

Le monde est dangereux à vivre ! Non pas tant à cause de ceux qui font le mal, mais à cause de ceux qui regardent et laissent faire.

Albert Einstein
Physicien allemand (1879-1955)
Prix Nobel de physique 1921

Année 4

2003

18

Bimestriel

10 000 Fmg

DOSSIER :

GENRE ET DEVELOPPEMENT

pages 10 à 12

Ligne de conduite



Les femmes
dans le développement

SEM Wanda Nesbitt
Ambassadeur des Etats Unis

FIAYAMA :
La formation d'ingénieurs à
Madagascar

page 7

ENTREPRENDRE ?

Créer son entreprise

page 3



Sécurité routière :
Vérifiez vos pneus

page 14

EGALEMENT DANS CE NUMERO :

Whos who : Niro Lanto Ratsimbazafy

page 4

La démocratie a besoin des femmes pour réussir

page 4

Les rues de Tana du temps des rois et des reines

page 5

Les pieux battus en béton armé préfabriqué

page 6

En supplément : Panneaux de signalisation routière



Quelle est la mission de l'OIM ?

L'OIM a pour principale mission de : • Protéger le métier d'ingénieur • Protéger l'ingénieur dans l'exercice de sa fonction • Informer, former et conseiller sur l'ingénierie • Participer à tous les projets nationaux liés à l'aménagement du territoire, à l'industrialisation, au développement technologique, à l'exploitation rationnelle des ressources naturelles et à la protection de l'environnement • Etre le garant de la fiabilité technologique et de la qualité • Etre l'interlocuteur représentatif du corps des ingénieurs auprès des institutions nationales et internationales pour toutes questions relatives aux sciences et techniques de l'ingénieur • Aider les nouveaux ingénieurs.

Quels sont les textes régissant l'OIM ?

La loi n° 95 024 du 06 septembre 1995 portant organisation de la profession d'ingénieur et la création de l'Ordre des Ingénieurs Malagasy.

Les deux décrets d'application dont :

- le décret d'application n° 96.1023 du 08 octobre 1996 fixant le Code de Déontologie de l'Ingénieur Malagasy.
- le décret d'application n° 96.1024 du 08 octobre 1996 fixant le nombre, les conditions d'éligibilité et les modalités d'élection des Membres du Conseil National de l'Ordre des Ingénieurs Malagasy.

Le Règlement Intérieur adopté par Assemblée Générale de l'OIM en janvier 1997.

Quels sont les principaux organes de l'OIM ?

L'Assemblée Générale constituée exclusivement par l'ensemble des membres inscrits au Tableau de l'Ordre, organe suprême de l'OIM.

Le Conseil National de l'Ordre des Ingénieurs (CNOIM), organe exécutif et administratif de l'OIM animé par le Bureau exécutif et dirigé par le Président de l'OIM.

Des Délégations Régionales de l'Ordre des Ingénieurs (DROI) représentent le CNOIM dans une zone de concentration d'ingénieurs donnée. Il existe une délégation régionale au niveau de chaque province et une autre à Antsirabe du fait de sa forte concentration en ingénieurs, soit au total 7 DROI dans l'ensemble de toute l'île.

Pourquoi et comment s'inscrire à l'OIM ?

L'inscription au Tableau de l'Ordre des Ingénieurs Malagasy est une des conditions nécessaires à remplir pour porter le titre et la qualité d'ingénieur et exercer la profession d'ingénieur à Madagascar.

Toute personne physique de nationalité Malagasy titulaire d'un diplôme d'ingénieur reconnu par l'Etat Malgache peut être inscrite sur sa demande. Une fiche d'inscription est disponible au bureau de la FTM (Foibe Taosarintanin'i Madagasikara) qui fait actuellement office de siège de l'OIM.

Personne à contacter :

M. Bien Aimé RAMAROSON, Secrétaire Général de l'OIM
c/o FTM - 3, rue Dama Ntsoha Razafintsalama- Ambanidia - Antananarivo 101

Textes

Décret n° 73-077 du 30 mars 1973 portant réglementation de l'emballage, du transport et de la manutention de substances explosives et détonantes

Titre II. Transport par voie routière

Art. 8. - Le transport des substances explosives ou détonantes par voie routière est soumis aux prescriptions spéciales suivantes :

- le véhicule ne doit pas s'écarter de l'itinéraire indiqué sur la déclaration, sauf cas de force majeure dûment justifié ;
- il est interdit de fumer ou de faire du feu dans ou à proximité immédiate d'un véhicule transportant des substances explosives ;
- tout véhicule transportant ou remorquant des substances explosives et détonantes doit être muni de deux extincteurs d'incendie agréés et en bon état de fonctionnement dont un au moins à mousse ;
- les colis des matières explosives ou détonantes ne doivent pas être chargés sur des véhicules transportant des voyageurs ;
- lorsque plusieurs véhicules forment un convoi, celui-ci doit être dirigé par un Chef de convoi,

Sans préjudice des limitations générales de vitesse résultant des réglementations en vigueur, la vitesse des voitures et des convois doit être réglée d'après l'état de route, de façon à éviter les chocs trop violents. Cette vitesse ne pourra dépasser 15 kilomètres à l'heure dans la traversée des agglomérations.

La durée de stationnement doit être réduite au maximum. Les stationnements à moins de 50 mètres d'une ligne de transport d'énergie électrique à haute tension sont interdits.

La distance à respecter entre deux véhicules d'un convoi d'explosifs sera d'au moins de 50 mètres en marche et 25 mètres au stationnement.

Sauf autorisation délivrée par le Maire, sont interdits le chargement ou le déchargement d'explosifs ainsi que le stationnement d'un convoi dans une agglomération. En cas de stationnement prolongé, imposé par une raison de force majeure, le transporteur se conformera aux consignes qui lui seront prescrites par l'autorité.



A voir de près. Les accidents routiers semblent diminuer, mais ils sont de plus en plus mortels.

Chiffres

Evolution des accidents de la route

Année	Nombre de cas	Nombre de morts	Nombre de blessés
1998	2000	394	3411
1999	2619	423	3381
2000	1965	616	8790
2001	1477	1984	445
2002*	551	243	1058

(*) 2002 : situation provisoire

Source : Tableau de bord social 2002. INSTAT

ENTREPRENDRE ?

Qui n'a pas rêvé un jour de créer sa propre entreprise ? Mais "vouloir créer" ne signifie pas "être en mesure de créer" pas plus qu'il ne signifie "être capable de créer". Avant de vous lancer dans le processus entrepreneurial, prenez le temps de réfléchir :

Le vouloir vraiment. Vous en rêviez. Il s'agit maintenant de le vouloir. Votre motivation est-elle assez profonde pour vous permettre de supporter une lourde charge de travail car vous allez devoir travailler dur, avoir des horaires impossibles alors que le chiffre d'affaires ne viendra pas tout de suite ? Si vous pouvez dire oui à cette première question, alors vous êtes un entrepreneur dans l'âme.

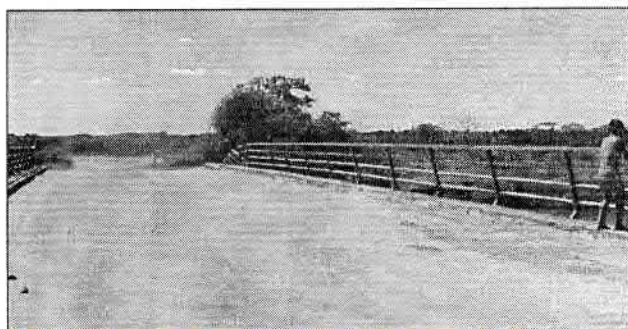
Déterminer vos capacités personnelles. Faites la liste de vos atouts et vos connaissances. Sur les points où vous vous sentez faible, entamez un apprentissage. Les domaines que vous devrez connaître sont : commercial, technique, administratif et financier. On peut être bon créateur mais mauvais gestionnaire. Dans ce cas, pas de fausse honte : réservez-vous le domaine où vous êtes bon et cherchez un associé ou quelqu'un qui peut prendre en charge les autres domaines.

Vérifier votre idée : l'étude de marché. Vous ne créez pas une entreprise pour le plaisir de créer mais parce que vous estimez que votre idée est porteuse. Mais l'est-elle réellement ? Déterminez "quoi vendre à qui ?" et ensuite "comment vendre ?". Définissez votre produit et votre marché. Ayez toujours à l'esprit que pour que votre projet soit viable, il faut que la demande soit toujours supérieure à l'offre.

Vous avez le produit, vous avez un marché en vue et surtout vous, l'entrepreneur, êtes prêt. L'étape suivante est la mise en forme de votre activité. Quels sont les statuts existants, les formalités qui s'y rattachent et surtout comment choisir entre eux. La réponse dans le prochain numéro de Lalana.



Pont dangereux pour les femmes



Le pont sur la rivière Andranolava au PK 498+450 de la RN4, dans le fivondronana de Marovoay, serait particulièrement dangereux pour les femmes. Selon les habitués de cette route, il y aurait souvent des accidents mortels sur ce pont, et les décès concerneraient en grande majorité les femmes.

Les Femmes dans le développement



Les femmes constituent un peu plus que la moitié de la population mondiale, aussi ce n'est pas une surprise si celles-ci représentent aussi un peu plus que la moitié de la population de Madagascar. Les femmes vont jouer un rôle essentiel dans le succès ou l'échec du développement de ce pays ; mais ce sera aux Malgaches de déterminer si ce rôle est positif ou négatif. Si on exclut ou décourage les femmes dans leur participation, le chemin menant vers le développement sera alors long et difficile. Par contre, si on les encourage à contribuer avec leurs idées et à être des partenaires à part entière dans l'exécution des programmes, on est plus sûr d'achever le développement rapide.

Le rôle que les femmes jouent dans le développement a varié d'un pays à l'autre, selon les traditions et les préférences individuelles, mais on n'a jamais achevé le développement sans impliquer les femmes. A Madagascar, les femmes sont déjà présentes dans presque tout domaine auquel on peut penser, il y a des femmes avocats, docteurs, juges, enseignantes, nourrices, entrepreneurs, etc., et elles contribuent avec leurs idées concernant le développement. Mais les femmes malgaches peuvent faire plus pour aider ce pays à aller de l'avant. Les experts dans le domaine du développement aiment répéter que "quand vous éduquez une femme, vous éduquez une famille toute entière". Quand une femme apprend sur la nutrition et les moyens de prévenir une maladie, c'est la santé de toute une famille qui s'améliore. Quand une femme apprend à lire et à écrire, ses enfants vont probablement réussir à l'école et devenir des atouts plus importants pour la famille. En un mot, si l'on veut que les familles participent et bénéficient du développement, les femmes doivent y être impliquées.

Par exemple, les femmes devraient participer activement dans les discussions sur le développement, et les dirigeants de Madagascar devraient saisir toute opportunité pour impliquer davantage les femmes dans le processus de planification. Dans une communauté donnée, ce sont souvent les femmes qui sont les mieux placées pour recommander le lieu où une pompe à eau devrait être installée, où l'on a besoin d'écoles et de dispensaires, et le meilleur endroit pour construire un centre communautaire. Les hommes malgaches ont besoin du soutien des femmes pour mener à bien les politiques de développement ; de leur côté, les femmes malgaches ont besoin de l'encouragement de leurs maris, frères et pères pour prendre une position plus proactive.

Le peuple malgache a déjà lutté contre la pauvreté durant de nombreuses années, et le nouveau gouvernement vient d'entamer une autre campagne dans ce sens. J'espère de tout cœur que ce tout dernier effort réussisse et que l'on puisse avoir des améliorations palpables. Je suis certaine que les femmes malgaches sont prêtes à assumer leur rôle et j'espère que chacune d'entre elles aura l'occasion de le faire.

SEM Wanda L. Nesbitt
Ambassadeur des Etats Unis à Madagascar



Nivolanto Ratsimbazafy



Nivo Lanto Ratsimbazafy est de ces femmes que les responsabilités ne rebutent pas. Chef de la Subdivision des Travaux Publics d'Antsirabe, elle se retrouve en dépannage à la Commune Urbaine d'Antsirabe après chaque crise que traverse le pays (Vice PDS en 1993 et PDS depuis 2002). Présente à la fois au sein de l'église et dans la société civile, on l'a vu aussi chanter sur scène aux côtés de son père, le chanteur Henri Ratsimbazafy.

Elle trouve qu'être la première dame de la ville, et travailler dans un secteur très masculin comme le génie civil n'est pas toujours confortable, et ne la met pas à l'abri des médisances ou des regards indiscrets. Prônant l'excellence, elle n'aime pas se complaire dans une situation de "ni bon, ni mauvais" et ne se laisse pas d'apprendre. D'où les nombreuses formations complémentaires qu'elle a suivies. *"Je préfère être totalement médiocre dans un domaine car là, je change de direction et me dis que je suis sûrement meilleure dans un autre domaine"*.

Nivo Lanto Ratsimbazafy avoue sa terreur d'avoir à faire des discours, mais elle apprend à maîtriser ses émotions, et n'aime pas non plus baisser les bras après un échec : elle s'est inscrite à un cours de kabary, gère le stress obtenu dans les efforts intellectuels *"en riant pour un rien avec les amis"* et recherche aussi et tous les jours la paix intérieure, la sérénité dans la méditation et la prière.

Mais son message s'adresse surtout à la situation de la femme : *"On dit que la femme est un être faible. Je crois plutôt que cet état d'esprit, forgé par la société la rend très forte car elle supporte les douleurs, défaites et déceptions mieux que les hommes. Si bien qu'elle est plus combative et toujours disposée à recommencer. En outre, la punition disciplinaire des responsabilités dont elle est en devoir de tenir, démontre une fois de plus qu'en réalité, c'est elle qui mène le monde, tout en faisant croire le contraire."*

Diplômes et Formations

1988 : Ingénieur des Travaux Publics de l'Ecole Supérieure Polytechnique d'Antananarivo
 - Expert auprès des tribunaux en matière de génie civil
 - Informatisation de la gestion financière des collectivités - Fonds d'Aide et de Coopération
 - Cycle de management - DDE de La Réunion
 - Colloque international sur les collectivités - Royaume du Maroc
 - Entretien des ouvrages d'art - DDE de La Réunion
 - Road engineering and administration - JICA du Japon

Carrière

Cursus dans le génie civil

1997 jusqu'à ce jour : Chef de la Subdivision des TP d'Antsirabe
 1991-1996 : Chef du service technique de la Commune Urbaine d'Antsirabe
 1989-1990 : Ingénieur d'études et de contrôle de E.C.C : Etude et Contrôle des Constructions des bâtiments de l'Assurance ARO et d'Air Madagascar

Cursus au sein du Ministère de l'Intérieur

(Fonctions exercées cumulativement à celles précédemment citées, suite aux crises traversées par le pays)
 2002 jusqu'à ce jour : PDS de la Commune Urbaine d'Antsirabe
 1993 - 1995 : Vice-PDS de la Commune Urbaine d'Antsirabe

Mission de consultant

Consultante du bureau d'architecte ECAU
 Formateur du Centre Himô Routes

Cursus dans l'église

1993 jusqu'à ce jour : Diacre et membre de la chorale
 1999 jusqu'à ce jour : Trésorière de l'Eglise FJKM Filadelfia Antsirabe

Cursus dans la société civile

- Membre du Soroptimist International
 - Membre de bureau du Partenariat Antsirabe-Larmor-Plage (P.A.L), association d'amitié entre Antsirabe et Larmor-Plage (France)
 - Trésorière de l'HECMMA-YFC (Hautes Etudes Chrétiennes en Management - Youth For Christ)



Planche d'essai

Maureen Walsh

La démocratie a besoin des femmes pour réussir

Une démocratie florissante est inconcevable sans la participation active de tous ses membres, y compris les femmes, a déclaré la déléguée des Etats-Unis, Mme Maureen Walsh, lors d'un séminaire qu'organisait l'OSCE, le 15 mai à Varsovie, sur la participation des femmes à la vie publique et économique. Nous vous livrons ici un extrait de son discours de clôture.

"... Deuxièmement, nous avons constaté durant ces réunions que l'on avait souvent recommandé le recours aux quotas pour aider les femmes à entrer dans la vie politique. Nous tenons à faire une mise en garde à cet égard, parce que les quotas sont fondamentalement contraires à l'esprit de la démocratie, et qu'à long terme, ils nuiront à la cause de l'égalité entre les sexes. L'imposition de quotas ne donne pas un réel pouvoir aux femmes et ne change rien aux problèmes sous-jacents fondamentaux. En conséquence, il est préférable d'encourager des réformes sur les plans juridique et politique qui mettent fin à la discrimination contre les femmes et mettent en avant l'égalité entre les sexes.

Troisièmement, nous nous inquiétons de la persistance du stéréotype qui veut que certaines questions soient "des problèmes de femmes". Ce stéréotype se reflétait jusque dans les propos des participants à cette réunion. Tant que les femmes n'affirmeront pas haut et fort que toutes les questions - de la politique de sécurité nationale à l'économie - sont les problèmes des femmes, nous ne réaliserons pas les progrès que nous souhaitons. En conséquence, nous espérons que les femmes qui entrent dans la vie politique et économique ne se limiteront pas, mais qu'elles s'attacheront à devenir des responsables dans tous les domaines, y compris ceux où, traditionnellement, les hommes dominent.



... les quotas sont fondamentalement contraires à l'esprit de la démocratie, et qu'à long terme, ils nuiront à la cause de l'égalité entre les sexes.

Enfin, nous devons garder à l'esprit le fait que si tous les problèmes regardent les femmes, ils concernent également les hommes, même lorsqu'il s'agit de dossiers traditionnellement catalogués comme étant du domaine des femmes. En effet, de même que nous demandons aux hommes de considérer les femmes comme des partenaires à part entière, les femmes doivent à leur tour tendre la main aux hommes, dont bon nombre sont des champions de l'amélioration des conditions de la femme. De nombreux députés, par exemple, ont beaucoup fait dans le domaine de la lutte contre le trafic des femmes et de l'octroi de microcrédits à ces dernières. Nous devons continuer d'encourager nos gouvernements, qu'ils soient dirigés par des hommes ou des femmes, à faire plus pour tenir les promesses qu'ils ont faites en matière d'égalité et de possibilités entre les femmes et les hommes."

Mme Maureen Walsh Déléguée des Etats Unis

Extrait du discours de clôture du séminaire OSCE à Varsovie, sur la participation des femmes à la vie publique et économique.

Diffusé par le Bureau des programmes d'information internationale du département d'Etat. <http://usinfo.state.gov/francais>



Rue des Canons

Sept portes avec les pierres roulées donnaient accès à la vieille cité d'Antananarivo : Marivolanitra, Ambohimitsimbina, Ambaravambato, Ankadibevava, Ambavahadimasina à l'est d'Andohalo, Anjohy vers Faravohitra et Anjohy au nord-est d'Ambavahadimasina.

De nos jours, il ne subsiste plus que celle d'Ankadibevava, plus connue sous le nom d'Ambavahadimitalo, le "portail avec un toit", dont la toiture a été décidée par le roi Andrianampoinimerina. L'état actuel de la toiture est assez pitoyable.

L'actuelle rue Venance Manifatra à Andohalo était aussi appelée *Rue des Canons* au début du siècle. A l'occasion de la signature du traité de commerce et d'amitié anglo-malgache le 23 octobre 1817, fondé sur l'abolition de la traite des esclaves, l'Angleterre avait offert une quarantaine de canons au roi Radama I^{er}.

Ces canons ont été alignés le long de la rue des Canons, et servaient à tirer des salves lors des cérémonies royales. Ils ont ensuite été reliés par des chaînes pour former un parapet, lors de l'aménagement de la rue pendant l'époque coloniale. Actuellement, ces canons sont installés près de l'entrée du Rova.



Les portes de la ville



Le chemin des martyrs

Le quartier d'Ambohipotsy était autrefois l'endroit où avaient lieu les exécutions capitales. Il tiendrait son nom de "colline blanche" des ossements blanchis par les ans qui s'y amoncelaient.

La ruelle pavée menant vers Ambohipotsy, entre le Rova et Ambohimitsimbina (*montagne de la sollicitude*) était l'équivalent d'un couloir de la mort. Les condamnés qui l'empruntaient y étaient parfois rejoints *in extremis* par un envoyé royal annonçant leur grâce.

En 1837, Rasalama la première martyre chrétienne, condamnée par la reine Ranavalona I^{ère}, a emprunté ce chemin en chantant des cantiques, avant d'être percée dans le dos avec des sagaies, à l'endroit même où s'érige actuellement le temple d'Ambohipotsy, dédié aux martyrs.

BAROMETRE

Utile et agréable, la mise en place des abri-bus comme à Ankadivato sur la Route Circulaire ou à Tsimbazaza, près de la mairie. Malgré le côté publicitaire, il faut reconnaître le côté utile et agréable qu'ils offrent au quartier et aux usagers. Ils permettent surtout aux gens d'attendre confortablement l'arrivée du bus. Ce n'est pas de trop par ce temps de froid et de crachin. 🚗

Dangereux. Les familles ou proches des malades de l'Hôpital Docteur Raseta (ex Hôpital de Befelatanana) ont depuis belle lurette l'habitude de longer le talus côté hôpital sans trottoir quand ils empruntent cette rue.

L'automobiliste doit faire attention pour ne pas froisser l'aile des voitures qui viennent en sens inverse à sa gauche et en même temps ne pas froter les piétons qui débordent sur sa droite. Pour meubler le tout, sur le trottoir d'en face, des gargotiers ont construit leur bicoque, peinte en jaune et bleu, voulant ainsi faire comprendre aux usagers obligés de marcher sur la chaussée et de mettre leur vie en danger, qu'ils ont eu la permission du Fivondronana. C'est à se demander si la promiscuité de l'hôpital nous autorise à augmenter les risques d'accidents !!! 🚗



LES PIEUX BATTUS EN BETON ARME PREFABRIQUE

Le pont submersible traversant la rivière Ionilaha, sur la RNT 14 Ifanadiana - Ikongo est fondé sur 33 pieux battus en béton armé.

Pour les techniciens, un rappel des techniques de conception, de réalisation et de mise en œuvre des pieux battus en béton préfabriqué. Nous présentons dans ce numéro, les caractéristiques et les dispositions constructives. La mise en œuvre sera détaillée dans une prochaine édition de Lalana.

Généralement, les pieux sont utilisés pour les fondations profondes des ouvrages. Dans la réalisation des pieux, les techniciens doivent prendre certaines mesures pour que (1) les pieux puissent supporter les diverses sollicitations en service, et (2) pour que les pieux résistent aux efforts de battage et de manutention.

CARACTERISTIQUES

Les pieux battus préfabriqués en béton sont en béton armé ou en béton précontraint. Ils sont conçus pour supporter les charges et les sollicitations développées par l'ouvrage et son milieu environnement. Les pieux sont déterminés par leur longueur, section et élançement.

1) La longueur adoptée doit éviter, dans la mesure du possible, d'avoir recours ultérieurement à l'enture des pieux. Elle est fonction de la fiche probable pour la charge prévue, cette fiche étant déterminée après une étude géotechnique du terrain. A part la longueur de la fiche, il faut prévoir les différentes réserves pour les recépages et à l'encastrement dans les chevêtres ou massif de fondation et aussi des marges sur les imprécisions des moyens de déterminations lors des études des sols traversés.

2) La section du pieu ainsi que sa résistance à la compression doivent être en rapport avec la sévérité du battage et avec les sollicitations qu'il supporterait. Il faut tenir compte des flexions locales auxquelles le pieu pourrait être soumis une fois sur place.

3) L'élançement du pieu doit être supérieur à 50 pour éviter tout flambement hors du sol. Dans le cas des pieux évidés, l'épaisseur et le raidissement intérieur doivent être prévus en conséquence.

DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES

Lors de la construction des pieux, les techniciens doivent tenir compte des dispositions suivantes :

1) Armatures : les armatures longitudinales doivent être autant que possible d'une seule longueur, sinon les recouvrements ne doivent pas intéresser plus d'un tiers du nombre de barres dans une même section transversale, ni se trouver à une distance des extrémités qui soit inférieure à six fois la largeur du pieu.

Le diamètre des armatures longitudinales doit être au moins égal à 12mm et leurs extrémités ne doivent pas être terminées par des crochets. Le nombre et la section des barres longitudinales et transversales sont fonction de la section transversale du pieu, des efforts de flexion pendant les manutentions, des difficultés de battage et des sollicitations de service.

Les armatures longitudinales doivent être maintenues par des armatures transversales : cadres ou /et épingles dont le diamètre ne doit pas être inférieur à 5mm, ni leur espacement courant supérieur à 20cm. A chaque extrémité, cet espacement est réduit au moins de moitié sur une longueur égale à deux fois la largeur du pieu. Lorsque la sévérité du battage le motive, cet espacement est réduit au tiers, sur la longueur indiquée. En outre, une zone de transition de même longueur comporte un espacement des armatures transversales égal aux 2/3 de l'espacement courant. Les ancrages des armatures transversales doivent être assurés.

2) Béton : il doit être compact, d'une résistance appropriée aux sollicitations développées pendant le battage et en service. Il doit être mis en œuvre correctement malgré l'encombrement des armatures.

Les bétons pour pieux sont dosés en fonction du diamètre des granulats. Les caractéristiques du ciment doivent tenir compte de la composition chimique des terrains traversés et de l'agressivité des eaux avec lesquelles les pieux pourront être en contact.


L'emploi de ciments de nature différente dans un même pieu, notamment en cas d'enture faite à titre définitif, n'est admissible que dans la mesure où il n'y a pas d'incompatibilité entre ces ciments et les précautions nécessaires sont prises.

3) Sabots et dispositions divers : Sauf dispositions différentes des documents particuliers du marché, la partie inférieure de chaque pieu est munie d'un sabot dont la nature et les caractéristiques sont fixées par les documents particuliers du marché ou à défaut, soumises à l'agrément du maître d'œuvre.

Les sabots sont solidarisés avec le pieu soit par leurs pattes ou barre de scellement dans le béton, soit par soudure sur les armatures du pieu. L'incorporation au pieu d'un dispositif de lançage ne doit affaiblir de façon sensible ni la résistance, ni la symétrie de la section. Les dispositifs de suspension des pieux aux engins de manutention ne doivent pas affaiblir la section transversale du pieu.

4) Fabrication et stockage : Les pieux sont fabriqués par lots sur des aires appropriées. Chaque pieu porte une marque indiquant les numéros du lot et la date du bétonnage. Tous les pieux d'un lot doivent être identiques. Des dispositions doivent être prises pour avoir un centrage correct des sabots dans les coffrages lors du bétonnage.

Le stockage doit être réalisé dans des conditions permettant la reprise des pieux d'âge suffisant et de manière à éviter toute déformation permanente.

Les pieux ne doivent pas être manutentionnés et mis en œuvre que s'ils ont atteint la résistance appropriée à ces conditions. Cette résistance est contrôlée sur éprouvettes prélevées sur celui du lot considéré et conservé dans les mêmes conditions climatiques que les pieux. 

La formation d'ingénieurs à Madagascar



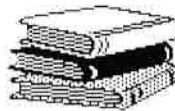
L'École Supérieure Polytechnique d'Antananarivo, qui était à l'origine l'École Nationale des Travaux Publics, fête cette année ses trente années d'existence.



Une formation adéquate des ingénieurs est primordiale pour faire face à la priorité donnée actuellement aux travaux routiers.

Il est connu de tout le monde, à l'heure actuelle, que l'enseignement supérieur n'est plus un domaine réservé de l'Etat. De ce fait, la formation des cadres supérieurs est "libéralisée", avec comme conséquence, théorique du moins, l'émergence d'une concurrence entre les différents acteurs dans ce domaine. Et effectivement, il est loisible de constater que des écoles privées d'enseignement supérieur poussent un peu partout, spécialement à Antananarivo-ville, et particulièrement dans le domaine des Travaux Publics.

La question qui se pose est de savoir quels avantages la Nation malgache peut tirer de cette situation. La qualité de la formation dispensée, fonction du contenu du programme d'enseignement suivi par les élèves en est le principal enjeu ; enfin bref, la valeur des hommes livrés sur le marché du travail.



D'abord, est-ce que les différentes écoles ont la possibilité réelle de dispenser les formations attendues, en qualité et en quantité ? Existe-t-il un "minimum" de bagage intellectuel que toutes écoles, publiques comme privées, doivent transmettre à leurs élèves ? Les enseignants sont-ils tous à la hauteur de ce qu'on attend d'eux, avec la valeur et l'honorabilité reconnues par le milieu professionnel ? A défaut de normes officielles imposables à tout le monde, l'intégrité et l'honnêteté intellectuelles sont-elles de mise dans le suivi, l'évaluation, et les sanctions éventuelles, faits tout le long du cursus scolaire ?

Ensuite, est-ce que l'Etat, par le biais du Ministère de l'Enseignement Supérieur, arrive à contrôler effectivement la situation dans tous les établissements d'enseignement publics comme privés ? Une telle appréciation permettrait de "palper" la qualité et le sérieux dont les promoteurs et autres responsables font montre dans leur souci de faire un travail de production intellectuelle. Dans le privé en particulier, ce travail doit être à but lucratif, certes, mais surtout à visage humain ! L'inexistence d'un corps spécialisé en la matière, du genre Inspecteur de l'Enseignement Supérieur au sein de la fonction publique, permet de douter de l'aptitude de l'Etat à réaliser une telle mise au point permanente et systématique. En effet, la notion de contrôle de qualité devrait être appliquée dans l'enseignement, surtout supérieur !

En fait, le milieu professionnel du secteur BTP constate et reconnaît que le niveau moyen général des Ingénieurs sortis aussi bien des établissements publics que privés est, à l'heure actuelle, en baisse par rapport à ce qu'il était auparavant. Y a-t-il inadéquation de la formation à l'emploi ? Ou bien est-ce la qualité de la formation, et donc aussi celles des formateurs qui sont en cause, au point de ne pas pouvoir produire des gens acceptés par tout le monde et pouvant répondre aux exigences des temps présents ? Ou bien, est-ce la conséquence inéluctable de la pauvreté générale dans laquelle se trouve notre pays ? Nous ne voulons pas répondre directement à toutes ces questions. Nous avons voulu tout simplement sensibiliser les responsables de tous les horizons, pour que

Est-ce que les différentes écoles ont la possibilité réelle de dispenser les formations attendues, en qualité et en quantité ?

chacun puisse y réfléchir sérieusement. La situation est alarmante en effet, à cette époque où le programme de redressement national doit être rapide, mais bien exécuté pour être durable. Si la réhabilitation et l'entretien des routes constituent un choix judicieux et intelligent de programme de gouvernement, l'un des moyens indispensables à son exécution reste les ressources humaines nationales, complétées au besoin par des ressources étrangères. La qualité, au sens large, des prestations attendues ne peut être que le reflet de la qualité des hommes qui contribuent à leur réalisation. Et cela, sans parler encore de leur nombre, dont tout le monde est conscient de leur faiblesse, au sein des entreprises. La capacité d'absorption des crédits obtenus des Bailleurs de Fonds en dépend en partie, car l'argent seul ne suffit pas à réaliser les projets.

La FIAVAMA dans ses statuts a entre autres objectifs le souci de promouvoir aussi bien l'homme que la profession de ses membres. Elle lance le débat, par le biais du présent article, sur cette question de la formation, qui lui semble être la clé de voûte du développement du pays à terme ... D'ailleurs, elle fait remarquer que le problème peut être commun à d'autres corps d'Ingénieurs à Madagascar. ➤

FIAVAMA

Association des Ingénieurs BTP à Madagascar

SIGNAUX DE DANGER



Virage à droite



Succession de virage



Enfants



Circulation en double sens



Carrefour à sens giratoire



Descente dangereuse giratoire



Chaussée glissante



Chaussée rétrécie



Céder le passage



Animaux domestiques



Passage à niveau avec barrière



Passage à niveau sans barrière



Carrefour avec priorité à droite



Intersection avec une route non prioritaire



Arrêt à Intersection



Route prioritaire

PANNEAUX

PANNEAUX DE SIGNALISATION ?



Autobus



Hôpital



Voie sens sans is sans is

SIGNAUX D'OBLIGATION



Direction obligatoire à droite



Chemin obligatoire pour piéton



Voie réservée aux autobus



Vitesse maximale obligatoire



Piste ou bande obligatoire pour les cycles



Annnonce de direction à droite



à gauche



à droite



à gauche



SIGNAUX D'INTERDICTION



Largeur limitée



Hauteur limitée



Arrêt et stationnement interdit



Sens interdit



Circulation interdite



Interdiction de tourner à gauche



Interdiction de tourner à droite



Tonnage limitée



Poids sur essieu limité



Interdiction de faire demi-tour



Interdiction de dépasser



Interdiction de dépasser les PL plus de 3,5 T



Transport produits dangereux



Camion



Accès interdit Piéton



Cycles



Priorité en sens inverse



Signaux sonores interdites



Halte Police



Limitation de vitesse



Stationnement interdit



Fin de limitation de vitesse



Fin d'interdiction

D'INDICATION



Passage pour piéton



Voie unique



Parking

MARQUAGES AU SOL



Flèche de rabattement



Passage de Piéton



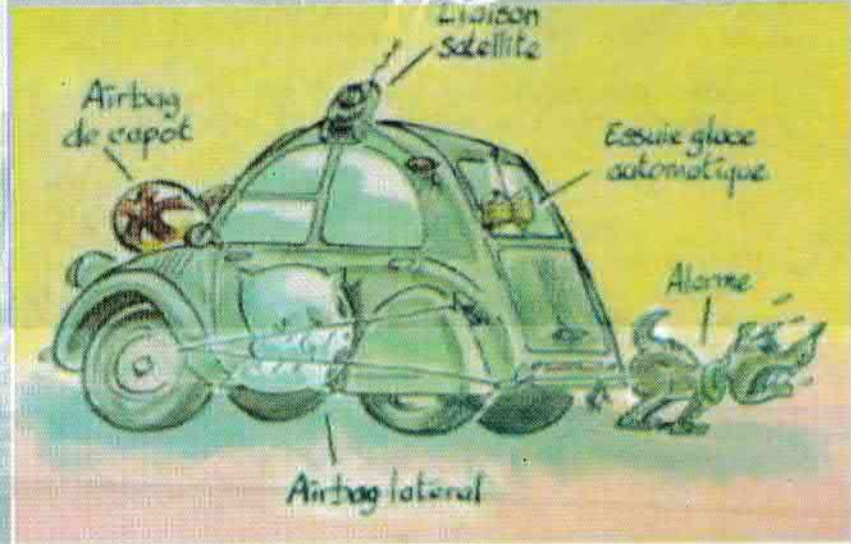
Ligne infranchissable



Franchissement sur la voie délimitée par la ligne discontinue



Ligne franchissable





GENRE ET DEVELOPPEMENT

La nomination de femmes à la tête de 5 commissions sur les 8 attribuées, lors du 2^{ème} sommet de l'Union Africaine à Maputo, a été considérée par l'opinion comme une victoire de la femme et un effort dans l'approche genre. Victoire de la femme, puisque le nombre de postes qui lui a été accordé concerne plus de 50% des postes attribués. Victoire du genre puisque les femmes n'ont pas été reléguées aux seules portefeuilles sociaux qui leur sont habituellement réservées lorsqu'elles ont la chance d'accéder à ce niveau de responsabilité.

Histoire de femmes

Parler de l'approche genre déclenche souvent des réactions assez surprenantes dans le milieu même des techniciens du développement. D'abord l'incompréhension " donner du travail aux femmes ? ", ou l'agacement " nous avons déjà un quota de 30% de main d'œuvre féminine, alors que voulez-vous de plus ? ". Parfois l'ironie du style " l'approche genre et nombre ? " ou même le mépris, " c'est une histoire de femmes ". Mais dans ce monde encore très masculin des agents du développement, les réactions les plus négatives viennent aussi parfois des femmes elles-mêmes : "encore une méthodologie vendue par les vazaha".

Femmes ou Genre ?

Les personnes sensibilisées en "genre" ont bien compris que le concept est plutôt méconnu. La compréhension générale actuelle de l'approche "Genre" tend plutôt à la confondre avec l'approche " Femme ". Des spécialistes du développement ont fait la comparaison entre les deux principales théories utilisées pour l'analyse de la position de la femme dans la société : il s'agit de l'IFD (Intégration des Femmes dans le Développement) et du GED (Genre et Développement). Selon ces spécialistes " l'approche IFD considère les femmes comme un groupe vulnérable dans le processus de développement. Aussi, les interventions effectuées sous cette approche ont défini des politiques, programmes et projets propres aux femmes, qui avaient pour objectif de donner aux femmes et les ressources et les capacités". Leur conclusion est telle que "l'approche IFD n'a pas réussi à changer matériellement les conditions de la femme, puisqu'elle a approché les femmes d'une façon isolée et n'a pas su relier ces conditions aux nombreux facteurs socioculturels intervenant au niveau du ménage, de la communauté et dans les politiques et projets nationaux".

Genre et Sexe

L'approche GED, se réfère plutôt aux constructions sociales qui créent des relations d'inégalité entre les hommes et les femmes. Le GED considère donc à la fois l'homme et la femme, tandis que l'IFD utilise la femme comme seule unité d'analyse.

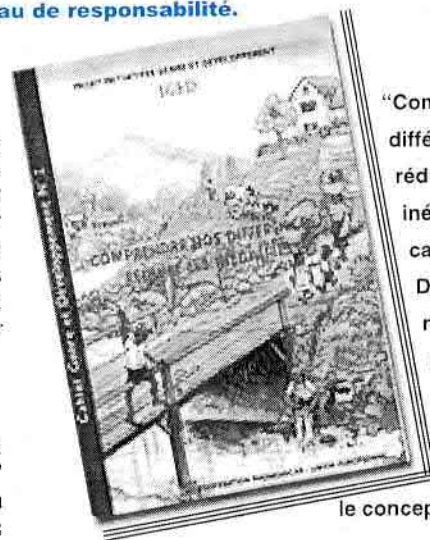
Dans cette approche, la notion fondamentale est de faire la différence entre le concept sexe et le concept genre, c'est-à-dire la différence entre caractéristiques biologiques et caractéristiques sociales. Véritable mine d'informations sur le genre, le site de l'IGED (Initiative Genre et Développement, financé par l'Union Européenne) précise que " le sexe se réfère au déterminisme biologique des hommes et des femmes : c'est un fait de nature, un caractère inné qui n'est pas susceptible de changement. Le genre met l'accent sur le caractère social des distinctions fondées sur le sexe : c'est un fait de culture, un caractère acquis qui est donc susceptible de changement. "

Stéréotypes

S'attaquer aux problèmes de genre revient à s'affranchir de stéréotypes et de croyances sexistes. En effet, chaque société construit ses attributs de ce qui est "caractère mâle" et de ce qui est " caractère féminin ". Transmis de génération en génération par la culture, par la religion et par la tradition (renforcés par le système éducatif et les médias), chaque société a établi des suppositions concernant la façon de penser, d'agir, ou de se comporter en homme ou en

suite page 11

Les parties prenantes d'un projet : Traquez les questions de genre ! Cliquez en bas de page pour plus d'infos.



"Comprendre nos différences, réduire les inégalités". Le cahier Genre et Développement n°1 de l'IGED permet de comprendre les notions de base sur le concept genre.

MADAGASCAR
UNION EUROPEENNE

ACTIONS SOCIALES D'ACCOMPAGNEMENT AUX TRAVAUX ROUTIERS
Programme routier du 8ème FED

Le Programme de Réhabilitation des Infrastructures Routières et d'Entretien Routier (8.ACP.MAG 030) a identifié la prise en compte des aspects socioculturels et de genre comme l'un des facteurs devant assurer la viabilité des réalisations et la préservation de la route par la population, en tant que patrimoine collectif.

Pour ce faire, le programme routier 8ème FED a prévu une enveloppe correspondant à 2% du coût des travaux, pour l'identification et la mise en œuvre d'un programme d'actions sociales et de genre en faveur de la population directement concernée par la réalisation des travaux routiers.

Les actions sont confiées à trois ONG :

- AFVP (Association Française des Volontaires du Progrès) pour les travaux de la RN7 (plateau de la Horombe et entre PK 202 à 410) et la RN4 (PK110 à 160).
- ONG Lalana pour les travaux sur la RN2 (pont Brickaville, PK 240 à 355)
- Care International pour le Projet Petit Boulevard à Antananarivo.

Questions de genre chez les femmes ingénieurs américaines

Les femmes ingénieurs : une ressource inexploitée. C'est la constatation faite par Catalyst dans l'étude "Women in Engineering : an untapped resource", datée 1992.

Les femmes ingénieurs sont généralement satisfaites de leur carrière, néanmoins elles font état de sérieuses questions de genre dans l'exercice de leur métier. Même si leurs salaires sont comparables à ceux de leurs homologues masculins, elles trouvent qu'elles doivent travailler plus dur que les hommes. Leurs idées, suggestions ou doléances ne sont pas considérées aussi sérieusement que celles des hommes.

Le taux de promotion accordé aux femmes ingénieurs est largement inférieur à celui des hommes. Etant donné le faible nombre de femme ingénieur dans la compagnie, les promotions ne leur sont accordées qu'avec beaucoup de précautions ou même de crainte : elles ne reçoivent une promotion qu'après avoir prouvé à plusieurs reprises qu'elles sont à la hauteur de la tâche alors que les hommes sont promus sur la base de leur potentiel. Et dans le milieu, on suppose même que les promotions sont accordées aux femmes pour remplir des quotas.

Les femmes ingénieurs se sentent exclues des processus de prise de décision. Elles trouvent qu'il est difficile de percer le cercle des "old boys network", cercle qui constitue un réseau informel de communication importante pour l'avancement. Ce phénomène d'exclusion des femmes est commun à tous les corps de métier, cependant, la faible représentativité des femmes ingénieurs rend l'impact plus sévère.

Tiré de "Women in Engineering: an untapped resource", avec l'aimable autorisation de Catalyst, Inc. (www.catalystwomen.org)

Catalyst est une organisation américaine à but non lucratif qui œuvre pour un changement effectif dans la profession des femmes à travers des recherches, des conseils et la communication.



dessin : Cahier IGED N°1 - Soritra

Trop souvent encore, la voix et l'avis de la femme (et aussi des jeunes) ne peuvent être entendus dans les réunions villageoises puisque c'est l'homme qui est le porte parole et le décideur.



Anthropologue
analysant les
relations
observateur -
observé



Ethnologue
étudiant le
processus
d'observation



Bailleurs
de fonds
finançant
le tout



Contribuable
ignorant ce
qui est fait
de son
argent

femme. Par exemple, selon des suppositions sociales, les hommes pensent de manière rationnelle, ils sont forts et sont des leaders naturels. Et les femmes sont supposées être à l'opposé, c'est-à-dire irrationnelles, faibles et ont besoin d'être menées.

A Madagascar, ces suppositions remontent bien loin, du temps des rois et des reines. En septembre 1845, après le bombardement franco-britannique de Toamasina, la reine Ranavalona Ière manifestait publiquement une question de genre. Elle convoqua le peuple à Andohalo et prononça un important kabary : "Ne croyez pas Ambaniantandro (peuples de l'Imerina), parce que je suis une femme, que je suis faible. Non ! Andrianampoinimerina et Radama, en me léguant leur royaume, m'ont aussi légué leur courage. Malheur à ceux qui auront à l'éprouver".

Autre exemple du milieu professionnel, le stéréotype le plus courant consiste à attribuer le rôle de secrétariat et d'accueil à une femme. Sur ce point, un exemple cité dans l'étude de Catalyst sur les femmes ingénieurs aux Etats Unis raconte que : " si dans une réunion, il y a 99 hommes et une femme, on pense tout de suite que c'est elle qui prend les notes ou qui s'occupe des manteaux".

Genre et transport

En matière de transport, il a été récemment reconnu que les hommes et les femmes ont des besoins et priorités différents et ne sont pas touchés de la même manière par les programmes de transport. Selon un document de I. Barwell édité par la Banque Mondiale " toutes les études menées dans les pays d'Afrique Subsaharienne indiquent que les corvées de transport incombent principalement aux femmes, assistées des enfants. La disproportion est tout à fait frappante : les femmes, en effet, portent 3 à 5 fois plus que les hommes dans une année".

Pour P. Fernando, Secrétaire Exécutif de l'IFRTD (Forum International pour le Transport Rural et le Développement), réduire la charge de transport des femmes n'est pas seulement un enjeu pour les femmes, mais un enjeu crucial pour la sécurité alimentaire. En effet, dans son article intitulé "Equilibrer les charges" paru dans le bulletin du Forum IFRTD, P. Fernando cite que : " Une fois toutes les tâches de collecte d'eau et de bois de chauffe sont remplies, que l'agriculture de subsistance et les soins à la famille sont faites, les femmes rurales africaines n'ont plus le temps ni l'énergie pour augmenter la production commercialisable".

Le développement par le genre

La considération du genre n'est pas juste une histoire d'être politiquement correct envers les femmes, mais réellement une question d'efficacité des actions de développement. Les grands partenaires du développement ont été conscients que les problèmes de genre peuvent constituer un frein pour le développement. En 1995, la résolution du Conseil de l'Union Européenne stipule que "La réduction des disparités existantes entre les hommes et les femmes est une question cruciale pour le développement en termes d'efficacité de l'aide et de justice sociale, puisque les femmes sont au même titre que les hommes des partenaires indispensables pour atteindre les objectifs de la coopération au développement".

Pour la Banque Mondiale, le genre occupe une dimension importante dans la lutte contre la pauvreté. En effet, plusieurs rapports de la Banque Mondiale fournissent des évidences que la division du travail selon le genre et les inégalités qu'elle engendre tend à ralentir le développement, la croissance économique et la réduction de la pauvreté.

Le genre à Madagascar

Méthodologie vendue ou pas par les vazaha, les problèmes de genre existent bel et bien à Madagascar, comme aux Etats Unis (voir encadré sur les femmes ingénieurs américaines).

Dans ses documents de formation, l'IGED souligne que même " si le statut de la femme malgache apparaît globalement favorable par rapport à la plupart des femmes africaines, l'élite urbaine des femmes d'affaires, cadres et universitaires ne doit pas occulter la situation de la grande majorité des femmes malgaches durement marquée par la pauvreté". En effet, les femmes sont à [suite page 12](#)

la fois une ressource sous-exploitée (responsabilités dans les organisations, prise de décision...) et surexploitée (charge de travail globale plus lourde que celle des hommes). Elles sont désavantagées en matière d'accès aux ressources et de leur contrôle. A cause des rôles multiples qu'elles doivent assurer, les femmes malgaches travaillent 5 à 7 heures de plus que les hommes, alors que sur le marché du travail, les hommes gagnent en moyenne 34% de plus que les femmes.

En matière de politique nationale, un processus d'élaboration d'un Plan d'Action Nationale Genre et Développement a été initié par le Ministère de la Population en 2001. Le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté Intérimaire a fait l'effort d'intégrer le genre dans le diagnostic de la pauvreté, et la formulation des politiques et programmes de réduction de la pauvreté.

Analyse du genre

Pour appuyer les techniciens malgaches dans la planification ou l'analyse selon le genre, des outils méthodologiques intéressants existent comme les " Cahiers Genre et Développement " publiés par le Projet IGED, ou le " Miralenta ho an'ny fampandrosoana " édité par le PNUD, et beaucoup d'autres en version française ou malgache.

Mais si les outils existent, il faut reconnaître que la mise en pratique de l'approche n'est pas facile, même pour les sensibilisés. A la fin des formations de sensibilisation en genre des techniciens, les questions sont nombreuses, et le plus souvent celle qui revient est : " d'accord, et maintenant je fais quoi ? "

Plusieurs cadres d'analyse existent : le cadre d'analyse Harvard basé sur la division du travail, le cadre du renforcement du pouvoir de la femme par Sara Longwe, la matrice de l'analyse relative au genre de Rani Parker... D'une façon simplifiée, l'analyse de genre revient à faire une analyse différenciée des concernés : différencier les tâches (reproductives, productives, communautaires, et politiques), différencier les besoins (stratégiques, pratiques) et tout ceci avec des données réparties selon le sexe.

Et les techniciens de se poser à nouveau la question : " maintenant que j'ai toutes ces données, c'est quoi exactement une action genre ? "

Discrimination positive

Dans ses documents de formation, l'IGTR (Initiative Genre et Transport Rural, financée par la Banque Mondiale) définit que " l'intégration du genre est un processus ou une stratégie, qui vise à atteindre l'équité entre les genres (...) et cela implique plus que d'avoir un nombre égal d'hommes et de femmes dans toute situation ou position "

L'intégration du genre peut et devrait se faire au niveau d'une politique (plan d'actions adoptée par le Gouvernement, une ONG ou une institution), d'un programme (moyens d'action suivant le plan d'action) ou d'un projet (actions dont l'ensemble forme le programme). Les actions genre peuvent être un projet ciblant particulièrement les femmes, ou particulièrement les hommes, mais l'essentiel est d'avoir considéré les besoins et intérêts des femmes et des hommes, et d'agir en faveur des genres défavorisés.

Genre et volonté

Le désir de voir les femmes participer aux projets de développement n'est pas simplement animé par une raison d'équité mais parce que leur rôle est absolument déterminant à leur réussite et pérennité. Mais quelque soit la méthodologie d'approche, le développement c'est aussi et avant tout une question de volonté. Et prenons l'exemple de cette femme ayant occupé une place importante dans le gouvernement américain, qui a expliqué sa manière d'affronter le problème lors d'une entrevue accordée à un groupe des femmes africaines : " Dans ce monde d'hommes, les décisions se prennent dans les toilettes, dans les bars et sur les terrains de golf. Je ne peux pas aller aux toilettes des hommes, je ne bois pas, alors j'ai décidé d'apprendre le golf ". ♀

Des références nationales "genre" à Madagascar

PANAGED : Le Plan d'Action Nationale Genre et Développement initié par le Ministère de la Population, est un plan quinquennal qui comporte des axes de dimension sectorielle et transversale. La validation de ce plan est prévue pour cette année et la mise en œuvre sera de 5 ans.

Réseau genre : La mission du Réseau Genre est de contribuer au développement équitable par l'intégration de l'approche Genre et Développement. Son objectif est de promouvoir l'approche GED à Madagascar. L'adhésion est ouverte à toute entité / individu voulant s'impliquer dans la promotion de l'approche GED.

Groupe thématique genre : La mission du Groupe Thématique Genre est d'appuyer le gouvernement, la société civile et le secteur privé dans ses efforts de promotion et de mise en œuvre des actions en faveur de l'avancement de la femme. Ses membres sont des représentants des institutions intéressées par la promotion de la femme : Gouvernement malgache, Agences des Nations Unies, Agences d'aide bilatérales et multilatérales et ONG.



Même si souvent l'avis des femmes ne sont pas entendus, parfois, les femmes âgées sont de précieuses collaboratrices dans les rencontres avec les villageois.

Sources

- IGED : www.iged-madagascar.org et documents de formation
- IGTR : documents de formation
- GenderNet : www.worldbank.org/gender
- Ian Barwell. Le transport et le village. SSATP, Octobre 1996
- Priyanthi Fernando. Equilibrer les charges. Bulletin du Forum IFRTD, mars 1999.
- Astou Diop-Diagne. Intégration du genre dans le diagnostic de la pauvreté et la formulation des politiques et programmes de réduction de la pauvreté.
- Catalyst Inc. Women in Engineering: an untapped resource. 1992. www.catalystwomen.org
- Philippe Oberlé. Antananarivo et l'Imerina. 1976

La reproduction ou la reprise des articles du bulletin Lalana est autorisée sous réserve de la mention explicite de la source.

Entreprise de Construction

A.R.R

Andriamorasata Razakamandimby

Robert

- Bâtiments
- Travaux Publics
- Génie Civil
- Génie Rural

Lot H H 107
Soavimansoandro
Antananarivo 101

Tél : 22 431 65
Mobile : 032 07 095 62



Entreprise "AD"

TRAVAUX PUBLICS - CONSTRUCTION
- AMENAGEMENT - REHABILITATION -

RAKOTOARISOA Pierre Marie
Directeur Gérant

Ingénieur des Bâtiments et Travaux Publics

Lot IVR 32 Ankaditapaka Nord
Antananarivo 101

Tél : 03311 781 11



Visions malgaches sur les inégalités de genre

A Madagascar et peut-être aussi ailleurs, on pense généralement que ce sont les techniciens "hommes" (citadin et d'un certain niveau intellectuel) qui font un rejet de l'approche genre, et que les questions de genre sont l'affaire des femmes. Sur ces questions, Lalana a posé les mêmes questions à une femme et à un homme, à une experte en genre et à un professionnel routier. Il ressort du débat que le technicien ne fait pas un rejet, il est conscient du problème mais l'exprime à sa manière.

Interview de Vonifanja Andrianonintsoa conseiller technique à FORMFED-IGED (Initiative Genre et Développement) et Josué Razafintsalama, Secrétaire Général du FER (Fonds d'Entretien Routier).



Vonifanja Andrianonintsoa, conseiller technique en genre à FORMFED-IGED : "les projets ne doivent pas perpétuer les inégalités en genre".

Lalana : Les inégalités de genre : est-ce une réalité à Madagascar ?

Vonifanja Andrianonintsoa : Contrairement aux idées reçues, ces inégalités existent bel et bien à Madagascar. Il y a les inégalités de genre dans la vie de tous les jours et il y a les inégalités de genre que nous perpétuons dans nos projets de développement.

(...) En terme d'activités de développement, un cas précis concernant la micro finance rurale. Dans certains projets de micro finance rurale la femme n'est pas considérée comme quelqu'un qui peut bénéficier des services apportés par le projet. Elle n'a pas accès au crédit au même titre que l'homme. Si l'on raisonne en effet que un ménage égale un crédit et comme le ménage est toujours représenté par l'homme, le projet ne cherchera pas à savoir si la femme a besoin d'un crédit, de quel crédit et comment faciliter son

accès à ce crédit. Ceci constitue un exemple concret d'inégalité en terme d'accès aux ressources financières.

Un autre exemple concret : l'accès à la terre. Dans plusieurs régions de Madagascar, selon la coutume et la tradition, la terre se transmet de père en fils non de père en fille. Pourquoi ? De cette manière on limite l'accès de la femme à une ressource importante que constitue la terre. Ce n'est plus une question d'inégalité, dans sa définition pure comme inégalité de droit ou de pouvoir, mais vraiment une inégalité à l'accès aux ressources.

Lalana : La réduction des inégalités de genre est-il une priorité ?

Vonifanja Andrianonintsoa : Si on ne prend pas en compte des questions de genre dans le développement, on perpétue les inégalités et à mon sens c'est un développement déséquilibré. Dans les actions de développement, nous rendons des services aux bénéficiaires, mais si on ne les cible pas de manière différenciée (homme / femme), nous occultons une grande partie de la population qui est constituée des femmes.

Lalana : Quels facteurs limitent l'intégration de l'approche genre à Madagascar ?

Vonifanja Andrianonintsoa : La mentalité. La première difficulté a été la réticence qui venait plutôt des techniciens de développement. C'est la catégorie des gens dits "instruits" qui font un blocage par rapport à l'approche genre. Les paysans et paysannes se rendent compte qu'ils font de la discrimination en défaveur de la femme, ils l'écartent parce qu'ils y étaient habitués, parce que c'était la manière habituelle qu'on a perpétué au fil des ans. On écarte la femme des prises de décisions, des actions sauf quand ce sont des actions d'exécutante.



Josué Razafintsalama, SG du FER, reconnaît que : "les femmes devraient aussi pouvoir accéder aux postes de cantonniers".

Lalana : Les inégalités de genre : est-ce une réalité à Madagascar ?

Josué Razafintsalama : Je dirais que non. Enfin, à ne pas exagérer. (...) Inégalité en terme de traitement : non, mais inégalité en terme de proportion au travail : oui. Il y a beaucoup plus d'hommes que de femmes qui travaillent. (...) A mon avis, ce sont les femmes qui doivent s'investir plus, acquérir cette place et elles sont en train de le faire, d'ou cette vogue du genre.

Cependant, il faut dire qu'il y a une part de responsabilité des hommes malgaches. Nous, notamment dans le secteur routier, nous avons remarqué que les cantonniers sont souvent des hommes. Pourquoi pas des femmes ? Il y a beaucoup de femmes qui font des travaux HIMO, alors pourquoi pas du cantonnement. Est-ce parce que c'est considéré comme un métier d'homme ? Quelque part, ce sont les hommes qui ont un blocage culturel. Mais cela dépend des femmes. Ce n'est pas aussi facile de bousculer une culture. Il y a quelques dizaines d'année, voir une femme au volant équivalait à voir une extra terrestre, comme maintenant si on voyait une femme derrière une niveleuse ou un compacteur !



Lalana : La réduction des inégalités de genre est-il une priorité ?

Josué Razafintsalama : Il n'y a pas de situation idéale. Il faut toujours améliorer les choses. Mais en terme de priorités, je pense que la priorité actuelle du gouvernement est de donner de belles routes aux citoyens. (...) Cela va impliquer beaucoup de nouveaux employés et j'espère que parmi ces nouveaux employés, tant du secteur privé que public, il y aura beaucoup de femmes. Il y a des femmes maintenant dans les travaux publics mais généralement à un certain niveau, ingénieurs, directeurs, gestionnaires. Moi, j'aimerais voir des femmes sur le terrain.

Le genre est-il une priorité ? Je pense qu'il doit s'inclure dans la priorité actuelle. Pour nous le FER cette priorité est d'assurer l'entretien courant des routes. C'est le projet genre qui doit s'inclure dans cette priorité.

Lalana : Est-ce que les routes suffisent pour avoir le développement pour tous ?

Josué Razafintsalama : C'est la politique choisie par le gouvernement pour tirer le pays de la pauvreté. Peut-être qu'il y a d'autres façons, mais pourquoi pas celle là ? (...) On ne construit pas la route pour l'homme ou la femme. Cette construction s'intègre dans un tout. C'est un outil dont tout le monde doit profiter : les hommes, les femmes, les produits. Mais c'est comme tous les outils, un crayon mis entre les mains d'un dessinateur servira à créer un dessin alors qu'un autre se contentera de le ranger, tout dépendra de la façon dont ces gens vont exploiter la route en question. On ne peut pas construire des routes spéciales femmes, comme on ne peut fermer des routes à des femmes.



REGLES DE SECURITE EN PNEUMATIQUE

Dans toutes les conditions de roulage, la sécurité dépend de la surface de contact au sol. Comme le pneu constitue le seul point de liaison entre le véhicule et la route, le choix du pneumatique est important. Il influence en bien ou en mal la stabilité et la tenue de route du véhicule à cause des forces que subissent le pneu (vent latéral, virage...). Albert Rahaniraka, spécialiste en pneumatiques nous a transmis les conseils d'usages, pour augmenter la sécurité des personnes et des marchandises transportées.

LA PRESSION

Le respect de la pression de gonflage revêt une haute importance pour la sécurité du roulage et la longévité du pneu. Un sous-gonflage ou une surcharge entraîne une perte d'adhérence, provoque une élévation anormale de la température des constituants du pneu et engendre une dégradation de ce dernier.

Les effets négatifs d'une pression insuffisante ne sont pas nécessairement immédiats. Ils peuvent se manifester à terme provoquant des dommages irréversibles au pneumatique.

Il faut vérifier régulièrement les pressions, si possible une fois par mois sans oublier la roue de secours qu'il faut gonfler un peu plus et non avant chaque voyage ou un long trajet.

La vérification s'effectue le pneu étant froid, c'est-à-dire le pneu n'ayant roulé que quelques kilomètres à allure réduite. Sachez que la pression augmente avec l'échauffement en cours d'utilisation.

MONTE DES PNEUS SUR UN VEHICULE

Il est recommandé de ne pas panacher les pneus sur un véhicule. La monte doit être homogène c'est-à-dire de même dimension, de même marque, de même type, de même structure (Radial ou diagonal), de même degré d'usure, de même indice de charge et code de vitesse.

- Dans le cas d'une usure différente, monter les pneus neufs ou les moins usés à l'arrière.

- Dans le cadre d'un montage différent, veiller à ce que les pneus de même structure soit sur un même essieu (radial ou diagonal).

USURE DES PNEUS

Un pneu est en bon état lorsque que la bande de roulement présente des sculptures apparentes. La profondeur de sculpture conditionne (1) la distance de freinage, (2) la tenue de route et (3) l'évacuation de l'eau.

Les pneus comportent des témoins apparents qui indiquent s'ils sont ou non proches de leur limite d'usure (estimée à 1,5 mm). En dessous de cette limite, il y a risque de dérapage, particulièrement sur le sol mouillé.

CORRESPONDANCE PLY RATING ET INDICE DE CHARGE

La carcasse ou ossature du pneu est constituée au départ d'un certain nombre de nappes textiles superposées et entrecroisées. C'est par le nombre de nappes constituant la carcasse que l'on détermine le PR ou *Ply Rating* appelé dans le langage courant "nombre de plis". Exemple : 6 PR = 6 nappes croisées.

Le PR désigne la limite de charge que peut supporter le pneu. Exemple : un pneu 12.00 - 20 comportant 18 nappes en coton ou 18 PR supporte la même charge qu'un pneu en nylon de même PR mais avec un nombre de nappes inférieures (c'est-à-dire le pneu peut supporter une charge de 3750 kg).

Actuellement, le PR a été substitué par un indice qui correspond à une charge donnée suivie d'un code de vitesse. Exemple : Un pneu de 12.00 - 20 16 PR supporte la même charge qu'un 12.00 - 20 154 K (diagonal) ou un 12.00 R 20 (radial) : 154 = 3750 kg, K = 110 km/h.

LE CHOIX

Il est conseillé de conserver les dimensions équipant le véhicule à l'origine car celles-ci ont été étudiées par les constructeurs automobiles pour apporter un maximum de sécurité et de confort en fonction de la performance du véhicule.

Pour déterminer l'équipement de remplacement, il est indispensable de lire les inscriptions sur le flanc du pneu pour éviter une mauvaise utilisation.

Exemple : 195/70 R 15 correspond à :
195 : largeur du pneu en mm,
70 : série du pneu (rapport hauteur sur largeur : HS = 70%),
R : radial (structure du pneu),
15 : diamètre de la jante = diamètre intérieur du pneu.

Pour les mêmes dimensions, l'utilisation peut être différente : le pneu camionnette est suivi de la lettre C qui n'existe pas sur le pneu tourisme.

Exemple : 195/70 R 15 (pour tourisme) et 195/70 R 15 C (pour camionnette).

Il est cependant possible d'effectuer une monte autre que celle préconisée par le constructeur. Dans ce cas, seul un spécialiste pourra vous proposer la solution la mieux adaptée à votre utilisation.

BOUCHON DE VALVE

On a tort de vouloir négliger le bouchon de valve qui assure pourtant l'étanchéité parfaite de la valve. Sans bouchon, des grains de poussières peuvent y pénétrer entraînant une perte de pression. Il serait regrettable d'endommager le pneu pour un bouchon de valve.

Il est conseillé de remplacer la valve tubeless à chaque remplacement de pneu car elle se détériore par vieillissement et sous l'action de la force centrifuge, elle subit une force perturbatrice.

EQUILIBRAGE

L'équilibrage est nécessaire pour supprimer les effets d'un balourd ou de vibrations de l'ensemble tournant. Même si les vibrations ne se sentent pas au volant, elles existent et entraînent un inconfort de conduite, provoquant une usure prématurée des organes de suspension, de direction, des roulements et des pneumatiques.

INDICE DE CHARGE

Le pneumatique est homologué pour supporter une charge à une vitesse bien déterminée. Ainsi, la dimension du pneu est suivie de l'indice de charge et du code de vitesse. L'indice de charge est identifié en nombre et le code de vitesse en lettre. Exemples : 195/70 R 15 97S : 97 correspond à une charge de 730 kg par pneu, S correspond à 180 km/h. 195/70 R 15C 109R : 109 correspond à 1030 kg par pneu, R correspond à 170 km/h.

COMMENT DIFFERENCIER UN PNEU DIAGONAL D'UN PNEU RADIAL

La différence réside dans la structure du pneu.

Pour le pneu diagonal, la carcasse est composée de plusieurs nappes croisées. On l'identifie par un tiret (-) dans la dimension. Exemple : 6.50 - 16

Pour le pneu radial, la carcasse est composée d'une seule nappe disposée en arc droit dans la direction du rayon. Aussi, le sommet c'est-à-dire la circonférence extérieure est renforcée par une ceinture croisée en acier assurant la non déformation de la bande de roulement et de la stabilité du pneu. On l'identifie par la lettre R. Exemple : 6.50 R 16.

Faux ami : il faut éviter d'appeler un pneu diagonal par un pneu nylon, car le nylon est aussi utilisé pour la fabrication du pneu radial.



Plaidoyer pour le transport sur l'eau

Quand on parle de transport en milieu rural, référence est souvent faite au transport routier. Or, le "Transport sur l'eau" englobant le transport fluvial et maritime, est une solution effective au problème d'enclavement de certaines régions, mais également un moyen de subsistance.

L'IFRTD (Forum International sur le Transport Rural et le Développement) a voulu mettre en exergue l'importance de ce mode de transport à travers une série de recherches menées dans neuf pays d'Asie, d'Afrique et d'Amérique Latine : Bangladesh, Cambodge, Inde, Vietnam, Côte d'Ivoire, Madagascar, Ouganda, Nicaragua et Pérou.

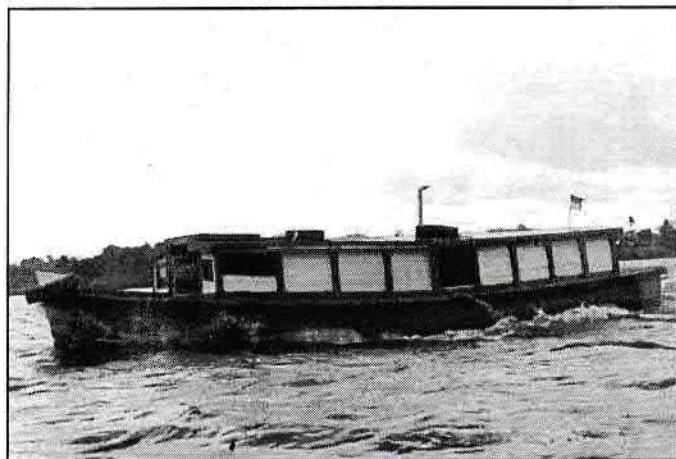
Les résultats de ces recherches ont été présentés lors du séminaire "Waterways and livelihoods" organisé par l'IFRTD en avril 2003 en Indonésie. A partir de ces cas, cinq questions majeures ont été dégagées :

- **Invisibilité ou Intégration** : en matière de développement, la priorité est toujours donnée au transport terrestre. S'agit-il d'une méconnaissance du transport sur l'eau ? Comment l'intégrer comme solution au problème de transport ?

- **Importance du transport sur l'eau comme moyen d'accès aux services de base** : des communautés comme celles présentées dans le cas du Vietnam dépendent exclusivement du transport sur l'eau pour accéder aux services communautaires. Des solutions comme des cliniques ou des écoles flottantes y ont été promues.

- **Le transport sur l'eau comme source de revenus et d'emploi** : des métiers dépendent directement du transport sur l'eau et l'amélioration de celui-ci conduirait directement à l'amélioration des revenus des personnes qui en dépendent.

- **Capacité technologique** : la technologie constitue parfois un frein au développement de ce mode de transport. Comment y pallier ?



Bateau sur la Kapuas river (Indonésie) : c'est à la fois la maison, l'endroit où on fait le commerce et un moyen de déplacement.

- **Comparaison entre transport sur l'eau et le transport terrestre** : comment se situe le transport sur l'eau par rapport aux autres modes de transport ?

Une des conclusions tirées de cette réflexion est qu'il est impératif de convaincre les différents intervenants de la pertinence du développement de ce mode de

transport à Madagascar. Néanmoins, n'étant pas un pays essentiellement dépendant de l'eau, le transport sur l'eau à Madagascar n'aura pas pour vocation de remplacer le transport terrestre mais bien d'être une solution complémentaire, voire alternative.



LALANA

249, Route Circulaire
BP 841. Antananarivo
Tél : 22.369.86
MadaCom : 033 11 497 70
Orange : 032 04 453 46
Fax : 22.366.31

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

Directeur de Publication
Vero Razafintsalama

Rédacteur en chef
Rado Andriamarofara

Comité de rédaction
Vero Razafintsalama
Niry Tina Andriamanday
Pascal Rakotohariyelo
Jean Claude Razanamparany
François Raharivohitra
Sylvie Rakotondravelo
Rondro Ramamonjisoa
Ratsima Harinjato

Abonnement-Vente-Publicité
Sylvie Rakotondravelo

Impression
Imprimerie Nouvelle
Tél : 22 233 30

Dépôt légal n° : 456
Tirage : 1000 exemplaires

Inforoutes



Canada et Europe

PERMIS DE STATIONNEMENT POUR HANDICAPÉS

At cours de l'année dernière, en tant que pays associé à la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), le Canada a fait preuve de leadership dans la mise en application de la Résolution 97/4 sur la reconnaissance réciproque des permis de stationnement pour les personnes handicapées.

Selon cette entente, tout Canadien à mobilité réduite possédant un permis de stationnement valide dans sa juridiction peut voyager dans n'importe quel des 40 pays européens membres de la CEMT et utiliser son propre permis pour obtenir les mêmes avantages de stationnement que les citoyens handicapés de ces pays. De même, étant donné que toutes les provinces et territoires canadiens ont accepté de participer à cet accord, les voyageurs européens à mobilité réduite peuvent visiter le Canada et utiliser leur permis de stationnement européen pour utiliser les espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées.

Chers abonnés,
pensez dès maintenant à votre réabonnement.

Pour la route...



YES! IT'S A WOMAN!!!

Etes-vous vraiment sûr que c'est une femme ?



COMPAGNIE MADECASSE

Au service des professionnels du bâtiment

Le Monde se construit sur bidim

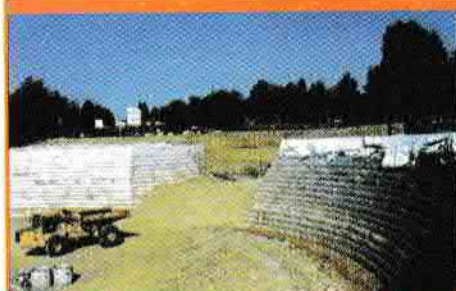


La gamme bidim : Une solution pour chaque application

bidim
 Geosynthetics

Murs, talus, remblais sur sols mous...

...bidim gamme Rock



Placés à intervalles réguliers dans les murs et les talus renforcés, les géotextiles de la gamme ROCK développent des efforts de traction que le sol ne peut reprendre et augmentent la résistance globale du massif ainsi renforcé.

A la base des remblais sur les sols mous, ils augmentent leur stabilité et permettent ainsi de réduire le nombre de phases de construction.

bidim
 plus

 Haute résistance à la traction
 Dissipation des surpressions
 Faible fluage

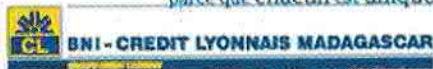
Société Anonyme au capital de 1 600 069 440 Fmg - RC : 3908
 BP 567 - Route des Hydrocarbures - Ankorondrano - Antananarivo - MADAGASCAR
 Tél : (261 20) 22 224 08 - 229 74 - 671 63 Fax : (261 20) 22 335 73
 E-mail : madeco@madecasse.mg - Site internet : www.lk-ol.com/madecasse

Infos
 et
 conseils aux
PME
 bonjour...!



A votre disposition pour nous contacter :
 un accueil dédié aux PME dans nos 20 agences
 une adresse internet : pme@bni.mg
 une hotline : 22 390 93

parce que chacun est unique



Le dirigeant d'une PME doit pouvoir prendre des décisions rapides.

La BNI - Crédit Lyonnais met à votre disposition, dans chacune de ses 20 agences à Madagascar, un guichet spécial "PME", dédié à l'information et aux conseils aux chefs d'entreprise.

Nos conseillers vous accompagneront pour trouver la meilleure solution à vos besoins. Par exemple, le "Crédit Flash" spécial PME permet de disposer jusqu'à 100 millions de fmg, sous 8 jours*.

Pour une solution rapide, appelez sans attendre la BNI-Crédit Lyonnais.

*sous réserve d'acceptation du dossier