

Choisir le doute comme philosophie de vie
c'est comme choisir l'immobilité comme
mode de transport

Yann Martel

www.lalana.org

Année 5

2004

22

Bimestriel

10 000 FMS

- Ligne de conduite -

CNS

POUR UNE
MEILLEURE
GESTION
DES
RISQUES

» page 2

**COLONEL JEAN
RAKOTOMALALA**

dossier :

dégâts cycloniques

PRÉVENTION - RÉHABILITATION

» page 7

Interview

300 milliards de dégâts
par Mr. Joseph Yolland, Sénateur
de Madagascar » page 3

? Who's who

Célestine Razanamaheta, Directeur
des Investissements de la Vice
Primature » page 12

Entreprendre

Comptabilité: notions de base
» page 13

Internationales

Développement du Partenariat des
pays d'expression française - FIRD
» page 14

EGALEMENT DANS CE NUMERO :

HISTOIRE :

L'entretien routier
au moyen âge » page 4

L'Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie. Profil

» page 14

SUPPLÉMENT COULEUR

» pages 8 - 9

INTERVENTIONS POST-GAFILO

qui fait quoi ou ?

CNS POUR UNE MEILLEURE GESTION DES RISQUES

Un des premiers soucis de son Excellence Monsieur le Président de la République de Madagasikara est de pouvoir être au plus près de la population malagasy surtout durant les moments difficiles. Il est vrai qu'un adage populaire dit que c'est durant ces périodes que l'on reconnaît ses vrais proches.

C'est à ce titre que le Gouvernement, sous la houlette de monsieur le Premier Ministre et par le biais du Ministère de l'Intérieur et de la Réforme Administrative, mobilise tous les moyens pour que le CNS (qui va bientôt répondre à l'appellation de CNGRC ou Conseil National de Gestion des Risques et Catastrophes) soit opérationnel pour toutes les missions qui lui sont assignées.

En effet, non seulement le CNS a à s'occuper de cyclones, inondations et incendies, mais d'autre part, il aura sous sa coupe les divers aléas qui sont les suivantes en risques spécifiques majeurs : sécheresse, criquet et épizootie, maladies épidémiques, déversement d'hydrocarbures.

Au moment où les cataclysmes naturels sont en accalmie, le CNS est toujours en activité, soit pour préparer la prochaine saison en mettant en œuvre d'ores et déjà les mesures préventives pour mieux aborder les problèmes qui se présenteraient, soit en faisant face aux chocs (incendies...) ou encore en prêtant assistance aux diverses collectivités dont les structures sociales ont été fragilisées sans pour autant pouvoir se réinsérer dans la vie active.

Notons qu'effectivement les actions du CNS ne pourront jamais être rapides et efficaces sans voies de communications praticables pour nos moyens d'acheminement terrestre. En effet, certaines régions de l'île se trouvent isolées, il résulte de ce fait que nos interventions sur les lieux s'avèrent être difficiles et coûteuses.

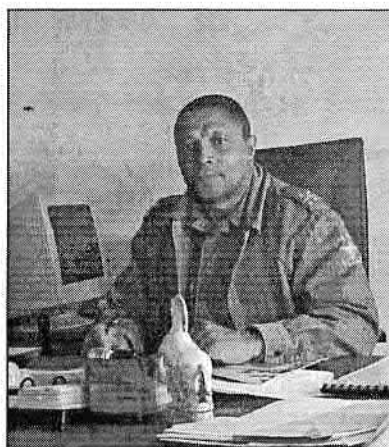
Le CNS loue l'ONG LALANA pour ses initiatives et ses objectifs liés à la route et le transport, il pourra ainsi assurer le rôle de partenaire actif et conseiller à nos côtés pour l'accomplissement de nos missions respectives.

Nous remercions tous les responsables des infrastructures routières pour les efforts grandioses effectués dans diverses régions et les encourageons également pour la multitude des tâches qui les attendent encore pour la bonne marche de l'économie de notre chère Patrie.

Nos vives reconnaissances sont également adressées à nos partenaires de la plate-forme de l'urgence pour leur appuis et collaborations efficaces.

Enfin, nous remercions pleinement les bailleurs de fond et donateurs pour leurs apports matériels et financiers sans lesquels nous n'aurions pas pu accomplir d'une manière conséquente nos tâches dans les meilleurs délais.

Colonel Jean Rakotomalala,
Secrétaire Exécutif du Conseil National de Secours



Légende

Aux alentours d'un village nommé Sendrisoa, dans la région d'Ambalavao Tsienimparihy, en bordure de route une montagne se

dresse. Sur son flanc, un tombeau dont la façade de pierre s'orne de cornes de zébus.

D'après les on-dit, ce tombeau est l'œuvre de merina (ethnie du centre de l'île) de la classe des hovalahy (classe bourgeoise durant la royauté malgache, au XVIII-XIX).

Pour y accéder, la maîtrise de certaines notions d'alpinisme est recommandée. Ainsi, lors de décès, le rituel de l'enterrement adopte une tournure de haute-voltage.

Pour commencer, un homme descend en rappel le flanc de la montagne, à l'aide d'une corde qui a été tressée à partir d'herbes séchées. Arrivé au niveau du tombeau, il l'ouvre et le corps du défunt est descendu à l'aide de cette même corde le long de la paroi. L'homme s'occupe alors de le descendre dans le caveau, referme les portes du tombeau qui sont, en fait, l'ouverture d'une grotte et adopte l'escalade pour remonter la paroi.



Une façon comme une autre de quitter la terre... pour une demeure autre, plus ou moins élevée.

contée par Assim et Maholy



ERRATUM : deux erreurs se sont glissées dans notre précédent numéro du bulletin Lalana (n°21) en pages 11 et 12 au niveau de la retranscription des noms de M. Alison Jean Honoré, Directeur des Transports et de M. Rakotoharinirina Rigobert, Chef du Service Sécurité Routière et non Alison Jean René et Rakotonirina Rigobert comme il a été malencontreusement retranscrit. Faisant appel à votre indulgence.



300 MILLIARDS DE DEGATS

Deux protagonistes de la scène politique tout autant que de la zone de ravage du cyclone Gafilo nous ont reçu afin de dépeindre l'atmosphère créée par les cyclones à laquelle la population se doit, bon gré mal gré, de faire face chaque année.

C'est au retour d'une tournée dans le nord que le sénateur Joseph Yolland nous invite à partager ses impressions. Avec lui, le député Jeannot Randrianaivoarivony pour appuyer ses dires et faire part de ses aspirations.

LAL.: Que pouvez-vous dire quand à la situation des zones que vous avez visitées et qui ont été touchées par les cyclones ? Quelle est la teneur des dégâts ?

Sénateur: J'ai circulé dans le nord : Ambanja, Nosy Be, Antalaha et je peux vous dire que la situation est désastreuse. Les dégâts cycloniques ont pris une ampleur catastrophique du fait que cette fois-ci, et dans un espace temps vraiment court, la population a essuyé le passage consécutif de deux cyclones tout aussi puissants l'un que l'autre. Ce qui fait que, n'ayant pu se relever d'une première rafale, la population se trouve aussitôt rabattue par une suivante. Et quand je dis rabattu...

En matières d'infrastructures, il y a d'abord les routes, totalement détruites, surtout les pistes qui sont devenues quasi-inexistantes. La route qui relie Ambanja à Ambilobe, par exemple, a été coupée durant 15 jours puis, suivie d'un rétablissement temporaire de la circulation par les Travaux publics.

Sur 350 m, à 8 km après Ambanja, à Anajokony, la route initialement goudronnée s'est fissurée de tout son long. De même pour Marivorahona sur une distance de 300 m.

Antalaha quant à elle, voit son port totalement détruit, avec une réhabilitation de secours car seuls les bateaux en provenance de Toamasina peuvent effectuer des ravitaillements.

Quant aux chiffres, ils donnent le tournis puisque Antalaha est détruite à 90 % tandis qu'Ambanja l'est à 80%.

LAL.: Et en ce qui concerne les dégâts en matière d'habitations et les pertes humaines ?

Sénateur: Et bien, pour ce qui est des habitations, si elles sont faites essentiellement dans les matières du pays, on comprend pourquoi elles ont été totalement dévastées expliquant le nombre élevé de décès et de disparus. Seuls les bâtiments administratifs tels que les écoles, les centres de santé et hôpitaux, ont résisté avec des dégâts minimes.

Ambanja = 28 morts
Antalaha = 37 morts

LAL.: Quelles actions d'urgences et de secours ont été entreprises sur place ?

Sénateur: Déjà il y a le Fokonolona qui se charge de dégager les arbres et branchages qui jonchent le sol. Quant à notre tâche, en tant qu'élus, nous avons pour l'instant, effectué des missions de reconnaissance appuyées par des rapports. Des déplacements essentiellement par voies d'eau comme les vedettes tant les inondations ont fait rage.

En tant que président de la Commission Infrastructures, je

Le mot du député :

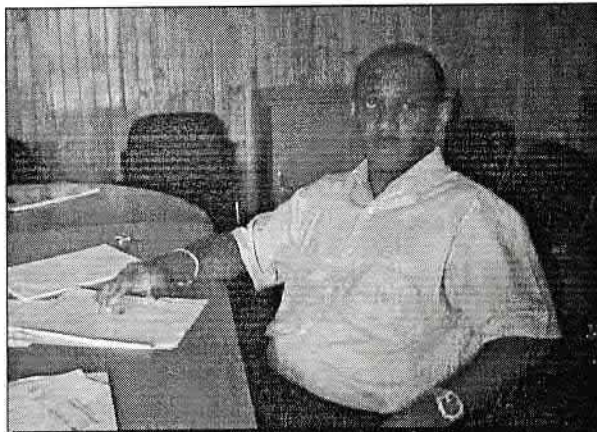


Jeannot Randrianaivoarivony

Il y a deux points sur lesquels j'aimerais insister en matière de dégâts cycloniques:

Tout d'abord, le manque de diversité.

La région de la Savaha (Sambava, Antalaha, Vohemar, Andapa) est une région où les gens malgré une terre vraiment fertile et facile à cultiver, se contentent de culture de rentes du fait que ça rapporte beaucoup plus que celles vivrières. Bien que l'alternance de culture se fasse dans ces régions, ce n'est encore qu'à petite échelle, ce qui ne permet pas de compenser certaines pertes. L'alternance des cultures est un remède en soi.



Joseph Yolland, Sénateur de Madagascar

met un point d'honneur à étudier toutes les possibilités en matière de réhabilitation ; c'est pourquoi ma présence dans la capitale, en vue de rencontrer les bailleurs, le FID, les diverses instances gouvernementales, etc. qui oeuvrent dans ce sens.

Une estimation des dégâts a d'ailleurs été faite et uniquement pour les infrastructures routières, elle se chiffre à 300 milliards de

FMG. Mais le budget alloué par l'Etat à la rubrique dégâts cycloniques est loin de faire l'affaire. En effet, l'an dernier entre 2 et 4 milliards de FMG ont été alloués... de quoi tomber de haut !

LAL.: Quelles solutions préconisez-vous ?

Sénateur: Le cyclone est une force de la nature. Nul n'est, sur terre, en mesure de les contrôler. Une solution s'offre pourtant à nous : que le malagasy sorte de la pauvreté.

Actuellement, par exemple, le citoyen malagasy construit comme bon lui semble, non pas pour sa satisfaction personnelle mais commandé par ses moyens financiers. Nous savons pourtant que Madagascar est une zone sous forte influence cyclonique, ce qui nécessite le respect de normes sur les infrastructures. C'est pourquoi la finalisation du Document Cadre de Réduction de la Pauvreté (DSRP) est imminente. C'est pourquoi, tout acte de déstabilisation contre la réalisation de ce DSRP doit être abandonné. Ainsi, des normes pourront être imposées.

Secundo, je préconiserai la création de logements sociaux par l'Etat, en partenariat privé, de type HLM. Des logements sociaux décentes à bas loyer, dans le respect des normes et pour une vie plus sûre.

Ensuite, la déforestation.

En quatre années consécutives, nous avons connu quatre cyclones virulents. Et toujours, ils sont entrés à Cap Est. Si l'on n'arrive pas à maîtriser la situation, on va avoir de gros problèmes surtout que les cyclones gagnent en puissance d'année en année. Une des causes majeures de cette situation est l'exploitation

forestière abusive. Tout en sachant que le reboisement est loin d'être automatique. Pourquoi ne pas juste suspendre l'exploitation pour quelques années, le temps que la terre puisse se régénérer et les arbres repousser. Sachant encore que la forêt produit du gaz carbonique qui constitue la force de l'anticyclone. L'a déforestation actuelle implique un réchauffement de la terre et la chaleur attire les cyclones.

Entreprise de Construction

A.R.R

Andriamorasata Razakamandimby
Robert

- Bâtiments
- Travaux Publics
- Génie Civil
- Génie Rural

Lot II H 107
Soavimansoandro
Antananarivo 101

Tél : 22 431 65
Mobile : 032 07 095 62

ouvrages hydrauliques en sac et tube

Exposés à la houle, aux marées, aux conditions cycloniques, les côtes, les berges ou les digues de protection souffrent généralement de dégâts importants (érosions, désordres structurels).

Les protections en structures lourdes classiques en plus d'être excessivement coûteuses ne donnent pas toujours les résultats escomptés.

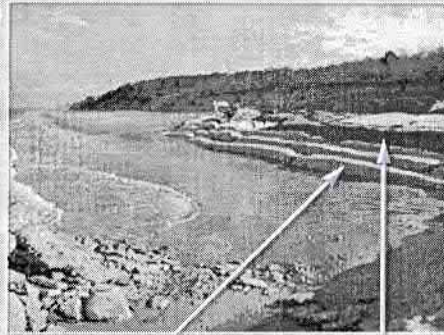
Face à ce constat, diverses solutions ont été développées et mises en œuvre depuis de nombreuses années. Ces solutions innovantes, souples et durables consistent en un tube conteneur ou sacs réalisés à partir d'un système de filtration géotextile rempli par pompage avec le sable de la plage ou tout autre matériaux du site adéquat (limon grossier par exemple).

Cette technique, d'ores et déjà utilisée en Asie, en Afrique et en France, rencontre un succès grandissant. Son faible coût, la protection maximale qu'elle offre et sa durabilité en font une alternative idéale aux solutions classiques lourdes (béton par exemple), coûteuses et peu respectueuses de l'environnement !

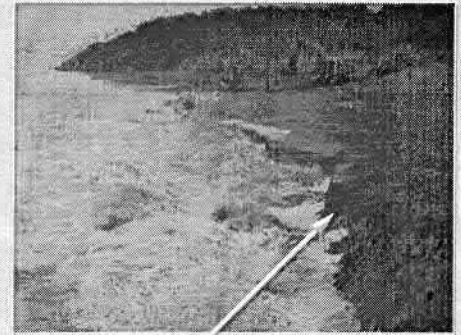
Diverses applications pour les tubes en géotextile non tissé aiguilleté de filaments continus, (type BIDIM)

Exemple : Protection face à l'érosion d'une dune soumise à de fortes houles :

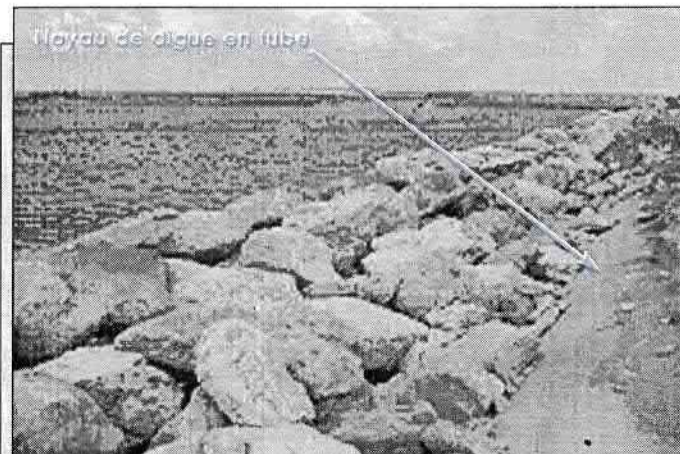
Cette technique a, à titre d'exemple, été utilisée en France pour faire face à une érosion dunaire de grande ampleur sur la plage de l'Amélie (Gironde) exposée aux fortes houles de l'océan Atlantique, que les solutions classiques ne parvenait pas à juguler.



Protection par solution tubes
Remblayage derrière les tubes



Protection tube parfaitement efficace face à une tempête



Noyau de digue en tube

Exemple : Réalisation d'un noyau de digue de protection

Les matériaux granulaires ont le double inconvénient d'être chers, et de ne pas toujours être disponibles. Les remplacer par un tube réalisé avec une enveloppe filtre est une solution techniquement et économiquement

beaucoup plus viable.

Le corps de la digue est constitué en enveloppe géotextile non tissé aiguilleté de filaments continus (type BIDIM). Ce tube se substitue à un noyau de digue réalisé en enrochements.

Ce tube est recouvert d'une fine carapace d'enrochements qui ont pour seule fonction la protection des tubes.

La digue ainsi réalisée est tout autant efficace qu'une solution 100 % enrochements et bien moins coûteuse !

Dans d'autres cas et en fonction des sollicitations, la protection du tube peut être réalisée avec du béton projeté, un remblai végétalisé ou des gabions (type matelas réno)

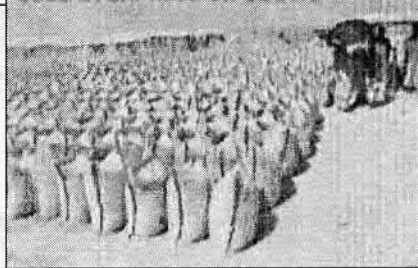
Digue une fois achevée



géotextile (type BIDIM)

Protection de côtes par sacs géotextile non tissé aiguilleté de filaments continus (type BIDIM)

Sacs avant mise en œuvre



En fonction de l'application recherchée, la technique peut se décliner sous plusieurs formes.

Pour des raisons pratiques, le tube peut se transformer en sacs

qui, confectionnés et remplis manuellement, donnent du travail aux populations locales, s'inscrivant parfaitement dans la démarche HIMO, et peuvent alors se substituer aux solutions d'enrochements.

Ainsi, 150 km de côtes au Bangladesh ont pu bénéficier de cette solution:

chantier réalisé en 2003/2004



Confection des sacs géotextiles

La longueur, le poids ainsi que la résistance des sacs peuvent varier en fonction de l'application et selon les sollicitations exercées.

Que ce soit pour les tubes ou les sacs, le géotextile est d'un type bien particulier.

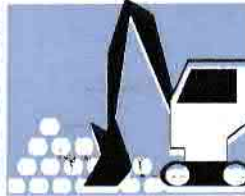
L'enveloppe doit avoir des caractéristiques bien précises pour être la plus efficace possible :



Vue de la protection

"le géotextile non-tissé aiguilleté de filaments continus associe dans un même produit des propriétés hydrauliques optimisés ($70 \mu\text{m} \leq$ ouverture de filtration ≤ 80

μm , $25 \leq$ nombre de constrictions ≤ 40) et une couche externe pour accroître les propriétés mécaniques (résistance à l'abrasion et, $30\text{kN/m} \leq$ Résistance à la traction $\leq 35 \text{ kN/m}$). La couche externe faite de filaments plus gros que la couche interne possède une ouverture de filtration plus grande, ce qui augmente la perméabilité globale de l'enveloppe filtre tout en empêchant le risque de colmatage.



technique du chantier enrobé

Un chantier d'enrobé constitue la phase finale dans la construction de la route, plus exactement, c'est la pose de la couche de roulement en enrobé bitumineux.

Par enrobé, il faut sous-entendre " enrobé bitumineux " qui, comme son nom l'indique, est le fait d'enrober des granulats (gravier, sable, fillers) par des produits bitumineux appelés liants hydrocarbonés: bitumes purs ou avec des fluidifiants ; que l'on pourrait assimiler à cette image plus gourmande des noisettes enrobées de chocolat.

Cette activité s'effectue dans une centrale d'enrobé, une usine de mélange, d'où sont extraits des produits finis. La pose de ces produits sur le chantier se fait par une machine spéciale appelée Finisseur, et au final, par un atelier de compacteur.

L'enrobé est un type de revêtement en produits noirs mais qui diffère sur la façon de mise en œuvre car pour ces derniers, il n'y a pas de préfabrication en usine vu qu'ils sont directement mis en place sur le chantier.

L'avantage de l'enrobé par rapport à l'enduit superficiel est que le premier est fait pour résister aux contraintes des trafics surtout en terme de portance, tandis que l'enduit superficiel (ES) ne joue pas ce rôle, il sert uniquement à imperméabiliser la couche de surface et à donner ou redonner de la rugosité aux couches de roulement usées (couche d'usure).

Quant à son inconvénient, si l'enrobé est bien plus coûteux que l'ES, il persiste plus longtemps et, s'il est bien exécuté, d'entretien facile.

XXXX

Un chantier d'enrobé sera quelque peu différent suivant son ampleur. Il est donc important de faire une excellente organisation du chantier pour avoir une bonne qualité des travaux.

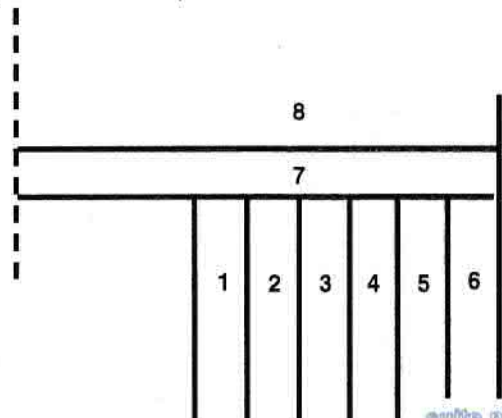
1- RECONNAISSANCE

a/ Le Plan de pose

S'il est relativement facile de réaliser la mise en œuvre des enrobés en section courante (route) il en est autrement dans le cas d'un ouvrage compliqué. Ce plan de pose vous permettra :

- de choisir une largeur de base pour votre finisseur

- de définir l'ordre de pose des différentes bandes en évitant que le finisseur et les camions d'approvisionnement montent sur les bandes précédemment répandues.



suite p.6 >>



technique du

>> suite p.3 **chantier enrobé**

2- Travaux préalables

Pendant la reconnaissance, il faudra vérifier l'état de surface du chantier pour prévoir les différentes modifications à apporter (reprofilage, nids de poule, etc...).

3- Reconnaissance des itinéraires

Recenser et vérifier les itinéraires de transport de l'enrobé en pensant au poids et au gabarit des véhicules employés.

4- Moyens

Pendant la reconnaissance, vous rechercherez les moyens à votre disposition sur le chantier et vous définirez les matériels nécessaires pour la réalisation des travaux.

5- Sécurité

Tout chantier est une perturbation pour la circulation donc, pour votre sécurité et celle des usagers, une signalisation permanente jour et nuit sera nécessaire pour le balisage des travaux et la régulation de la circulation.

à suivre

Jean Claude Razanamparany

actus - brèves - actus - brèves - actus

9 mois de délai. C'est ce que s'est donné le FID pour réhabiliter et reconstruire les infrastructures détruites par les passages des cyclones. Ouvrage qui bénéficie de la participation d'ONG diverses telles que le CRS, CARE, SAF FJKM, FLM, ONG anglicane, l'UNICEF.

ACTUS - BRÈVES - ACTUS - BRÈVES - ACTUS



Pendant plus de 1000 ans après la chute de l'empire romain, peu de voies routières ont été construites en Europe Occidentale. En dehors des voies romaines, les routes consistaient communément en des pistes remblayées avec du mâchefer (souvent renforcées de fascines et de pieux de bois) ou encore avec des pierres et du gravier. Seules quelques routes étaient pavées.



Quelques unes des anciennes voies romaines furent surtout utiles aux gens du Moyen Age, non comme moyen de communication, mais comme carrières de pierres pour construire leurs villages. Néanmoins, celles qu'on jugeait pouvoir être fréquemment utilisées étaient assez bien entretenues, on surveillait assidûment leur revêtement, leur drainage et l'état des ponts.

en galets ou en dalles de pierre), levant un impôt spécial à cet effet, car un accès facile était le gage d'avantages commerciaux certains.

En Angleterre, les paroisses avaient l'obligation traditionnelle de s'occuper des routes. La réfection en était évidemment assez irrégulière mais au XVIII^e siècle, plusieurs décrets concernant les péages permirent d'alléger la charge financière des paroisses.

L'entretien des routes incombait à divers organismes :

Les voies royales étaient généralement en bon état, non seulement à cause de leur intérêt militaire, mais aussi parce qu'elles conduisaient aux ports de mer et aux marchés.

Les centres urbains les plus importants prenaient à leur charge le pavage des routes stratégiques (pavage

Quelques organismes religieux étaient renommés pour leur habileté à construire les ponts et les chaussées, comme celle de Glastonbury et la fameuse "chaussée de Hollande".

En France et dans la plupart des autres pays, on eut recours, d'ailleurs sans dérobes, à une certaine forme de corvée qui devait garantir le bon entretien des routes.

Tiré de L'Histoire de l'Humanité. Les origines du monde moderne (1300 - 1775)



comment aborder les panneaux...

STOP & Cédez le passage

Les panneaux de "STOP" et de "CEDEZ LE PASSAGE" prêtent souvent à confusion chez les conducteurs. Or, savoir faire la distinction à la vue de l'un ou l'autre de ces panneaux est capitale.

Le signal STOP impose de :

- marquer un temps d'arrêt même si aucun véhicule n'arrive sur la route à aborder,
- céder le passage à gauche et à droite.

Le signal Cédez le Passage impose de :

- céder le passage à gauche et à droite
- s'arrêter, si nécessaire.

Remarque : il est à signaler que le non respect du panneau stop entraîne le " retrait du permis de conduire ".

manuel de l'apprenti auto-écolier...

Paroles d'instructeur...

L'auto-école est une institution où l'on enseigne la conduite automobile à des candidats au permis de conduire. La formation donnée à ces futurs conducteurs est d'une part, la maîtrise de la réglementation de la circulation et d'autre part, la manipulation proprement dite de la voiture elle-même.

Il est vrai que la sécurité routière dépend de tous les usagers de la route, mais essentiellement des conducteurs, car ce sont eux qui sont les principaux utilisateurs des routes.

C'est pour cela que le rôle joué par les auto-écoles est capital. Ainsi, le passage dans une auto-école de tout nouveau conducteur potentiel est une condition *sine qua non*, -ce qui n'a pas été toujours le cas jusqu'à présent-, si l'on veut atteindre l'objectif de " diminuer - et pourquoi pas d'éliminer- le nombre des accidents de la circulation ".

Ainsi les auto-écoles orientent la formation donnée à ces conducteurs dans ce sens, afin que ces derniers maîtrisent "l'Art de la Conduite".

Avec l'aimable collaboration
de Mr. Jaona RAMERISON,
Instructeur Auto-école RAMERY



cyclones

appréhensions...



Les dégâts engendrés par le cyclone sur les routes sont souvent impressionnants, ici, seule une barrière de pluie immergée rappelle l'existence d'une route quelques heures plus tôt.

L Océan Indien et Madagascar sont des zones à risques en matière de cyclones. Chaque année, ce sont 8 à 9 cyclones qui traversent l'Océan Indien dont 3 à 4 touchent Madagascar. La période cyclonique qui s'étend de décembre à mars est sans nul doute l'une des périodes qui génère le plus d'appréhension à Madagascar. Ainsi, si l'approche d'un cyclone éveille les craintes, l'annonce de son entrée dans l'île implique indubitablement ; dégâts en matière d'infrastructures et de routes d'où isolement, pertes tant en cheptels, en cultures, qu'en vies humaines, sans oublier les conséquences lourdes telles que les inondations, les épidémies... Dépourvue de moyens de défense et de protection uniformisés, La Grande île ne peut tenir tête à pareil titan. Néanmoins, des structures sont mises en place et raffermies dans le but d'alléger les véhémences cycloniques. A cet effet, la Direction Générale de la Météorologie, chapeauté par la Vice Primature assure la délicate fonction de prévention. En effet, par l'émission de ses prévisions, elle détient la lourde responsabilité de diriger tous types de préventions mais encore les diverses aides d'urgences que ce soit en matière d'approvisionnement que de médication car les cyclones apportent certes des dégâts matériels mais encore de nombreux risques, telle la propagation de maladies.

Rado

Mr. Alain Solo Razafimahazo, Directeur d'Exploitation de la Météorologie, Ingénieur principal de la Météorologie et consultant en matière de cyclone tropical nous éclaire sur les actions de l'organe chargé de la Météorologie face à de tels aléas.

L'organigramme de cette institution est somme toute, très simple. La Direction Générale se compose de deux entités distinctes, à savoir la direction des exploitations météorologiques et la direction de la météo appliquée dans lesquelles se répartissent quatre différents services : service météorologie opérationnelle, service hydrologie, service climatologie et service agro-météorologie.

La météo, comment ça fonctionne ?

Au niveau de la Direction Exploitation, le service Météo est en relation permanente avec les diverses stations météorologiques de Madagascar. Le service météo en possède 24 avec une prépondérance sur la Cote Est, expliquée par le caractère à risque de celle-ci. En plus de ces stations, certaines grandes villes bénéficient du concours de stations appartenant à l'ASECNA (Mahajanga, Toamasina, Taolagnaro et Ivato.) qui travaille en étroite collaboration avec le service Météo.

Stations Météorologiques de Madagascar

| | |
|-----------------|---------------------------------------|
| 1. Antsiranana | 15. Besalampy |
| 2. Vohemar | 16. Mahajanga |
| 3. Antaiàha | 17. Antsoiny |
| 4. Sambava | 18. Analalava |
| 5. Sainte Marie | 19. Nosy Be |
| 6. Toamasina | 20. Ambohitsilaozana (Ambatondrazaka) |
| 7. Mahanoro | 21. Maevatanana |
| 8. Mananjary | 22. Antananarivo |
| 9. Farafangana | 23. Ivato |
| 10. Taolagnaro | 24. Antsirabe |
| 11. Tollara | 25. Fianarantsoa |
| 12. Horombe | 26. Ranohira |
| 13. Morondava | |
| 14. Maintirano | |

À quoi servent les stations météo

Ce sont elles qui se chargent d'envoyer chaque jour et chaque 3 heures sans faute, toutes les informations météorologiques utiles à la centrale, informations telles que :

- la température du lieu
- la pression atmosphérique
- l'humidité
- la pluie (précipitations)
- les vents (provenance et puissance)
- les nuages
- le type de temps (pluvieux, éclairci, grêle,...)

Il existe des codifications dans la météo mondiale : des normes chiffrées. Celles-ci sont envoyées à la centrale

d'Antananarivo à l'aide d'un radio émetteur-récepteur ou BLU. Ces informations sont traitées et envoyées dans les îles à proximité, en Afrique et dans le monde au moyen de cartes codées normativement. En réalité, les stations météorologiques du monde se transmettent des informations mutuellement, par satellite.

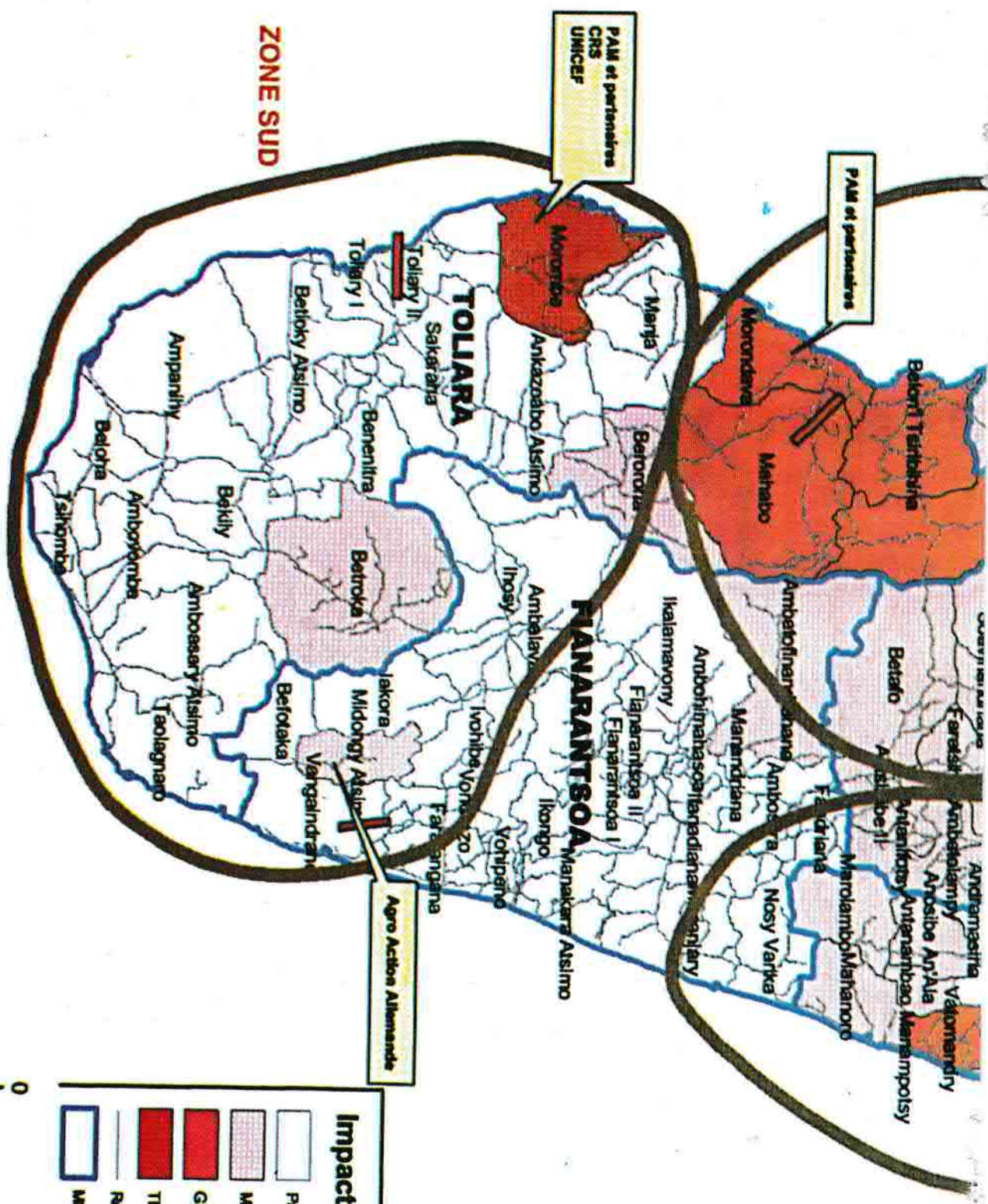
En moyenne, les prévisions météorologiques sont vraies de 75 à 80 %. Ainsi, pour Gafilo, les prévisions météorologiques malagasy étaient de 85 à 90 % vraies : alors que certaines stations étrangères avaient prévu un passage sur Sainte Marie ou Tana, Madagascar a donné la meilleure prévision. "Le mérite en est, selon Mr. Razafimahazo, essentiellement technologique car les ingénieurs météorologistes de Madagascar sont aujourd'hui, dans la capacité de réunir le maximum d'informations en temps réel, du fait également que la météo malagasy est aujourd'hui dotée d'appareils complets nécessaires et indispensables à la météorologie".

Ainsi, en plus de ces données, des photos satellites sont prises et le tout est coordonné pour aboutir sur un diagnostic qui constitue les prévisions.



Gafilo : la meilleure prévision pour Madagascar

DE LA METEOROLOGIE prévision & prévention



Impacts du cyclone

- Pas d'impacts déclarés ou constatés
- MODERE
- GRAVE
- TRES GRAVE
- Route principale
- MDC99 PROVINCE



Map by OCHA - SAHIMS
 OCHA Support Mission to Madagascar 10 March 2004
 Data Collection and Compilation by the National Disaster Management Agency / CNS - Conseil National de Secours - Antananarivo



<< suite p.7

Celles-ci sont alors dispatchées et notamment médiatisées.

Quand vient le temps... des cyclones

Madagascar se situe dans une des zones les plus à risques en matière de cyclone.

Si la période cyclonique se situe aux environs du 15 novembre au 30 avril, de janvier à mars l'activité cyclonique est encore plus concentrée et plus forte du fait que durant cette intervalle, le soleil descend sur l'équateur et dégage une onde de chaleur.

Qu'est ce qu'un cyclone ?

C'est le phénomène météorologique le plus dévastateur, du fait de son étendue et de sa persistance. Les dégâts sont causés par des vents forts (de 150 à 300 km/h), par des pluies diluviennes, et sur les côtes, par la formation d'une vague de tempête de plus de 6 m de haut.

Le cyclone est de forme circulaire, de 100 à 500 km de diamètre, avec souvent des bras spiralés. Le déplacement général du cyclone est lent (30 km/h environ). Les vents atteignent leur intensité maximale à 30 kilomètres du centre en moyenne : ils peuvent alors atteindre 300 km/h. Notons que "cyclone" est le nom spécifique pour la plupart des régions. Mais on parle d'"ouragans pour les Caraïbes" et de "typhons" pour la mer de Chine.

Dans l'Océan Indien, les cyclones se développent dans une échelle de 300 à 1000 km de diamètre.

La plupart des cyclones prennent naissance dans la zone des calmes équatoriaux, cette étroite ceinture équatoriale caractérisée par des vents faibles alternant avec des grains fréquents, et qui est située entre les alizés du nord-est et du sud-est.

La durée de vie d'un cyclone varie aux environs de 10 jours, incluant sa création et sa disparition. Le plus long que nous ayons essuyé est Eline qui a vécu 23 jours durant. Un cyclone qui est

Les phases d'avis

- Phase I :** avis d'avertissement
- Phase II :** avis de menace
- Pas de cours pour les élèves
- Phase III :** avis de danger imminent
- Pas de cours. Journée chômée

Qu'est ce qu'un anticyclone

Selon le dictionnaire, il est un centre de hautes pressions atmosphériques. Pour simplifier, nous dirons que chaque cyclone (attiré par la chaleur) est associé à un anticyclone, duquel il suit la bordure, tel un engrenage et que l'anticyclone trace la trajectoire du cyclone et permet de réduire sa puissance.

A quoi sert l'anticyclone?

Il suit les fronts polaires desquels ils est originaire. Quand un anticyclone n'est pas perturbé par quelque élément externe, il garde une importante stature. Mais gêné, il se réduit et perd de sa vigueur, permettant ainsi au cyclone de se développer. Ainsi, les embouchures de fleuves sont des zones d'attractions de cyclones du fait qu'ils constituent des zones de petites dépressions.

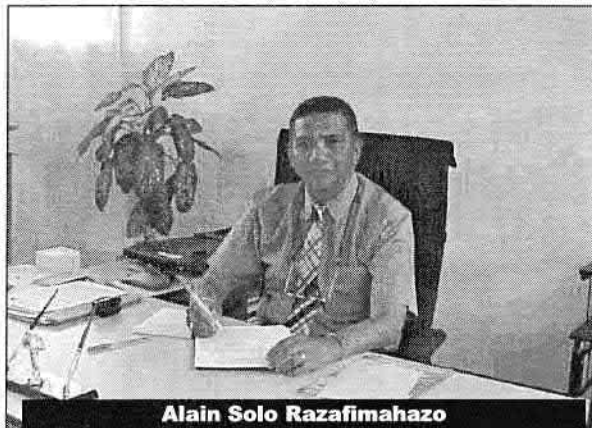
né en Australie et a parcouru le Canal du Mozambique puis l'Afrique et Madagascar.

Modes de Préventions

Alors que le cyclone se crée, des milliers d'yeux de météorologues sont braqués sur lui sachant que à 4000 - 5000 km des lieux d'observations, un cyclone est déjà visible.

Si en temps normal, la vérification des données a lieu toutes les trois heures, face à ces phénomènes atmosphériques, elles sont intensifiées et se font chaque heures dans les régions intéressées et une fois le cyclone sur place : 24h sur 24.

Une collaboration intense avec les



Alain Solo Razafimahazo
Directeur d'Exploitation de la Météorologie

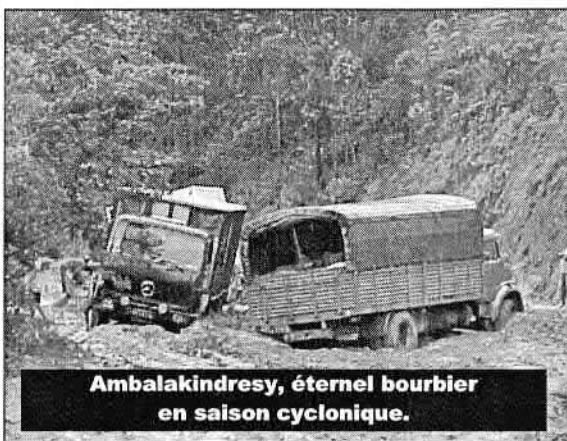
médias et le Conseil national de Sécurité permet une diffusion massive des informations et dirige les mesures de protection à suivre suivant le risque encouru pour chaque zone concernée.

Ainsi, dès que la trajectoire du cyclone a été établie et qu'une incursion sur les terres est prévue, des avis sont lancés à tous les Fivondronana prévus être touchés même de manière minimales. Et chaque 3h, des annonces sont diffusées dans toutes les stations télévisées ou radios intéressées et aux autorités : au Président de la République, au Premier Ministre, à la Vice Primature, aux Ministres, aux Faritany concernés. L'avis n'est levé qu'une fois sur que le

Données à l'appui, la Direction Météorologique a le devoir de conseiller l'interdiction de circulation maritime lorsqu'ils jugent que le risque encouru est trop grand et ainsi éviter des accidents pareils à celui qui fit sombrer le Samson.

Fiche technique :

- Cyclone :** température minimale : 26°C sur 60 m de profondeur
- Zone de création :** entre 05 et 15° Nord, par la force de Coriolis
- Hémisphère sud :** rotation du vent comme les aiguilles d'une montre
- Hémisphère nord :** sens contraire
- Relevé :** du météorologue : ces rotations se répercutent dans toute action en rapport avec l'eau, ainsi lorsque lavabo se vide, le sens de l'eau est en rapport avec l'hémisphère dans lequel on se situe.



Ambalakinresy, éternel bourbier en saison cyclonique.

cyclone n'est plus en état de nuire, il n'y a pas de données techniques spécifiques mais on privilégie plutôt une étude de cas par cas.

"Nous avons également une zone de haute responsabilité qui constitue l'espace maritime régional" affirme Mr. Razafimahazo.

Et si l'union faisait la force

Bien que la nature préventive revêtu par la Direction de la Météorologie est la plus reconnue, avec elle ; diverses entités se sentent concernées et oeuvrent, selon leurs capacités et selon les niveaux qui leur sont adéquats à la prévention ou encore à la réhabilitation pré ou post dégâts.

Afin de pouvoir coordonner ce panel d'entités concernées, se dresse le CNS qui s'établit en tant que coordinateur des actions.

Comment se forme un cyclone?



Les cyclones naissent dans des zones de vent qui soufflent en sens contraire ou presque (vents contrastants), c'est-à-dire près de l'équateur, où se rencontrent les vents alizés venant les uns du nord-est, les autres du sud-est (directions opposées). Les cyclones tropicaux ne se produisent pas exactement au-dessus de l'équateur car ils ont besoin, pour se développer, de la force de torsion provoquée par la rotation de la Terre ; or cette force est nulle à l'équateur.

D'autre part, les cyclones ne peuvent se former que dans les régions de haute mer, où circulent des masses d'air chaud et humide.

Suivons encore, sur les illustrations, la formation d'un cyclone

Un cyclone naît d'une masse d'air chaud et très humide circulant au-dessus de l'océan (la zone se trouve donc en

basse pression). Les alizés, soufflant de directions opposées, se rencontrent : ils amorcent aussitôt un mouvement qui rappelle celui d'un gigantesque entonnoir.

1- L'air chaud et humide, parvenu au centre du tourbillon, où la pression est basse et le réchauffement plus élevé, est contraint de monter. En s'élevant, il se refroidit : l'humidité contenue dans l'air se condense donc, et la chaleur libérée sous l'effet de cette condensation réchauffe la masse d'air en rotation : celle-ci devient encore plus légère et s'élève alors d'autant plus rapidement.

2- En même temps, l'air humide de la mer prend la place laissée libre de celui qui est monté : de cette façon, condensation et réchauffement sont toujours alimentés et, à l'intérieur de l'ouragan, l'air est contraint de s'élever de plus en plus vite.

3- L'air qui se précipite avec rapidité de l'extérieur vers l'intérieur fait du cyclone une sorte de gigantesque roue de vents violents. Ces vents ont une grande force de destruction.

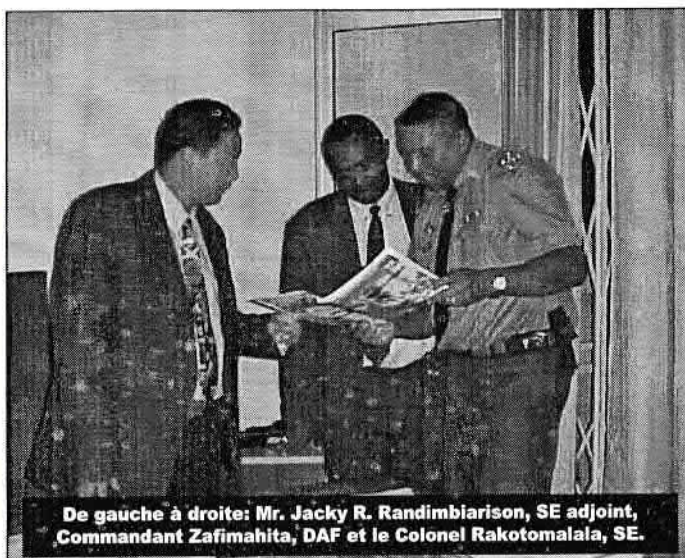




Le Conseil National de Secours a pour fonction d'assurer la coordination des interactions ONG et association dans le cadre des interventions pour les situations d'urgences. Des situations d'urgences en tout genre tout autant un incendie qu'un cyclone.

En début d'année, les cyclones ont présenté une virulence et une succession particulière. En début d'année également, le CNS révisait son système interne afin d'apporter efficacité et impacts positifs dans ses actions et surtout dans le but d'éradiquer l'empreinte de corruption qui semblait fortement oblitérée afin que "l'époque des dons détournés soient révolus" (Cf. Midi Madagascar du 20 avril 2004).

Depuis, diverses améliorations ont eu cours et si, effectivement le CNS a connu ses mauvais jours et ses déboires, des mesures quelques peu drastiques ont été prises et



De gauche à droite: Mr. Jacky R. Randimbarison, SE adjoint, Commandant Zafimahita, DAF et le Colonel Rakotomalala, SE.

premier est que ces aides arrivent le plus tôt possibles aux couches vulnérables les plus touchées.

Pour le cas des cyclones de cette année, nous avons bénéficié d'un appui considérable de la part d'autres nations, notamment la République Sud Africaine qui nous

Mission qui s'opère également dans le dispatching des actions et des dons. Ainsi, si deux ONG pouvoient le même site, c'est le CNS qui se charge d'établir un plan d'action par rapport à l'offre et aux besoins.

Quand au budget du CNS, celui-ci bénéficie de 118,400 Millions de budget de fonctionnement et ne possède pas de budget d'infrastructure.

Le CNS se compose :

- d'un Secrétaire Exécutif : Colonel Jean Rakotomalala,
- d'un Secrétaire Exécutif adjoint : Jacky Roland Randimbarison,
- d'un DAF : Commandant Thierry Zafimahita,
- d'un Directeur de la Communication et des informations
- d'un Service technique (informatique, BDD)

6 personnes composent le personnel rattaché au CNS. Le reste, est un personnel détaché.

Quant aux perspectives internes du CNS, le renforcement de capacités du personnel, des moyens humains et matériels sont, selon notre hôte, un point capital dans son organisation.

Le CNS est une entité fortement militarisée. Déjà ne fût-

LE CONSEIL NATIONAL DE SECOURS pour une coordination efficace des actions

se reflètent entre autres dans la forte militarisation du conseil mais également dans les mesures de sécurité prises au sein même du conseil.

C'est Mr. Jacky Roland Randimbarison, occupant le poste de Secrétaire Exécutif adjoint qui nous accueille dans les bureaux du CNS.

De prime abord, c'est la question attenant à la corruption qui entame la discussion. "Nous avons établi une règle de transparence qui fait que nous émettons des communiqués de presse quasi quotidiens durant les sinistres. Ils informent sur la situation des stocks (aides, dons), sur la situation financière, sur les interventions sur sites et sur les sites de dispatching.

L'objectif étant la bonne gouvernance, autant aller en ce sens. De plus, notre objectif

a prêté 4 hélicoptères et un avion CASA, la République française avec 2 avions Transall qui ont été acquis par suite de négociations de Monsieur le Président. Mais l'aide ne vient pas que d'en haut, nous avons bénéficié de l'appui des transporteurs locaux par exemple en matière d'acheminement de dons, ainsi l'APTR".

Organisation du CNS

Au sein du CNS, toutes les questions relevant de la sécurité du citoyen sont relevées. Les dégâts causés par le phénomène météorologique qu'est le cyclone ne représentent qu'une partie des mobilisations et une entité du CNS.

Afin que chaque intervenant puisse se connaître et connaître les actions et les entités concernées en la matière, des réunions sont effectuées et deviennent hebdomadaires ou même plus fréquentes durant les opérations de secours. Le CNS a ainsi une mission de coordination.

Réhabilitations et exécutions

C'est au FID que revient de coordonner les actions d'évaluations de catastrophes. Une évaluation rapide est toujours escomptée car elle permet des estimations et l'appel aux coopérations bilatérales tout autant qu'aux coopérations intérieures au pays. A cet effet, un financement de 50 millions de US\$ a été alloué par la Banque Mondiale pour la réalisation de ces réhabilitations (Cf. "Washington. La Banque Mondiale approuve le CARP" in Madagascar Tribune du 21/07/04, p.2, cf. "Banque Mondiale, Rencontre Ravalomanana-Wolfenhan" in Madagascar Tribune du 22/07/04, p.2, in <http://www.lalana.org>).

Sauf pour la réhabilitation des Périmètre irrigués dont la tâche revient au PSDR, c'est au FID également que revient l'exécution des réhabilitations, grâce entre autres à son atout représentation éparpillé dans chaque province du pays.

Etablir des Normes anti-cycloniques :

Nombreuses sont les habitations qui ont pâti des passages des cyclones du fait que ces normes ne sont pas respectées parce que non établies officiellement mais également en raison d'insuffisance financière du citoyen malagasy.

ce que pour accéder aux bureaux, les mesures de sécurité sont assez coriaces. A la question de la raison de cette militarisation, Mr. Randimbarison nous répondra que la présence militaire accélère les interventions. Néanmoins la présence de civils, notamment la sienne a également pour objet d'assouplir cette rigueur.

Nous avons bénéficié de nombreuses aides externes mais il ne faut nullement oublier les malagasy prêts à se soutenir. Que ce soient les maires, les élus, mais aussi les particuliers qui n'ont pas rechignés à prendre part aux actions de secours.

Rado Andriamarofana

en cours :

Décret d'application de la loi sur la Stratégie Nationale pour la Gestion des Risques et des Catastrophes (SNGRC).

Actuellement, ce nouveau décret est en cours de ratification. Les points forts qui y sont relevés : organisation, structure décentralisée, fonctionnement, prévention, période de secours d'urgence, période post évènement, partenariat et coopération, plan en matière de gestion de risques et catastrophes.



TOUS TRAVAUX DE CONSTRUCTION GÉNÉRALE

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

Lot 103 A Ambohibao
Antananarivo 101

Tél : 22 449 86
032 02 590 24



RAZANAMAHEFA

Célestine

Véritable bourreau du travail, Célestine Razanamahefa nous reçoit entre deux rendez-vous. Un large bureau la devance où sont étalés une panoplie de travaux, les en-cours, les à-venir,...

Sourire aux lèvres, elle abat son travail de titan d'arrache pied, soutenant deux, parfois trois conversations mais toujours attentive aux moindres faits et questions. A 53 ans, cette mère de trois enfants, petite dame emprunte d'un dynamisme contagieux trouve toujours une grande énergie à brûler dans ses tâches professionnelles quotidiennes. Quand nous lui avons demandé ses loisirs ou passe-temps, elle nous répond avec grand naturel : " *Mon travail est mon passe temps ; les missions, je les considère un peu comme une promenade. C'est ainsi que je mène ma vie ; je n'ai pas le temps de faire des programmes extra-professionnel, il y a toujours du travail à faire* ".



Profession :

(D INV) DIRECTEUR DES INVESTISSEMENTS DE LA VICE PRIMATURE

Chargé de :

- Identifier, préparer et déterminer le programme d'investissement de la Vice Primature et l'actions connexes (fonctionnement, charges récurrentes, réglementation, normes) pour les recherches de financements des projets en matière de programme d'entretien courant et périodique des routes nationales et provinciales, programme d'amélioration des centres urbains et d'efficacité des transports.

- Planifier, coordonner la réalisation des projets retenus pour une meilleure allocation des moyens.

Diplômes :

Diplôme Universitaire d'Etudes Scientifiques Mathématiques-Physiques (DUES - MP) Université d'ANTANANARIVO 1971

Diplôme d'Ingénieur de l'Etablissement d'Enseignement Supérieur Poly technique d'ANTANANARIVO (EESP) 1973

Diplôme d'Ingénieur du Centre des Hautes Etudes de la Construction (CHEC) section Béton Armé et Précontraint (CHEBAP) Paris FRANCE 1985

Titres Honorifiques :

| | |
|--------------------------------|------|
| CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL | 1995 |
| CHEVALIER DE L'ORDRE DE MERITE | 1998 |
| OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL | 2000 |

Expériences professionnelles

de oct. 2002 à mars 2003 : DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES (DI) DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

- faire appliquer sur l'ensemble du territoire les normes et les techniques de construction, de réhabilitation et de maintenance des infrastructures routières, des bases aériennes, des OA, de TxMF et de protection de littoral
- gérer également les opérations d'investissement concernant principalement les travaux neufs et de réhabilitation PIP et IPTE 2002 en matière d'AO, attribution marché et suivi d'exécution (Ingénieur en Chef des travaux)
- animer et coordonner les attributions des services : SRBA, SOATMF, SHRR, SAUPPA et SLM

Particulièrement : assurer le rétablissement de la circulation et gérer la situation de crise et des accidents du patrimoine routier lors des ponts dynamités d'Avril à Août 2002

de mai 2002 à oct.2002 : DIRECTEUR DES OUVRAGES D'ART, DES TRAVAUX MARITIMES ET FLUVIAUX (DOATMF) DU MTP

Chargée de faire appliquer les normes et les techniques de construction, de réhabilitation et de maintenance des ouvrages d'art, ainsi que celles concernant les travaux maritimes et de protection de littoral.

Assurer la gestion des crises et accidents

de mai 1997 à mai 2002 : Chef de projet PNEOA

Responsable de la mise en œuvre du Programme National d'Entretien des ouvrages d'Art (PNEOA) à Madagascar : Intervenant pour l'année 1997 sur les ouvrages des routes nationales structurant RN2, 4, 7, 6.

Chargée de mission pour le projet d'identification d'une démarche de relance des ACTIVITES DE GESTION ET SURVEILLANCE DES OUVRAGES D'ART cofinancé par l'Union Européenne et la Coopération Française.

de fév.1990 à avr.1997 : - Ingénieur au SRBA: Direction de l'Infrastructure (Ex DCTI)

de oct.1985 à fév.1990 : Ingénieur au Projet Canal des Pangalanes (Direction générale de l'Equipeement)

de mai 1982 à oct.1985 : Chef de projet pour les travaux de construction du CATP

de déc.1981 à mai 1982 : Chef du Service de la Tutelle et de l'Inspection (Secrétariat Général du MTP)

de août 1979 à oct.1981 : Chef du service des Etudes : Direction des Etudes, Contrôles et Travaux du MTP-ANTANANARIVO

de 1978 à Août 1979 : - Chef du Service Décentralisé des Travaux Publics (S.D.T.P) d'ANTSIRANANA

de 1974 à 1977 : Ingénieur d'Etudes au Ministère des Travaux Publics

de 1975-1981 : Enseignant Math. EESP (TANA-DIEGO)



Développement du Partenariat des pays d'expression française FIRTD



Au courant du mois de Janvier 2004, le coordonnateur régional du Forum International pour le Transport Rural et le Développement (FIRTD) a effectué une visite de prise de contact et de travail à Madagascar. En cette période de régionalisation du Forum et de redynamisation de ces activités, cette étape de Madagascar représente pour le réseau mondial une opportunité certaine de stimuler les échanges et de développer des synergies pour améliorer son efficacité dans les actions de promotion de la mobilité des populations vivant en milieu rural. Les rencontres avec l'ONG Lalana, CARE International, Dodwell Trust et les visites de terrain de projets ont permis d'identifier d'importants secteurs de partenariat et d'échanges avec le réseau MITA. Beaucoup d'actions ont été réalisées sur le terrain et une masse importante d'expériences capitalisées : il s'agit de les valoriser et de les vulgariser. Le développement et la promotion des moyens intermédiaires de transport, le transport par voie d'eau, la protection de l'environnement, la communication et l'information représentent des axes principaux de coopération. Nul doute que le partenariat entre le réseau MITA et le Forum constitue pour les pays d'expression française une occasion de contribuer de façon significative à la génération du savoir et du savoir faire dans le secteur du transport rural.

recueillis auprès de M. Cheikh Amadou B. Thiéba
Coordonnateur régional du FIRTD pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre

Journales Noyelles de la Santé 32 - Avril 2004



sécurité routière

L'Assemblée Nationale et le Sénat ont adopté, en leur séance plénière

respective en date du 10 juillet 2003 et du 20 août 2003.

Article premier. - En application des dispositions de l'article 135.4 de la Constitution, la présente loi et son annexe intitulé " Stratégie nationale de gestion des risques et des catastrophes " déterminent la politique nationale de gestion des risques et des catastrophes.

Chapitre premier - Des dispositions générales

Art.2 - La gestion des risques et de catastrophes s'inscrit dans le cadre global des activités relatives à la protection et à la sécurité civiles.

A ce titre, elle prévoit des dispositifs et mesures pour assurer, en toute situation de risques et de catastrophes, quelles qu'en soient la nature, l'origine et l'importance, le maintien des conditions nécessaires à la vie de la population et sa défense.

Elle s'appuie sur des procédures intégrées et globales prévoyant des mesures de prévention, d'alerte, de préparation, de gestion, de secours, de rétablissement, de reconstruction et de développement.

Art.3 - La situation de catastrophes est déclarée par le Sous-Préfet, sous rapport du maire ou du Délégué d'arrondissement administratif en fonction des capacités de réaction des communautés, de l'ampleur des dommages et, le cas échéant, de l'étendue des zones affectées.

Chapitre II - Des principes

Art.4 - La gestion des risques et des catastrophes constitue une préoccupation prioritaire de l'Etat et des Provinces autonomes.

Elle s'intègre dans le processus de planification du développement et en particulier dans le programme national de gestion de l'environnement et celui de la réduction de la pauvreté.

A ce titre, elle priorise les communautés les plus exposées aux risques et les zones à hauts risques pour la réduction des vulnérabilités et la mitigation des risques.

Art.5 - La gestion des risques et des catastrophes est assurée conjointement par l'Etat, les Provinces autonomes et leurs démembrés avec la participation des organisations non-gouvernementales régulièrement constituées, ainsi que des opérateurs économiques, des communautés ainsi que de tous les concitoyens.

Expliquer toute la comptabilité en un article relève d'une gageure. Néanmoins voici quelques notions de base recueillies auprès d'experts comptables qui peuvent aider l'entrepreneur à comprendre ce qui sera une obligation pour sa société.

Suivant les termes de la loi, chaque société doit tenir une comptabilité suivant le plan comptable en vigueur. Chaque opération effectuée par la société est ainsi enregistrée suivant les principes et la méthode définis par le plan comptable et en utilisant la nomenclature des comptes donnée par celui-ci.

L'objectif est en ce qu'à chaque fin d'exercice soient établis les états financiers de synthèse dont la forme est déterminée par le plan comptable et se basant sur les écritures comptables de l'exercice écoulé. Les états financiers de synthèse comportent plusieurs états :

- **Le bilan** qui donne un aperçu de la situation financière de la société à la date de clôture de l'exercice. Cet état présente la situation de l'actif ou de ce que la société possède donc ses ressources en opposition à son passif ou ce qu'elle doit ou l'emploi.

- **Le compte de résultat** quant à lui présente la performance financière de la société. S'y trouve consigné le récapitulatif des charges et des produits de la société durant l'exercice écoulé ainsi que le résultat qui s'en est dégagée (perte ou bénéfice).

- **Le tableau de flux** de la trésorerie est le nouvel état préconisé par le plan comptable 2005, ce tableau présente la capacité de la société à générer des flux financiers. Par contre, l'application de ce nouveau plan comptable verra l'abandon du tableau des grandeurs caractéristiques de gestion et le tableau de financement.

- **Les annexes** présentant toutes les informations nécessaires à la compréhension de la situation de la société (immobilisations, amortissements etc....)

Ces états financiers seront inclus dans le rapport de gestion que les dirigeants effectueront aux actionnaires ou détenteurs de parts sociales de la société à chaque fin d'exercice (l'exercice comptable s'étend sur une année et est clôturé soit le 31 décembre soit le 30 juin, clôturer l'exercice à une autre date nécessite une demande spéciale).

Une des finalités en est de présenter le résultat effectué par la société durant l'exercice écoulé afin de déterminer le bénéfice distribuable. Le bénéfice distribuable constitué par le résultat majoré ou minoré par les résultats antérieurs et les réserves, sera distribué aux actionnaires : ce sont les dividendes.

La fiscalité des entreprises se base également sur la comptabilité. En effet, la comptabilité sert de base à l'établissement des déclarations fiscales, notamment pour l'Impôt sur les bénéfices des sociétés (IBS) basé sur le traitement du résultat d'exploitation pour obtenir le résultat fiscal.

A noter que les commissaires aux comptes sont garants de la conformité des opérations et documents comptables aux normes en vigueur ainsi que de la sincérité du rapport des dirigeants par rapport aux états financiers.

Le plan comptable 2005 :

Nouveauté de cette année 2004, le nouveau plan comptable 2005 sera obligatoire à compter du 01 janvier 2005. Ce nouveau plan pose deux nouveaux principes (importance relative et prééminence de la réalité), donne une nouvelle nomenclature des comptes, une nouvelle présentation des états financiers et de nouvelles méthodes de comptabilisation. Les petites entreprises y bénéficieront notamment d'un système simplifié dit comptabilité de trésorerie. Par rapport à l'ancien plan comptable 87, ce nouveau plan comptable est plus rapproché des normes internationales.

Néanmoins la comptabilité n'est pas qu'une obligation légale. C'est aussi et avant tout un outil de gestion.

Niry Tina Andriamanday

Chiffres Chiffres Chiffres Chiffres

Bilan annuel

STATISTIQUES

ÉLOQUENTES POUR LES SIX PROVINCES DE 1998 À 2002

Conférence Sectorielle des Transports

► en rase campagne

(source : Gendarmerie Nationale)

- » Nb d'accidents : 8 886
- » Nb de morts : 2007
- » Nb de blessés : 18 346

► en milieu urbain

(source Assureurs/OFIPA et SECA)

- » Nb d'accidents : 45 379
- » Nb de morts : 115
- » Nb de blessés : 5 832

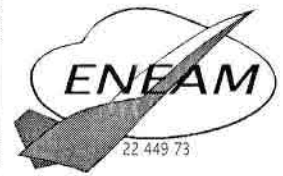
Coûts:

► Estimation des coûts moyens annuels des sinistres accidents supportés par cette même période par les accidents d'Assurance : 68 236 886 000 FMG dont 25 556 886 000 FMG pour les accidents matériels et 42 680 000 000 FMG pour les accidents corporels.



Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de Météorologie

Afin de pouvoir s'engager plus à même dans le métier de météorologiste, certaines connaissances de base telles qu'une aptitude confirmée en mathématiques physiques sont fortement sollicités.



Formation des pilotes
de ligne à l'ENEA
à Madagascar

civile et de la météo, et sous tutelle financière du ministère chargé des finances; aujourd'hui, elle progresse sous tutelle de la Vies primaire.

Depuis 1998, la formation a officiellement repris sous le niveau site de l'école privée de l'aéroport international d'Ivato. Mais avant cette période de reprise, l'ENEAM a pu former des contrôleurs nationaux et africains, ingénieurs et techniciens supérieurs de la météo.

L'ENEAM, dispense des formations à la carte et sur demande en provenance d'instances publiques, privées ou encore de particuliers en vue, dans la plupart des cas, de perfectionnement.

Formations

- **d'agents techniques** de la météorologie / niveau BEPC / durée 1 ans / sortant : Diplômé

- **d'adjoint technique** de la météorologie / niveau BAC) / durée 8 mois / sortant : Diplômé.

- **techniciens supérieurs** Météo : Bac+2 / durée : 2 ans
Admission : niveau Bac (critères)

L'ENEAM dispense de ce fait, deux types de formations, à savoir celles Initiales et celles continues. Mais ce sont les formations continues qui sont les plus fréquentes, ceci à l'adresse de professionnels en vue de recyclage ou de renforcement des capacités.

Formations à la demande

Non systématiques, et avec un nombre minimal de 5 personnes, elles son payantes et les prix varient suivant les besoins des demandeurs. Actuellement, c'est une formation d'adjoints techniques en Météo qui est prévue avec dix candidats.

Les particuliers peuvent également prendre part aux formations mais l'inconvénient est qu'ils doivent se plier aux calendriers des demandes. Les clients sont des nationaux mais également des ressortissants des pays riverains de l'Océan Indien et de pays africains. Madagascar ayant acquis sa renommée en tant que centre francophones de la Météorologie dans la région Afrique.

Pour la route...



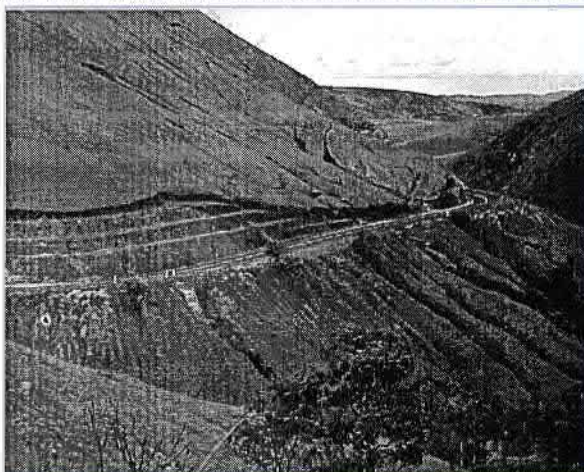
Photo: Lalana

nouvelles stratégies de sensibilisation?
panneaux vides ...pour ne rien dire

Sur la RN 35 PK309 . (22 Km après Malaimbandy, vers Morondavo)

BAROMETRE

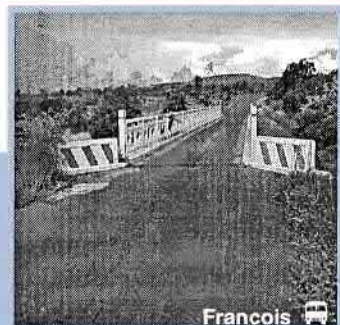
Normalisé, le passage étroit qui casse la route abrupte sur la nationale 34 entre les PK 140 et 150. A quelques 5 Km avant la commune rurale d'Anjomaramaritina se trouve cet endroit appelé "Bevitsika". Le paysage montagneux étend ses courbes à pertes de vue tandis que la route harmonise son tracé avec les méandres du relief. Malencontreusement, à tout bonheur, malheur ; l'entretien périodique et certes efficace de cette route (revêtement bicouche, réseau d'assainissement suivi) durant la période 2002-2003 incite les usagers à outrepasser les limites pré-établies, notamment en matière de vitesse.



Pour palier à cet état de fait, toutes les exigences indispensables en matière de sécurité routière ont été réunies sur ce tronçon : marquage au sol, panneaux de signalisation correspondants, glissière de sécurité, balise de sécurité. Un exemple à suivre... François

L'attirail des indispensables en matière de sécurité routière se retrouve dans ce petit tronçon de route sur la RN 34.

Chapeau !



François

BAROMETRE

Généralisé, l'affaissement des remblais d'accès sur la RN 35 entre Malambandy-Mahabo. Cet état est constaté sur la plupart des ponts sur cet axe. Quant à la route, la dominance est au bon état mais l'existence ces affaissements à l'accès des ponts favorise le risque d'accidents graves pour les conducteurs non-habituels à cette route. Les dénivellations

peuvent s'étendre jusqu'à 20cm entre le tablier et le côté de l'accès.

Les causes probables de cet état de fait sont diverses : une compacité non obtenue du remblai d'accès lors de la construction, l'inexistence de dalle de transition ou encore un retrait dû à l'existence de l'argile gonflante sur cette région (terrain sédimentaire).

LALANA

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

e-mail : bulletin@lalana.org

Site web :

http://www.lalana.org

Directeur de Publication

Vero Razafintsalama

Rédacteur en chef

Rado Andriamarofara

Comité de rédaction

Vero Razafintsalama

Rado Andriamarofara

Niry Tina Andriamanday

Jean Claude Razanamparany

Raharivohitra François

Maholy Razafimanantsoa

Assim

Abonnement-Vente-Publicité

Koloina Randriamiary

Impression

Imprimerie Nouvelle

Tél : 22 233 30

Dépôt légal n° : 477

Tirage : 1000 exemplaires

OUI, je m'abonne au Bulletin Lalana

pour 1 an (6 numéros) : 54.000 fmg

Nom :

Prénom :

Profession :

Tel.:.....Gsm.:.....

Adresse :

.....

Bon d'abonnement à renvoyer à:
ONG Lalana, 249, route circulaire,
Antananarivo 101 -Madagascar

Fax.: 22 366 31

Tél : 22 369 86

033 11 497 70

032 02 243 02

bulletin@lalana.org

Tana-Ville : 54 000 FMG

Hors Tana-Ville (Madagascar) : 66 000 FMG

Autres (Afrique - Asie - Europe - USA...) : 35 Euros

Abonnement de soutien (montant à préciser) :

.....

*Règlement par :

Chèque bancaire payable à l'ordre de l'ONG lalana

Virement bancaire BNI Analakely N°01 113 118 6020
0 00. en FMG - Intitulé: ONG LALANA

Virement bancaire BNI Analakely N°01 113 118 6 016
0 36. en EUROS - Intitulé: ONG LALANA

En espèces à remettre à l'ONG Lalana, 249, Route
Circulaire Antananarivo - 101

Signature

*Cocher les cases correspondantes:



Pensez dès maintenant à souscrire votre abonnement.

Couper à découper ou à photocopier

À la BNI-CLM,
les amis de nos amis sont nos amis...



Spécial Parrainage à partir du 14 juillet 2004

Gagnez de nombreux cadeaux en parrainant vos amis* et offrez leur des conditions avantageuses !

* soit leur première ouverture de compte.

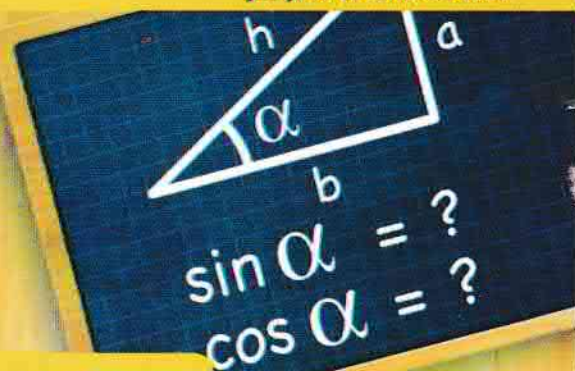
parce que chacun est unique



BNI - CREDIT LYONNAIS MADAGASCAR

Crédit
SEKOLY

la rentrée des classes ?...tsy misy problema !
jusqu'à 10 millions FMG



Pour le financement,
faites nous confiance.
Pour le reste,
à vous de jouer !

www.bni.mg

Profitez des journées portes ouvertes dans vos agences BNI-CLM :

- à Antananarivo : du 26 juillet au 6 août / du 23 août au 3 septembre
- en province : du 2 août au 13 août / du 23 août au 3 septembre

parce que chacun est unique



BNI - CREDIT LYONNAIS MADAGASCAR



OFFICE NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT

Institution chargée de la Gestion
des Etudes d'Impacts Environnementaux,
des Systèmes d'Informations Environnementales,
de l'Education et Communication Environnementales.

BP 822 TANA 101

Antananarivina

Tel. 22.259.99

Fax 22.306.93

one@pnae.mg

http://www.pnae.mg



L'ONE agit dans le cadre de l'intégration de la dimension environnementale et la durabilité dans le développement de la Nation.

Les actions de l'ONE s'insèrent dans l'exécution du Plan National d'Action Environnemental issu de la Charte de l'Environnement dont l'objectif essentiel est de "réconcilier la population avec son environnement" en vue d'un développement durable.



Principe de partenariat



Dans le prochain numéro un article sur l'ONE,
"guichet unique pour les Etudes d'Impacts Environnementaux"