



Le moment présent est la piste désignée à tout nouveau départ
www.lalana.org Louis-Marie Parent

10 000 Fmg

- ligne de conduite -



QUAND LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE FAIT L'AUDIMAT

pages 2

par FRANCIS TURBO

dossier : la police routière SOUS TOUTES LES COUTURES

page 7

Interview "Ma vision de la route malagasy" par Mr. Lachapelle, Consul du Canada page 3

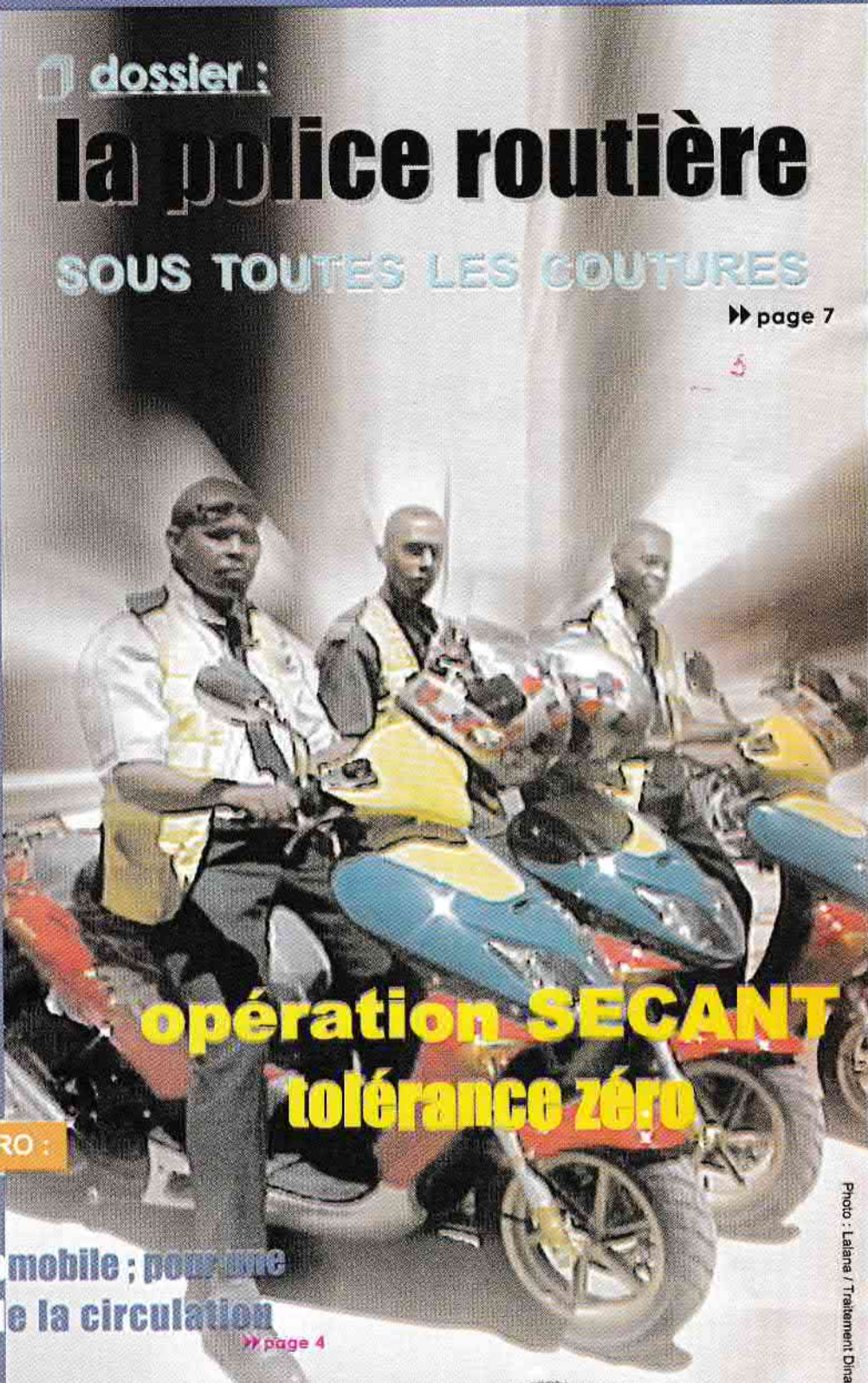
Who's who Paul Andrianaivomahefa, Directeur du Département Instruments et Politiques à l'ONE page 12

Textes La Bible du Gendarme : Décret N° 63 - 253 page 13

Internationales Assurances à la carte pour femmes au volant page 14

EGALEMENT DANS CE NUMERO :

HISTOIRE : Le transport automobile ; pour une réglementation de la circulation page 4



opération SECANT tolérance zéro

Photo : Lalana / Traitement Dinarsen

SUPPLÉMENT COULEUR

SUBDIVISION DES TRAVAUX PUBLICS : tracé linéaire des routes pages 1-9



L'objectif de la création de l'émission radiophonique quotidienne "Kidaona Maraina" de la Radio Tanà était sans nul doute une augmentation de l'audimat de la station en créant une émission originale qui puisse à la fois divertir et éduquer le public.

Quand la police routière fait l'audimat

Photo : Turbo Production

Toutes formes d'informations y pullulent de 6 à 8h du matin. Toutefois, durant les trente dernières minutes, avec la tribune libre aux auditeurs, ce sont les problèmes sociaux qui mènent la danse avec des thèmes conquis comme celui de la "sécurité routière".

C'est un sujet qui quasiment chaque jour ne manque de faire irruption dans la dernière demi-heure de "Kidaona Maraina". La question du transport routier y est soulevée traitant des transports urbains, régionaux ou nationaux, de l'état des infrastructures routières, du parc roulant, du comportement du personnel de service, et...de la police routière bien évidemment. Si des pics sont quelque fois lancés à l'égard des usagers et bien plus souvent, du personnel de service, ce n'est pas pour le plaisir de critiquer mais plutôt dans l'idée d'apporter une amélioration et faciliter la communication par la présence bien sûr du droit de réponse, mais aussi et surtout la possibilité pour tout auditeur de proposer des solutions et d'en débattre.

Quand aux constats effectués par les auditeurs, bien que sujet à controverse, ils sont très intéressants ; en voici d'ailleurs un petit aperçu. Le service fourni par la police routière connaît des hauts et des bas ; tantôt celle-ci est taxée de corrompue et sa présence est alors peu souhaitée, tantôt elle est d'une grande utilité publique et les propositions pour l'amélioration de leur service abondent dans l'émission. Pourtant, pour le public en général, la première image de l'agent chargé de la police de la route est caricaturée par cette représentation peu luisante de ce gendarme ou de ce policier toujours à la demande d'un petit "quelque chose" pour qu'en retour, il ferme les yeux devant les délits petits ou grands, quelque fois inexistant même, effectués par les conducteurs. Bien que la corruption en ville, ou du moins dans la capitale est moins ressentie que dans les zones rurales, elle n'en est pas moins présente et de jour comme de nuit, gendarmes ou policiers usent de leur pouvoir non pas forcément dans le but d'améliorer la circulation routière mais plutôt leur revenu personnel.

Un constat qui a amené bon nombre de nos auditeurs à tirer conclusion de l'état précaire de ce métier. Les agents de sécurité routière souffrent d'un mal qui ronge presque tout

>> suite p.4



Pierre qui roule... amasse légende des "ouf!"

Ambatonifoko, 2 km après Antsahabe sur la route qui remonte vers Bealalana sur la RN T31 dans la province de Mahajanga, il y a 30 à 40 ans de cela. Lors de la phase d'ouverture de cette route, en vue de sa construction, il a fallu écarter les obstacles tels les rochers qui obstruaient le passage. Pour ce faire, les ouvriers les ont basculé vers le bas de la vallée. Or, à l'endroit sus-cité en plein dans le tracé de la route, il s'est avéré qu'un rocher a opéré une certaine... résistance.

En effet, si un jour les ouvriers se tuaient à la tâche pour déplacer le rocher, le lendemain matin, il était revenu au même endroit. Et rebelote chaque jour durant. Mais plus étonnant encore, lorsque la pierre parvenait à son gîte, elle poussait un grand "ouf!" locution qui signifie en malagasy et dans le dialecte sakalava "mifoko".

Non loin de là, un frère italien entendit l'histoire et ne pouvant y croire, oeuvra à son tour à faire choir la pierre. Mais rien n'y fit. Le lendemain, la finaud avait repris une fois encore, sa place dans un

devenu habituel grand "ouf" de soulagement.

On fit appel aux anciens et il fut décidé qu'un rituel nommé "Joro" avec l'incontournable sacrifice de zébu aurait lieu afin de faire comprendre à la pierre que désormais elle devait rester là ou elle avait été déplacée. Il consistait à faire descendre le rocher au bas de la colline. Ensuite, d'en extraire un bloc et de poser ce dernier sur un point plus élevé que l'endroit de l'emplacement initial du rocher. Ce qui fut fait. Depuis ce jour, la pierre n'a plus bougé de ses nouveaux domiciles mais depuis, et ceci jusqu'au moment où vous lisez ceci, le fragment du rocher tout en haut de la colline est constamment enrubanné de blanc. Il s'est avéré qu'ayant décelé un caractère sacré dans cette pierre, la population alentour mais également les voyageurs de passage ne cessent de lui faire des offrandes sous forme entre autres de "lamba" blanc dans lequel ils l'enroulent quand ils lui présentent une requête ou une prière qui, selon la population environnante est presque toujours exaucée.

Depuis ce jour également, cet endroit a pris le nom d'"Ambafomifoko" qui se traduit par "là où la pierre dit "ouf" ". Comme quoi, il y a des moments où il vaut mieux le voir pour le croire...

Racontée par Assim

Sur la RN T31 : Ambatonifoko, 2 km après Antsahabe sur la route qui remonte vers Bealalana. Derrière le rocher en surplomb trône encore un fragment de la pierre qui disait "ouf".



Photo : Ulanés



MA VISION DE LA ROUTE

de Madagascar au Canada

Ces dernières années, Madagascar a fait montre d'efforts en matière de réhabilitation routière, favorisant par là, une sensibilisation accrue en matière de sécurité routière. Un effort perceptible dans nos cités mais non encore uniformisé. Comment un étranger perçoit-il cette évolution ? Quelles sont ses doléances et aspirations ?

Une éminente personnalité s'est pliée aux questions-réponses des reporters du Bulletin Lalana: Monsieur Serge P. Lachapelle, Consul du Canada et Directeur Exécutif de Qit Madagascar Minerals.

LAL.: Aujourd'hui, la réfection pour l'essentiel et de moindre mesure, la construction des routes figure au premier plan du programme gouvernemental. Votre avis ?

Serge P. Lachapelle: Effectivement, il y a un réel effort qui se fait et qui est d'ailleurs le bienvenu d'ailleurs en ce qui concerne les routes d'Antananarivo, elles ont un grand besoin de décongestion.

Quant au programme gouvernemental, si je ne me trompe, c'est à partir de 1990 que des programmes de réhabilitation ont été entamés et déjà, un constat positif avec l'état des routes qui s'est considérablement amélioré depuis.

Pour Antananarivo, elle a grand besoin de désengorgement. On a souvent parlé de périphérie, de voie d'antenne. Je crois qu'il ne faut pas qu'en parler, il faut que ce soit fait !

Contrairement à cela, c'est l'enclavement que l'on ressent dans les zones que je dirai éloignées de la capitale. Je pense ici à Fort-Dauphin principalement de laquelle je me permets de parler car elle constitue ma zone de travail.

Ce qui frappe à Fort-Dauphin, c'est l'inexistence effective de routes nationales. Toute voie a au moins l'apparence d'une route secondaire. Ainsi, si la RN13 qui relie Fort-Dauphin à Ihosy est potable entre Fort-Dauphin et Ambovombe, dès ce point jusqu'à Ihosy, c'est "pire que l'enfer !".

LAL.: Peut-on dire que les routes maigaches utilisent le maximum de leur potentiel en matière de communication ? Et qu'en est-il de la sécurité sur la route ?

S.P.L.: L'état d'une route joue un rôle, sur de nombreux axes, à Madagascar, je n'hésiterai pas à dire qu'elles sont sur-utilisées, sans parler des communes enclavées. Les dimensions des voies ne sont plus d'actualité de même que les gabarits.

Dans la région de Fort-Dauphin, pour se rendre à un endroit qui s'appelle Tsirovory, il faut 9 à 10h de temps pour parcourir quelques 100 km. Ce qui n'est pas très sécurisant.

Il y a aussi, le tracé général des routes qui présente de nombreuses courbes, aspect qui ne va pas en améliorant la sécurité routière ; je pense ici plus

particulièrement à la RN7 et à la RN2. Il est vrai qu'il y a beaucoup de montagnes sur le parcours mais le tracé pourrait être amélioré.

LAL.: Si vous deviez donner une note de 1 à 10 à nos routes, combien donneriez-vous ?

S.P.L.: 2.

LAL.: Des remarques particulières pour une province, une ville ou un village ?

S.P.L.: Je reste sur Fort-Dauphin, la ville et toute la région : elle a vraiment besoin d'être désenclavée. C'est vrai que construire une autoroute coûte cher. Mais pour certains axes où il y a beaucoup de circulation, tout le monde le sait : ça a d'incontestables avantages économiques, c'est un très bon investissement et par-dessus tout, il y a l'avantage sécuritaire par la présence de plusieurs voies. Mais je répète : je suis bien conscient que cela coûterait très cher.

LAL.: Pour circuler dans le pays, que pensez-vous du vélo ?

S.P.L.: Je ne jure que par la voiture. Au Québec, j'utilisais le vélo mais ici, je ne m'y risquerai jamais car il n'existe pas d'espace pour les cyclistes et avec l'aspect de la circulation surtout en ville, c'est vraiment trop risqué.

A l'heure actuelle il y a une route qui se construit sur l'axe 67ha, il serait intéressant d'envisager l'établissement de pistes cyclables sur Antananarivo ; un aspect à

prendre en compte et pour les autres villes aussi sinon le vélo risque de prendre un aspect trop suicidaire.

LAL.: Est-il aisé de conduire dans les rues de Madagascar ?

S.P.L.: Pour les étrangers qui arrivent comme mes collègues de Montréal, c'est très difficile car la circulation est trop dense et dissipée. En dehors d'Antananarivo, sur les routes, ça va mais, c'est dans les villes que ça pose problème. Il y a beaucoup de petites rues et pas assez de grandes voies et puis il y a l'indiscipline des utilisateurs et là, je pense particulièrement aux vélos, aux charrettes. Hier soir encore, en sortant du bureau, je me suis retrouvé nez à nez avec un vélo et puis un bus, sans

lumières tous les deux !

Bon, il y a eu un effort pour discipliner les bus mais certains font encore ce qu'ils veulent, s'arrêtent n'importe où, roulent sans éclairages, ce qui est très dangereux surtout par rapport aux autres automobilistes.

LAL.: Si vous deviez sensibiliser durablement la population en matière de sécurité routière que préconiseriez-vous ?

S.P.L.: Déjà les solutions que je préconiserais pour les vélos, je proposerais d'aménager graduellement les rues avec des espaces cyclables avec plus d'efforts par les gendarmes pour discipliner la conduite. Du moins aux grandes intersections, ainsi, le changement opéré sur le rond point face à Henri Fraise est un bon point : auparavant, il ne bénéficiait pas de services d'agents de la circulation, ce qui fait que c'était continuellement bloqué

L'établissement dit "sauvage" de dos d'ânes ou "gendarmes couchés" quant à lui est plus risqué d'accident que de prévention.

de pénaliser rappelle au chauffeur la ligne à suivre. Pour le gendarme, son travail serait facilité s'il était secondé de cette ligne continue qui justifierait mieux encore les contraventions qu'il émet.

Ici, les gens coupent dans les courbes, et c'est une action généralisée. Au Québec, quand il y a des lignes continues dans les courbes, il est INTERDIT de les franchir et si on s'y risque... PAF contravention !

Ensuite et personnellement, pour sécuriser ma conduite j'ai toujours mes phares allumés, c'est pour bien me faire voir. Au Canada, c'est obligatoire depuis

91-92. Aux Etats-Unis, ça ne l'est pas dans tous les états mais toutes les voitures sont faites de façon à ce qu'en tournant le contact, les phares s'allument automatiquement. En Suède aussi il me semble que c'est obligatoire depuis quelques années.

L'établissement dit "sauvage" de dos d'ânes ou "gendarmes couchés" quant à lui est plus risqué d'accident que de prévention. Non seulement ils sont entretenus mais encore, très souvent, il n'y a même pas de panneaux pour annoncer leur présence et au lieu de prévenir, le dos d'âne provoque des accidents.

Un autre type de sensibilisation serait à lancer à partir du Ministère des Travaux

Monsieur Serge P. Lachapelle, Consul du Canada et Directeur Exécutif de Qit Madagascar Minerals



pour sécuriser ma conduite j'ai toujours mes phares allumés

Photo: Lalana

tout autour : pas de circulation possible et rien ne bougeait. Aujourd'hui, un policier y est en faction en permanence et c'est beaucoup moins pénible.

Il y a aussi le non-respect du code de la route ; sur les routes nationales, il y a une certaine indiscipline. S'il existait des lignes (jaunes, blanches, continues, ...) ça aiderait beaucoup l'automobiliste car ça lui servirait de rappel sur ce qu'il peut ou ne pas faire ; la ligne continue avant

Publics même : une sensibilisation par les médias avec la reconnaissance de la répression tout en soutenant que l'objectif est avant tout la sensibilisation, et ce sur des questions jugées " banales " et qui au final sont très loin de l'être ; ainsi, le cas de la ceinture de sécurité. Son port, et c'est prouvé statistiquement, diminue de 90% le cas d'accident grave. Or, il est étonnant de constater à Madagascar qu'il ne figure pas dans les attributs obligatoires et innés du chauffeur.



LE TRANSPORT AUTOMOBILE

pour une réglementation de la circulation

Les premières tentatives pour construire des véhicules à moteur capables de se déplacer sur les routes suivirent de près l'invention de la machine à vapeur, mais les modèles conçus à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e apparurent longtemps comme de dangereuses fantaisies. C'est en 1896 seulement que le Parlement britannique abrogea la loi de 1835 qui obligeait un homme à porter un drapeau rouge et à marcher devant les automobiles limitant ainsi leur vitesse à 6 kilomètres à l'heure.

Durant le dernier quart du XIX^e siècle, de grands efforts furent entrepris en France, en Allemagne, en Angleterre, en Autriche et aux Etats-Unis pour créer de nouveaux prototypes à la fois de carrosseries et de moteurs. On s'inspirait pour la carrosserie, de la forme des voitures hippomobiles ; on obtenait la force motrice grâce à la vapeur, à des batteries électriques et à divers types de moteurs à combustion. Les pneus en caoutchouc, mis en service en 1889, permirent d'accroître la vitesse.

Ces déplacements considérables exigeaient de multiples aménagements, en particulier celui des routes. Les chemins revêtus de sable ou de gravier, permettant la circulation des voitures à cheval, étaient mal adaptés à l'automobile.

Le mode de revêtement routier développé par Mac Adam en Angleterre à la fin du XVIII^e siècle continua à être utilisé, mais l'asphalte et autres agglomérés unifièrent la surface des routes. Pour les grandes voies de circulation intense, on posa des dalles de béton armé sur des plate-formes soigneusement drainées et dont la profondeur et les matériaux étaient adaptés au sol (humidité, gel, etc.). Pour accroître à la fois la sécurité et la vitesse, on élargit les routes, on s'efforça d'en supprimer les virages et, sur les plus importantes, on sépara les deux voies par une barrière de façon à éviter les collisions de plein fouet.

La première codification routière

Les premières règles concernant la circulation furent édictées en Grande-Bretagne par le *Highway Act* de 1835 qui imposa la conduite à gauche pour les véhicules et les animaux, contrairement à la coutume qui permettait de conduire suivant son bon plaisir sur les grands chemins. L'Angleterre fut également l'un des premiers pays à établir une limitation de vitesse : 20 km à l'heure en 1896 et 30 km à l'heure en 1903. En 1930, le Parlement abolit cette réglementation pour les voitures particulières et les motocyclettes mais le taux d'accidents mortels augmenta au point que la loi fut rétablie quatre ans plus tard, et il fut interdit de dépasser 45 km/h dans les agglomérations.

La Société des Nations imposa une convention routière en 1926, avec permis international et signalisation uniformisée. Cette convention entra en vigueur dans la plupart des pays européens et dans quelques autres. L'Union panaméricaine, en 1930 et en 1943 établit pour les différents Etats américains des conventions similaires ; ce travail d'unification fut poursuivi par les Nations Unies, qui créèrent des symboles internationaux de signalisation routière compréhensibles pour tous ; ainsi, la sécurité ne dépendait plus de la connaissance de la langue du pays que l'on traversait.

Mais en dépit de cette codification minutieuse, le nombre d'accidents mortels augmentait sans cesse avec le nombre des

La promenade en voiture devint une distraction recherchée et en favorisant les déplacements elle devint même la source d'autres agréments : jeux de ballon, courses de chevaux, concours de natation, régates, etc.



véhicules et leur puissance.

En Angleterre, durant la Seconde guerre mondiale, malgré les restrictions d'essence qui limitaient le trafic, le nombre de morts sur les routes fut de deux tiers supérieur à celui des victimes de bombardements.

suite p.2 <<

le pays. Mal qui a pour nom "faiblesse du pouvoir d'achat" lié automatiquement à l'insuffisance salariale des fonctionnaires en général ; combien de fois n'a-t-on pas entendu sur Kidaona Maraina qu'il faut trouver des moyens pour motiver ces policiers ; ne serait-ce qu'en matière de tenue vestimentaire car il est frustrant de voir un policier régler la circulation vêtu d'une chemise sale et déchirée.

Pour terminer, j'en viendrai à la question du niveau d'étude et d'éducation civique des agents de la circulation, questions cruciales également pour nos auditeurs. Nombreux sont ces derniers qui affirment avoir été victimes d'altercation verbale avec des policiers et se réfèrent alors à un niveau d'éducation qui disent-ils "laisse à désirer", à leur manque de politesse, etc. Il est vrai que l'agent de la circulation doit être un exemple de justice et de savoir-vivre à la fois. Il est vrai aussi que ce n'est hélas pas toujours le cas. Néanmoins, il y a des policiers ou des gendarmes qui exercent leur travail avec professionnalisme et amour. Et croyez-moi, ceux-là ne passent pas inaperçus. Quel automobiliste d'Antananarivo ne connaît ce policier exemplaire qui allie politesse, respect et grâce et qui exécute des gestes d'indications dignes d'un chorégraphe enseignant une nouvelle passe à ses disciples ?

En réalité, si l'on veut améliorer les services de la police routière malagasy, la modernisation des conditions de travail des personnes qui exercent le métier doit primer ; pour faire que seule la force de leur motivation constitue le fer de lance d'une police routière malagasy digne de ce troisième millénaire.

Francis Turbo,
Humoriste et animateur de
l'émission Kidaona Maraina

L'édition "Lalana N°19" - Année 4 a malencontreusement accusé un grand nombre de numéros défectueux relatifs aux travaux d'imprimerie. Nous prions nos fidèles lecteurs de bien vouloir nous excuser de la gêne qui leur aura été causée et vous assurons de la prise en main du problème pour une résolution rapide. Toujours dans l'optique de vous apporter un maximum de satisfaction, nous vous invitons à nous retourner vos numéros défectueux et par la même occasion à nous émettre toutes remarques ou suggestions afin que notre bulletin vous apporte à chaque parution, entière satisfaction.

Contact : Bulletin LALANA

Tél : 22 369 86 - Fax : 22 366 31

Madaçom : 033 11 497 70

Orange : 032 02 243 02

@mail : bulletin@lalana.org



LES CIMENTS ce qu'il faut savoir

Ce sont des liants minéraux hydrauliques se présentant sous la forme de poudre très fine.

Tout le processus consiste à rendre réactifs entre eux et avec l'eau, des minéraux calcaires : basiques et siliceux (alumine et oxyde de fer) acides.

C'est une très haute température qui rendra possible cette double réaction à l'état

Mécanisme essentiel

solide, après que ces minéraux aient été à un haut niveau d'instabilité minéralogique.

A l'état naturel, minéralogiquement le plus stable, la roche calcaire et la silice cristalline, même broyées finement et mélangées intimement, ne réagissent ni entre elles, ni à l'eau.

Cuite, la roche calcaire se décompose en chaux C et CO₂. Cette chaux, appelée vive, est éminemment instable.

Parallèlement, la silice Si O₂, portée à très haute température, perd sa structure cristalline stable pour celle amorphe instable.

Vers 1500°C, ces 2 minéraux se combinent sous forme de silicates de calcium capables, au contact de l'eau, de s'hydrater pour former des silicates hydratés de calcium.

Suivant les proportions de CaO et de SiO₂, s'obtiennent ainsi 3

constituants : le clinker, le laitier, les cendres volantes pouzzolaniques.

✓ Le clinker s'hydrate seul et rapidement en libérant une grande quantité de chaux.

✓ Le laitier a besoin du clinker pour amorcer son hydratation.

✓ Les cendres volantes ont besoin de la chaux libérée par hydratation du clinker pour entreprendre une hydratation lente.

Les constituants (v. tableau ci-après)

fabrication

propriétés

CLINKER PORTLAND Constituant hydraulique	<p>Des roches calcaires et d'autres silico-alumineuses (schiste, argile, ...) finement divisées et mélangées sont introduites sous forme de poudre ou de pâte dans le four de cimenterie. Le mélange est progressivement déshydraté, décarbonaté (CaO₃ à CaO + CO₂) et calciné pour entrer enfin entre 1200°C et 1500°C, en fusion partielle appelée clinérisation. La matière ainsi produite appelée clinker Portland, est ensuite refroidie rapidement tandis que les fumées sont épurées par électrofiltres. Le clinker est le seul constituant élaboré en cimenterie. Par le dosage précis des matières premières et le contrôle de sa cuisson, il répond à des critères bien précis qui lui procurent la réactivité optimale.</p>	<p>-Très riche en chaux ; s'hydrate très rapidement au point de requérir un régulateur</p> <p>- Libère en cours d'hydratation, 0.3 kg de chaux par kg de clinker.</p>
LAITIER DE HAUT FOURNEAU Constituant hydraulique	<p>Le minerai de fer (Fe₂O₃) noyé dans sa gangue silico-alumineuse, est introduit dans le haut fourneau avec le combustible et un fondant calcaire ou magnésien. La gangue et le fondant associés forment, à la fusion, le laitier qui flotte sur la fonte. Ce laitier est extrait séparément et refroidi brusquement (très important !) sous eau (trempé). Ainsi produit, il se présente sous forme de granules et devient constituant hydraulique si sa composition est adéquate (suffisamment basique).</p>	<p>- Moins riche en chaux.</p> <p>- Pour amorcer son hydratation, a besoin d'un démarreur : le plus souvent du clinker.</p>
CENDRES VOLANTES Constituant pouzzolanique	<p>Les charbons maigres (riches en schiste : silicates hydratés d'alumine), pulvérisées et brûlés dans les centrales thermiques, produisent une grande quantité de cendres fines (1 à 100µm), recueillies par filtration des fumées et appelées cendres volantes.</p>	<p>- Constituant très pauvre en chaux ; seul n'est pas réactif à l'eau.</p> <p>- A besoin de la chaux libérée par l'hydratation du clinker, pour réagir très lentement avec elle et avec l'eau.</p>
CALCAIRE	<p>Le calcaire CaCO₃ sous forme de poudre ultra-fine, obtenue par concassage et mouture de roches calcaires.</p>	<p>- Pas de réaction chimique.</p> <p>- Intervient physiquement comme plastifiant stabilisant (à l'état frais).</p>
SULFATE DE CALCIUM	<p>Le CaSO₄ utilisé sous 2 formes : - hydratée : le gypse CaSO₄·2H₂O</p> <p>- anhydre : l'anhydrite CaSO₄</p>	<p>Régulateur de prise pour le clinker ; est introduit en quantité strictement limitée à ce rôle.</p>



Le vieillissement des ouvrages est un problème d'actualité. Face à cet état de fait, les choix économiques actuels sont orientés vers la sauvegarde et la réhabilitation des ouvrages en service plutôt que vers la destruction et la construction de nouvelles infrastructures.

(suite Lalana n°19)

3- L'auscultation non destructive des structures

3.1. L'intérêt de l'auscultation

Jusqu'à récemment, il n'existait pas la méthode permettant le sondage des matériaux de construction de manière satisfaisante aux yeux de l'ingénieur civil. Il en résulte que le carottage des structures jumelé à une panoplie d'essais de laboratoire (mécanique, physique, etc.) représente l'outil d'investigation privilégié par les gestionnaires. Certes, le carottage sera toujours requis, car par exemple, la détermination de la résistance à la compression du béton d'une structure ne peut être obtenue que par un essai destructif sur une éprouvette de béton prélevée de la structure. Toutefois, la nature destructive de cette pratique, les coûts qui y sont associés ainsi que le caractère ponctuel des résultats d'essai exigent la mise au point de procédures permettant la limitation des forages et offrant une évaluation globale et fiable des matériaux à un coût raisonnable.

3.2. Particularités liées aux matériaux de construction

L'auscultation non destructive des matériaux métalliques et des composites à matrice résineuse est une pratique obligatoire pour

le contrôle de la qualité des produits. Il existe une multitude de procédés normalisés relatifs à ce contrôle. Toutefois, les procédés développés pour ces matériaux ne sont pas directement applicables aux bétons, car les problèmes diffèrent.

En effet, les propriétés mécaniques des divers métaux et alliages métalliques sont généralement reproductibles et les variations importantes sont le plus souvent causées par des fissures. Il n'est donc pas surprenant que les méthodes d'auscultation non destructives qui ont été développées pour les métaux sont surtout utilisées pour détecter la position et l'importance de ces discontinuités dans ces matériaux. Le béton est un matériau qui diffère des métaux car il contient déjà un grand nombre de défauts, sous forme de petites cavités, pores et interstices, et il est aussi un matériau dont les propriétés ne sont pas rigoureusement reproductibles, même dans les meilleures conditions. De plus, ces propriétés se dégradent dans le temps.

Le but principal des techniques d'auscultation non destructives, telles qu'elles sont appliquées au béton, est de fournir à l'ingénieur une évaluation correcte de la qualité du matériau dans sa structure même, sans avoir à s'en rapporter uniquement aux résultats d'éprouvettes qui ne présentent pas forcément la structure réelle du béton. Les caractéristiques choisies pour définir la qualité du béton diffèrent selon le cas, mais la résistance et la durabilité sont celles qui sont le plus demandées. Ces caractéristiques ont aussi une importance pour les autres matériaux de construction (la maçonnerie, le bois) utilisés en

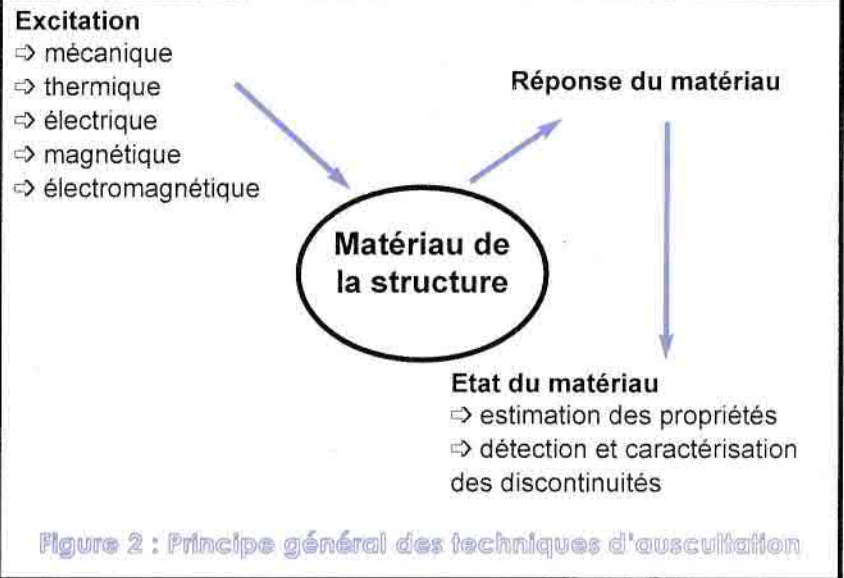


Figure 2 : Principe général des techniques d'auscultation

génie civil quoique, dans certains cas, d'autres caractéristiques spécifiques aient aussi à être mesurées par les techniques d'auscultation.

En plus de leurs possibilités quant à l'estimation de la qualité des matériaux, les techniques non destructives sont aussi utilisées pour répondre à diverses questions, par exemple la détermination de l'épaisseur des éléments de béton. Cette possibilité est particulièrement intéressante lorsque l'un des côtés seulement est accessible, ce qui est le cas des dallages et des murs de rétentions.

3.3 Principe des techniques d'auscultation non destructives

Les techniques d'auscultation non destructives sont multiples, car elles sont basées sur divers phénomènes. Les phénomènes de base peuvent être en effet de nature mécanique, thermique, électrique, magnétique ou électromagnétique. Toutefois, le principe général de ces techniques est le même (Figure 2).

Les essais consistent à induire une perturbation transitoire dans le matériau de la structure et à enregistrer la réponse du matériau à cette perturbation. Théoriquement, la réaction du matériau à la perturbation sera différente selon son état. Dès lors, le défi auquel est confronté le spécialiste de l'auscultation consiste à extraire de la réponse

de la structure les informations concernant son état. Ces informations peuvent avoir trait soit à l'estimation des propriétés mécaniques et à la distribution de ces propriétés au sein du matériau, soit à la détection et à la caractérisation des discontinuités mécaniques au sein du matériau.

Louis Désiré Rakotondrafara
FIAVAMA

Pour en savoir plus :

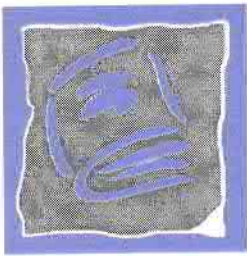
Avantages et limitations de quelques méthodes de techniques d'auscultations non destructives sur <http://www.lalana.org>

22 novembre 1497 :

La Route de l'Espérance

Vasco de Gama double le cap de Bonne Espérance. Il ouvre ainsi une nouvelle route pour accéder aux Indes. Ce contournement maritime de L'Afrique par le sud se fait au détriment du monde "arabe" qui servait jusqu'alors d'intermédiaire commercial entre l'Asie et l'Europe. C'est aussi un coup dur pour la Méditerranée. Si son déclin n'est pas véritablement entamé à cette date, elle perd progressivement de son importance et à long terme son statut de "centre du monde".





AGENT DE LA SECURITE ROUTIERE

suite p.10 >>

Police routière en milieu rural

AU-DELÀ DES PRÉJUGÉS

Le respect de la sécurité routière est affaire de tous. Pourtant, chacun d'entre nous au moins une fois, non pas par an mais plutôt par jour, enfreint la loi tout en mettant en danger la vie d'autrui ; et ceci que nous soyons piéton, cycliste ou conducteur d'un véhicule motorisé.

Le métier d'agent de la sécurité repose fondamentalement sur l'inculcation du respect de la loi suivant une échelle croissante de gravité des excès. Ainsi, dans un premier temps, les sanctions verbales seront préconisées puis les peines pécuniaires ou contraventions sur des cas minimes en vue de l'éducation de l'usager de la route au respect de la chose publique, pour aboutir en dernier recours sur l'apprehension pour faute plus grave comme récidivisme ou homicide.

Des hommes et un contingent de femmes s'évertuent chaque jour durant à faire respecter le code de la route. Un métier qui s'il peut être harassant, éprouvant et plus encore, s'il ne paye pas son homme n'en est pas moins digne d'estime car il demande rigueur, droiture, maîtrise de soi et sens moral.

Ainsi sur ces agents, reposent bien plus que le respect d'un code : la vie de milliers voire de millions de gens. Qu'ils pratiquent en milieu rural ou urbain, qu'ils soient policiers ou gendarmes, œuvrer pour le bon fonctionnement et le respect de la sécurité routière est bien plus qu'un gagne-pain quelconque, il doit incarner une vocation.

Rado Andriamarofara

Policier communal, gendarme, policier en zone urbaine, ... Ils étaient 7 en tout, officiant dans différentes régions de l'Ile à s'être prêtés au jeu de questionnaires de l'équipe des socio-organiseurs de l'ONG Lalana. Les réponses sincères, parfois spontanées, mais avec toutefois la sensation non contenue d'une attente réelle vis-à-vis de l'instance qui leur est supérieure tant que du citoyen et, des besoins qui demandent à être satisfaits. Ils nous permettront en tout cas de nous familiariser un peu mieux avec un monde trop méconnu parce que trop souvent perçu au travers de nos préjugés.

A Ambatondrazaka, mais aussi dans des communes rurales telles que Sahasinaka ou Manapatrana (Province de Fianarantsoa), le métier d'agent de police ne diffère pas outre mesure. L'agent de police en milieu rural est littéralement l'agent de la paix : il assure la sécurité et la paix de ses concitoyens : poursuite des *dahalo*, prévention contre les vols en tout genre, mais aussi régulation de la circulation avec le contrôle du permis de conduire, des papiers du véhicule, des "passeports" des zébus, ... En temps de crise, il appartient également à l'agent de la paix de contrôler les pièces d'identité (carte d'identité nationale) des usagers et des résidents de la commune.

Dans l'exercice de son métier, tout en se référant à l'autorité qui lui est supérieure (le maire dans le cas du policier communal), l'agent peut collaborer avec d'autres entités. C'est ainsi qu'une forme de collaboration avec les *andrimasompokonolona* (comité de vigilance) sous la forme des "quartiers mobiles" est assez courante dans les campagnes. La population fournit des renseignements aux forces de l'ordre. Gendarmes et

policiers travaillent également de concert dans les communes éloignées.

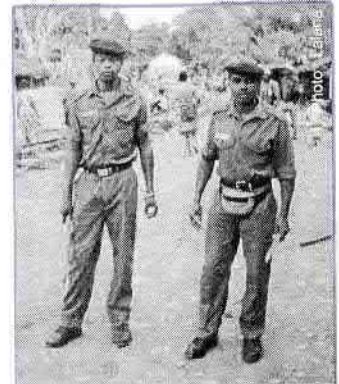
En matière de sécurité routière, les tâches sont moins dures que dans les grandes villes, concède ce policier d'Ambatondrazaka, le trafic n'y étant pas encore assez dense.

Devient-on policier par vocation ?

Une seule réponse réellement affirmative a été obtenue. On le devient en tout cas par conviction, par civisme, si l'on se réfère à la majorité des réponses obtenues. En aval, ce sont des marchands ambulants, des enseignants, des agriculteurs ou d'anciens militaires à carrière inachevée ou difficilement entamée. En amont, ils espèrent fortement que le métier fasse vivre, qu'il assure une bonne retraite en récompense d'une carrière bien remplie, que leur sort soit, en tout cas, un peu mieux considéré par l'Etat. Pour le plus convaincu d'entre les policiers interrogés, l'objectif sonne parfois comme une prière : "que ce métier me permette d'accomplir mon devoir envers la nation".

Dure réalité

La réalité, elle, est toute autre. Les rentrées d'argent sont irrégulières



Jeannot et Almé, agents de police communale de Sahasinaka se préparent à leur ronde du jeudi, jour de marché

souvent du fait de la lenteur administrative. Et dans les régions enclavées, cet état de fait est encore plus durement ressenti.

Le métier ne fait pas vivre son homme, sauf si l'agent n'a pas trop de charges. Sauf ce cas, le policier rural est souvent obligé de trouver une deuxième source de revenu pour espérer joindre les deux bouts. Dans les contrées éloignées, le policier est également agriculteur.

La précarité de la situation n'est pas seulement ressentie dans la vie privée de l'agent. Les lacunes se font surtout durement ressentir dans l'exercice de la fonction. Le matériel manque. Même les plus élémentaires tels que les menottes. L'agent, souvent, ne peut compter que sur ces deux pieds, pas toujours bien chaussés pour accomplir sa mission. Dans une grande région comme l'Alaotra par exemple, le gendarme n'a à sa disposition qu'un vélo et ne peut en général compter que sur lui-même.

L'appel des sirènes

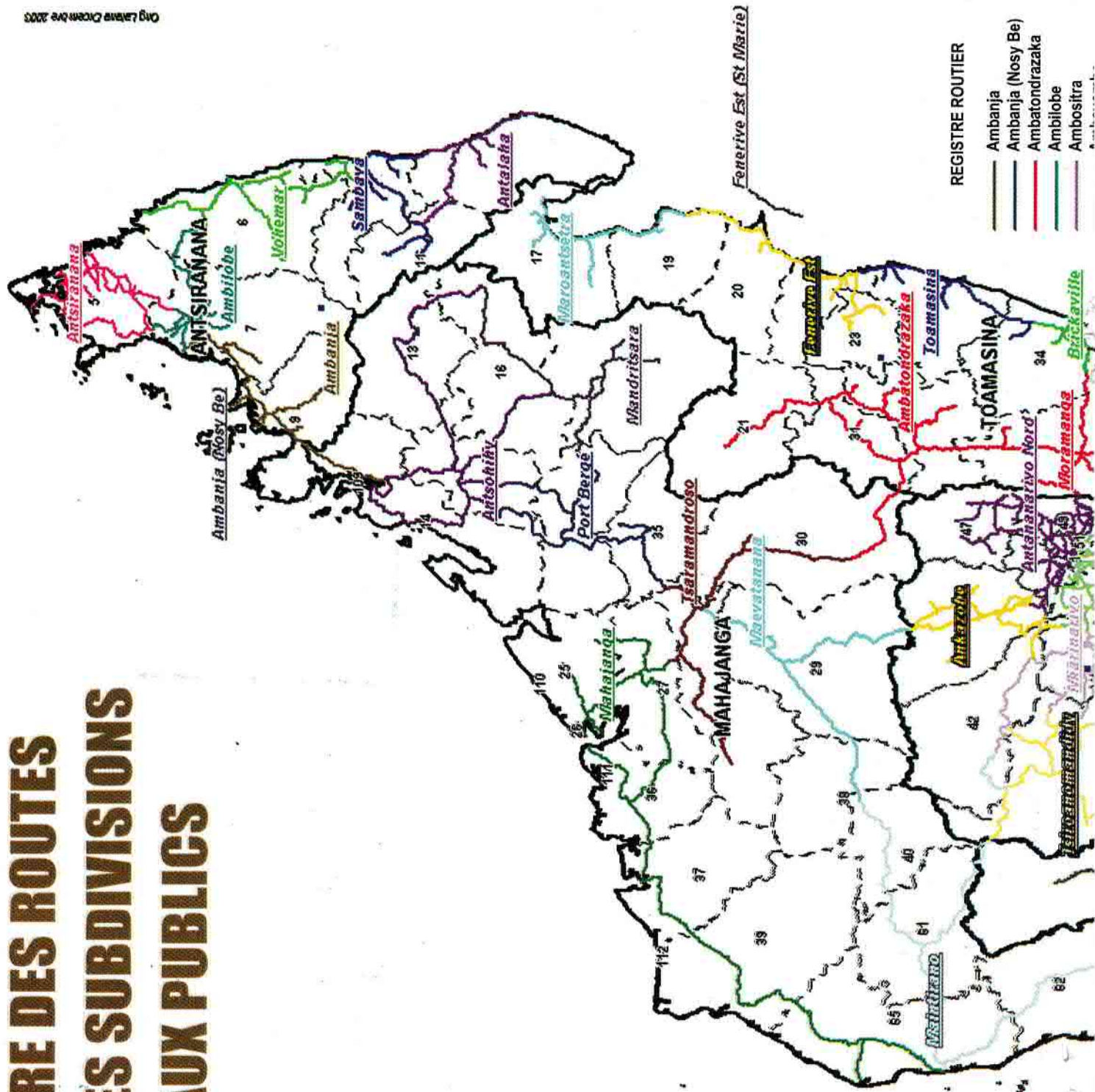
Difficile dans ces conditions de résister à l'appel des sirènes. Parfois, l'agent ne peut même pas l'éviter. Pour mener à bien sa mission, il est quelquefois obligé de recourir aux services (voiture, etc.) de ceux qu'il a verbalisés et même parfois appréhendés ! La peur du gendarme et des diverses contraventions qui aboutissent sur une tonne de paperasseries amène souvent le citoyen lambda à offrir une somme d'argent afin d'anticiper les éventuels problèmes qu'il



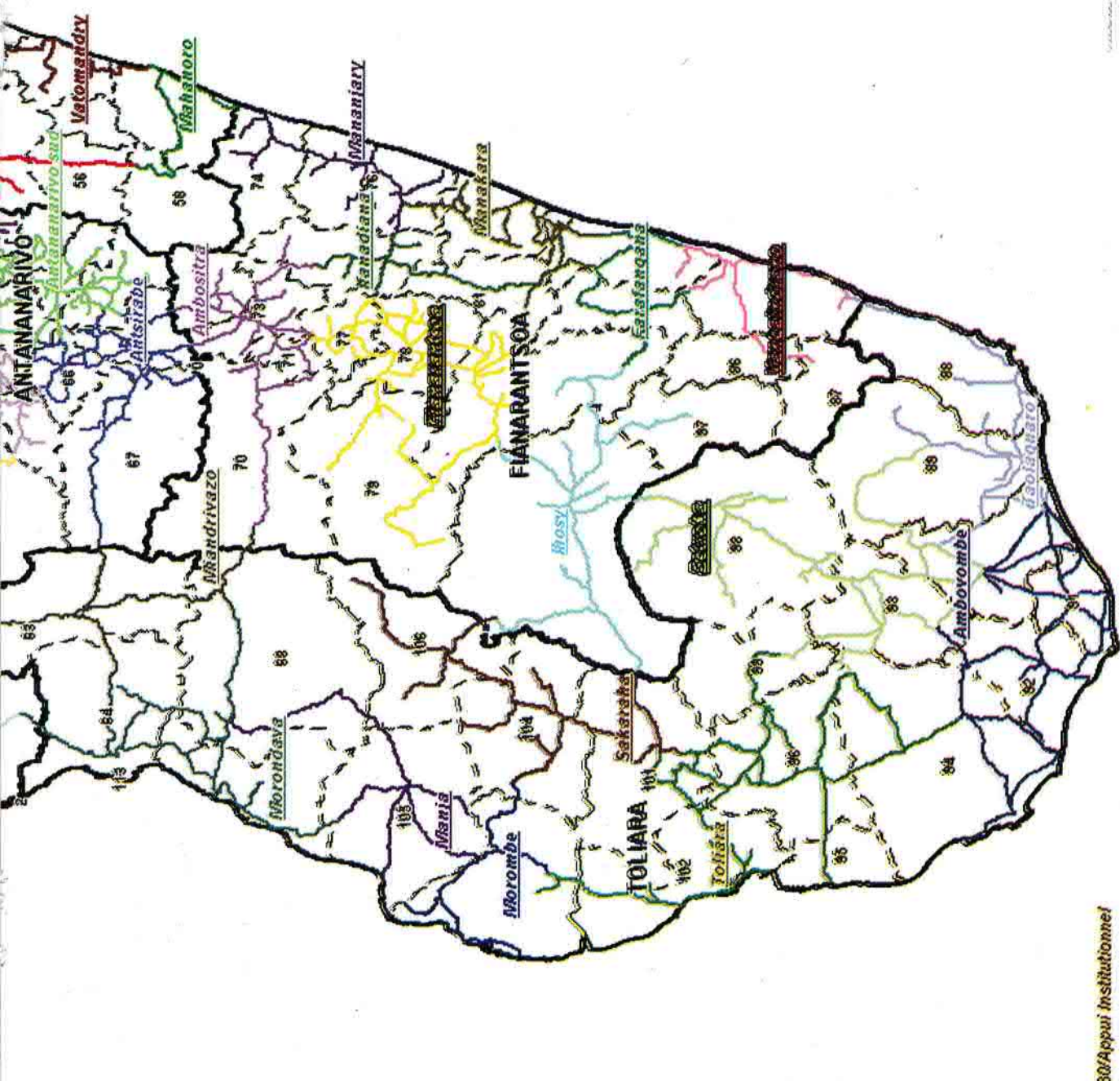
Photo: Gendarmerie Nationale
Briefing d'avant opération en zone rurale

TRACÉ LINÉAIRE DES ROUTES À LA CHARGE DES SUBDIVISIONS DES TRAVAUX PUBLICS

- 1 ANTANANARIVO RENIVOHITRA
- 2 ANTSALOVA
- 3 MIARINARIVO
- 4 TULEAR I
- 5 ANTSIRANANA II
- 6 VOHIMARINA
- 7 AMBILOBE
- 8 NOSIBE
- 9 AMBANJA
- 10 SAMBAVA
- 11 ANDAPA
- 12 ANTALAHA
- 13 BEALANANA
- 14 ANALALAVA
- 15 ANTSOHIHY
- 16 BEFANDRIANA, NORD
- 17 MAROANTSETRA
- 18 MANDRITSARA
- 19 MANANARA
- 20 SOANIERANA
- 21 ANDILAMENA
- 22 FENOARIVO
- 23 VAVATENINA
- 24 PORT-BERGE
- 25 MAHAJANGAI
- 26 MAHAJANGAI
- 27 MAROVOAY
- 28 AMBATO BOENI
- 29 MAEVATANANA
- 30 TSARATANANA
- 31 AMPARAFARAVOLA
- 32 AMBATONDRAZAKA
- 33 TOAMASINA II
- 34 BRICKAVILLE
- 35 MAMPIKOINY
- 36 MITSINJO
- 37 SOALALA
- 38 KANDREHO
- 39 BESALAMPY
- 40 AMBATOMAINTY
- 41 ANKAZOBE
- 42 FENOARIVOBE
- 43 TSIROANOMANDIDY
- 44 MIARINARIVO
- 45 ANTSIRABE II
- 46 ANIANIFOTSY
- 47 ANJOZOROBE
- 48 MORAMANGA
- 49 MANJAKANDRIANA
- 50 AMBOHIDRATRIMO
- 51 ANTANANARIVO-AVARADRANO
- 52 ANTANANARIVO-ATSIMONDRAVO
- 53 ARIVONIMAMO
- 54 ANDRAMASINA



- 55 AMBATOLAMPY
- 56 ANOSIBE AN"ALA
- 57 ANTANAMBAG
- 58 MAROLAMBO
- 59 MAHANORO
- 60 VATOMANDRY
- 61 MORAFENOBE
- 62 ANTSALOVA
- 63 MIANDRIVAZO
- 64 BELO-SUR-TSIRIBIHINA
- 65 FARATSISO
- 66 BETAFO
- 67 MAHABO
- 68 MORONDAVA
- 69 AMBATOFINANTRAHANA
- 70 MANANDRIANA
- 71 FANDRIANA
- 72 AMBOSITRA
- 73 NOSY VARIKA
- 74 IFANADIANA
- 75 MANANJARY
- 76 AMBOHIMAHASOA
- 77 FIANARANTSOA
- 78 IKALAMAVONY
- 79 MANAKARA
- 80 IKONGO
- 81 IVOHIBE
- 82 FARAFANGANA
- 83 VONDROZO
- 84 VANGAINDRANO
- 85 MIDONGY ATM
- 86 BEFOTAKA
- 87 TAOLANARO
- 88 AMBOASARY ATSIMO
- 89 AMBOVOMBE
- 90 TSIHOMBE
- 91 BELOHA
- 92 BEKILY
- 93 AMPANIHY
- 94 TANANDRANTO
- 95 BETIOKY
- 96 IAKORA
- 97 BEROKA
- 98 BENENITRA
- 99 IHOSY
- 100 SAKARAHA
- 101 TULEAR2
- 102 MOROMBE
- 103 ANKAZOABO
- 104 MANJA
- 105 BEROROKA
- 106 AMBILOBE
- 107 AMBANJA
- 108 ANALALAVA
- 109 MAHAJANGAIL
- 110 MITSINJO
- 111 BESALAMPY
- 112 BELO-SUR-TSIRIBIHINA
- 113 ANTSIRANANA I
- 114



- Antanavombe
- Ankazobe
- Antalaha
- Antananarivo Nord
- Antananarivo Sud
- Antsirabe
- Antsiranana
- Antsohihy
- Betroka
- Brickaville
- Farafangana
- Fenerive Est
- Fenerive Est (St Mariet)
- Fianarantsoa
- Ifanadiana
- Ihosy
- Maevatanana
- Mahajanga
- Mahanoro
- Maintirano
- Manakara
- Mananjary
- Mandritsara
- Manja
- Maroantsetra
- Miandrivazo
- Miarinarivo
- Moramanga
- Morombe
- Moronjava
- Port Bergé
- Sakaraha
- Sambava
- Taolagnaro
- Toamasina
- Toliara
- Tsaramandroso
- Tsiroanomandidy
- Vangaindrano
- Vatomandry
- Vohémar

Source: Projet 8, MA G. 030/Appui Institutionnel



Sécurité de la circulation à Antananarivo TOLÉRANCE ZÉRO

pourrait connaître ! Pour la plupart de ces citoyens, les agents sont des alcooliques, des personnes cupides et corrompus, qui n'hésitent pas à terroriser le monde.

Un métier de composition

L'agent de la paix en milieu rural doit en effet également composer avec les citoyens dans la localité où il travaille. Certes, il bénéficie d'un respect certain de la part de ceux qui ont conscience de l'importance et de la difficulté de sa mission. Certes, ce métier lui donne la possibilité d'avoir des échanges fructueux et enrichissants avec la corporation et même avec les autorités supérieures ; mais d'une manière générale il subit un climat de méfiance. Une méfiance de la population ressentie par la famille même de l'agent : "Si l'on ne fait pas l'effort d'aller vers les gens on court le risque d'être complètement exclu", déplore ce policier de Sahasinaka. La peur du gendarme, de l'autorité de répression existe réellement. Tout comme les pressions exercées par "ceux qui n'ont pas la conscience tranquille", ceux qui ont le bras long, ou encore ceux qui ont un peu d'autorité. Les amis, les proches et tous ceux qui peuvent être en bons termes avec l'agent font eux-même parfois l'erreur de croire que cette familiarité favorise leur impunité. L'analphabétisme est un obstacle majeur pour les éléments de la police surtout lorsqu'ils veulent faire connaître la loi, regrette-t-on du côté des forces de l'ordre. Ces mêmes éléments reconnaissent toutefois que la solution est une question de comportement. Le bon voisinage dépend du comportement de l'agent : s'il ne fait pas abus de son autorité, il peut être en bons termes avec la société.

I have a dream...

Si un enfant rêve d'être policier lorsqu'il sera grand, à quoi peut bien rêver un agent de police rural une fois dans le métier ? Tout simplement de matériels modernes : hélicoptère, voitures tout-terrains, ordinateurs, d'infrastructures aux normes : locaux en bonne et due forme avec des cellules spécifiques pour le violon, clôturé, des uniformes neufs, ... Les besoins exprimés sont somme toute basiques : formation en communication, recyclage et formation pour être au faite des nouvelles technologies, prise de responsabilité à chaque niveau, budget et moyens financiers suffisants, solidarité entre forces de l'ordre, éducation civique des citoyens, ...

Un rêve qui semble aussi éloigné de la réalité que le sont les postes de commandement du pouvoir central. Le policier rural en tout cas est au moins convaincu d'une chose : sa présence apporte la sécurité à la région où il officie. C'est déjà ça de gagné.

Rondro Ratsimbazafy

Enquêteurs :

Tiana Marie Honorine Andriandahy
Alphonse Rakotomalala
Raymond Randriambololona
Ferdinand Razanaboaharimanana
Charlier Daniel Razoherison

Faire d'un contact : l'existence des "accidents-motocyclistes", les faux permis, les permis de non-paiement, et de la méconnaissance manifestée de la majorité des automobilistes antananarivo ou simplement de leur total irrespect du code de la route, le Ministère des Transports au sein de la Vice-Présidence chargée des programmes économiques, la Commune Urbaine d'Antananarivo, les compagnies d'assurances, et le Faritany d'Antananarivo se sont réunis en Session extraordinaire il y a trois mois de cela afin de répondre à ces questions cruciales : que faire face à l'anarchie ? la trap plein d'embouteillage ?

Décision a alors été prise le 22 septembre 2003 de monter pour une durée de 1 mois l'"opération SECANT" (Sécurité de la Circulation à ANTananarivo). Cette opération a vu la participation effective de toutes les entités citées plus haut. Les compagnies d'assurances par exemple ont fourni 2 motos destinées à faciliter la mobilité des agents de la circulation. La CUA en a fait de même, ainsi que le Faritany d'Antananarivo. Il a été constaté au bout d'un mois une baisse effective des infractions ainsi qu'une baisse sensible des embouteillages. Ratsifandrihamanana Zo, Directeur des opérations et du renseignement au sein du Faritany d'Antananarivo est affirmatif sur la question. Il certifie également qu'elle a porté ses fruits auprès des usagers car malgré une réticence manifeste et une animosité affichée au début, la majorité des automobilistes

répondre à un très bon état de santé et maîtriser parfaitement la police routière.

Interrogé sur la méthode de travail de son équipe, Ratsifandrihamanana Zo répond : "le temps de l'éducation des citoyens est passé, notre devoir est maintenant de faire appliquer la loi. Pour que les opérations soient coordonnées le mieux possible, la police et la gendarmerie prennent en charge les points fixes tandis que les agents de la SECANT sont en charges des opérations entre ces points fixes. Notre plus grand avantage est la mobilité. Nous avons également des véhicules à notre disposition. La SECANT a été mise en place pour renforcer le travail de la police et de la gendarmerie."

L'équipe de la SECANT est bien entendu confrontée aux pressions de tout genre : en provenance de ceux qui ont le bras long mais



Photo : Laïana

tananariviens ont fini par reconnaître la nécessité d'une telle opération.

Organisation

La SECANT dispose d'une salle d'observation informatisée sise au Faritany d'Antananarivo. C'est le poste de commandement. Il permet une meilleure coordination des opérations tout comme l'identification rapide des contrevenants.

26 éléments sont sur le terrain 8 heures par jour. 13 agents sur scooter fournis par la police nationale opèrent sur Tana-ville. 13 autres éléments provenant de la gendarmerie opèrent - également sur scooter - sur les périphéries de Tana. 8 éléments enfin représentant chacune des entités concernées par l'opération travaillent au niveau du poste de commandement. Les éléments représentant le Faritany d'Antananarivo sont chargés de la coordination générale des opérations.

Les agents motorisés quant à eux, sont recrutés selon leur intégrité, devant toutefois

également des propriétaires des véhicules de transport en commun. Il a d'ailleurs été conseillé aux propriétaires de Taxi-Be de rappeler à l'ordre leurs chauffeurs.

L'équipe a su rester ferme : le mot d'ordre étant : "tolérance zéro !"

Pour le cas de cet huissier de justice dont la voiture a été prise en flagrant délit de surcharge et qui a tenté une intervention lors de la mise en fourrière, une plainte a été déposée contre lui. "Chacun est responsable du bon fonctionnement de la circulation dans cette ville, affirme Ratsifandrihamanana Zo, aussi bien les agents répressifs, les mass médias que l'usager lambda."

Les agents de la SECANT sont donc imperméables au phénomène de corruption ? Ratsifandrihamanana Zo en est en tout cas convaincu : "Nos éléments sont totalement sous contrôle. De plus ils sont motivés. Ils touchent un fort pourcentage (50%) sur les amendes prescrites, qu'ils perçoivent le jour même."



D'autre part, nous effectuons une séance d'évaluation journalière sur les travaux de terrain. Et si par malheur cela ne suffisait pas, nous conseillons aux usagers de porter plainte ou en tout cas de nous en faire part, si de tels cas se présentaient."

Quant aux causes des infractions, elles sont multiples mais la plupart d'entre elles sont dues au :

- non-respect des arrêtés municipaux (ex : utilisation des strapontins non réglementaires dans

les taxi-be).

- surcharges,
- non-respect des arrêts bus,
- récidives aux diverses infractions (stationnement interdit, etc.).

Elles aboutissent à 80% à la mise en fourrière du véhicule. La majorité des amendes contractées sont dues quant à elles au non-respect de la priorité ou au stationnement sur un lieu interdit.

Rondro Ratsimbazafy

FLIC OU GENDARME dualité de professions

Évoquer la Sécurité Routière serait dérisoire sans que mention ne soit faite des deux unités fondamentales qui constituent l'actif physique de cette institution, à savoir : la Police Nationale et la Gendarmerie Nationale. Elles sont deux corps bien distincts et pourtant si similaires tant dans les lois qui les régissent que dans leurs objectifs ou leur comportement. Craintes et quelquefois haïes par ces mêmes citoyens qui souvent s'évertuent à omettre ou transgresser lois et codes que les agents de la sécurité ont pour devoir de faire respecter. Patience, tolérance et persévérance sont les qualités requises pour faire face à leur quotidien.

Être gendarme ou policier attribué à la sécurité routière, c'est veiller constamment à la protection du citoyen ; sur sa vie. C'est une grande responsabilité.

A cet effet, chaque année, c'est environ 900 nouvelles recrues pour la gendarmerie contre 950 pour les forces de police qui viennent étoffer les rangs prouvant que même si leur nombre semble important au prime abord, il demeure encore loin de satisfaire la demande constante et le besoin grandissant de sécurité sur les voies. Ainsi, pour ce qui est le cas des forces de polices, après avoir accueilli 16 promotions d'élèves officiers de police et 15 autres d'élèves commissaires, la Police Nationale compte actuellement 6818 policiers dans ses rangs. Si l'on arrondit l'effectif de la population malagasy à 16 millions cela nous donne un taux de 1 policier pour 2.347 habitants. Chiffre qui alors peut nous apparaître dérisoire mais qu'il ne faut pas omettre de rajouter aux autres gardiens de la sécurité du citoyen.

Quant aux chiffres de la gendarmerie, ils ne nous ont pas été communiqués pour raisons de sécurité nationale, par contre, la question du genre a pu être soulevée du constat que la gendarmerie ne recrute pas de gendarmettes. La raison en est, selon le commandement général, que le manque crucial de structures adéquates et suffisantes sont des conditions *sine qua non* qui non remplies ne permettent pas à la Gendarmerie Malagasy d'engager des femmes au risque de devoir afficher vis-à-vis d'elles déférence et égards par rapport au sexe masculin. Pour éviter de telles situations, le statut de la

gendarmerie même stipule l'appartenance de l'agent et change les choses conduisant dès lors à un changement de statut. Pour étoffer cela, le témoignage recueilli par nos enquêteurs est très explicite " les

dahalo, les bandits utilisent des armes telles que les mitraillettes, se déplacent en 4x4 alors que nous devons user nos godasses pour tenter de les rattraper.

Alors il va sans dire que si nous parcourons 1km, ils en font au moins 10'.

Du côté des effectifs de la Police, les femmes ont intégré les rangs et constituent 5% des effectifs. Elles assurent les mêmes fonctions, les mêmes missions que pour le personnel masculin.

Si la gendarmerie relève du Ministère de la Défense, la police quant à elle relève du Ministère de la Sécurité Publique chargé principalement de la sécurité intérieure. De même, les gendarmes interviennent principalement en zone rurale et en périphérie des grandes villes tandis que les policiers sont compétents en zone urbaine.

Toutefois, il peut arriver que leurs zones de travail se chevauchent, en général c'est en périphérie que la situation se



5% des effectifs de la police est constitué de femmes. Dans la gendarmerie, leur recrutement est encore exclu.

rencontre. Ce qui n'est nullement un problème car gendarmes et policiers peuvent être amenés à travailler d'un commun accord ainsi, si un gendarme est témoin d'un acte répressible, il peut très bien se rendre au commissariat le plus proche plutôt que de parcourir plusieurs lieues pour rejoindre un poste de gendarmerie et vice versa. Dans ce cas, il suffit d'effectuer un compte rendu de la situation et une passation.

La police est elle-même chargée de la police de circulation principalement en zone urbaine, à cet effet, elle assure l'éducation des usagers, veille au respect de la réglementation en matière de circulation, assure la régulation et la fluidité de la circulation. Elle vérifie également les conditions administratives de circulation des véhicules et réprime les infractions au Code de la route. Enfin, la police constate les accidents de la circulation.

Pour le gendarme, ils sont contenus dans le Décret N°63 253 du 19 mai 1963. Il est la " Bible " qui régit la vie du gendarme et délimite son travail, ses rôles et ses attributions (v. Textes p.13). Son rôle primordial est de veiller à la sécurité publique, d'assurer le maintien de l'ordre et la protection de la personne et des biens ceci en effectuant une surveillance continue pour prévenir en vue d'anticipation.

Les devoirs du gendarme:

Protéger, sensibiliser, éduquer, informer. La pénalisation (amendes, procès verbaux) ne vient qu'en dernier recours quand il y a cas de récidive ou quand il y a flagrants délits.

Rado Andriamarofara

CHRONOLOGIES

la Gendarmerie Malagasy

"Gens d'armes" est le sens étymologique de ce corps d'hommes au service de la nation.

Créé sous la Royauté française, le 1er corps de gendarmerie fut la Marée Chaussée, celle-ci évolua en fonction des nécessités quotidiennes et de l'évolution des besoins. A Madagascar, c'est avec l'avènement de la colonisation française qu'apparaissent les premiers corps de la gendarmerie.

1895: le premier détachement PREVENTAL de gendarmerie français arrive à Madagascar.

1906: des malgaches intègrent le corps de garde Indigène de Madagascar et dépendance ; les 3000 premières recrues sont implantées à Tana bien que servant le royaume de Madagascar.

1950: devient "garde de Madagascar".

1960: devient "Zandarmaria Nasionaly" qui regroupe : la garde de Madagascar et les gendarmes malagasy qui travaillaient dans la gendarmerie française.

1969: premier malgache au commandement : Lieutenant colonel Ratsimandrava

1975: devient "Zandarmaria-pirenena"

1996: entre dans le "fanakaviam-ben'ny tafika" : est érigé le Secrétariat d'Etat chargé de la gendarmerie qui fait office de petit ministère et qui devient plus ou moins autonome.

A sa tête, le Général de brigade Andriamanantsoa Guy, 1er secrétaire d'Etat en 1996 qui sera suivi par le Général de corps d'armée Bory Jean Paul, en 1997.

2002: suppression du Secrétariat d'Etat, la gendarmerie est à nouveau rattachée à la Défense mais tout en gardant les privilèges acquis auparavant.

la Police Malagasy

31 septembre 1961: création de la Police Nationale Malagasy

1961: création de la Direction de la Sécurité Nationale.

1976: création de la Direction Générale de la Police Nationale rattachée au Ministère de l'Intérieur.

1992: création du Ministère Délégué auprès de la Primature chargé de la Police Nationale.

1997: création du Secrétariat d'Etat chargé de la Sécurité Publique.

2002: création du Ministère de la Sécurité Publique.



Si la gendarmerie et la police nationales sont les protagonistes les plus réputés de la police routière, une troisième instance, nullement en reste mais pas que trop connue pointe le bout de son nez sur la scène nationale de la sécurité routière. Ce sont les ingénieurs des travaux publics assermentés pour veiller au bon fonctionnement de la police routière. Pour répondre nos questions, M. Zakarisoa Andriamanantena de la Direction Régionale des Travaux Publics.

Police de la route, pour quels ingénieurs ?

Seuls les ingénieurs des Travaux Publics ont le privilège, hormis les forces de police et de gendarmerie, d'aspirer à devenir Police de la route.

Pour ce faire, suivre une formation complémentaire de trois semaines dispensée par l'ININFRA est obligatoire en vue d'aboutir à l'assermentation.

Recrutement sous quelle instance ?

C'est le Ministère des Travaux Publics qui se charge d'établir le calendrier des formations et donc des recrutements suivant un quota pré-établi. Ce n'est pas un système constant ni continu et il peut se passer des années avant un prochain recrutement.

La troisième instance : INGÉNIEUR ASSERMMENTÉ DES TP

Assermentation pour quoi faire ?

Une fois assermentés, les ingénieurs des TP ont le droit de dresser des procès verbaux, d'interpeller, d'arrêter les fauteurs de trouble et de mettre en fourrière des véhicules. Ils ont également pour charge de faire respecter et de contrôler les barrières de pluies, mais aussi les ponts sur lesquels ils effectuent des contrôles de tonnage avant qu'un poids lourd ne s'y engage ou encore le contrôle de surcharge des véhicules de transport public.

Et la police et la gendarmerie ?

Effectivement, on pourrait penser que la présence de cette troisième instance jette un froid sur les deux précédentes et pourtant, de leur avis respectif, elles se complètent et favorisent l'entraide plutôt que la compétition. En effet, essentiellement pour les routes nationales, si la police et la gendarmerie se mettent en faction à des points bien précis, l'ingénieur des TP, de par le fait qu'il supervise généralement le suivi d'un tronçon peut assurer une sécurité linéaire. Mais elles peuvent aussi être appelées à œuvrer ensemble, ainsi, peu avant 2001, face aux embouteillages de la capitale, une descente avait été prévue à toutes les entrées de la ville, descente effectuée par un ingénieur des TP assermenté accompagné d'un policier ou d'un gendarme.

Opération tombée à l'eau et qui pourtant aurait pu de un, rehausser mais surtout faire connaître l'image de cet ingénieur TP assermenté, et de deux,

renforcer les relations entre les trois instances.

De plus, en tant que spécialistes des travaux publics, les ingénieurs des TP par la DRTP est à même d'organiser des formations de perfectionnement pour les policiers et/ou les gendarmes. Ainsi, en l'an 2000, environ une centaine de policiers ont bénéficié d'un recyclage en matière de police de la route.

Et toujours dans le souci de lutter rapidement et durablement contre la corruption, la mise en place d'un système de contrôle de ces trois instances avec la participation corrélatrice de chacune d'elle fait figure de proue en matière de sécurité nationale.

Comment les reconnaître ?

Il n'y a pas de signe extérieur spécifique à la fonction. L'ingénieur des TP Police de la route est en tenue civile et n'a pour seule arme que la carte professionnelle qu'il arborera contre les fauteurs de troubles et les interpellés. Situation qui évidemment pose problème car les usagers font montre d'un manque certain de considération à leur égard, non pas toujours par manque de respect volontaire mais aussi parce que non-informés de l'existence de cette entité privilégiée de civils. De ce fait, l'ingénieur des Travaux Publics, freiné dans son élan y repensera désormais à deux fois avant de se lancer dans une verbalisation. Et le risque de laisser faire, laisser passer se fait plus grand.

Toujours selon notre hôte,

Mr. Andriamanantena Zakarisoa, durant la première république, il existait une tenue spécifique pour l'ingénieur policier : "d'après ce qui s'en dit, ils portaient des galons dans le ton orange-ponts-et-chaussée", et de rajouter : "le fait de n'avoir pas de tenue spécifique est une grande lacune pour ces ingénieurs et les empêche de faire correctement leur travail, surtout qu'ils sont amenés à effectuer de grands déplacements dans toute l'île et de ce fait, leur visage n'est nullement familier aux usagers de la route". Pourtant, cette constante affectation est considérée comme un atout majeur de la lutte contre la corruption : "A mon avis, l'ingénieur des TP assermenté est un atout considérable dans la lutte contre la corruption car sachant qu'il est constamment en mouvement sur les RN principalement, il ne peut avoir le temps de se familiariser avec les usagers et de ce fait, il éprouve une certaine crainte vis-à-vis de l'usager tout autant que l'usager en éprouve pour lui, c'est un handicap majeur. Mais, toujours le problème majeur c'est qu'il n'est pas reconnu."

Pour mener à bien leurs obligations, les ingénieurs assermentés ont besoin d'établir leur notoriété et de bénéficier d'une reconnaissance qui doit émaner du Ministère pour faire tâche d'huile sur les usagers. Pour ce faire, les campagnes de communications ne fut-ce que pour informer de leur existence et de leurs fonctions sont plus qu'indispensables.

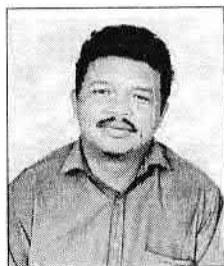
Rado Andriamarofara

ANDRIANAIVOMAHEFA Raelison Paul Marie



Marié et père de quatre enfants (Faneva, Rotsy, Tiavina et Oely Fy), Paul Andrianaivomahefa, hormis une vie bien remplie tant familiale que professionnelle pratique quelques hobbies, "mais plus autant qu'avant" nous souffle-t-il, "responsabilités professionnelles obligent". Hobbies tels que le jeu d'échecs, le volley ball sports tant physiques que cérébraux auxquels il s'adonne depuis 1975.

Quant à son attachement pour la cause environnementale, de laquelle il dit d'ailleurs que : "dans la politique gouvernementale actuelle pour un développement rapide et durable, notre objectif premier est avant tout l'aspect "durable" du développement et non sa rapidité", il la met en exergue par des randonnées hors de la capitale et ceci presque chaque semaine pour se régénérer d'air pur et aérer ses neurones.



» Cadre d'appui technique dans le Département des Politiques Environnementales.

1997: BUREAU DE PROJET DE LA PLANIFICATION DE LA PLAINE D'ANTANANARIVO

» Ingénieur d'études

chargé de passation de marché de travaux d'aménagements et de travaux hydrauliques et de préparation de la mise à jour des bases statistiques de l'impôt foncier sur les propriétés bâties.

1998: Laboratoire de GESTION DES RISQUES EN SCIENCES DE L'EAU / ENGREF

» Ingénieur d'études chargé de l'élaboration de la modélisation statistique des "mécanismes

Carrière

INGÉNIEUR en BTP et ingénieur civil du GREF, avec des compétences particulières en sciences physiques, génie civil, génie rural et environnement. Le large spectre de sa formation est à l'image de son parcours professionnel car possédant une aptitude

non seulement en travaux manuels et physiques en tant qu'électricien et chef de chantier, il a aussi été enseignant, ingénieur d'études et s'est souvent penché sur des concepts et des modèles en tant qu'ingénieur de recherche, possédant ainsi des compétences particulières en hydrologie et en modélisation de systèmes naturels. Ses dernières expériences professionnelles lui ont valu de solides connaissances en évaluation environnementale, en instruments de gestion de l'environnement et en développement institutionnel, ainsi qu'en gestion de projets.

cinétiques de la post-chloration" - Compagnie Générale des Eaux (CGE), Paris, France.

1995: Laboratoire de GESTION DES RISQUES EN SCIENCES DE L'EAU / ENGREF

» Ingénieur - élève chargé de modélisations de "pluie-débit et de prévision des crues" - Electricité de France (EDF), Grenoble, France.

1998-1999: Entreprise de génie civil RASOLOFONJAONA

» Electricien puis conducteur de travaux dans l'entreprise.

1992 : Surveillant pour le compte de la JIRAMA

» de l'implantation de piézomètres de contrôle du barrage de la Mandraka - Travaux effectués par la SIF-BACHY

1988-1993: Enseignant de Physique - Chimie et de Mathématiques

» dans des lycées de Madagascar (Maevatanana, Miarinarivo, Ambohidratrimo)

Expériences professionnelles

de fév. 2002: OFFICE NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT (O.N.E)

» Directeur du Département Instruments et Politiques.

de fév. 1999 à Janv. 1999: OFFICE NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT (O.N.E)

» Chef de Cellule MECIE (Mise en Compatibilité des Investissements avec l'Environnement)

de fév. 1998 à Janv. 1999: OFFICE NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT (O.N.E)

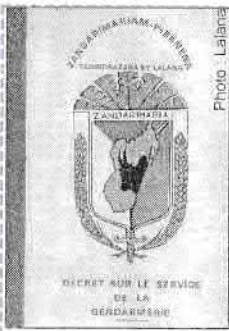


Photo : Lalana

DECRET SUR LE SERVICE DE LA GENDARMERIE ou "La Bible du Gendarme"

Extraits tirés du J.O.R.M.M. N° 289 du 18
Mai 1963

DECRET N° 63 - 253 Portant règlement sur le service de la Gendarmerie

La Gendarmerie Nationale a été créée par décret n°60-102 du 14 Mai 1960. Elle ne remplit actuellement ses missions toujours plus nombreuses que par reconduction de dispositions primitivement appliquées aux deux forces dont elle est issue : la Gendarmerie française et la Garde de Madagascar.

MISSIONS GENERALES DE LA GENDARMERIE

Article premier. - La Gendarmerie Nationale est une force instituée pour veiller à la sûreté publique, assurer le maintien de l'ordre et l'exécution des lois et règlements afin de protéger les institutions, les personnes et les biens ;

Une surveillance continue, préventive et répressive, constitue l'essentiel de son service :

SECTION II Police administrative

Définition

Article 39. - La police administrative, principalement préventive, a pour objet la tranquillité du pays. Le maintien de l'ordre, l'exécution des lois et règlements.

Circulation

Article 47. - La Gendarmerie veille à l'application des lois, règlements et arrêtés sur la police de la circulation routière, ferroviaire aérienne et maritime ;

La police de la circulation routière constitue une part importante de son service.

Elle consiste :

- à rendre toutes les mesures propres à faciliter la circulation et à éviter les accidents ;
- à faire l'éducation des usagers ;
- à renseigner et porter secours ;
- à réprimer les infractions.

Police rurale

Article 48. - La Gendarmerie veille à l'application des lois règlements et arrêtés de police rurale, se rapportant notamment :

- à la propriété et à l'habitat rural ;
 - à la protection de l'agriculture, des sols, de la nature, de la faune ;
 - à l'interdiction de certaines cultures ;
 - à l'interdiction de détenir ou de transporter certains végétaux et certains animaux sauvages ;
 - à la protection, la détention et la surveillance des animaux domestiques ;
 - au régime des eaux ;
 - à la législation forestière ;
 - à la chasse et à la pêche.
- Elle dresse procès-verbal des infractions commises.

Vous avez choisi la forme de votre entreprise, vous avez déjà trouvé comment la financer (voir **Lalana N°19** qui traite des financements bancaires). Maintenant pour la créer : **où aller et par quoi commencer ?**

Quelle que soit la forme de société choisie, l'entrepreneur doit trouver le local où son siège sera établi et en établir le bail commercial, s'il le loue, sinon obtenir un certificat de situation juridique ou tout autre acte justificatif de jouissance. Ce document lui sera nécessaire pour les formalités qu'il va entreprendre.

Auparavant ces formalités comportaient entre autres :

- la déclaration d'existence et l'enregistrement fiscal auprès du Centre fiscal dont dépend le siège,
- le paiement de la taxe professionnelle auprès de la Perception principale dont dépend le siège,
- l'immatriculation statistique à effectuer auprès de l'INSTAT,
- l'immatriculation fiscale soit auprès du Centre National d'immatriculation des Entreprises ou du Centre fiscal Pilote des Entreprises,
- l'immatriculation au Registre de Commerce et des sociétés auprès du Greffe du Tribunal de Commerce.

Désormais l'investisseur n'a plus à traverser ce dédale administratif car un guichet unique a été instauré à son intention : le **"G.U.I.D.E"**.

Institué par décret N°2003/938 du 09 septembre 2003, le "G.U.I.D.E" ou Guichet Unique des Investissements et du Développement des Entreprises a entre autres vocations celle de conseiller et d'orienter les investisseurs et de simplifier toutes les démarches relatives à la création, la modification et la cessation d'activités de toutes formes d'entreprises. Les investisseurs étrangers y trouveront également un appui pour les formalités telles que les visas, les permis de travail etc...

Opérationnel à la fin du mois d'octobre 2003, le "G.U.I.D.E" reçoit actuellement les investisseurs en son siège à Antananarivo. Des antennes provinciales et régionales seront créées en tant que besoin.

L'investisseur y trouvera toutes les informations relatives à la création de sociétés : les dossiers à fournir, les formulaires à remplir, les coûts occasionnés par cette création etc... Autant que faire se peut toutes les démarches ont été concentrées auprès de ce guichet unique, ceci afin de minimiser les démarches et les délais de création de la société. Ainsi par exemple à la réception du dossier complet, les papiers seront délivrés en trois jours à l'exception du Kbis (Extrait registre du commerce) et du Procès verbal qui prennent un mois au maximum.

Pour tout renseignement :

Ministère de l'Industrialisation, du Commerce et du Développement du Secteur Privé
Guichet Unique des Investissements et du Développement des Entreprises (G.U.I.D.E)
2eme étage Nouvel Immeuble Fiaro Ampefiloha
Antananarivo
Tél : 032 07 403 19

Passée l'étape des formalités administratives, votre société existe légalement. Et vous, entrepreneur, commencez votre apprentissage de gestionnaire. **Dans notre prochain numéro**, familiarisez-vous avec votre future comptabilité.

Niry Tina Andriamanday

Chiffres Chiffres Chiffres Chiffres



Photo : LALANA

Opération SECANT

SEcurité de la Circulation à ANTananarivo

Depuis octobre 2003 soit depuis la mise en route de l'opération

Tana-Ville :

- ▶ 124 avertissements
- ▶ 2470 amendes
- ▶ 105 mises en fourrière
- ▶ 19 retraits de permis
- ▶ 1 infraction pénale

Périphérie :

- ▶ 239 avertissements
- ▶ 45 amendes
- ▶ 2140 mises en fourrière
- ▶ 1 infraction pénale.

Chiffres Chiffres Chiffres Chiffres



DEVENIR AGENT DE LA SECURITE ROUTIERE

Il faut :

Etre Citoyen malagasy
Jouir de ses droits civiques et politiques
Avoir une bonne moralité
Avoir une bonne aptitude physique compatible avec le métier de policier

Les écoles existantes :

1. L'Ecole Nationale Supérieure de Police d'Ivato, chargée d'assurer la formation initiale et continue des corps de commissaires et officiers de police

2. L'Ecole Nationale de Inspecteurs et Agents de Police chargés de la formation initiale et continue des inspecteurs et agents de police

Formations :

formation de commissaire et officiers de police pour l'ENSP d'Ivato

formation d'inspecteurs et d'agents de police pour l'ENIAP - Antsirabe

Perfectionnement :

Les différentes techniques de police, l'informatique, le management des ressources humaines, langue anglaise, etc.

Critères d'admissions :

Commissaire de police : titulaire d'une maîtrise de l'enseignement supérieur

Officier de police : titulaire du diplôme Bacc+2

Inspecteur de police : titulaire du diplôme baccalauréat

Agent de police : titulaire du BEPC

Sessions:

■ à l'ENSP Ivato : 2 ans dont une année de théorie et une de stage pratique: rentrée: 04/01/04

■ à l'ENIAP-Antsirabe : 1 an dont 9 mois de théorie et 3 mois de stage pratique.

Policiers sortants

Sur les 1000 policiers recrutés par an, 950 sortants.
Age moyen : 25 ans

Il n'y a pas vraiment de profil prédéfini mais c'est suivant les aptitudes de tout un chacun. Néanmoins, devenir gendarme relève plus de la vocation et à défaut de celle-ci, diverses qualités sont requises : patience, altruisme, motivation, amour du métier, respect de la discipline tout en tenant compte des nombreuses contraintes.

Critères d'admission :

✓ Homme de 20 à 30 ans au 1er janvier 2004 (jusqu'à 35 ans en fonction des années de services si a déjà accompli son service militaire),

✓ 1.64m minimum,

✓ Casier judiciaire vierge,

✓ Bonne moralité,

✓ Bonne santé (certificat médical),

✓ BEPC ou CEPE (les plus jeunes) ou brevet technique, sortant de l'Enseignement général ou technique (à partir de la rentrée à venir)

Ecoles : Formations identiques

🏠 Ambositra : Ecole de la Gendarmerie Nationale d'Ambositra

🏠 Ecole Supérieure de Moramanga

Sessions :

contenu : théorie + stage pratique, en 2 sessions

■ devenir élève gendarme maîtrise des justes réflexes militaires, durée : 9 mois + 3 mois

■ "être" gendarme : maîtrise du décret, phase professionnelle.

✓ maîtrise du code de procédure pénale, durée : 6 mois + 3 mois

✓ assermentation

✓ éparpillement dans tout Mada-gascar.

Il y a environ 900 élèves gendarmes chaque année, soit 600 sis à Ambositra et les 300 restants à Moramanga.



Les femmes coûtent moins chers aux assureurs que les hommes !!!

Pour cause, les statistiques prouvent qu'elles sont 2,7 fois moins exposées aux accidents de la route que les hommes. De plus, selon le Centre de documentation des Assurances (CDIA), les accidents causés par les hommes reviennent à près de 2 515 €, soit environ 18,258 millions de nos francs quand pour les femmes on atteint à peine 2 240 € ce qui équivaut à environ 16, 282 millions de fmg.

Les raisons de cette différence : elles conduisent de plus petites cylindrées, elles prennent rarement le volant après avoir abusé de boissons alcoolisées et conduisent surtout en ville (d'où de nombreux petits accrochages mais peu coûteux).

Fort de ce constat, La Compagnie des Femmes a mis au point avec ses partenaires un produit d'assurance automobile offrant une prime préférentielle à ses clientes ainsi que des services spécifiquement adaptés aux femmes tel que l'assistance en cas de crevaison ou de panne d'essence. Voyez ce qu'en dit l'article suivant et comparez...

NB.: inutile de chercher, vous ne trouverez pas ce système à Madagascar.

www.comdesfemmes.com

La Compagnie des Femmes auto

La Compagnie des Femmes (France) propose un tout nouveau produit automobile aux tarifs et garanties spécialement élaborés pour vous mesdames.

Les femmes ont moins d'accidents graves que les hommes

Les femmes n'ont pas forcément les mêmes besoins que les hommes. C'est également vrai dans le domaine des assurances. Il est trop peu connu que les femmes ont statistiquement moins d'accidents graves que les hommes. Or, compte tenu de la plus grande prudence des femmes au volant, leur prime d'assurance devrait être moins élevée. Fort de ce constat, La Compagnie des Femmes a mis en place une assurance automobile à des tarifs et des services spécialement conçus pour elles.

Entretien réalisé par Ekko.

Imvubu Projects : imvubu@loftico.com

Il est généralement plus facile de faire rouler les choses lourdes que de faire porter. Alors pourquoi pas rendre l'eau roulable ? C'est ce que les créateurs de l'Hippo Water Roller ont fait il y a une dizaine d'années, prouvant qu'il est parfois utile de réinventer la roue.

L'Hippo Roller est un bidon de plastique de 90 litres muni d'une longue poignée qui permet de le pousser ou de le tirer. Son couvercle peut aussi servir à puiser l'eau. Ce bidon permet d'amener plus d'eau à la maison en un seul voyage qu'un grand récipient transporté sur la tête à cinq reprises.

L'Hippo Roller n'est pas une solution à long terme pour les problèmes d'accès à l'eau et il ne dure que quelques années, mais il aide de nombreuses communautés, notamment en Afrique du Sud et en Angola, à résoudre leurs difficultés d'approvisionnement. De nombreux rollers sont fournis par des donateurs identifiés par Africa Foundation, le principal partenaire d'Hippo Roller. Imvubu, la société qui les fabrique, peut fournir l'équipement et la formation (pour 98 000 t) aux industriels désireux de produire des Hippo Water Roller sous licence dans d'autres pays.

Source: Spore N°102

BAROMETRE

Salutaires et pittoresques, les aires de repos sur les routes nationales apportent aux conducteurs comme aux passagers un repos bienfaisant tout en leur permettant de bénéficier d'une vue non seulement panoramique mais encore apaisante.

Le choix des emplacements de ces espaces est souvent fonction de la distance parcourue et à parcourir pour permettre aux usagers de se régénérer dans un endroit propice, ainsi, pour la RN2, la RN7 et la RN35.

L'initialisation de ces constructions remonte à la fin des années 80 et il faut dire qu'elles bénéficient d'un entretien soutenu. Quel dommage qu'elles ne soient pas prolifiques ! François



Sur la RN35, à mi-chemin entre Malaimbandy et Morondava, se dresse ce petit havre où les voyageurs apprécient de se lover. S'y retrouvent calme, paix et une vue panoramique sur une vaste étendue de plaines.



BAROMETRE

Piètre, les barrières de pluies sur la RN44 reliant Moramanga à Ambatondrazaka. Et pourtant, on y dénombre neuf barrières de pluies sur 158 km, soit une moyenne d'une barrière tous les

18 km. Si en juin dernier, il ne fallait que quatre heures pour parcourir ce tracé en taxibus, aujourd'hui, par temps de pluies, compter un minimum de huit heures de voyages, en 4x4 s'il vous plaît, s'impose. Face à ce constat, la révision totale et l'inspection de ce qui se nomme encore "barrières de pluies" devance l'urgence. Quant aux législations et réglementations qui y sont rattachées, un rappel serait sans nul doute le bienvenu. Un état de fait qui hélas demeure valable pour tout le territoire malagasy surtout quant à l'heure des priorités est à la réflexion des routes.

Alphonse

Pour la route...



le retour de la saison des pluies ou quand la natation fait de nouveaux adeptes

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
Rondro Ratsimbazafy
Niry Tina Andriamanday
Tiana M. Honorine Andriandahy
Pascal Rakotoharivelo
Jean Claude Razanamparany
Aimé Auguste Randriambola
Raharivohitra François
Alphonse Rakotomalala
Raymond Randriambololona
Ferdinand Razanaboaharimanana
Charlier Daniel Razoherison
Harinjato Ratsima
Assim

Abonnement-Vente-Publicité
Sylvie Rakotondravelo

Impression
Imprimerie Nouvelle
Tél : 22 233 30

Dépôt légal n° : 462
Tirage : 1000 exemplaires



Chers abonnés,
pensez dès maintenant à renouveler votre abonnement.

