

"It's not our wealth that created our roads,  
it is our roads that created our wealth"

(Ce n'est pas notre richesse qui a créé nos routes, ce sont nos routes  
qui ont créé notre richesse)

John F. Kennedy

**Dossier**

# Le Sida sur la route



Photo: Medecins du Monde

*De par le comportement sexuel de la plupart d'entre eux : multipartenaires, non-utilisation ou utilisation rare de préservatifs, automédication; les médecins estiment que les routiers constituent un groupe à risque dans la propagation des Maladies Sexuellement Transmissibles, dont le Sida. Certains responsables médicaux leur ont accordé, de ce fait, une attention toute particulière. A défaut d'un vaccin ou d'un médicament, la meilleure arme utilisée pour prévenir le Sida à Madagascar reste encore la sensibilisation. Mais à l'image de cette frêle jeune femme de Médecins du Monde à l'assaut de ce semi-remorque, la tâche est énorme. Les non-dits, la pudeur, et les réticences des camionneurs persistent. Malgré tout, l'optimisme est de rigueur car les comportements commencent à changer.*

Reportages.

Pages 10, 11, 12, 13

## Ligne de conduite

### Les voies du troisième millénaire



Madagascar est dans la situation étonnante de pays à fort potentiel (ressources humaines et ressources naturelles) et cependant peu développé, sur-endetté et à population aux trois quarts très pauvres.

Parmi les raisons de cette situation, nous citerons : un faible niveau du taux d'investissement dû en partie à la faiblesse de l'épargne intérieure, et une dégradation régulière des infrastructures.

L'approche progressive au pragmatisme au cours des années 80, renforcé depuis une décennie par une politique d'ouverture et l'adoption de réformes en rapport avec l'ajustement structurel ouvre actuellement des perspectives d'intégration efficace de Madagascar à l'économie globale ou mondialisation. L'efficacité dans la mondialisation sera notamment appréciée suivant ces axes:

- le rôle moteur du Secteur Privé dans les activités productives et commerciales,
- les performances de l'Etat en matière de facilitation /sécurisation des initiatives privées, de réglementation et normalisation compatible avec le système international, de gestion des ressources publiques, et de mise en œuvre des réformes appropriées,

(Suite page 2)

Entretien des pistes des communes rurales

### Le péage est-il anti-constitutionnel?



Le désenclavement durable, garant du développement d'un pays, a son prix à payer. Page 2

Itinéraire

### Le Raid Gasikara dans le Nord en photos



En images, les péripéties de l'association Raid Gasikara dans le Nord de l'île. Page 5

Lalana et la Coopération Japonaise

### Une convention de 180 millions de Fmg.



Il s'agit d'un projet de stabilisation de lava-ka qui a démarré en décembre dernier dans l'Alaotra. Page 14

Egalement

### DANS CE NUMÉRO:

Odette Rahaingsoa:  
**Le développement de Bealanana passe par la route**

Page 6

Rainizafy, le tireur de poussepousse  
**Gardien d'un métier en perdition**

Page 7

Internationales

**Ayos - Bonis (Cameroun), un tronçon à risque.**

Page 15

## Ligne de conduite

Suite de la page 100

- le développement des investissements directs étrangers (IDE),

- la disposition de politiques et programmes nationaux et sectoriels de moyen et long terme emportant une large adhésion/participation de la Société Civile et du Secteur Privé de l'élaboration à la mise en oeuvre.

Dans ce cadre, la stratégie nationale des transports à l'horizon 2010 est d'améliorer de manière significative les infrastructures et services de transports dans l'optique de :

- l'accessibilité permanente et de bon niveau de service des régions, afin d'offrir aux opérateurs et populations des perspectives réelles d'activités accrues de production/commercialisation, ainsi que l'accès aisé aux infrastructures sociales,

- la mobilité accrue des biens et des personnes assortie d'un système efficace de télécommunications permettant une circulation rapide des données et informations socio-économiques, et,

- la valorisation de l'environnement physique ou socioculturel sources d'activités durables.

En termes d'objectifs chiffrés, nous estimons que ladite stratégie de transports cherchera à atteindre le niveau d'accessibilité et de mobilité du début des années 70 en une décennie. Cela nécessiterait par exemple de multiplier par trois le niveau actuel de performances de gestion technique et financière du réseau routier d'ici 2010 avec une liaison permanente en toutes saisons sur l'ensemble du réseau national de 12 000 km, et une liaison de bonne qualité pour le moins sur des périodes ciblées en rapport aux cycles de production et de commercialisation sur le réseau provincial de 17 000 km.

Pour comparer avec les autres secteurs, il faut savoir que d'ici 2015 la stratégie nationale de lutte contre la pauvreté vise globalement à diminuer de moitié le taux de grande pauvreté de la population et améliorer de cinquante pour cent le revenu moyen par habitant, ce qui correspondrait au niveau du taux de pauvreté et de revenu moyen par habitant du début des années 70.

« Les voies du 3<sup>ème</sup> millénaire », thème du 3<sup>ème</sup> Congrès Malgache de la Route organisé en avril prochain, pourront servir de catalyseur à une prise de responsabilité déterminante du secteur des routes et transports pour un développement intérieur durable et un rôle accru de Madagascar sur le commerce international.

**Gédéon Rajaonson,**  
Ingénieur des Travaux Publics  
Président du Congrès  
Malgache de la Route

Planche d'essai



Entretien des routes et pistes des communes rurales

## LE PEAGE EST - IL ANTICONSTITUTIONNEL ?

Généralement, le problème du financement de la réhabilitation des routes ne se pose pas étant donné que Madagascar bénéficie, sur ce point, de l'appui des bailleurs de fonds. C'est en abordant le financement continu de ces routes que les questions commencent à venir. Le péage a été la solution proposée pour résoudre ce problème. Et bien qu'elle ne fasse pas l'unanimité, il s'avère qu'elle est encore, aujourd'hui, l'alternative la plus viable qui permette à la commune - pour prendre cet exemple précis - de financer de manière autonome ses pistes



Sur la piste Ambovomandresy-Bekobay, le voyageur est prévenu!

L'insuffisance d'infrastructures et le manque de mobilité des Communautés Rurales constituent des obstacles importants au développement Rural à Madagascar, comme en Afrique. Les évaluations sur la pauvreté montrent qu'il existe un lien étroit entre isolement et pauvreté. Depuis les années 1980, des réhabilitations de routes y compris des routes rurales ont eu lieu à différents rythmes, et si on capitalise les acquis, les longueurs dépasseront facilement les 10.000 Km. Le problème de financement ne s'est donc pas posé au niveau de la réhabilitation avec, en général, l'appui des Bailleurs de Fonds. Les dépenses d'investissement ont été disponibles, bon an mal an, à des rythmes différents. Le problème s'est éternellement posé notamment au niveau du financement continu de l'entretien de ces infrastructures rurales. Un atelier national et six

ateliers régionaux ont eu lieu dans le cadre du Programme de Transport en Milieu Rural en vue de la recherche de stratégie pour améliorer la mobilité des Communautés Rurales. En sus des recettes locales (générées par les Collectivités) et du Fonds d'Entretien Routier (nouvellement acquis), le péage a été avancé et retenu par les participants à ces ateliers comme un complément de solutions dans la recherche de financement de l'entretien des routes et pistes rurales. Cette solution inédite a été retenue malgré un certain nombre de personnes qui voient dans le péage une démarche anticonstitutionnelle. En ce sens qu'il limite ou empêche la libre circulation des personnes. D'autant plus que l'utilisateur ne dispose pas tellement de choix entre une route à péage et une autre sans péage. Au premier abord, on est tenté d'adopter ce raisonnement. Mais en y réfléchissant bien, la

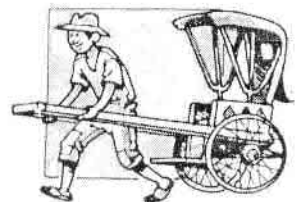
question nous vient naturellement à l'esprit : "Qui est plus anticonstitutionnel : un péage qui promet une route plus entretenue donc plus viable, ou une route très vite condamnée à disparaître, faute de financement suffisant pour son entretien ?"

Pour un maître d'ouvrage aussi faible et fragile qu'une Commune Rurale, le péage est une opportunité qui l'aide à assumer cette responsabilité. On a déjà effectué des décentralisations mais elles ne sont pas suffisamment accompagnées de transfert de ressources de l'Etat Central.

Les Bailleurs de Fonds ont contribué au problème du transport rural en finançant surtout les Budgets d'Investissement. A l'heure actuelle, ils ne sont pas disposés à financer des projets de réhabilitation des routes sans des dispositions prises pour assurer leur entretien durable.

Le péage est incontournable et n'est pas anticonstitutionnel. Le désenclavement durable est à ce prix.

**Auguste Rabemanantsoa**  
Ingénieur Principal  
des Travaux Publics  
Ordonnateur du PTMR

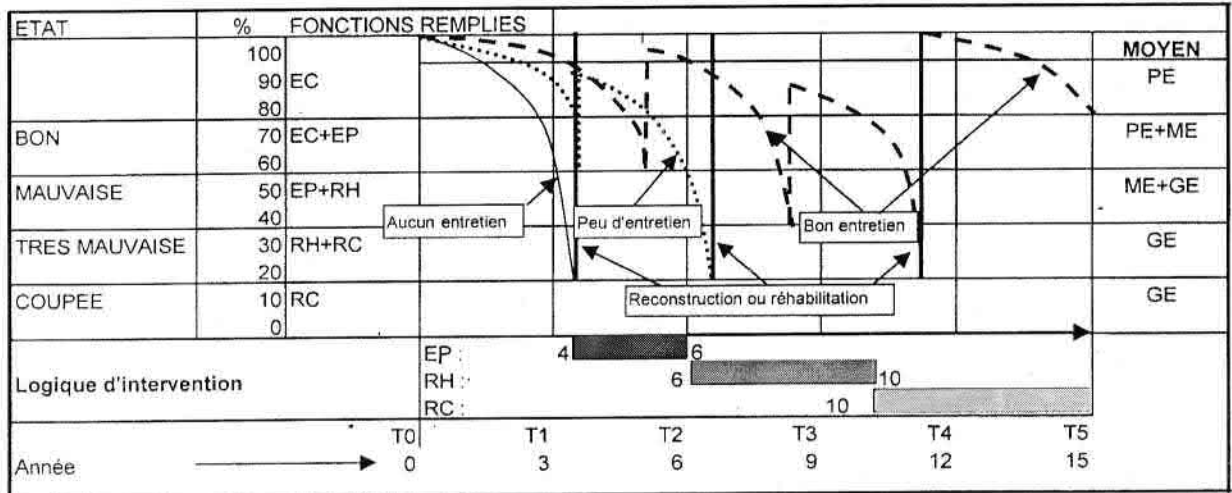




# LE CADRE POLITIQUE DE LA GESTION DU RESEAU ROUTIER

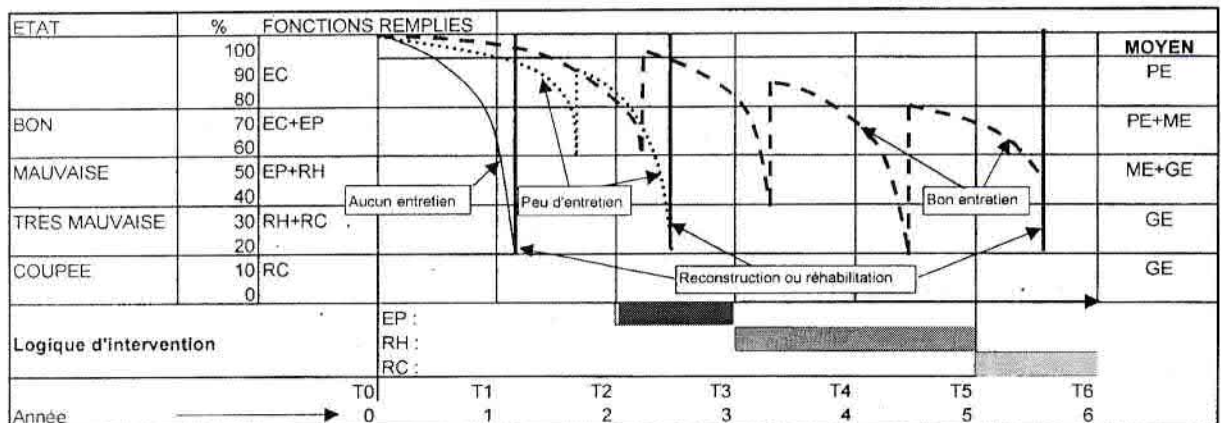
Nous sommes persuadés que la route est le vecteur du développement économique d'une région. Construire une route n'est pas une fin en soi, mais il faut avoir une politique routière qui doit être globale et qui implique toute une série d'actions qu'il faut conduire de manière cohérente. En même temps que la construction, il convient de songer à leur entretien ultérieur. Pour cela, la mise en place d'un service d'entretien soigneusement organisé est l'élément-clé d'une bonne politique routière. Il est inutile de construire des routes si l'on n'est pas capable de les entretenir, car **la route est vivante et la meilleure preuve c'est qu'elle peut mourir**. Les tableaux ci-après montrent l'évolution de la route en fonction du temps.

TABLEAU 1 : EVOLUTION DE L'ETAT DE LA ROUTE EN FONCTION DU TEMPS (CHAUSSEE BITUMEE)



- Si l'on ne fait aucun entretien, la route et ses accessoires se détériorent rapidement de sorte qu'au bout de 3 ans, on est obligé de construire.
- Si l'on néglige l'entretien, la route et ses accessoires se détériorent et au bout de 5 à 6 ans, on est obligé de reconstruire.
- Si l'on fait un bon entretien, la reconstruction ne survient qu'au bout de 10 à 15 ans (durée de vie escomptée).

TABLEAU 2 : EVOLUTION DE L'ETAT DE LA ROUTE EN FONCTION DU TEMPS (CHAUSSEE EN TERRE)

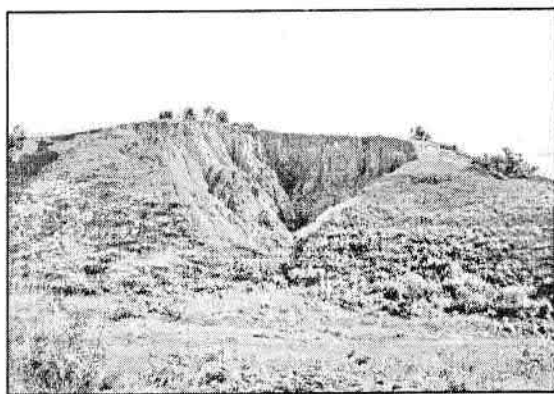


- Si l'on ne fait aucun entretien, la route et ses accessoires se détériorent rapidement de sorte qu'au bout de 1 an, on est obligé de reconstruire.
- Si l'on néglige l'entretien, la route et ses accessoires se détériorent et au bout de 2 à 3 ans on est obligé de reconstruire.
- Si l'on fait un bon entretien, la reconstruction ne survient qu'au bout de 5 à 6 ans (durée de vie escomptée).

**Andriamarolahy Ranaivoson**  
**Armand Grégoire**  
 Ingénieur des Travaux Publics,  
 Chef de Service Technique de la DRTP de Antananarivo.  
 Secrétaire Général du FIAVAMA



Connu pour sa richesse en flore et en faune, Madagascar est sans doute l'un des rares pays à posséder une très grande variété d'espèces endémiques. Des lémuriens au Takthajania (plante millénaire) en passant par les milliers d'espèces d'oiseaux. Il reste donc un pays à apprécier pour sa biodiversité. A côté de ces merveilles biologiques cependant, il y a le contraste des lavaka, phénomène d'érosion caractéristique des sols et climat malgache. Ils constituent, à bien des égards, une menace importante pour l'avenir écologique voire même économique de la Grande Ile. Heureusement, les solutions existent.



Les lavaka ravagent une grande partie des Hauts Plateaux et ont ruiné définitivement de vastes collines. Source d'envasement des terrains agricoles, d'ensablement des canaux d'irrigation, des rivières, et des réseaux d'assainissement des routes ; les lavaka désignent une grande excavation en forme de cirque creusé dans le flanc d'une colline. Au niveau des agriculteurs, le bilan des dégâts qu'ils provoquent est lourd. L'avenir écologique, économique et social de la grande île est menacé. C'est pour prendre un exemple précis - le cas de la cuvette du lac Alaotra, grenier à riz de Madagascar, dont les vallées et plaines sont sérieusement comblées par les produits des lavaka. Aujourd'hui, le niveau du lac continuellement abaissé met en péril son écosystème.

Notons que, bien que phénomène typique à Madagascar, cette exagération du processus d'érosion en ravin, communément appelée gully erosion par les américains, peut également être rencontrée en Afrique du sud, au Congo, en Caroline du Sud (USA), ou encore au Cameroun où on la reconnaît sous le nom de fondrières.

#### De mémoire de scientifique

Des études sur les lavaka ont été menées par différents auteurs. Parmi elles,

on distingue celles des pédologues J. RIQUIER et P. SEGALIN effectuées en 1949 et retracées dans les Mémoires de l'Institut Scientifique de Madagascar. Ces études ont eu pour objet d'identifier les principaux modes de formation d'un lavaka, ses stades d'évolution ainsi que sa stabilisation naturelle.

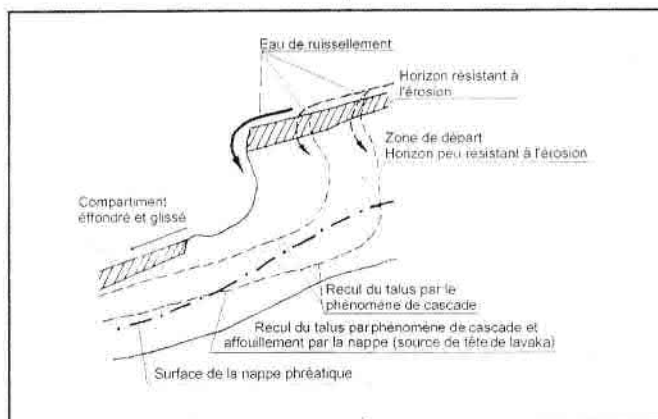
Il s'agit là de problèmes complexes dont les causes sont à la fois d'origine externe et interne. L'examen de ces problèmes requiert des compétences diverses (pédologie, botanique, agronomie, foresterie, zootechnie et climatologie). Parmi les causes externes, notons les facteurs naturels et anthropiques. La mise à nu des sols par le déboisement, les feux de brousse, le surpâturage, etc... favorisent l'érosion en nappe qui dégénère rapidement en érosion en rigole puis en ravins. L'approfondissement du ravin suivi du recul du talus crée rapidement un lavaka. Des glissements et effondrements de terrain se produisent successivement, provoquant ainsi une fracture, un arrachement, souvent en arc de cercle limité par un talus abrupt. L'eau s'infiltrant dans les fissures accentue le glissement et finit par

entraîner toute la partie basse.

Les fossés de protection et fossés anti-érosion mal conçu ou implanté ; les chemins de piétons, les passages de bœufs détruisant la couverture herbacée sont parfois également générateurs de lavaka.

Quelques fois la dimension de ces lavaka est spectaculaire et peut atteindre jusqu'à 50 m. La nature du sol en place explique et favorise cette forme particulière d'érosion. Les sols de type latéritiques, constitués d'un horizon supérieur dur, compact, reposant sur un horizon de roche décomposée, friable sans cohésion et très érodables, sont les causes internes de la formation de lavaka.

ravin de 1m de profondeur avant qu'il ait atteint la zone critique. Il faut éviter l'amincissement de la couche protectrice par l'érosion en nappe. Pour le cas de lavaka en activité, les moyens envisagés sont multiples et dépendent du stade d'évolution de l'érosion. Il faut en même temps éviter le ruissellement sur la partie supérieure par la mise en place de couverture végétale ou reboisement et dériver les eaux de ruissellement par des fossés de protection à la tête du lavaka. Développer également la végétation sur les talus, rehausser le niveau de base à la sortie d'exutoire par la mise en place de petits barrages. Bien entendu, un soin particulier doit être apporté lors de la mise en place de ces protections pour qu'elles ne soient pas elles-



#### Stabiliser les lavaka, oui... mais comment?

Cette simple description du processus et de la cause de la formation de lavaka permet d'apporter des solutions appropriées pour remédier à ces problèmes. La meilleure solution est de prévenir leur formation plutôt que d'arrêter son activité. Il est en effet très facile d'arrêter un petit

même source d'un autre lavaka.

Dans la région de l'Alaotra, un projet de stabilisation de lavaka a démarré cette année sur le site de démonstration d'Andranofotsy et d'Ampasindavakely. Les techniciens ont opté pour les moyens et les matériaux locaux ainsi que pour l'utilisation des plantes adaptées à la région.

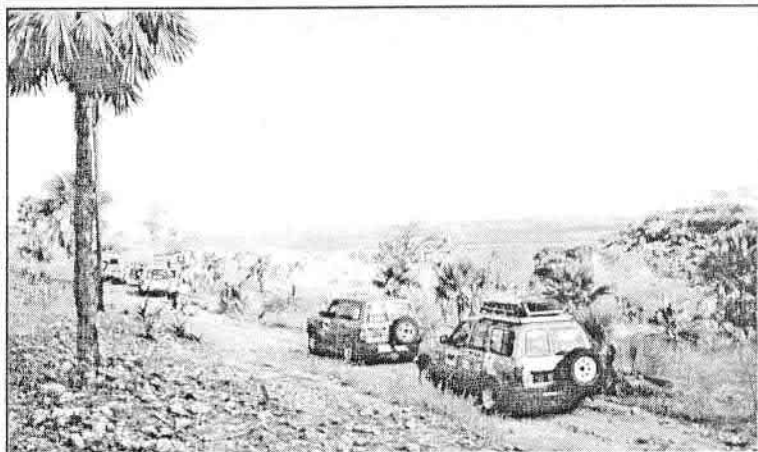


## CARNET DE ROUTE DU RAID GASIKARA

*Gasikara Raid est une association franco-malgache qui a été créée dans un but précis: faire connaître Madagascar aussi bien à l'extérieur qu'aux malgaches eux-même. Comment? En organisant chaque année le Raid Gasikara qui offre la possibilité aux touristes férus d'aventure, de découvrir les différentes facettes de notre pays. Sur leurs chemins, les raiders joignent l'utile à l'agréable et consacrent leur halte à des actions humanitaires. Le Nord été choisi pour le Raid Gasikara 2000. 10 véhicules : des 4x4 et un Unimog chargé du transport des vivres et du matériel, ont participé à l'aventure. "Il faut être équipé pour aller sur les routes", assurent les membres de l'association. "Les hors pistes sont nettement meilleurs que nos routes nationales, c'est vous dire!" Des images de grandes étendues, de sourires d'enfants, et de raiders qui prennent visiblement plaisir à ce qu'ils font nous sont parvenues. La plaine de la Mahajamba, le passage sur la piste de Bekobay, la RN4, les Tsingy rouges de la région d'Anivorano, le cap d'Ambre... Fenomanana Rakotomavo, un membre de l'association, nous commente quelques images prises au cours de leur itinéraire.*



Sur la piste de Bekobay. Les raiders étrangers, habitués aux paysages classiques ont été frappés par l'étendue de la plaine de la Mahajamba et par autant de potentialités laissées à l'abandon. Il suffit pourtant que l'on irrigue et l'autosuffisance alimentaire ne sera plus un vain mot! Les gens cultivent mais on sent l'absence de motivation. C'est normal, faute d'infrastructures routières suffisantes et adéquates, ils ne peuvent pas écouler leur produit. Par contre nous avons vu qu'il y a un système de péage sur cette route. C'est une bonne chose. Cela permet de responsabiliser les gens.



En arrière plan, la plaine de la Mahajamba. Nous étions à la recherche d'une issue pour accéder à la plaine du delta de la Mahajamba mais on a dû rebrousser chemin. La route était trop dégradée. Nous avons essayé de traverser à gué, sans résultat. Nous sommes revenus par la Nationale 4. Entre temps, nous avons découvert des traces de rails qui datent sans doute du temps de la colonisation. Cela veut dire que l'évacuation des produits est possible dans la région.

Photos publiées avec l'aimable autorisation de l'association **Raid Gasikara**

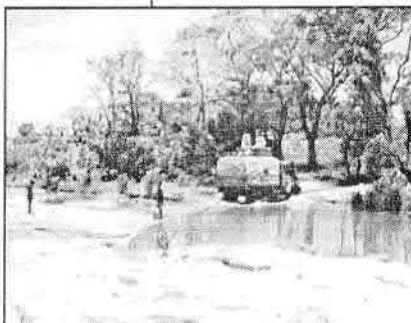


Bivouac dans une clairière près d'une piscine naturelle aux environs d'Anjohibe. Moment agréable. Des lémuriens sauvages se sont approchés. Ils se laissent facilement photographier. Le président du fokontany nous a rendu visite. Nous en avons profité pour distribuer des médicaments, des équipements médicaux, et des boissons Tiko au fokontany.



Mahajamba. Distribution d'effets scolaires dans une école, sous l'oeil averti du caméraman de RFO. En prime: le sourire des enfants.

Il faudrait que vous mentionniez ceci : Lors d'une visite à l'hôpital de Port - Bergé, nous avons voulu faire un don d'équipements médicaux. Cela a été refusé par le médecin inspecteur. Et pourtant l'hôpital manquait visiblement de matériels. On nous a dit qu'il fallait une autorisation officielle. Incroyable! Une des raiders en a eu les larmes aux yeux!



L'Unimog, véhicule militaire conçu pour les grandes expéditions, traverse un radier entre Mahajanga et Anjohibe. Le niveau de l'eau est assez élevé même en l'absence de pluie. C'est ici que les charrettes prennent le relais pour transporter les produits de première nécessité de la région.



Odette Rahaingosoa:

## LE DEVELOPPEMENT DE BEALANANA PASSE PAR LA ROUTE

Pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs ? a été notre première question. La réponse est venue simplement : «Odette Rahaingosoa, député de Madagascar élue dans la région de Bealanana. J'en suis à ma deuxième législature ». Dans cette présentation, on aurait également pu préciser : première femme élue député dans la région de Bealanana et terriblement fière de l'être. " Depuis que j'ai été élue député, le regard de la société sur la femme, dans ma région, a complètement changé. Mais vraiment, cela a été un changement à 180° ! (...) Aujourd'hui, on envoie enfin les petites filles à l'école pour qu'elles deviennent plus tard député et les femmes font désormais partie prenante dans le fonctionnement de la société ". Passionaria dans son genre, ou simplement député totalement investie de son rôle, Odette Rahaingosoa a au moins deux sujets qui lui tiennent à cœur : le développement des femmes dans sa région et le développement de sa région par la route. Elle n'hésite pas à en parler. "Elle est comme cela Odette, dira son mari d'elle, elle ne s'arrête jamais". Interview-fleuve.



**Lalana** : Pour aller de Tana à Bealanana par route, comment fait-on ?

**O. Rahaingosoa** : Oui, ... c'est un problème commun à tous ceux qui sont dans le Nord. Vous prenez la RN6. Là, vous avez une partie de la route qui est située entre Ambondromamy et Port-Bergé qui est très dure. Si vous y allez en taxi-brousse, il vous faudra beaucoup de temps pour arriver à destination. En 4x4, en saison sèche, je mets...une journée. Je pars à 5h00 du matin d'Ambondromamy pour arriver à 16 heures de l'après-midi à Port-Bergé. Cela, je précise bien : en 4x4, et pendant la saison sèche ! Alors pendant la saison des pluies vous pensez ! De Port-Bergé à Bealanana vous avez du goudron sauf sur les 30 km avant l'arrivée en ville. Il y a là une caillasse mais c'est accessible aussi bien pendant la saison des pluies qu'en saison sèche. L'année dernière, j'ai pu obtenir 3 ponts bailey pour remplacer les trois ponts endommagés auparavant. Ce qui fait que

maintenant, on peut passer sans problème. (...).

**Lalana** : Les produits de cette région s'écoulent donc facilement.

**O. Rahaingosoa** : J'ai trois communes particulièrement défavorisées. Et pourtant elles produisent du café et de la vanille. Ce sont les communes d'Antananivôha, d'Ambalaomba, ... Pour moi, Ambalaomba est la seule commune productrice de vanille. Elle en produit même beaucoup. Elle se trouve près d'Andapa. Parce qu'il n'y a pas de route, les produits sont écoulés à Andapa. Et les gens sont obligés de les porter à dos d'homme. J'étais à Antananivôha en octobre dernier. C'est une région située près d'Ambanja. Elle est productrice de cacao. J'ai fait 90 km à pieds pour visiter la région. J'ai rencontré des hommes, des vieillards de 60-65 ans qui portaient deux «daba» de café blanc. Ils le portaient à Marotandrano, dans une contrée très éloignée de notre région puisque limitrophe d'Ambanja. Et ils n'ont récolté au retour que 30 000 Fmg ! J'en ai eu les larmes aux yeux. Si seulement je pouvais y construire un «tsena» (marché). Ils n'auraient plus, à ce moment, qu'à faire 25 km pour gagner le tsena au lieu des 90 km actuels. Mon objectif l'année prochaine c'est de dresser un tsena sur les lieux dont je vous parle. Il me faudra également faire des routes. Je ferais des routes avec les 400 millions de Fmg que j'aurais

obtenu. Je louerais un bulldozer ou j'obtiendrais un tracto - pelle. Il faut que je fasse cela parce que je l'ai promis aux habitants.

**Lalana** : On a pourtant l'habitude de dire que les députés s'occupent des textes et non pas des routes. (ndlr: traduction approximatif du jeu de mot: ny solombavambahoaka tsy manao lalana fa manao lalana) Vous, qu'en pensez vous ?

**O. Rahaingosoa** : Je ne pense pas que cela soit vrai. Enfin, si. C'est ce qui est dit dans les textes. Mais le peuple (ndlr : traduction de « ny vahoaka ») ne distingue pas encore très bien le rôle des députés de celui de l'exécutif. Le député, porte-parole du peuple, est celui qui «transmet» leurs doléances auprès des différents ministères. Mais il ne faut pas oublier ceci : un ministère, souvent, obéit plus aux considérations politiques que techniques. La région de provenance d'un ministre par exemple est celle qui bénéficie d'un plus grand nombre de projets. C'est le propre des pays en voie de développement. Aujourd'hui, par exemple, remarquez que tous les bailleurs de fonds sont regroupés dans les régions de Fianarantsoa et de Toamasina. Tous les projets pilotes y sont effectués parce que les bailleurs de fonds veulent bien se faire voir des dirigeants du pays. Ils choisissent donc la région du Président de la République et celle du Premier ministre.

C'est tout à fait normal. C'est même naturel. Si bien que nous, portes-parole du peuple dans nos régions respectifs, à qui ils adressent leurs doléances, nous ne pouvons nous contenter de régir les lois. (...). Et je dis qu'il est tout à fait normal que les gens qui nous élisent nous demandent de construire des routes puisque c'est le problème majeur du pays. Partout où je vais, à la campagne, on me dit : « construisez-nous une route madame le député, pour que nous puissions faire sortir nos produits ». Je trouve leur demande tout à fait légitime. Ils paient leurs impôts. Ils veulent, eux aussi, leur part de soleil. Pendant la Première République, ils ont eu la route. Pendant la Deuxième République, il n'y a plus eu de routes construites. Ce qui a existé s'est considérablement dégradé. Alors oui, il me faut m'occuper des routes.

**Lalana** : Votre solution pour un désenclavement définitif des régions ? Nous entrons actuellement dans l'ère des provinces autonomes...

**O. Rahaingosoa** : Je vous remercie d'avoir posé la question. Elle est très importante. Je pense en effet que les provinces autonomes sont actuellement les seules solutions pour le développement de ce pays. Depuis toujours, la gestion des fonds a été centralisée dans la capitale.



Rainizafy

## Gardien d'un métier en perdition.

Le paysage routier de la ville d'Antsirabe change peu à peu avec l'arrivée des "taxi-be". Les pousse-pousses sont toujours aussi nombreux, mais on sent que l'amertume est là. La concurrence est rude. Les tireurs de pousse-pousse, à l'instar de Rainizafy, sont de plus en plus les gardiens d'une tradition.



Les lendemains de fête, comme partout ailleurs, ont la gueule de bois. C'est sans doute pour cela que Rainizafy n'a pas encore bien digéré sa "cuite" du 31 décembre. Mais le désarroi peut être ailleurs. Entre deux courses: transport du passager jusqu'à la gare puis ensuite livraison de marchandises jusqu'à la star; Rainizafy raconte sa vie. Une vie toute simple que le pousse-

pousse résume d'un seul trait. Rainizafy est aujourd'hui au service d'une famille. Sa tâche consiste à prendre et à ramener les enfants à l'école. Pendant ses temps libres, Rainizafy transporte les marchandises de ses "propriétaires" ou se "fait" d'autres clients à l'occasion. "Cela me permet d'arrondir les fins de mois. J'ai une famille à nourrir, vous savez!".

Pourtant Rainizafy n'est pas plus mal loti que les autres: un revenu mensuel et des touristes, à l'occasion, qui lui paient ses petits extra et sa "bouteille" quotidienne. Rainizafy n'est pas né tireur de pousse-pousse mais il a commencé très tôt. En transportant des marchandises à Antananarivo d'abord et en vivant à Antsirabe ensuite. "Les taxi-be ne pourront jamais accéder aux ruelles où nous allons", assure-t-il confiant en parlant du principal problème de ce métier aujourd'hui. A Antsirabe, la tradition sera toujours préservée...



Odette Rahaingoso:

## LE DEVELOPPEMENT DE BEALANANA PASSE PAR LA ROUTE (Suite)

Je l'ai déjà dit, la chose politique est prédominante dans notre pays. Une région qui n'a pas de ministre au gouvernement n'obtiendra rien ou alors peu de chose. Je me souviens pendant la Première République, j'étais encore jeune à l'époque, le plan quinquennal était mis en vigueur. Tous les besoins et les priorités de chaque région étaient passés en revue. Les priorités de ces 110 fivondronona étaient par la suite transformées en plan quinquennal de développement. Le député n'avait plus à revendiquer. Il lui

suffisait de faire le suivi du plan, voir dans combien de temps les travaux seront réalisés, à quels bailleurs de fonds s'adresser, ... Tout était prévu par le plan. Ce n'est pas toujours simple bien sûr. Les bailleurs de fonds ont également leur politique, je l'ai dit. Ils se mettent avant tout en accord avec le gouvernement en place. Bealanana par exemple est classée zone enclavée. Voilà pourquoi les bailleurs de fonds ne veulent rien faire là-bas. Même le GTZ - dont Majunga est la région de prédilection - arrête ses activités à Port-Bergé. Pourtant la

route est goudronnée jusqu'à Bealanana. Cela nous attriste beaucoup. Je pense qu'un partage équitable en 6 de la Caisse permettra à chaque province autonome de gérer son propre développement. Les députés, à ce moment là, auront plus de latitude pour défendre les causes de leurs régions respectives. Je m'adresserais directement à la Province de Majunga. J'y demanderais les parts de Bealanana. Dans notre constitution, il est également question d'un fonds commun

destiné aux Fivondronana les Moins Avancés. Bealanana en fait partie. Je pense que ma région sera doublement avantagée. Cela lui permettra enfin de se développer. Car le développement de Bealanana passe par la route. Je demanderais au FER, pour le faritany de Mahajanga, que la part de Bealanana soit réservée à l'achat d'un tractopelle. Et avec les nouveaux conseillers provinciaux élus, nous ne serons pas trop de trois pour défendre les intérêts de notre province. (...).



## Des rues boueuses à Tana

DES MESURES SONT A PRENDRE!

La population tananarivienne de la ville basse a au moins ceci de commun avec les gaulois: la peur que le ciel ne leur tombe sur la tête! A chaque saison de pluie en effet, le spectacle des roues boueuses, des éboulements de terrain ne manquent pas d'alimenter les rubriques faits divers des journaux. Un technicien attribue ces faits aux constructions de maison qui, souvent, ne suivent pas les normes requises en matière d'urbanisme et bouleversent ainsi l'évolution naturelle des choses. Les déblais de terrain ou l'exploitation de carrières non autorisés sont également à la source de ces éboulements de terrain, obstruant - dans les scénarii les moins alarmistes - les rues de la ville. Dans le pire des cas, on peut craindre des pertes en vie humaine. La mairie, ou plus précisément le Firaisana, est chargé du nettoyage. Le budget octroyé à ces "travaux en plus" est compris dans celui réservé au nettoyage quotidien de la ville. Mais pour éviter les dépenses en plus, rien ne vaut la mise en application effective des règles régissant l'urbanisme.



Enlever la boue du bitume: Une tâche quotidienne des employés du Firaisana II en temps de pluie!

*Madasign*

Toute la Signalisation Routière à Madagascar aux normes ISO 9000  
**MARQUER GUIDER PROTEGER**

Agence ANTANANARIVO  
 1 Rue Rainitavo Antsahavola  
 ANTANANARIVO  
 Tél : 261 32 07179 25  
 Fax : 261 32 08 179 25  
 E-mail: madasign@simicro.mg

Agence TAMATAVE  
 B. P: 585  
 TAMATAVE  
 Tél: 261 3311 028 63  
 Fax : 261 3311 528 63  
 E-mail: lopez@simicro.mg

Agence Majunga  
 Lot 136 parcelle 570  
 Ambovoalanana MAJUNGA  
 Tél: 261 33 11 300 84  
 Fax : 261 62 294 39



janvier	
lan	1
mar	2
mer	3
jeu	4
ven	5
sam	6
dim	7
lan	8
mar	9
mer	10
jeu	11
ven	12
sam	13
dim	14
lan	15
mar	16
mer	17
jeu	18
ven	19
sam	20
dim	21
lan	22
mar	23
mer	24
jeu	25
ven	26
sam	27
dim	28
lan	29
mar	30
mer	31

février	
jeu	1
ven	2
sam	3
dim	4
lan	5
mar	6
mer	7
jeu	8
ven	9
sam	10
dim	11
lan	12
mar	13
mer	14
jeu	15
ven	16
sam	17
dim	18
lan	19
mar	20
mer	21
jeu	22
ven	23
sam	24
dim	25
lan	26
mar	27
mer	28

mars	
jeu	1
ven	2
sam	3
dim	4
lan	5
mar	6
mer	7
jeu	8
ven	9
sam	10
dim	11
lan	12
mar	13
mer	14
jeu	15
ven	16
sam	17
dim	18
lan	19
mar	20
mer	21
jeu	22
ven	23
sam	24
dim	25
lan	26
mar	27
mer	28
jeu	29
ven	30
sam	31

Les travaux de protection des lavaka doivent, de préférence, être effectués avant la saison des pluies (septembre-octobre). Les vérifications et le renforcement des travaux s'effectuent ensuite pendant la saison des pluies.



avril	
dim	1
lan	2
mar	3
mer	4
jeu	5
ven	6
sam	7
dim	8
lan	9
mar	10
mer	11
jeu	12
ven	13
sam	14
dim	15
lan	16
mar	17
mer	18
jeu	19
ven	20
sam	21
dim	22
lan	23
mar	24
mer	25
jeu	26
ven	27
sam	28
dim	29
lan	30

mai	
mar	1
mer	2
jeu	3
ven	4
sam	5
dim	6
lan	7
mar	8
mer	9
jeu	10
ven	11
sam	12
dim	13
lan	14
mar	15
mer	16
jeu	17
ven	18
sam	19
dim	20
lan	21
mar	22
mer	23
jeu	24
ven	25
sam	26
dim	27
lan	28
mar	29
mer	30
jeu	31

juin	
ven	1
sam	2
dim	3
lan	4
mar	5
mer	6
jeu	7
ven	8
sam	9
dim	10
lan	11
mar	12
mer	13
jeu	14
ven	15
sam	16
dim	17
lan	18
mar	19
mer	20
jeu	21
ven	22
sam	23
dim	24
lan	25
mar	26
mer	27
jeu	28
ven	29
sam	30



Entretien des pistes: la réparation de la chaussée (nids de poule...) s'effectue généralement juste après la saison des pluies (mois d'Avril).



**COMPAGNIE MADECASSE**

*An services des professionnels du bâtiment*



Tél 22 224 08 Fax: 22 335 73

e-mail: madeco@dts.mg Site Internet: www.lk-Oi.com/madecasse



**AUTO POIDS LOURD SARI**

LOT VB Bis G Ambatoroka

Tél : 22 641 91

GSM: 03311 005 87



Ventes: - Camions MERCEDES  
- Pièces Détachées Poids Lourds  
- Engin de TP et Manutention

CAT, HANOMAG, CASE, KOMATSU, POCLAIN, FIAT

**OCCASIONS D'ALLEMAGNE**

Possibilité de Pièces ou Camions Sur Commande  
RENAULT, VOLVO, SCANIA, DAF, MAGIRUS, MAN

**TROPIC TOURS TRAVEL**  
SEUL ORGANISME A BUT DE SECOURS

**L'agence des escapades**

30, Rue de Russie - B.P 8018 Isoraka - Antananarivo  
☎ (261-20) 22 648 16 - 634 99 ☎ (261-20) 22 648 17  
✉ tropic@how.dts.mg

*CIRCUITS - VOYAGES  
EXCURSIONS - EXCURSIONS  
BILLET D'AVION - FUSIL DE LAISSE  
LOCATION DE VOITURE - CAR BASSAI  
RESERVATION D'HOTELS - HOTEL BOOKINGS  
SEJOURS A L'ETRANGER - ETUDES DE TRAVAIL*

---

**GROUPE MAURITOURS**

Rue S. Venkatesananda - Rose Hill - MAURICE  
☎ (230) 465 7454 ☎ (230) 454 1682  
✉ mauritours@mauritours.linet.mu

juillet	
dim	1
lun	2
mar	3
mer	4
jeu	5
ven	6
sam	7
dim	8
lun	9
mar	10
mer	11
jeu	12
ven	13
sam	14
dim	15
lun	16
mar	17
mer	18
jeu	19
ven	20
sam	21
dim	22
lun	23
mar	24
mer	25
jeu	26
ven	27
sam	28
dim	29
lun	30
mar	31

août	
mer	1
jeu	2
ven	3
sam	4
dim	5
lun	6
mar	7
mer	8
jeu	9
ven	10
sam	11
dim	12
lun	13
mar	14
mer	15
jeu	16
ven	17
sam	18
dim	19
lun	20
mar	21
mer	22
jeu	23
ven	24
sam	25
dim	26
lun	27
mar	28
mer	29
jeu	30
ven	31

septembre	
sam	1
dim	2
lun	3
mar	4
mer	5
jeu	6
ven	7
sam	8
dim	9
lun	10
mar	11
mer	12
jeu	13
ven	14
sam	15
dim	16
lun	17
mar	18
mer	19
jeu	20
ven	21
sam	22
dim	23
lun	24
mar	25
mer	26
jeu	27
ven	28
sam	29
dim	30

**Razafindramiarina Denis**  
*Ingenieur des Travaux Publics*

- Etudes et Conseils
- Bâtiments
- Ouvrages d'Art
- Pistes

**Villa "Bakobako"**  
Lot II R 193 B  
Betongolo  
101 ANTANANARIVO

Tél : 030 23 827 97  
030 23 865 81

**ENTREPRISE GENERALE  
DE CONSTRUCTION  
MIARINA**

octobre	
lun	1
mar	2
mer	3
jeu	4
ven	5
sam	6
dim	7
lun	8
mar	9
mer	10
jeu	11
ven	12
sam	13
dim	14
lun	15
mar	16
mer	17
jeu	18
ven	19
sam	20
dim	21
lun	22
mar	23
mer	24
jeu	25
ven	26
sam	27
dim	28
lun	29
mar	30
mer	31

novembre	
jeu	1
ven	2
sam	3
dim	4
lun	5
mar	6
mer	7
jeu	8
ven	9
sam	10
dim	11
lun	12
mar	13
mer	14
jeu	15
ven	16
sam	17
dim	18
lun	19
mar	20
mer	21
jeu	22
ven	23
sam	24
dim	25
lun	26
mar	27
mer	28
jeu	29
ven	30

décembre	
sam	1
dim	2
lun	3
mar	4
mer	5
jeu	6
ven	7
sam	8
dim	9
lun	10
mar	11
mer	12
jeu	13
ven	14
sam	15
dim	16
lun	17
mar	18
mer	19
jeu	20
ven	21
sam	22
dim	23
lun	24
mar	25
mer	26
jeu	27
ven	28
sam	29
dim	30
lun	31



Information,  
Education,  
Communication  
sont les "toko telo"  
composantes indispen-  
sables) de la sensibilisation  
des usagers des routes. Ce, afin qu'ils prennent entièrement conscience  
de leur responsabilité vis à vis de la route. L'Alphabétisation fonctionnelle  
et la formation technique des associations bénéficiaires renforcent leur  
volonté et leur capacité à entretenir ces routes.

Shell

# HELIX

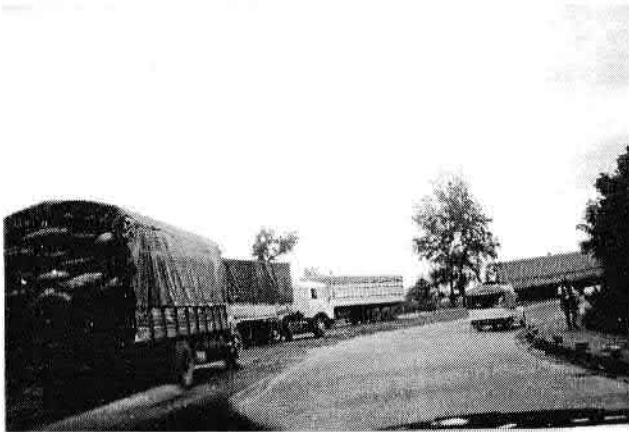
## Essence

**Tokin'ny fiarako**



## LE SIDA SUR LA ROUTE

On attribue souvent aux camionneurs une vie dissolue. Les endroits où ils s'arrêtent s'animent comme par enchantement. Une petite bourgade choisie comme point de ralliement par les camionneurs devient vite le point de rencontre des habitants de la région. Le commerce se développe, y compris celui du sexe. Ce qui donne le champ libre à la propagation des maladies sexuellement transmissibles, dont le Sida. Les responsables sanitaires l'ont compris depuis longtemps. Sur le continent africain, des actions pour lutter contre le sida sont intégrées dans les Etudes d'Impact Environnemental des Projets Routiers. En particulier sur les routes traversées par des poches de SIDA. Dans notre pays, certains organismes internationaux et responsables sanitaires du pays réagissent également. Des actions sont entreprises. Elles ont surtout trait à la prévention et à la sensibilisation. Le message passe, affirment les responsables de santé. Non sans difficulté cependant. A Madagascar en tout cas, on s'attèle à stopper le Sida sur la route. Reportages.



Mahazo, point de ralliement des routiers de la RN7. La file des camions aussi longue que la route.

Confiance d'un ex-routier aujourd'hui reconverti dans la conduite des véhicules légers: « Ce que je reproche aux filles d'Iarivo c'est qu'elles sont promptes à nous passer la bague au doigt. Pour elles une nuit signifie pour toujours! Dans les provinces ce n'est pas la même chose. Vous pouvez être le « vady » (mari) d'une fille sans pour autant être marié avec elle civilement ! » Elle a été recueillie au cours d'une conversation informelle. Faire une interview est une autre histoire. La pudeur est là omniprésente et confier sa vie, semble-t-il, n'est pas un acte de spontanéité de la part du camionneur. Surtout lorsque votre interlocuteur est une femme. La plupart du temps, « ce ne sont pas vos affaires »...

La route est aux camionneurs ce que la mer est au marin. L'élément

n'est pas le même, mais ils ont au moins ceci en commun : une fille dans chaque port. Ou plus généralement : quelqu'un qui les attend au terme de chaque voyage. Vie de bohème, vie dissolue. Nombreuses aujourd'hui sont les chansons de variété qui la décrivent, la dénoncent même, prévenant ceux ou celles qui voudraient s'y brûler les ailes.

Les clichés sont faciles et les conclusions vite faites : qui dit chauffeur, dit argent, et donc femmes. Est-ce dû à l'engin parfois de plusieurs tonnes qu'ils tiennent entre leur main, représentant à la fois le pouvoir (celui de dominer les autres véhicules), la puissance (financière : un camion coûte cher et le camionneur est mieux payé que les autres chauffeurs) et la virilité (le camionneur est souvent :

(Suite page 11)

### MEDECINS MESSAGERS

Jeunes, mais désireux de prouver leur compétence au monde du travail, des médecins regroupés au sein de l'Association des Jeunes Médecins de Madagascar ont soumis aux bailleurs de fonds, il y a quatre ans de cela, un projet de sensibilisation en matière de lutte contre le Sida. Ils ont alors ciblé les routiers, estimant que cette catégorie de personnes avait un comportement sexuel à risque et ont intitulé leur projet: "la route contre le Sida". L'Onusida a répondu positivement à leur appel. A la fin du projet, en août 2000, l'AJMM a estimé que les objectifs ont été atteints: plus de 3000 routiers ont été sensibilisés sur la RN7.

D'envergure nationale mais initié dans un premier temps sur la route nationale n°7, le projet "La route contre le Sida" a eu pour objectif la réduction de transmission du VIH/sida et des MST chez les routiers de Madagascar, par l'adoption d'un comportement sexuel à moindre risque. Le projet a été soutenu financièrement par l'Onusida et a vu également la contribution d'un groupe thématique sur le VIH/SIDA et les MST, ainsi que celle du Programme National de Lutte contre le Sida et les MST.

(Suite page 11)





Les risques du métier

## LE SIDA SUR LA ROUTE (suite)



Photo: Médecins du Monde

Séance de sensibilisation entreprise par Médecins du Monde sur une gare routière

(Suite de la page 10)

marcel et biceps au-dehors) ? Ou est-ce inhérent à la fonction ?

« Nous vivons actuellement dans une civilisation sexolâtre. Sur les calendriers ou les réclames pour automobile, les photos de femme - beaucoup à demi nues - sont la plupart du temps mises en avant. Les routiers n'échappent pas à la règle ! Et c'est tout à fait normal. Ce sont des hommes. En cas de panne ou de retardement dans les provinces, les tentations grandissent de jour en jour. »

Le Dr Nary Rakotoarimanana de Médecins du Monde parle en connaissance de cause. L'organisation internationale dont il fait partie mène depuis un certain temps une campagne de sensibilisation pour la lutte contre le Sida et les MST dans la région

d'Antananarivo, et les routiers sont un de leur public cible. Les chiffres, en tout cas, tendent à rejoindre cette allégation. Selon une enquête effectuée par l'Association des Jeunes Médecins de Madagascar dans le cadre du projet « La route contre le sida » ; plus de la moitié (62%) des routiers enquêtés à Morondava, Antsirabe, Fianarantsoa et Tuléar ont déclaré avoir des rapports sexuels avec des partenaires occasionnels et/ou réguliers. Sont-ils pour autant la population la plus exposée à la maladie ? « Ils constituent l'un des moyens pour la maladie de s'étendre, et vite », affirme le Dr Nary Rakotoarimanana. En se référant toujours à l'enquête de l'AJMM, on constatera que seul un quart des routiers (37,20%) interrogés utilise des préservatifs.

### La flottille de l'espoir

C'est la jeune flottille de sensibilisation sur le SIDA initiée par une ONG française dans le cadre des actions environnementales d'un projet routier. Elle, que sur les émotions et la sensibilité des personnes afin de développer un comportement de précaution, de fidélité ou d'abstinence. Insérée dans un thème religieux, elle présente le SIDA comme un phénomène de condamnation qui dépasse le monde du mariage. Elle ne parle ni des manifestations, ni de la maladie, ni comment elle se traite.

### MEDICINS MESSAGERS (suite)

(Suite de la page 10)

Entre décembre 1999 et fin août 2000, des actions ont été menées sur la Routes Nationales n° 7 de Tanà à Tuléar et également jusqu'à Morondava. 3000 routiers ont été concernés par le projet : aussi bien le chauffeur que son équipage c'est-à-dire l'aide-chauffeur et le mécanicien.

Neuf grandes villes, capitales de province pour la plupart d'entre elles, ont servi de base pour les activités de l'AJMM. Chaque ville avait alors son équipe technique de sensibilisation, composée de deux médecins. Ils travaillaient principalement sur les points de ralliement des camionneurs. A Tanà, dans la capitale par exemple, ils étaient situés à Ambohimangakely/Ambohimahitsy pour la RN2, Talatamaty pour la RN6, Anosibe/Amipasika pour la RN1, Ambatofotsy (gare) pour la RN7.

Pour faire passer leur message, les équipes de sensibilisation ont adopté les différentes techniques d'IEC (Information-Education-Communication), par le biais d'une discussion informelle avec la personne et avec à l'appui des supports images : dépliants, autocollants, album-photos décrivant les manifestations de la maladie. Ces messages portaient essentiellement :

- sur le comportement sexuel à adopter : fidélité et usage du préservatif.

- sur le comportement à adopter en cas de contamination : ne faites pas de l'automédication, allez au centre de santé le plus proche.

- sur les conséquences et les manifestations de la maladie.

Ils ne sont pas toujours reçus. 5/5 Le Dr Raoul de l'AJMM distingue trois types de comportement :

- Franchement hostile : la personne n'a pas envie de discuter et pense tout connaître de la question.

- Hostile mais qui finit tout de même par écouter.

- A l'écoute.

« Le risque pour ceux qui sont hermétiques aux messages qu'on veut leur transmettre parce qu'ils pensent tout connaître sur la question, fait remarquer le Dr Raoul, c'est leur fausse vision des choses. Il y a ceux qui pensent que les MST sont héréditaires et les autres qui sont persuadés que la fièvre y est pour quelque chose ». D'une manière générale, la pudeur de l'interlocuteur marque les limites de la sensibilisation. Cela amène souvent à des dérives pouvant être dangereuses pour la personne : dépannage entre copains, qui amène à l'automédication, ou au Dr traditionnel souvent peu au fait des aspects de la maladie. « Il y a en tout cas très peu de consultation spontanée chez le médecin », constate le Dr Raoul. Les obligations de la profession peut l'expliquer. La pause avant la reprise de la route est souvent trop courte. Une seule journée ne suffit pas pour un traitement.

Néanmoins, le Dr Raoul est optimiste et affirme qu'à la fin du projet, les objectifs ont été atteints. Plus de 25% des camionneurs utilisent le préservatif désormais. Un peu moins de 4000 routiers - si l'objectif initial a été 3000 routiers - sont maintenant sensibilisés sur la RN7.



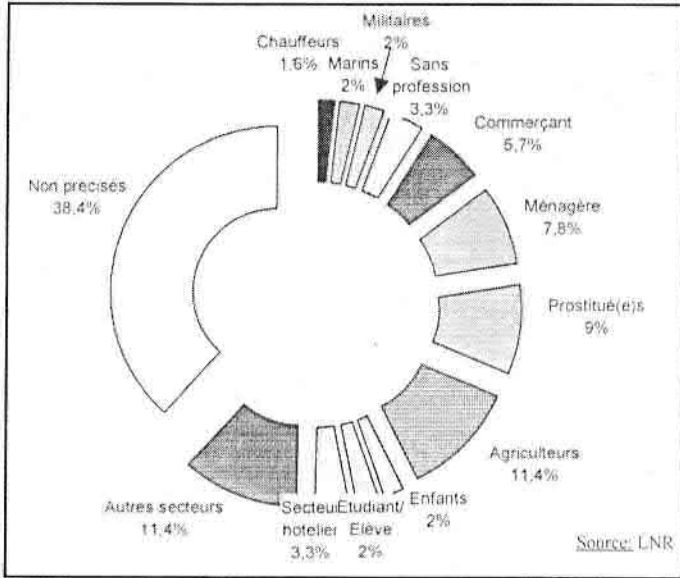
LE SIDA SUR LA ROUTE (suite)

(Suite de la page 11)

Les enquêteurs en ont conclu que les routiers sont encore réfractaires à l'utilisation du préservatif ou ce sont leurs partenaires qui le refusent.

nécessaires à une stratégie de lutte adéquate. Les chiffres de janvier 2000 du Laboratoire National de Référence par exemple indiquent que 1,6% des chauffeurs à Madagascar sont infectés par le VIH (.sur

INDIVIDUS INFECTES PAR LE VIH (1987 A DECEMBRE 1999).  
DISTRIBUTION SELON LA PROFESSION



Et la plupart d'entre eux (40,13%) ont recours à l'automédication en cas d'infection.

Sur les points de ralliement des camionneurs, la plupart du temps à la périphérie de chaque villes, le commerce se développe considérablement. Les petits vendeurs et leurs étals envahissent peu à peu la place. Les épiceries fleurissent, les « hotely » (gargote) apparaissent et avec eux les bars. Et de fil en aiguille, les boîtes de nuit s'installent tout naturellement, permettant au plus vieux métier du monde d'être exercé en toute liberté.

Sans assombrir le ciel malgache si bleu au-dessus de nos routes, la menace du sida plane. Par le taux de prévalence des MST jugé particulièrement élevé par les responsables et qui constitue une porte ouverte au sida à Madagascar. Par les statistiques peu précises qui ne permettent pas des repères

un échantillon de personnes) Mais ils ne précisent pas si ce sont des chauffeurs de particuliers, des routiers ou des chauffeurs de taxi.

Face à cette menace, les responsables de santé concernés par le sujet n'ont, jusqu'ici, trouvé que la sensibilisation comme arme. L'organisation Médecins du Monde, nous l'avons dit, possède un programme de sensibilisation réservé spécialement aux routiers. Un projet intitulé « la route contre le Sida » a également eu lieu au premier semestre de l'année dernière. Des actions que l'on peut encore qualifier d'isolées face à l'étendue de la tâche. Le Dr Nary Rakotoarimanana est cependant optimiste : « un camionneur, alors que nous discutons de tout et de rien m'a dit un jour : docteur, maintenant j'emmène ma femme pendant les tournées ». C'est un début à tout.

SIDA:  
Le choix des armes

Sur la carte " Sida dans le monde ", Madagascar ne vire pas encore au rouge comme la plupart des pays d'Afrique subsaharienne. Avec un taux de prévalence de 0,15 %, 37 personnes vivant avec le Sida et 247 personnes séropositives (selon les statistiques officielles), la situation ne semble pas inquiéter en haut lieu. A croire que les premiers responsables attendent l'explosion de la pandémie pour secouer les consciences. Car il y a lieu de secouer certaines consciences, à l'instar des camionneurs en particulier et des hommes en général qui détiennent la décision de dire « oui » ou « non » à un rapport sexuel protégé. Pourquoi ? Tout simplement parce que nombreux sont ceux qui voient dans le Sida une maladie imaginaire.

LE VISAGE DU SIDA

Comment en effet les condamner de leur opinion lorsqu'on sait que personne n'a encore vu une personne infectée du Sida, à qui ressemble-t-elle et quels sont ses sentiments à l'approche d'une mort certaine ? En gros, le Malgache veut un témoignage. Vivant en l'occurrence et vibrant de préférence. Cette attente, les troupes au front contre le Sida sont encore loin d'y répondre. La liste des personnes infectées est tenue au secret par les médecins traitants pour préserver le droit des patients, et les patients gardent au chaud leur secret pour prévenir la foudre de leur entourage, pour ne pas vivre en paria. Plus que la maladie en elle-même, l'exclusion sociale terrorise les rares personnes qui ont failli témoigner lors des sollicitations des journalistes ces derniers temps. Que tirer de cela sinon cette société, qui demande à voir, n'est finalement pas prête à recevoir ?

LA FACTURE SERA SALEE

Aucun médicament n'est, pour l'heure, à mesure de tuer le VIH. Pour ne pas l'attraper, nous n'avons que trois choix. Dans l'ordre : la fidélité, l'abstinence ou la capote. Sans conteste, l'usage des préservatifs (la dernière des recommandations) bénéficie d'une importante campagne publicitaire si bien que la cote



de popularité de Protector dépasse de loin celle du ministre de la santé dans les coins reculés de la Grande Ile. Quid de la pénurie de communication et de débat sur la fidélité et l'abstinence ? Il est clair, la sensibilisation est à deux vitesses.

A ce rythme de sensibilisation, la facture du Sida risque d'être salée. Les hôpitaux deviendront des mouroirs et à la pauvreté ambiante viendra se greffer la charge des orphelins et des malades. Et comme il s'attaque surtout à la tranche active de la population, ses impacts sur une économie qui a du plomb dans l'aile seront difficiles à évaluer.

Dans toute guerre, si la riposte n'est pas appropriée, on comptera les morts. En attendant le vaccin ou le médicament efficace -qui n'est pas pour demain, s'accordent à dire les spécialistes du Sida-, en attendant qu'une personne infectée ose prendre le risque de témoigner sans y être contraint, en attendant... le virus du Sida a devant lui l'autoroute de la mort. Il est temps d'amorcer les débats sur la fidélité et l'abstinence car, il est vrai, « savoir que le tabac a des conséquences nocives sur la santé » n'empêche pas les fumeurs de continuer à se goudronner le poumon.

Intermédiás

(Interprofessionnel des Médias pour le Social)



Mot d'ordre lors de la treizième Conférence Mondiale contre le Sida à Durban (Afrique du Sud): Les jeunes, principal public cible.

Photo: Intermédiás



## AMBODIAMONTANA A LA CROISEE DES CHEMINS

Ambodiamontana (PK 73 sur la RN2). Une petite localité qui, à première vue, ressemble à toutes celles traversées par nos routes nationales : groupement de maisons en dur (lorsqu'elles abritent en même temps un commerce) et de maisons traditionnelles (plus fréquemment en bois en allant sur la côte Est malgache) alignées les unes à côté des autres. Une boîte de nuit y animait des samedis soirs particulièrement fiévreuses ! L'activité a cessé car le propriétaire est parti faire des affaires sous d'autres cieux. Mais dans un passé proche, la petite bourgade était le point de rencontre des habitants de la région ainsi que celui des voyageurs et des routiers de la RN2. Aujourd'hui, les nuits y sont toujours aussi bruyantes. La valse des camions se garant les uns derrière les autres, formant une file de parfois plusieurs kilomètres, continuent d'animer les soirées du village. A Ambodiamontana, les nuits sont toujours plus belles que les jours... Malheur cependant au voyageur s'aventurant dans les parages, les bouchons le guetteront ! Le médecin-chef du CSB II de Sabotsy - Anjiro en a fait l'amère expérience lors d'une évacuation sanitaire nocturne : « A minuit, nous nous sommes trouvés coincés en plein embouteillage ! »

Aujourd'hui avec toutes les localités qui descendent la rivière Mandraka: Mandraka, Marozevo, Ambatoloana, Anjiro,... Ambodiamontana est devenue l'un des principaux points de halte des routiers de la RN2. Il n'était pourtant qu'un petit hameau de maisons en terre à ses débuts. Le village doit son réel développement à la réhabilitation de la descente de la rivière Mandraka vers la fin des années 80. Etant située juste au pied de la descente, les routiers en ont fait leur point de halte favori. Depuis, les habitudes se sont installées. Aussi bien les bonnes que les mauvaises...

Les responsables de la santé de la région en ont pris conscience. Les routiers,



Ambodiamontana, la nocturne, dort le jour et s'épanouit la nuit.

particulièrement, ont été leur sujet de préoccupation. De par le comportement sexuel de certains d'entre eux en effet : multipartenaires, non-utilisation ou utilisation rare de préservatif, automédication, les médecins estiment qu'ils constituent très probablement un groupe à risque dans la propagation des Maladies Sexuellement Transmissibles. Et à l'issue d'un enquête, il s'est avéré que les différentes localités citées plus haut ont enregistré un taux de prévalence des MST au-dessus de la moyenne. Une campagne de sensibilisation de

masse en faveur de la lutte contre le Sida et les MST a été effectuée en 1997. L'initiative est venue du médecin-chef du Centre de Santé de Base II de Sabotsy-Anjiro de l'époque. Affiches, porte-à-porte, distribution gratuite de préservatifs, spectacles ou manifestations sportives organisées sur ce thème, et surtout information du personnel sanitaire ; tel a été alors le programme. Razafimbelo René, infirmier en chef au Centre Médico-Social de la Jirama à Mandraka a été parmi ceux qui ont bénéficié des séances d'information. « Ce n'était pas des séances de formation proprement dites, nous a-t-il confié, mais plutôt d'information sur les maladies

: qu'est-ce-que c'est, comment cela se manifeste, ce qu'il faut faire lorsqu'un malade se présente à vous avec ces différents symptômes ». C'est entre 1996 et 1997 que René Razafimbelo a vu défiler dans son centre le plus grand nombre de malades présentant les symptômes des Maladies Sexuellement Transmissibles. Environ 16 à 20 par mois, indique-t-il. De la syphilis pour la plupart des cas. « Je n'ai eu

que trois cas qui m'ont vraiment inquiété : deux femmes et un homme avec d'énormes plaies sur les parties génitales. Je leur ai conseillé d'aller à l'hôpital le plus proche ou à l'Institut Pasteur à Antananarivo. Je n'ai pas encore vu de cas de Sida ». René Razafimbelo ne précise pas le pourcentage de camionneurs parmi ses patients. « "Je n'ai pas de statistiques fiables à ma disposition. Je peux vous dire que ce sont des gens de passage, qu'ils n'habitent pas la région hormis peut-être certaines filles. Et c'est justement parce qu'ils n'habitent pas la région qu'ils viennent me voir ". Pendant la consultation, René Razafimbelo leur parle de la maladie, de la manière dont ils ont pu l'attraper, des risques qu'ils encourent en adoptant

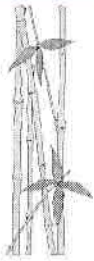
un certain comportement sexuel. Certains une fois mis en confiance lui envoient leur partenaire. « Mais vous savez, je n'ai plus eu à consulter ce genre de patients depuis un certain temps. Cette année par exemple (ndlr : 2000), je n'ai eu à traiter que trois ou quatre cas ». Les résultats de la sensibilisation sont apparemment positifs. Mais René Razafimbelo ne crie pas victoire aussi vite : « le nombre de personnes infectées est apparemment en baisse, mais est-ce que tout le monde vient voir les médecins ? » Quelques kilomètres plus loin à Anjiro, le Dr Joséphine Rasoanomenjanahary, médecin chef du CSB II de Sabotsy-Anjiro ne s'étonne pas outre mesure lorsqu'on lui parle de routiers et de sexe. « Vous savez, c'est un phénomène vieux comme le monde. Depuis qu'il a été interdit aux camionneurs d'entrer en ville à partir d'une certaine heure, les périphéries sont devenues les points de stationnement de tous les routiers. Et Ambodiamontana a été depuis toujours un point de halte pour les camions transportant du charbon et du bois. Depuis peu, vous avez les routiers qui transportent du carburant. Ce genre de client attire le commerce en tout genre, y compris celui du sexe ». Les routiers ne viennent pas jusqu'au centre de santé du Dr Joséphine Rasoanomenjanahary lorsqu'ils ont ce genre d'ennui de santé. "L'hôpital est encore à 5km de la route, il est normal que le Centre Médico-Social de la Jirama situé en bord de route soit plus proche», reconnaît le Dr Joséphine. Ses patients sont surtout des patientes. Des filles d'Ambodiamontana. Et encore, ils ne sont pas nombreux. "En mai 1999, sur 972 consultations, je n'ai eu qu'un cas d'écoulement (ndlr : signe de manifestation d'une MST). En juin 1999, sur 628 consultations, je n'ai observé que 5 cas d'écoulements". " Ici, les gens sont surtout malades de la fièvre, de la diarrhée, de l'asthme".



### PETITE ROCADE

#### DEMARRAGE DES TRAVAUX EN JUIN

Les travaux relatifs à la construction de la petite rocade autour d'Antananarivo commenceront en juin, après qu'on de source informée. Le conseil municipal de la ville d'Antananarivo, en délibération à la fin de l'année 2000, avait alors estimé que les travaux étaient faisables.



### PROGRAMME DE TRANSPORT EN MILIEU RURAL

#### UN PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DES MIT

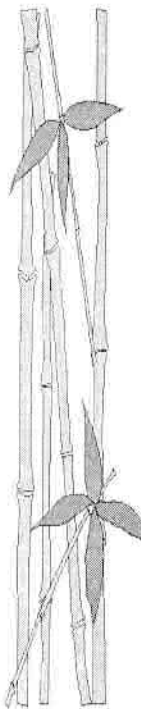
#### POUR LES FEMMES ANTEMORO.

Madagascar, pays bénéficiaire du Programme de Transport en Milieu Rural, a également reçu l'appui financier de la Banque Mondiale dans le cadre du Gender Rural Travel Initiative (GRTI), soit l'intégration du genre dans le développement du transport rural. Le montant total de l'aide apportée par l'institution financière s'élève à 280 000 USD. En 1999, la Banque Mondiale avait, pour démarrer le GRTI, octroyé une subvention de 190 000 USD. L'organisation, l'institution, l'entité gouvernementale, ou encore le pays ayant soumis un projet novateur peut bénéficier d'une somme maximale de 15 000 USD. A Madagascar, le projet de développement des Moyens Intermédiaires de Transport en faveur des femmes Antemoro, initié par l'ONG Lalana, a été retenu et bénéficie d'un appui financier de 10 000 USD.

#### Stabilisation des lavaka dans l'Alaotra LE JAPON APPORTE UNE CONTRIBUTION DE 180 MILLIONS DE FMG

Un projet de stabilisation de lavaka (phénomène grave d'érosion des sols) a démarré en décembre dans l'Alaotra, sur le site de démonstration d'Ampasindavakely. La fin des travaux est prévu pour juillet 2001. Le gouvernement japonais, principal bailleur de fonds, a apporté une contribution financière d'un montant de 220 747 FF (soit un peu plus de 183 millions de Fmg) et a désigné l'ONG Lalana comme partenaire dans l'exécution des travaux.

Le Japon contribue ainsi à la préservation de l'environnement ainsi qu'à la réduction de la pauvreté à Madagascar. En effet, qui dit lavaka dit : ensablement des rizières, problèmes d'irrigation, soit moins de ressources pour les paysans et donc aggravation de la pauvreté. La Charte de l'Environnement malagasy le stipule bien : « l'érosion est la cause de dégâts majeurs dans les secteurs de production agricole (...), notamment la riziculture (...). D'autre part, elle oblige le surdimensionnement des infrastructures telles que les routes, barrages, ponts augmentant d'autant les sommes à investir. Enfin l'érosion des sols astreint à un entretien périodique plus important et plus rapproché de ces infrastructures ». La stabilisation des lavaka en diminuant ces coûts améliorera la qualité du niveau et des conditions de vie des paysans et contribuera ainsi à réduire la pauvreté à Madagascar. La signature de la convention a été effectuée dans les locaux de l'Ambassade du Japon à Isoraka le jeudi 1<sup>er</sup> décembre dernier, par SEM, Seigi Hinata, Ambassadeur du Japon à Madagascar, et par Zo Pascal Rakotoharivelo, Vice-président de l'ONG Lalana.



#### Annonce

#### CHERCHE CONSULTANT POUR LE TCHAD

Un poste de consultant pour une durée de deux ans est proposé au Tchad. Celui-ci aura pour mission d'apporter un appui au coordinateur national pour réaliser la stratégie des Transports en milieu rural au Tchad.

Pour obtenir des renseignements et des termes de référence détaillés, les candidats intéressés doivent s'adresser au :

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS, DE L'HABITAT ET DE L'URBANISME

DIRECTION DES ETUDES ET DE LA PLANIFICATION

A L'ATTENTION DE MONSIEUR PALKOUBOU ISSAKHA, COORDINATEUR NATIONAL DU PROGRAMME DE TRANSPORT EN MILIEU RURAL

B.P. 828 N DJAMENA TCHAD

Tel (235)52-42-98; Fax (235)52-37-09;

E-mail: cisp@istinet.td

La date limite de dépôt des lettres de candidature est le 15 février 2001 à 12 heures.

#### Stopper la violence contre la femme

L'atelier GRTI (Gender Rural Travel Initiative) effectuée au Kenya au mois de novembre de l'année dernière a permis également de faire connaître le mouvement V-day. Le mouvement vise à mettre un terme à toutes formes de violence contre la femme, notamment le viol.

Un grand rassemblement de ce mouvement aura lieu à New-York le 19 février 2001 prochain. Pour plus d'information, consultez le site internet : <http://www.vday.org>

#### Pour la route...



Photo - EDI - USAID

*On n'arrête pas le progrès!*

#### DERNIERE HEURE

Deux mini-congrès provinciaux sont prévus en février et en mars, dans le cadre de la préparation du troisième Congrès Malgache de la Route. Plusieurs travaux de commission et groupes de travail sont également prévus à cet effet. Ce dernier trimestre constitue la dernière ligne droite dans la préparation du troisième Congrès malgache de la Route



## AFRIQUE LE DEVELOPPEMENT PAR LE TRANSPORT

Considérer le genre dans le processus de développement d'un pays, cette politique est de plus en plus adoptée actuellement, notamment par les pays africains. L'atelier du GRTI (Gender Rural Travel Initiative), organisée au Kenya en novembre dernier, entre dans ce cadre. 16 pays issus de l'Afrique Sub-Saharienne - dont Madagascar, représenté par Pierre Raharison, coordonnateur national du PTMR et l'Ong Lalana - ont participé à cet atelier. L'intégration du genre dans les programmes de transports ruraux a été le principal objet de l'atelier. Intégration du genre ou comment permettre à une catégorie de la population (femmes, enfants, hommes, jeunes...) d'accéder à un niveau de vie plus élevé, dans ce cas précis, par le biais d'un programme des transports ruraux.

### AYOS - BONIS (Cameroun), Un tronçon à risque

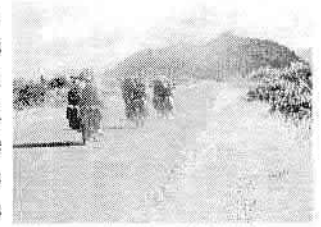


Le tronçon Ayo - Bonis situé dans la province de l'Est au Cameroun, est un tronçon à risque, vu sous plusieurs angles. Encadré de deux tronçons bitumés : Yaoundé - Ayo et Bonis - Bertoua - Garoua Boulai (en cours de travaux), ce tronçon est toujours en terre actuellement. Cet axe fait pourtant partie des axes « régionaux » avec des trafics provenant de la Centrafrique, du Tchad. Les bailleurs de fonds hésitent pourtant à le bitumer, à cause de la pression d'une ONG internationale à propos de la réserve du Dja, réserve

située à des dizaines de km du tronçon en question. On craint que l'amélioration des conditions de circulation sur ce tronçon risque de favoriser le braconnage et la déforestation de cette zone sensible. Mais les vrais risques actuels sont pour les usagers. Route étroite, virages sans visibilité, trafic lourd (grumiers, citernes) et intense, chute d'arbres... En l'espace de 2 jours, on peut observer sur tronçon le renversement de 3 gros camions. En train de vider son camion pour pouvoir le redresser, un transporteur accidenté, prenant son mal en patience, annonce philosophiquement : *vous les véhicules légers, face à nous sur ce tronçon, vous êtes les « risquant » de la route.*

### Vente de carburant au Cameroun: UNE AFFAIRE QUI MARCHE!

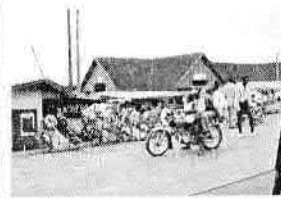
Par rapport au Cameroun, l'essence coûterait moins cher au Nigeria et au Tchad. C'est pourquoi on assiste à un transport « artisanal » de carburant au niveau des frontières. Les trafiquants utilisent de vieux pick-up tout rouillés, mais plus fréquemment des motos et des vélos.



A la revente, le carburant est conditionné dans des bouteilles de litre et les prix seraient les mêmes qu'à la pompe. Les principaux clients qui sont les conducteurs de motos taxi, préfèrent cette vente artisanale. La raison : pour l'achat d'un litre de carburant, ils peuvent gagner quelques centilitres de plus en exigeant que la bouteille soit remplie au goulot.

### TAXI MOTO

A Maroua et à Ngaoundere, chefs lieux de province, ainsi que dans d'autres petites villes du Cameroun, ceux qui veulent prendre un taxi devront se résigner à monter dans un taxi d'un genre bien particulier : des motos ! Pour la somme de 100 CFA (environ 1000 fmg) par personne, tout le monde emprunte ce moyen de transport : la maman qui revient du marché, assise de côté avec son cabas sur les genoux, les écolières qui arrivent à se mettre à 3 derrière le chauffeur, le voyageur avec ses bagages, celui qui va recharger sa bouteille de gaz (la bouteille placée devant le chauffeur). Toute une petite famille réussit même à se caser sur une moto de petite cylindrée.



La reproduction ou la reprise des articles du journal est autorisée sous réserve de la mention de la source

### BULLETIN D'ABONNEMENT

Je m'abonne à Lalana pour 1 an (6 numéros),

Tana Ville : 54.000 FMG     Hors de Tana Ville : 54.000 FMG, frais d'envoi non compris

#### Mon adresse :

Nom :

Adresse :

Ville et Code Postal :

E-mail :

Téléphone et Fax :

#### LALANA

249, Route Circulaire

BP 841 - Antananarivo

Tél et Fax : 22.369.86

e-mail : lalana@dts.mg

Site web :

<http://takefaka.dts.mg/lalana>

#### Directeur de Publication

Vero Razafintsalama

#### Rédacteur en chef

Rondro Ramamonjisoa

#### Comité de Rédaction

Vero Razafintsalama

Rondro Ramamonjisoa

Manitra Rajemison

Zo Pascal Rakotoharivelo

#### Responsable Commercial

Sylvie Rakotondravelo

Tél. 033 11 464 37

#### Impression

Imprimerie Nouvelle

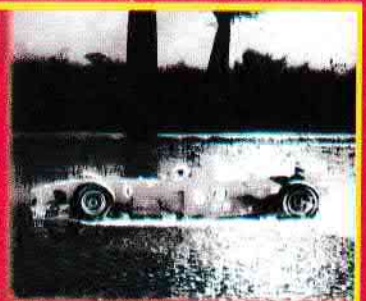
• Tél. 22 233 30

Dépôt légal N° 323

Tirage : 1000 exemplaires



# Shell Lubrifiants



La haute  
protection  
des moteurs  
prouvée  
dans  
des cas  
extrêmes.



HIGH PERFORMANCE DIESEL ENGINE OIL **15W-40**

## Moteur Diesel

- Protection optimale du moteur pour une meilleure puissance
- Haute performance et haute résistance adaptée aux conditions extrêmes

MULTIGRADE MOTOR OIL **20W-50**

## Moteur Essence

- Protection du moteur pour de meilleures performances
- Formule unique garantissant une économie de carburant

 **Shell**

Tokin'ny fiaranao



© Shell International Chemical Company 2000