle est surtout incollable sur les différentes procédures de financement.



Quand aucun sujet technique ne vient, Jessé Randrianarisoa est l'homme providentiel. Il n'est pas seulement géologue - géotechnicien, il sait également s'improviser rédacteur!



Si vous n'avez pas aperçu le sourire de Sylvie Rakotondravelo c'est que vous n'avez pas encore acheté le journal. C'est elle qui assure de main de maître la vente et la promotion de Lalana.

Un ours pas comme les autres

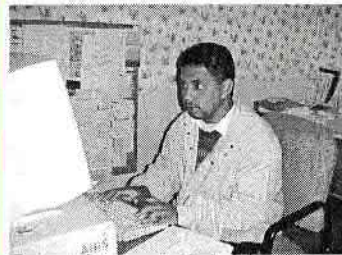
Je vous (me?) rassure tout de suite: l'ours ce n'est pas moi. C'est le petit encadré que vous trouvez



généralement à la dernière page de chaque exemplaire d'un journal et qui indique les noms du directeur de publication, du rédacteur en chef, des principaux rédacteurs, de l'imprimeur, parfois leurs coordonnées, l'adresse du journal, le nombre d'exemplaire tiré et le numéro du dépôt légal. Cet ours-ci, nous l'avons voulu un peu particulier, sur toute une page, à la manière des acteurs qui se révèlent à la fin d'une pièce de théâtre. Ce n'était pas de la fiction mais bien la réalité au quotidien que nous avons essayé de transcrire. Lalana est à l'image des routes malgaches: une réalité qui cherche à s'accomplir. Tohu bohu, cahin-caha, tant bien que mal mais avec beaucoup de bien; Lalana passe le cap de la première année et se tourne résolument vers l'horizon. Tel le petit garçon de la carte postale de Pirotot Men debout sur la chaussée et laissant défiler devant ses yeux la perspective d'une route droite comme une ligne. L'idéal sur papier glacé devenu vrai car fixé sur l'instant par un faiseur de réalité. Et avant d'entamer une nouvelle aventure, nous tenons à dire merci à tous ceux qui nous ont accompagné pendant cette première année. Une mention spéciale est adressée à l'Union Européenne qui nous a soutenue lors de nos premiers pas, à Gédéon Rajaonson, Joël Neubert, Jean Carbonnel, les ingénieurs du FIAVAMA ainsi que tous les ingénieurs des Travaux Publics œuvrant au sein du ministère. Merci surtout à vous lecteurs qui nous ont fait confiance et sans qui ce journal n'aurait pas sa raison d'être. Merci à ceux qui ont contribué à faire de ce journal un carrefour d'idées (encore non saturé) en y soumettant leurs réflexions. Aux membres de l'équipe enfin qui, entre deux élaborations de projet et des travaux de terrain, n'ont eu de cesse d'apporter leur grain de sel.

La sauce prend petit à petit. Ni aigre, ni douce nous l'espérons, mais juste à point pour vous donner le goût de nous suivre encore pendant un bon bout de chemin.

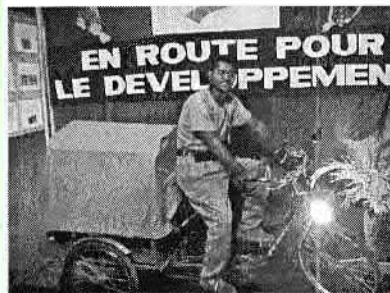
Rondro Ramamonjisoa.



Grâce à François Raharivohitra les informations techniques deviennent plus digestes.



Quand Nirilala H. quitte momentanément son logiciel autocad, il ne rechigne pas à donner un coup de main, surtout technique.



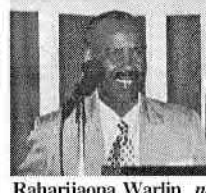
Assim pilote ici un tricycle mais pour parcourir les routes de Madagascar, il préfère les 4X4. A l'occasion, il ramène des clichés pour Lalana.



Harinjaka Rakotoarisoa (socio-organisateur): au bureau ou sur le terrain, la mobilisation sociale il connaît. On lui doit les informations les plus détaillées sur les routes rurales.



Aimé Randriambola est le raider de l'équipe. Les informations et les clichés qu'il glâne sur le terrain sont précieuses.



Raharijaona Warlin ne mets pas la cravate quand il s'adresse aux usagers des pistes. On lui doit surtout les nouvelles fraîches du sud-est.



Razafimanantsoa Andriamaholy est celui que l'on appelle au secours quand les cartes sont trop difficile à faire!



Les routes ne sont pas seulement l'affaire des techniciens. Leur existence mais surtout leur pérennité nécessite l'implication de tous. Vero Razafintsalama voulait un "pont" qui relie les usagers à la route et relever le défi de créer un journal à cet effet. Le 5 juillet 2000, avec toute l'équipe, elle présente officiellement Lalana au grand public à l'Hotel Colbert. Un an après, l'enjeu du pari a changé mais le défi, lui, est permanent.



Manitra Rajemison n'attend pas d'être sous les feux des projecteurs pour alerter l'opinion sur l'impact de l'environnement sur les routes.



Josiane Razafiarimanana veille à ce que le journal Lalana parvienne bien aux mains des abonnés et des acheteurs.

LALANA

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

e-mail : lalana@dts.mg
Site web :
<http://takebaka.dts.mg/lalana>

Directeur de Publication
Vero Razafintsalama

Rédacteur en chef
Rondro Ramamonjisoa

Abonnement - Vente - Publicité

Sylvie Rakotondravelo
033 11 464 37

Impression
Imprimerie Nouvelle
Tél : 22 233 30

Dépot légal n° : 345
Tirage : 1000 exemplaires

Shell Madagascar



Shell Madagascar - SMPS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Token'ny fiaranao

