

ONG Lalana

B.P. 841

249 Route Circulaire. Antananarivo 101

Tél : 22 369 86

GSM : 033 11 497 70 - 032 02 243 02

E-Mail : lalana@lalana.org

Website: www.lalana.org

2020 RAPPORT D'ACTIVITÉS

En route pour le développement

Mots d'introduction

L'ANNEE 2020, UNE ANNEE D'INCERTITUDE

L'année 2020 est marquée par la résurgence de la pandémie Covid-19 qui a affecté Madagascar sur le plan socioéconomique comme tous les pays du monde, les infrastructures routières et de transport sont parmi les premières à endurer de plein fouet la crise sanitaire alors que l'Etat a déjà du mal à les entretenir régulièrement par l'insuffisance budgétaire devant d'autres priorités. Le développement des infrastructures socioéconomiques des zones dépend en grande partie de l'accessibilité de celles-ci. Sur un autre plan, on doit faire face à une rude concurrence pour l'obtention de subvention et de prestation.....car ces dix dernières années, on assiste à un pullulement des ONG à Madagascar. En outre, les réalisations des activités en cours sont perturbées voire ajournées à cause du confinement ce qui a pour effet le retard de paiements, donc la gestion financière en pâtit, on a dû supprimer certains postes jugés non essentiels. Heureusement, l'ONG Lalana a pu quand même diversifier ses partenariats tout en apportant des améliorations constantes dans la conception et la mise en œuvre de ses activités étant donné que les partenaires techniques et financiers deviennent de plus en plus exigeants en matière d'attribution de subvention et de prestations,...

Les interventions de l'ONG Lalana durant l'année 2020 ont quand même contribué à faciliter l'accès dans les communes cibles des quatre Régions : Atsinanana, Analanjirifo, Itasy et Vakinankaratra en encadrant les bénéficiaires en termes d'entretiens routiers après avoir reçu des formations appropriées.

De plus, on a pu appuyer des groupes vulnérables en particulier des associations féminines à faire face aux effets socioéconomiques de Covid-19 dans les communes périphériques de Tanà.

On a également constaté que certains partenaires se sont rendus compte de la nécessité de la mise en place des structures d'entretien routier pour relever les défis, cette stratégie longtemps mise en veille, commence à susciter de nouveau l'intérêt d'eux :ils ont sollicité l'expertise de Lalana en la matière.

R. Ferdinand, membre du CA

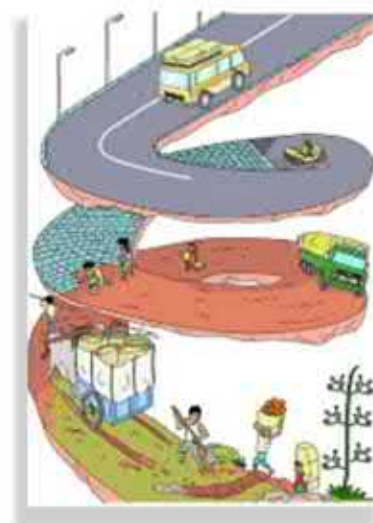
Plan stratégique 2015 – 2020

Vision de LALANA

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

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

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



Nos axes stratégiques d'intervention

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

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

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

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

Notre approche

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

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

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

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

– 2020 - VUE D'ENSEMBLE



Renforcement de capacité en travaux d'entretien routier

Formation de l'association FML 08 FOKONTANY MIRAY concernant l'entretien des routes



Prestation pour SOCODEVI_Phase II

Appui et accompagnement de la mise en place du système d'entretien des pistes rurales et de son financement.



Elaboration référentiel du métier cantonnier

Elaboration du document de référence officiel pour le métier cantonnier : Guide de formation



INITIATIVE D'URGENCE COVID-19

Lutte contre la propagation du coronavirus par rapport à l'approvisionnement de la capitale en produits vivriers agricoles.



TRANSPORT ET MOBILITÉ : HVT

Mobilité des femmes et des ménages vulnérables durant le confinement Covid-19 dans des Communes suburbaines d'Antananarivo.



Prestation pour INSUCO_Phase II

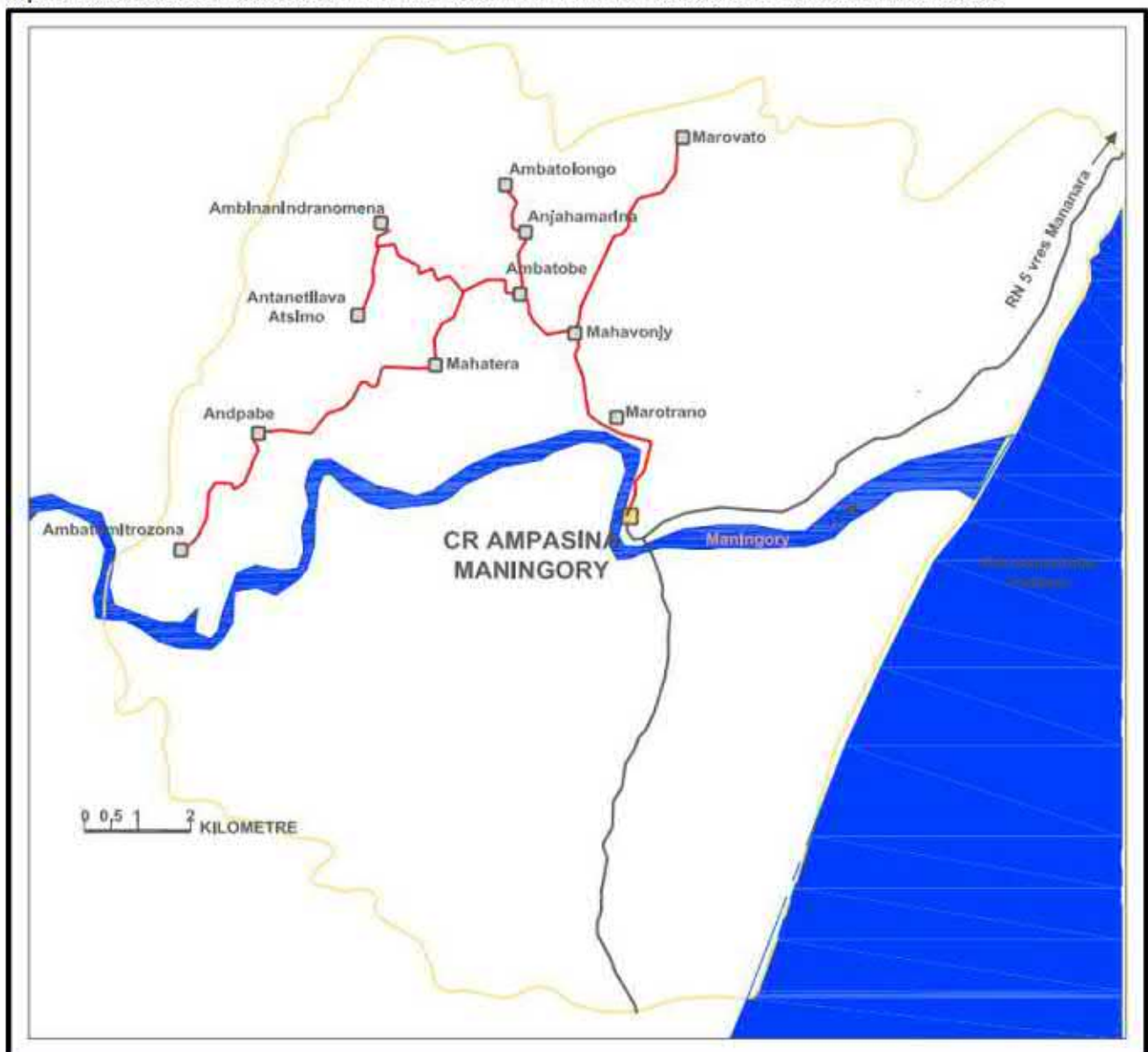
Test d'un dispositif de maintenance pérenne de pistes rurales.

Renforcement de capacité en travaux d'entretien routier

Renforcement des capacités ciblées de l'association FML 08 Fokontany Miray concernant l'entretien des routes

Objectif	L'objectif de la formation consiste à donner un programme de renforcement de capacité en réparation et entretien des routes communales.
Financement	UNITE DE GESTION DU FONDS COMMUN (UGFC)
Durée	Janvier - Février 2020
Bénéficiaires	Association FML 08 Fokontany Miray _ Commune Ampasina Maningory
Budget	4 642 000 MGA

Dans le cadre du contrat de prestation de services avec l'UGFC, l'ONG Lalana a réalisé le renforcement des capacités ciblées de l'association FML 08 FOKONTANY MIRAY concernant l'entretien des routes.



La Commune en tant que Maitre d'Ouvrage est le premier responsable en termes de financement des travaux à réaliser sur l'axe Ampasina-Marofinaritra. Elle régule l'utilisation de cette route par des textes réglementaires (arrêtés communaux,...) en matière de charge maximale autorisée, la mise en place de péage et/ou de barrière des pluies. Quant à la FML 8Fkt Miray, désignée comme structure d'entretien, assure la gestion, l'entretien et la protection ; plus précisément, veille à l'application des éléments stipulés dans textes réglementaires établis et assure l'organisation et la réalisation des travaux d'entretien courant. Ces deux entités sont liées par le contrat de gérance.

Après ce renforcement de capacités, les membres de l'association ont pu avoir les techniques d'entretien routier. En effet, le manque des moyens et des connaissances techniques en matière d'entretien routier constitue une entrave à l'amélioration de service de transport dans les 8 Fokontany. C'est une route communale qui joue un rôle important tel que le transport de produits agricoles, l'accès aux services publics notamment au service de santé car actuellement cette route est difficilement accessible.



Résultats

- ☛ 31 membres de l'association formés sur les travaux d'entretien routier dont 2 femmes et 29 hommes

Elaboration référentiel du métier cantonnier

Elaboration d'un document de référence concernant le métier cantonnier

Objectif	Les acteurs (Centre de formation professionnel, Etablissement et Ecole) désirant former des cantonniers ou techniciens routiers ont accès à un document officiel de référence pour ce métier.
Financement	ONG Lalana
Durée	Octobre 2020 – Février 2021
Bénéficiaires	Centre de formation professionnel, Etablissement et Ecole
Financement	Fonds propre de l'ONG Lalana

Un référentiel métier est un outil commun à un ensemble de collaborateurs, permettant à chacun d'entre eux, de retrouver les repères nécessaires à la bonne exécution du métier en question. Il s'agit d'un guide officiel destiné aux établissements, institutions ou centres de formation professionnelle voulant offrir des formations sanctionnées par une attestation ou un diplôme. Pour le métier cantonnier, c'est l'ONG Lalana qui a pris l'initiative de contacter les institutions étatiques responsables de l'élaboration du référentiel dont le Ministère de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle (METFP) ; ainsi que les collaborateurs privés pouvant être concernés. L'objectif étant de mettre en place le référentiel cantonnier vu l'importance du métier par rapport à la préservation et la reconstitution du réseau routier dans notre pays.

Après une concertation avec l'Equipe du METFP à travers le Service d'Eudes et d'Élaborations des Référentiels (SEER), Direction de l'Ingénierie de la Formation Professionnelle (DIFP)- METFP, on a programmé les ateliers à faire pour l'élaboration du référentiel ainsi que les participants à solliciter.

L'élaboration du référentiel a débuté en octobre, faisant objet de quelques ateliers dont :

- Atelier AST : Analyse de la Situation de Travail (AST)
- Écriture RMC : Référentiel Métier Compétences
- Validation RMC : Référentiel Métier Compétences
- Atelier RF-RC : Référentiels de formation et de certification
- Écriture RF-RC : Référentiels de formation et de certification

La version provisoire du référentiel a été finalisée et déposée auprès du Ministère tutelle pour validation en mi-décembre 2020.

L'équipe de production du référentiel cantonnier est constituée par :

- Une équipe d'animation : 1 membre de Lalana + 1 membre de SEER
- Des professionnels consultés : 2 membres de Lalana + 2 membres de l'ININFRA + 1 membre d'entreprise
- Des techniciens formateurs : 2 membres de Lalana



Contenu du référentiel :

Le référentiel cantonnier, comme tout autre référentiel métier, comporte les titres suivants :

1. Présentation du métier
2. Equipements et matériels utilisés pour la formation
3. Profil d'entrée
4. Exigences au métier
5. Les compétences visées par la formation
6. Profil des formateurs
7. Organisation de la formation
8. Synthèse du programme de formation
9. Modules de formation
10. Évaluation
11. Certification

Résultats

Version provisoire du référentiel cantonnier déposé au Ministère pour validation.

Prestation pour SOCODEVI_Phase II

Appui et accompagnement de la mise en place du système d'entretien des pistes rurales et de son : Opérationnalisation des activités pilotes

Objectif global	Opérationnalisation du système pérenne de maintenance des pistes rurales, basée sur la mobilisation et l'exploitation des ressources (humaines, financières, autres) disponibles au niveau local
Financement	CASEF Haute terre via Assistance technique SOCODEVI
Durée	Juin 2020 au décembre 2020
Régions	Vakinakaratra, Analamanga et Itasy
Budget	133 237 000 Ariary

Dans le cadre du Projet de Croissance Agricole et de Sécurisation Foncière (CASEF), l'ONG Lalana a été sollicitée par l'Assistance Technique composée du consortium SOCODEVI – CIRAD – FIFAMANOR – ONG SAHA, responsable de la mise en œuvre de la Composante 1 « Développement de chaînes de valeur d'agriculture commerciale » et de l'axe 3 « Maintenance d'infrastructures de commercialisation » dans les Régions Vakinankaratra, Itasy et Analamanga pour appuyer et accompagner la mise en place du système d'entretien des pistes rurales et de son financement dans les sites pilotes des deux régions des Hautes Terres. La mission se déroulera pour une durée d'environ six (06) mois.

Les infrastructures de transport et de commercialisation revêtent une importance particulière dans le développement des chaînes de valeurs et en particulier pour faciliter les connexions entre les bassins de production et les lieux de vente et de consommation des produits agricoles.

Cette phase fait suite à une première prestation relative à la capitalisation des pratiques en matière d'entretien des pistes rurales et de leur financement autant sur le plan national qu'international

et à la proposition d'un système d'entretien. Elle consiste à opérationnaliser les activités de mise en place du système d'entretien (le modèle et les dispositifs).

Deux (2) pistes ont été sélectionnées pour la mise en application de ce système. Il s'agit de l'axe Vatofotsy – Ambano – Farihimena et l'axe Vohimarina – Ambatoasana respectivement dans les Régions Vakinankaratra et Itasy.



Dans ce cadre, la prestation se résume par l'opérationnalisation du système pérenne de maintenance des pistes rurales, basée sur la mobilisation et l'exploitation des ressources (humaines, financières, autres) disponibles au niveau local. Comme principales activités :

- Identifier et mobiliser les parties prenantes du système de maintenance en vue de la réalisation des travaux ;
- Mobiliser les ressources tant en matériel qu'en financière (composante 3 du CASEF) ;
- Assurer le suivi-évaluation de la mise en œuvre et la diffusion des résultats ;



La mission a été réalisée, aboutissant à la mise en place des Structures d'Entretien des Routes (SER) tandis que la phase d'opérationnalisation attend les travaux de remise en état des pistes.

Résultats

- ☞ 5 SER Mise en place, pour 6 Communes
- ☞ Opérationnalisation : en attente (Activités dépendantes d'une remise en état préalable)

Initiative d'urgence COVID-19

Lutte contre la propagation du coronavirus par rapport à l'approvisionnement de la capitale en produits vivriers agricoles.

Objectif global	Limiter la propagation du virus pour qu'il n'atteigne pas les communes rurales productrices et améliorer la capacité de résilience socio-économique des groupes vulnérables
Financement	Programme FANAINGA
Durée	Septembre 2020 – mars 2021
Bénéficiaires finaux	Femmes vulnérables et Paysans producteurs dans les 10 Communes d'intervention : Anosiala, Ambatolampy Tsimahafotsy, Manandriana, Merimandroso, Fiaferana, Ambohimalaza, Masindray, Ampanefy, Soalandy, Ampangabe
Zone d'intervention	Région Analamanga : 10 Communes rurales de 3 Districts : Atsimondrano, Avaradrano et Ambohidratrimo
Budget	200 000 000 MGA, Financé par le Programme Fanainga / GIZ

L'initiative vise principalement à renforcer le respect des dispositions de l'état d'urgence sanitaire pour tous les acteurs impliqués dans la production et l'approvisionnement de la Capitale en produits vivriers de base, une contribution dans la lutte contre le COVID 19. En effet, la propagation de la maladie peut dévaster les collectivités rurales pauvres et les petits producteurs d'aliments qui souffrent déjà d'une faible résilience, d'une mauvaise alimentation et d'un accès limité aux ressources et aux services. Les plus exposés par la contagion sont les paysans producteurs venant des zones périurbaines environnantes (Antananarivo Atsimondrano, Antananarivo Avaradrano, Ambohidratrimo) qui doivent écouler eux-mêmes leurs produits en venant journalièrement dans les marchés « grossistes » de Namontana, Talatamaty, Andravoahangy et Ankadindratombo. D'une part, pour les allers retours, Ils utilisent des transports en commun, visiblement sans protection. D'autre part, sur les lieux de transaction, les mesures sanitaires requises ne sont pas toujours respectées.

Le projet a réalisé dans un premier temps des travaux d'enquête pour faire ressortir les réalités sur la gestion de l'épidémie dans la zone d'intervention ainsi que le niveau du risque de propagation de l'épidémie par rapport aux flux d'approvisionnement de la capitale. Les résultats obtenus ont été diffusés à titre d'information pour les dirigeants et d'autres institutions pouvant être concernées afin qu'ils puissent agir en fonction des cas présentés ; mais également pour le grand public à titre de sensibilisation pour le renforcement de l'application des mesures préventives. Ces partages et diffusions ont été faits par voie de presse écrite, journal télévisé et publication sur les réseaux sociaux et site web.



Suivant les résultats obtenus après l'analyse des données et informations obtenus sur terrain, on a formulé les sensibilisations appropriées aux zones d'intervention et aux contextes vécus. A ce titre, 1 spot audio de 2mn a été conçu et diffusé sur la chaine radio nationale RNM. Deux matrices d'affiche de sensibilisation ont été développées et affichées dans les chefs-lieux des Communes et Fokontany et les zones à forte concentrations publiques comme les marchés et quelques taxi-brousse.



Le projet a également renforcé la résilience des groupes cibles dans les 10 communes d'intervention, notamment les femmes vulnérables, par l'octroi d'une formation sur la confection des cache-bouches à travers une association féminine au sein de chaque commune. Cette formation a été suivie d'une dotation de 15 machines à coudre par association avec les outillages et équipements nécessaire pour être fonctionnelle à l'immédiat. On leur a également approvisionné en matières premières nécessaires dont principalement les tissus adaptés pour le produit, les fils à coudre et les viselines de doublure pour que les cache-bouches confectionnés suivent la norme sanitaire.



En tout, 150 femmes ont été formées. L'effectif a été limité à 15 participants par association vu le nombre de machine à coudre disponible. La formation proprement dit a duré 2 jours au cours de laquelle les participants ont pu maîtriser la confection d'une cache-bouche. Certaines associations ont pu déjà produire une centaine de cache-bouches au deuxième jour.

Comme application pratique de la formation, chaque association a consacré 4 jours pour produire 1 000 cache-bouches chacune. En tout, 10 058 cache-bouches ont été confectionnées par les 10 associations durant cette mise en pratique.

Et finalement, en guise de renforcement des gestes barrières, le projet a distribué des gels hydro-alcooliques aux coopératives de transport dans les 10 communes bénéficiaires. En plus cela, les caches bouches ainsi confectionnées ont été distribuées aux ménages enquêtés durant les collectes des données, particulièrement aux paysans producteurs concernés par les déplacements fréquents vers les points de marché de la capitale. Sans oublier les acteurs qui assurent le transport de ses producteurs et ses marchandises : ce sont les chauffeurs et receveurs des taxi-brousses qui desservent dans leur localité.



Résultats

- ☞ 1 000 ménages enquêtés
- ☞ 1 spot audio conçu et 45 diffusions réalisées ; 600 affiches éditées et distribuées
- ☞ 5 reportages vidéo et 2 émissions diffusés sur la chaîne nationale TVM
- ☞ 150 femmes formées en confection de cache-bouches avec dotation de 150 machines à coudre et équipement de couture
- ☞ 10 000 cache-bouches et 250 litres de gels hydro-alcooliques distribués.

Transport et Mobilité : HVT

Mobilité des femmes et des ménages vulnérables durant le confinement Covid-19 dans des Communes suburbaines d'Antananarivo.

Objectif global	Mener une étude sur la mobilité des femmes et des ménages vulnérables durant le confinement Covid-19 dans des Communes suburbaines d'Antananarivo
Financement	Financé par IMC WORLDWIDE LIMITED
Durée	Octobre 2020 – mars 2021
Bénéficiaires finaux	Femmes vulnérables et Paysans producteurs dans les 9 Communes d'intervention : Anosiala, Ambatolampy Tsimahafotsy, Manandriana, Merimandroso, Ambohimalaza, Masindray, Ampanefy, Soalandy, Ampangabe
Zone d'intervention	Région Analamanga : 9 Communes rurales de 3 Districts : Atsimondrano, Avaradrano et Ambohidratrimo
Budget	£ 20 000

L'impact des restrictions de transport et de mobilité du COVID-19 sur les femmes et les personnes vulnérables vivant dans des pays à faible revenu comme Madagascar est encore largement inconnu. L'objectif de recherche de ce projet était de comprendre comment la vie des ménages vulnérables, et en particulier des femmes, vivant dans la zone périurbaine d'Antananarivo, était affectée par les restrictions de transport et de mobilité du COVID-19 et comment cela par rapport aux expériences de certains autres PFR. La finalité est d'identifier des solutions et des recommandations politiques pour des améliorations pouvant être mises en œuvre à court et à long terme à travers les questions suivantes :

- Comment la vie et la mobilité des femmes et des ménages vulnérables ont-elles été affectées par les mesures d'endiguement de la COVID-19 liées au transport ?
- Comment ces changements et les impacts de la COVID-19 se comparent-ils aux expériences d'autres PFR en Afrique et en Asie du Sud ?
- Existe-t-il des solutions, identifiées par les utilisateurs et les acteurs locaux ou inspirées des expériences d'autres PFR, qui peuvent être mises en œuvre à Madagascar à court et à long terme ?

La recherche a été menée entre octobre 2020 et janvier 2021 dans neuf communes périurbaines au nord, à l'ouest, au sud et à l'est du centre urbain d'Antananarivo.



Un mélange de méthodes de recherche qualitatives et quantitatives ventilées par sexe a été utilisé pour enquêter sur plus de 1 100 personnes, dont 900 ménages vulnérables et parties prenantes institutionnelles (opérateurs de transport, autorités locales et régulateur des transports). Des experts des transports de dix PFR africains et asiatiques ont été contactés pour obtenir des informations comparatives.



Avant le COVID-19, on savait que la majorité des ménages périurbains d'Antananarivo étaient déjà vulnérables en raison de faibles niveaux de revenus. Cette recherche a confirmé l'impact économique négatif de la pandémie. Le pourcentage de ménages déclarant des revenus quotidiens inférieurs au seuil de pauvreté des ménages (6,9 USD par jour) est passé de 64% à 79% pendant la période de restrictions COVID-19. Les revenus quotidiens des ménages ont globalement diminué de 59% et le pourcentage de ménages déclarant le niveau de revenus quotidien le plus bas (jusqu'à 2,5 USD) a augmenté de cinquante pour cent (de 41,4% à 60,7%). Le pourcentage de ménages ne déclarant aucune source principale ou régulière de revenus a été multiplié par huit, passant de 3,4% à 27,1%. Plus de la moitié (59,5%) des répondants à l'enquête ont déclaré en décembre 2020 que leurs revenus n'étaient pas encore revenus aux niveaux d'avant COVID-19.



La moitié des ménages interrogés ne possédaient pas de moyen de transport. Parmi ceux qui l'ont fait, 80% possédaient un vélo. Les services de minibus sont les seuls transports publics autorisés. 60% des passagers sont des femmes. Les tarifs des minibus ont augmenté de 10 à 15% en raison du nombre limité de passagers et des exigences sanitaires. Avant le COVID-19, les services de minibus étaient le principal mode de transport des personnes, suivis de la marche et du vélo. Lorsque les services de minibus ont été interdits ou fortement réduits, la marche est devenue le moyen de transport le plus courant, suivi des vélos. Les bicyclettes, principalement utilisées par les hommes, sont devenues de plus en plus importantes pour le transport des produits agricoles vers les marchés urbains.



Après les collectes, l'analyse et traitement des données :

- ONG Lalana a présenté les premiers résultats de recherche lors de la conférence virtuelle Femmes et Transport Afrique, le 26 novembre 2020 ;
- Les premiers résultats de la recherche ont été partagés avec d'autres projets financés par HVT lors d'un événement virtuel d'échange de connaissances le 8 décembre 2020 ;



Les activités vont reprendre leurs cours pour l'année 2021

Résultats

- ☞ Données collectés : 1 100 individus enquêtés ; Autorités locales et Transporteurs enquêtés
- ☞ 1 atelier de partage des résultats et des recommandations pour les bénéficiaires cibles
- ☞ 1 partage des résultats avec les partenaires internationales

Prestation de capitalisation pour INSUCO

Test d'un dispositif de maintenance pérenne au niveau de deux pistes rurales pilotes en Région Atsinanana et Analanjirofo

Objectif global	Assurer que le dispositif de maintenance des pistes, conçu de façon théorique au cours de la 1ère phase, permet, dans les conditions réelles du terrain, la maintenance durable de deux pistes tests, représentatives du contexte qui prévaut en Atsinanana et Analanjirofo
Financement	CASEF Côte Est via Assistance technique INSUCO
Durée	Aout 2020 au Mars 2021
Régions	Antsinanana et Analajirofo
Budget	187 430 750 Ariary

Dans le cadre du Projet de Croissance Agricole et de Sécurisation Foncière (CASEF), l'ONG Lalana a été sollicitée par l'Assistance Technique composée du consortium INSUCO - CHTT – CIRAD, responsable de la mise en œuvre de la Composante 1 « Développement de chaînes de valeur d'agriculture commerciale » et de l'axe 3 « Maintenance d'infrastructures de commercialisation » dans les Régions Analanjirofo et Atsinanana pour tester d'un dispositif de maintenance pérenne au niveau de deux pistes rurales pilotes initialement en Région Atsinanana et Analanjirofo.



La conception du dispositif de maintenance a été confiée par l'AT CASEF CE à l'ONG Lalana. Le travail réalisé ayant donné satisfaction, l'ONG Lalana s'est vu attribuer la seconde partie de la prestation relative à l'opérationnalisation du mécanisme d'entretien dans les conditions réelles du terrain. Cette phase fait suite à cette première prestation relative à la capitalisation des pratiques en matière d'entretien des pistes rurales et de leur financement autant sur le plan national qu'international et à la proposition d'un système

d'entretien ainsi qu'à la conception de dispositifs de maintenance adaptés aux deux pistes sélectionnées. Elle consiste à tester les dispositifs de maintenance ainsi conçus.

Après les dernières concertations entre les différentes parties, les deux (2) pistes sélectionnées pour la mise en application de ce système ont été l'axe RN 5 – Ampasimbe_Onibe et l'axe Foulpointe_Andondabe se trouvant dans la Région Atsinanana.



L'opérationnalisation du système pérenne de maintenance des pistes rurales est basée sur la mobilisation et l'exploitation des ressources (humaines, financières, autres) disponibles au niveau local. Il s'agit également de prendre en compte et d'adapter le système et les dispositifs au contexte d'implantation des deux axes sélectionnés.

La prestation se décline en 2 principales activités :

- Mise en place et opérationnalisation du dispositif de maintenance au niveau des 2 pistes tests.
- Analyse et établissement du guide sur la maintenance des pistes rurales destiné aux collectivités décentralisées

Résultats

- ☞ 3 SER mise en place, officialisation en attente
- ☞ Opérationnalisation : en attente (Activités dépendantes d'une remise en état préalable)

Ressources

Ressources humaines

En 2020, ONG Lalana a employé 18 personnes dont 5 femmes et 13 hommes réparties selon les fonctions suivantes :

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

Ressources matérielles

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

Matériels roulants : 5 Voitures tout terrain, 4 Motos.

Ressources financières

Le budget de l'année pour la réalisation des activités s'élève à 303 millions Ariary dont 66, 42% venant des Partenaires Technique et Financier et 33,58% proviennent des fonds propres de Lalana.



En route pour le développement