

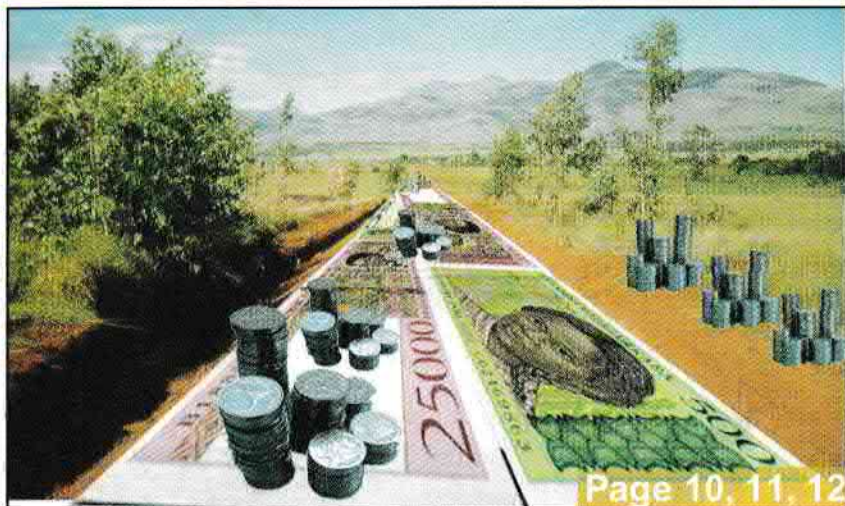


Insistons sur le développement de l'amour, la gentillesse, la compréhension, la paix. Le reste nous sera offert.

LUTTE CONTRE LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR ROUTIER

Dossier

Les professionnels pour un changement de mentalité



Page 10, 11, 12

En matière de lutte contre la corruption, l'exemple vient d'en haut puisque c'est le Président de la République lui-même qui en prend aujourd'hui l'initiative. Les professionnels du secteur apportent également leur part à l'édifice. A l'exception des grandes entreprises qui ont préféré se taire, toutes les personnes susceptibles de participer à l'attribution d'un marché routier ont accepté de poser un regard critique et sans complaisance - sous couvert de l'anonymat - sur les "habitudes" du métier. Avant toute chose, il faut que les mentalités changent préconisent-ils.

Ligne de conduite



Désenclavement des régions : moteur du développement rapide et durable

Le Président de la République Marc RAVALOMANANA ainsi que le gouvernement font du désenclavement de toutes les régions de Madagascar l'une de leur priorité. "Le programme de mise en œuvre de la politique générale de l'Etat" présenté devant l'Assemblée Nationale met cette détermination en exergue et en première place, sur les six grands axes du programme. Le désenclavement des régions entre également dans la politique générale de développement des infrastructures routières et de transports. Les objectifs du gouvernement se déclinent en trois points fondamentaux qui sont :

(Suite page 2)

EGALEMENT DANS CE NUMERO :

Planche d'essai :

Ranaivoson David pour une version malgache du développement Page 3

Interview : Imboasalamaniaina Rabenasolo



"Le développement durable ne peut être rapide"

Page 4

Profil :

Radavida et Lanto, artisans créateurs

Page 5



Histoire :
Les routes du pétrole

Page 6



DETAXATION DES MATERIAUX DE CONSTRUCTIONS :

Attendre et voir venir pour les professionnels du secteur Page 14

(Suite de la page Une)

1- la mise en place des infrastructures du désenclavement et de la pérennisation du réseau existant ;

2- l'utilisation de la complémentarité existante entre les différents modes de transports ;

3- le développement du secteur du Transport qui fait intervenir des activités de réhabilitations, de construction, de maintenance et d'entretien. Des moyens doivent être mobilisés pour parvenir à ce développement. Ainsi, l'utilisation de la main d'œuvre locale (HIMO) doit être prise en considération et la coopération avec les opérateurs privés renforcée.

Ce même programme de mise en œuvre de la politique générale de l'Etat, qui valorise le développement des infrastructures, prévoit respectivement plusieurs mesures pour les transports routier, ferroviaire, maritime, aérien et fluvial. En matière de transport routier, le désenclavement des régions est la condition sine qua none du développement rapide et durable. Il est prévu de réhabiliter tout le réseau routier existant.

Un contrôle strict et effectif des passations des marchés, ainsi que l'application des normes internationales deviennent impératif. La mise en place d'un système de contrôle au niveau des usagers et des agents de la circulation s'avère également nécessaire.

Pour le transport ferroviaire, des actions pour la restructuration du réseau national seront entreprises au profit de la population des régions enclavées.

Dans le secteur fluvial, des actions de réhabilitation, d'aménagement du réseau sont prévues et l'élaboration d'un schéma directeur du trafic sont programmées.

Dans le domaine du transport maritime, nous allons professionnaliser le secteur, et nous entreprendrons également la réhabilitation des ports selon les normes internationales.

Quant au transport aérien, celui-ci bénéficiera des actions d'amélioration et d'élargissement des réseaux intérieur et international pour répondre aux besoins des régions et des usagers.

Je pense que ce programme mobilisera une grande partie de notre énergie. Il transformera le pays en un immense chantier à ciel ouvert qui marquera le début d'une ère nouvelle vers le "développement rapide". J'invite tous les citoyens à relever ensemble ce défi, et les bailleurs de fonds à s'associer aux efforts communs pour le développement de Madagascar. ■

Jacques Sylla

Premier Ministre, Chef du Gouvernement



Jean - Yves Rakotomamo, profession : guide touristique. Il a à son actif pas moins de 650 000 km de routes et fait découvrir la Grande Ile depuis 1995 aux touristes. Toute la vie professionnelle de Jean - Yves est liée à la route. Auparavant, il avait parcouru les routes nationales en faisant du taxi - brousse. L'axe sud le long de la RN7 est celui qu'il connaît le mieux. Mais Jean-Yves a choisi de nous emmener vers l'est, sur un circuit qu'il a nommé Pangalanes, rejoignant les rives du canal du même nom et qui emprunte la RN2. Suivez le guide !



Pause au palmarium de l'Akanin'ny Nofy. La devise de Jean-Yves : "Suivez votre guide (de poche) mais surtout écoutez votre guide". (<http://www.jean-yves.t2u.com>).

Sur la RN2, Jean-Yves conseille d'adopter une conduite tranquille : une moyenne de 45 à 50 km/h laisse au voyageur tout le loisir d'admirer le paysage. Cette mode de conduite lui permet également d'anticiper le désir de ses clients et en même temps de bien observer la route, d'éviter à temps les trous. « Il peut y avoir des surprises au niveau de Manjakandriana. Des trous qui n'étaient pas là au précédent passage peuvent apparaître brusquement. Surtout aux passages à niveau. Peut-être est-ce dû à un phénomène d'érosion ? Il peut se passer beaucoup de temps avant que ces trous ne soient rebouchés. » Il faut également faire attention à la descente de Marozevo, recommande Jean - Yves. « Cette portion de route est très glissante car souvent humide. Freiner parfois ne sert à rien parce qu'une roue bloquée signifie moins d'adhérence. Le soir, de retour du circuit ou le petit matin, j'y ai également des problèmes de visibilité. Il faudrait penser à matérialiser le bord de la route et préserver les panneaux de signalisations existants. C'est dommage de voir un panneau bétonné plié en deux qui ne sert plus à rien. »

C'est une portion à la fois très appréciée par les touristes et très redoutée d'eux du fait des camions y roulant à tombeau ouvert. Un peu après la descente de Marozevo, après une 1h30 de trajet, la première halte est effectuée à la ferme aux papillons Pereira. Le visiteur pourra y découvrir une ferme d'élevage, des caméléons, des serpents et des crocodiles. L'entrée est payante : 25 000 Fmg. On retrouve un site identique un peu avant Moramanga. Il s'agit du Jardin du Naturaliste, un petit parc botanique et zoologique dont les différentes espèces de plantes médicinales et la distillerie artisanale d'huile essentielle constituent quelques-unes des curiosités de l'endroit.

Après Moramanga, ville-carrefour, plus que 45 minutes et l'on arrive enfin au village de Mantadia. Les amoureux de la nature y apprécieront la forêt primaire d'Analamazaotra agrémentée des brouillards matinaux et nocturnes en saison sèche, et où lémuriens (dont le fameux Indri Indri) cohabitent avec les différentes espèces d'oiseaux et autres caméléons. Généralement on s'y arrête pour dormir.

Le lendemain, il faut se lever tôt si l'on veut arriver à temps à Manambato pour le départ (15 h) de la vedette vers Akanin'ny Nofy, au bord des Pangalanes. D'autant que la portion Moramanga - Brickaville est une portion extrêmement dangereuse. Les fuites de carburant sur la route, et les parties d'éboulement aujourd'hui encore non écoulées rendent la route très glissante. L'automobiliste peut également y être surpris par des éléments oubliés tels que les troncs d'arbre abattus. La rareté des panneaux d'indication d'entrée d'une localité ne facilite pas vraiment le travail de guide de Jean - Yves. « Par contre, la signalisation des éboulements est effective », précise-t-il.

Le voyageur parti très tôt d'Andasibe et arrivant l'après - midi à Manambato peut souffler et se reposer de son trajet sur les plages du lac Rasoabe, point de jonction des Pangalanes. A partir de Manambato, le voyageur peut emprunter la voie fluviale pour rejoindre Tamatave ou faire une petite escapade à Ambila Lemaitso, Andevoranto (ndlr : autrefois point d'arrivée de la Route de l'est), ou encore Akanin'ny Nofy et son Palmarium: 10 variétés de lémuriens y vivent en liberté ainsi que des crocodiles, d'autres reptiles et des amphibiens. Le voyageur aura également le loisir d'y découvrir des variétés de palmiers parmi les 100 000 existants à Madagascar.

« Nous habitons vraiment un beau pays, s'enthousiasme Jean - Yves, il n'appartient qu'à nous de bien l'entretenir » ■



Ranaivoson David, Directeur National du SAF/FJKM

POUR UNE VERSION MALGACHE DU DEVELOPPEMENT

Ranaivoson David, premier responsable de l'une des organisations non gouvernementales les plus étendues et les mieux structurées de Madagascar, est un homme de terrain. Ses liens avec le milieu rural sont forts, tout comme son engagement en faveur du développement. Voici maintenant 21 années qu'il s'est consacré corps et âme au domaine. Le paysan, dit-il, est victime du système. Engrené dans le système économique, il n'est plus maître de sa destinée. Il subit. L'"empowerment" n'est pas intégré dans la vie du paysan. Un développement à la malgache ne peut se concevoir sans un consensus affirme Ranaivoson David.

Le Malgache peut-il accéder au développement rapide et durable ? Il faudrait avant toute chose pouvoir cerner le contexte. Qu'entend-on exactement par développement ? Nous retiendrons deux points essentiels : Le premier est cette faculté de pouvoir vivre en harmonie dans un contexte donné : écologique, socio-économique, culturel. Le second est la possibilité de pouvoir satisfaire les besoins fondamentaux de l'homme. Dans notre objectif, ces deux sens doivent se raccorder.

La deuxième chose, justement, est de bien définir cet objectif. Qu'est ce qui est plus urgent : le développement matériel ou le développement culturel ? « *kibo noana tsy afaka misaina* », "ventre affamé ne peut réfléchir", dit un proverbe malgache. Ce sont donc deux éléments qui ne peuvent être développés ensemble.

Donner à une personne la possibilité d'accéder à l'eau potable est possible à une courte échéance, pourvu que l'on ait les moyens financiers de le faire. Exercer la même personne à se laver quotidiennement demande plus de temps. Dans ce cas de figure, l'éducation doit entrer en ligne de compte. Ainsi, le développement rapide ne peut répondre qu'au seul développement matériel. D'un autre point de vue, se contenter du seul développement matériel serait une erreur et conduirait l'homme à se détruire. L'exemple des sociétés dites développées, matérialistes, où les systèmes de valeurs se perdent petit - à - petit le démontre malheureusement assez bien. Il serait intéressant, de ce fait, de connaître la version malgache du concept.

Elle est avant tout communautaire. Faire partie de la grande famille est une conception bien malgache. L'homme est un être social, autrement il ne serait pas un homme. C'est pourquoi une action, une activité faite à travers et en fonction de la société

possède une valeur réelle pour le Malgache, contrairement à une action entreprise individuellement.

Le développement de quelques individus n'a aucune valeur, le développement de la communauté est ce qui importe le plus.

Il ne faut cependant pas se méprendre : cette vision n'a rien à voir avec la conception socialiste de la communauté. Dans une société socialiste, le bien commun est sous la gestion commune de la collectivité. Or pour le Malgache, l'entraide, le *valin-tànana* pèse plus que la gestion commune. Dans une grande famille propriétaire d'un troupeau de 200 zébus, chaque famille nucléaire a son propre troupeau. Par contre, il appartient à tous de s'organiser pour en assurer la garde.

Une campagne de reboisement sur un terrain commun ne pourrait pas aboutir. Par contre, une campagne de reboisement dans une propriété familiale et tenant compte de l'approche communautaire aura plus de chance d'obtenir des résultats puisque le système de l'entraide

fonctionnera.

Les moyens entrepris doivent donc s'inscrire dans une démarche qui prend en compte la communauté en tant qu'organisation, celle qui permet l'épanouissement de chaque individu et par extension le développement de toute la communauté.

Vue sous cet angle, la démarche participative, l'"empowerment" préconisée pour toutes les actions de développement risquerait de rester au simple stade de l'approche. Le Malgache ne comprend pas que l'on puisse travailler pour une chose qui, en fin de compte, ne lui appartiendra pas : « *Antananarivo no tsara trano koa Vakinidiana no sola vatony* » : Le Vakinidiana perd ses arbres et c'est Antananarivo qui a les belles maisons !

La perception du développement varie également en fonction des régions et des catégories. Le paysan a sa vision des choses et l'opérateur, la sienne. A Bealanana, dans l'Ouest, habiter dans une maison en toit de tôle est un signe de réussite. A

Ambatolampy, sur les Hautes Terres, le propriétaire de plusieurs voitures ne peut être qualifié d'homme riche s'il n'a pas une charrette à boeuf.

Pour que chacun soit sur la même longueur d'onde, il est important de favoriser les échanges entre individus, dans la famille, dans le village, dans la commune, ... en tenant compte des spécificités de chaque région. Les moyens existent et ils ne demandent qu'à être exploités : l'Eglise, les média, les *tsena*.

Ainsi, à la question : le Malgache peut-il parvenir à un développement rapide et durable, je réponds : Oui, si un consensus existe, si l'on possède une définition commune de ce développement, et si des mesures d'accompagnement suivent. L'épanouissement proprement dit de l'individu requiert plus de temps. C'est un processus. Le changement de comportement demande du temps or c'est ce qui importe le plus. ■

Ranaivoson David
Directeur national de SAF/FJKM



Ranaivoson David, 21 ans au service du développement a tissé des liens forts avec le milieu rural.

Entreprise "AD"

TRAVAUX PUBLICS - CONSTRUCTION
- AMENAGEMENT - REHABILITATION -

RAKOTOARISOA Pierre Marie
Directeur Gérant

Ingénieur des Bâtiments et Travaux Publics

Lot IVR 32 Ankaditapaka Nord
Antananarivo 101
Tél : 03311 781 11

Entreprise

Dimby

- PISTES
- OUVRAGES D'ART
- BATIMENTS
- VRD,...

Lot III 187 Alarobia Amboniloha
Antananarivo 101
22 436 28

Entreprise de Construction

A.R.R

Andriamorasata Razakamandimby

Robert

- Bâtiments
- Travaux Publics

- Génie Civil
- Génie Rural

Lot II H 107
Soavimansoandro
Antananarivo 101
Tél : 22 431 65
Mobile : 032 07 095 62



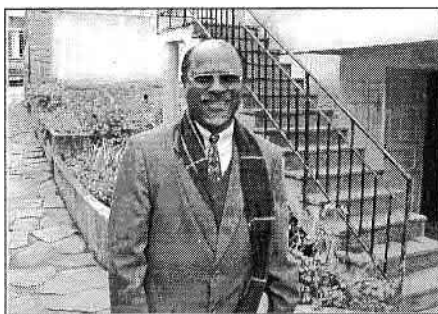
Imboasalamaniaina Rabenasolo (FIER - MADA)

"Le développement durable ne peut être rapide"

"En me donnant tous mes prénoms, mes parents avaient déjà eu sans doute tout un programme pour moi". Rabenasolo Paul Imboasalamaniaina Andriampemanana ou Mbosa Rabenasolo pour ceux qui le fréquentent, n'a certainement pas déçu ses parents. Il est ingénieur agronome, licencié en chimie biologique de l'université de Madagascar, disposant d'un Master of science en technologie de semences de l'université d'Edimbourg, et est également diplômé en agri-business de l'université de Santa Clara USA. Ce sont ces différentes dispositions qui lui permettront de se vouer corps et âme au domaine qui le tient le plus à cœur : le développement agricole, et surtout le développement rural. Co-fondateur et co-président de l'association FIER-MADA, président-fondateur de l'association malgache des professionnels des semences (AMPROSEM), également parmi les fondateurs de l'association africaine du commerce des semences : African Seed Trade Association (ASTRA), et gérant de Valy Agri, editrice de l'agenda conceptuel Diary Valy ; Mbosa Rabenasolo se définit comme étant un touche-à-tout. "Mais le tout se complète", précise-t-il. Cette volonté de s'engager, ce don de soi, est propre à toute la famille Rabenasolo. Sa femme, agro-économiste, plutôt orientée vers le développement et l'ingénierie sociale, est également prédicatrice. Et chez les Rabenasolo cette dimension spirituelle des actions entreprises est fondamentale : "Le Bon Dieu m'a donné sa grâce d'avoir plusieurs aptitudes. Ce sont elles qui me permettent de m'engager". Interview.

Lalana : Si l'on se réfère à l'esprit FIER - MADA, le développement rural se résumerait donc à cette possibilité du milieu rural et du milieu urbain de se rencontrer ?

Mbosa Rabenasolo : Naturellement non. FIER MADA est d'abord une plate-forme, un lieu de rencontre permettant aux acteurs ruraux de connaître les réalités urbaines et de rencontrer les consommateurs sans intermédiaire. D'un autre côté, c'est une occasion pour les consommateurs urbains de connaître le processus de transformation de ce qu'ils consomment. FIER MADA est aussi un moyen de communication, une foire économique. C'est ce qui nous distingue des autres associations. FIER MADA permet aux ruraux de s'exprimer. C'est pourquoi chaque année il y a un nouveau thème. Le thème des deux premières éditions organisées par la FNOIM était : "Modernisation de l'agriculture avec les ingénieurs malgaches". Le thème de la troisième édition qui a eu lieu l'année dernière, cette fois-ci organisée par



Pour Mbosa Rabenasolo, le développement rural doit se faire par étape. D'abord connaître les paysans, connaître leurs besoins, leur donner des solutions techniques et surtout, leur trouver un marché.

Jacques Ramanantsoa et moi-même par le biais de l'association FIER MADA était : "Valorisons les plantes à tubercules". Beaucoup de gens sous-estiment la richesse et l'importance de ces plantes. Cette année, le thème a été : "Renforçons le financement rural". Ces différents thèmes viennent des participants et des visiteurs eux-même, de leurs sujets de préoccupation. Ainsi, le thème de l'édition suivante pourrait se focaliser sur les moyens matériels. Les actions d'ONG telles que l'ANAE, Tefy Saina en faveur des engrais commencent à porter leur fruit. Les efforts particuliers de Diary Valy concernant les semences donnent également des résultats. Le problème semble aujourd'hui être d'ordre matériel. Le prochain thème 2003 pourrait porter sur l'équipement rural.

Lalana : De ce fait, votre raisonnement concorde avec celui du pouvoir actuel affirmant que le développement de Madagascar passe d'abord par celui des 80% de ruraux qui composent sa population ?

Mbosa Rabenasolo : Absolument et à dire vrai, il y a longtemps que nous avons prôné cette idée. Dans un pays comme Madagascar dont plus de 80% de la population est rurale et dont la base économique dépend entièrement de la production des paysans, le milieu rural doit être la première des priorités. C'est notamment ce que nous avons véhiculé dans Valy Agri depuis maintenant les 10 ans de son existence. C'est ce qui nous pousse également à organiser des manifestations comme FIER MADA. Notre souhait est que les paysans prennent en main eux-même leur destinée.

Lalana : Est-ce de cette manière que nous pouvons accéder au développement rapide et durable ?

Mbosa Rabenasolo : On ne peut pas faire quelque chose de durable de manière

rapide. Ce n'est pas possible. Pour moi le développement est durable. Une croissance rapide est possible avec les zones franches, les grandes exploitations,... mais le développement concerne d'abord la personne, le paysan. Deuxièmement, il n'est pas possible d'établir une relation de confiance rapide avec les ruraux. Il vous faut pour cela vous engager, vous investir personnellement.

Lalana : Comment faites-vous pour vous faire écouter ? Pour obtenir la confiance des gens ?

Mbosa Rabenasolo : Il faut avant tout connaître, être à l'écoute des besoins des paysans. Il faut donc leur parler. Pour pouvoir leur parler, il faut obtenir leur confiance. Ce qu'ils peuvent vous dire n'est pas défini de manière nette et précise, ce n'est pas quelque chose qui vous vient comme cela à l'évidence. Là, il vous faut également du temps. La deuxième chose c'est d'essayer de répondre à leurs besoins. Ce n'est pas à vous de leur imposer, de dire ce qui est bien pour eux. Vous pouvez faire cela. Mais il faut du temps. Ensuite leur donner des solutions, techniques, en tant qu'ingénieur. C'est ce que j'appelle l'approche filière. Nous utilisons la même approche en terme de développement : c'est-à-dire partir de la production pour arriver à la commercialisation. Et si l'approche n'est pas encore maîtrisée par les paysans, elle doit l'être par nous les encadreurs. La dernière étape, la mise en place d'un marché, est la plus importante. C'est celle que le ministère n'a pas encore réussi à faire. C'est sans doute l'innovation que le Président va apporter dans la mesure où lui a réussi à maîtriser toute une filière.

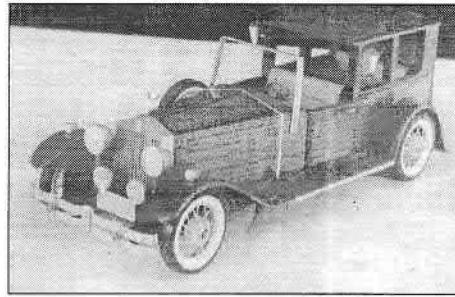
Lalana : A quand donc le développement durable ?

Mbosa Rabenasolo : On ne peut pas le déterminer. On ne peut pas y parvenir en une année. D'autant que le développement n'est pas le même pour chaque région. Je le redis : croissance rapide d'accord, mais à ce moment là il faut également en supporter les conséquences. On en voit maintenant le revers avec l'exode rural provoqué par l'arrivée des zones franches et les nombreux chômage techniques occasionnés par leur départ. Si vous me posez la question : le développement urbain (pour moi les zones franches sont synonymes de développement urbain) est diamétralement opposé au développement rural. ■



Radavida et Lanto ARTISANS CREATEURS

Voici le portrait d'une équipe qui gagne : Radavida Solofoniaina, papa des modèles de voitures de collection en bois, a associé son savoir-faire à celui de Lanto, artisan-artiste passionné qui n'est pas non plus exempt de savoir-dire.



- Modèle : Rolls Royce Phantom I - 1927
- Echelle : 1/15ème
Dimensions : 325x115x110 mm
- Matières : bois, aluminium.
Modèle réduit de voitures en bois "DAGO".

Radavida a commencé en 1984 par des jouets. A Noël, les sociétés d'Etat lui commandaient des petites voitures, des soucoupes volantes ou encore des motos en bois, plastique, en tôle de récupération pour les enfants du personnel. Le commerce ayant bien marché jusqu'en 1988 a été supplanté peu à peu par les produits chinois, moins chers, qui ont commencé à envahir les boutiques malgaches. Alors Radavida Solofoniaina s'est mis à la maquette. C'est entre 1988 et 1989 que sont nés les modèles de Rolls Royce, Mercedes, Bugatti en bois. Des modèles plus vrais que nature, inspirés au début des photos dans les revues puis affinés

peu à peu. Les échelles ont été ajustées au fur et à mesure des expériences effectuées. Radavida a arrêté l'aventure en 1996 et ne fabrique plus de maquettes que sur commande. En 1997, sa rencontre avec Lanto et un designer-distributeur à l'affût de nouveaux talents lui ouvre les portes de l'Europe. Lanto, véritable salimbanque de l'art est d'abord passé par la sculpture sur plâtre, la peinture industrielle, avant d'associer son savoir-faire à celui de Radavida.

Où se situent Radavida et Lanto par rapport à leur métier ? Sont-ils de simples exécutants ? Lanto est celui qui en parle le mieux : « La matière que

j'utilise vient de Madagascar. La pensée qui crée est celle d'un malgache, mon produit est donc malgache. L'idée peut venir de quelqu'un d'autre mais le style est le mien ». Sont-ils des créateurs ? « Je crée les formes, mais en suivant les règles et les normes existants. C'est le style de l'artisan qui fait son produit. » Quand à sa conviction personnelle sur la créativité : « La différence d'un artiste avec Dieu est que Dieu a créé quelque chose qui n'a pas existé tandis que l'artiste crée avec quelque chose qui existe déjà. »

Cette année, Radavida pense sérieusement à reprendre les maquettes mais cette fois-ci en les animant. ■



Ramandimbarison

Zaza



Ramandimbarison Zaza Manitranja, 49 ans, est de plein pied dans sa carrière de brillant ingénieur déjà tracée dès sa sortie de l'Ecole Polytechnique d'Antananarivo en tant que major de promotion.

Ramandimbarison Zaza est un concepteur. C'est en tant que tel qu'il a débuté sa carrière à l'entreprise d'études pluridisciplinaires Dinika, qu'il a pu par la suite mener à la privatisation et lui donner une envergure internationale (obtention de marchés de consultant au Burundi, Comores, Djibouti, Rwanda, Tchad... de 1991 à 1993). On lui doit également la mise en place de l'AGETIPA, et l'initiative de la création d'une société de Crédit Bail à Madagascar (1998).

Ramandimbarison Zaza est un planificateur. On lui doit la préparation du VIIème projet routier malgache (1987 à 1988), ainsi que l'animation de travaux de préparation au désengagement de l'Etat pour l'Air Madagascar, l'ADEMA, la RNCFM (1996-1997)

Pour les chefs d'entreprise avec qui il a travaillé, il est "Monsieur Zaza : un chef de projet sérieux, modèle et sévère".

Ramandimbarison Zaza est marié et père de trois enfants. ■

Etudes

- Diplôme d'Ingénieur de l'Ecole Polytechnique d'Antananarivo (Major de promotion)
- Diplôme d'Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées (ENPC Paris France) - option : Economie et Infrastructure
- Diplôme en Management et Planification des Projets de Développement - University of Pittsburgh
- Membre agréé du Centre International des Grands Projets. Montréal - Canada. ■

Carrière

- 1979 - 1988 : Ingénieur d'études avec la DINIKA - Ingénieur économiste : préparation du VIIème projet routier.
- 1987 - 1988 : Directeur Général de l'entreprise de Transport AIR ROUTES SERVICES : Mission de restructuration de la Société Nationale des Transports.
- 1988 - 1993 : Directeur Général de l'Entreprise d'Etudes Pluridisciplinaires DINIKA S.A
- 1994 - 1997 : Directeur Général de l'AGETIPA : Mise en oeuvre du Crédit correspondant au Projet voiries urbaines d'Antananarivo (Financement LDA : 20 000 000 USA \$) - Préparation, négociation, et mise en oeuvre (début) du Projet infrastructures urbaine (Financement LDA : 35 000 000 USA \$).
- 1998 - à ce jour : Team leader à la Banque Mondiale (Washington) : Contribution à la formulation de la politique de la Banque et mission de conseils auprès des pays pour la formulation de leur politique économique et stratégies pour un développement soutenu pour lutter contre la pauvreté. Egalement team leader pour les projets de développement dans le secteur des transports pour les pays : Togo, Bénin, Sierra Leone - travail en équipe avec le Tchad, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Nigéria... - Team leader de la Banque Mondiale pour les projets de développement régionaux : Transport, Commerce et facilitation pour les institutions régionales africaines : SADC, CEMAC, ECOWAS, et UEMOA. ■

Activités de consultant individuel pour des missions de courte durée :

- 1988 - 1992 : Consultant auprès de la BAD pour des projets de développement en Afrique en tant qu'ingénieur économiste.- Consultant du PNUD et du Ministère de l'Economie malgache.
- Juillet 1993 - Février 1994 : Consultant auprès du gouvernement malagasy pour la préparation du projet voiries urbaines d'Antananarivo, la mise en place du système de maîtrise d'ouvrage délégué, le montage de l'Agence de Gestion des Travaux d'Infrastructures Publiques d'Antananarivo (AGETIPA) sur financement IDA, la mise en place de tous les manuels et logiciels d'exécution et la conduite de cinq sous-projets pilotes pour tester le modèle de gestion - 1994 : négociation du crédit auprès de la Banque Mondiale. ■



LES ROUTES DU PÉTROLE

La piste de Tambohorano

C'est en 1924, sous l'administration du Gouverneur Général Marcel Olivier que l'étude d'une route conduisant aux régions pétrolifères de l'Ouest de Bemolanga - Bedoa est sérieusement envisagée. La Compagnie Minière des Pétroles de Madagascar (CPCM) cherchait une voie lui permettant d'acheminer le matériel et le ravitaillement à partir d'Antananarivo. En 1925 débute la construction de la Route du pétrole, qui part de Tambohorano, localité côtière de l'ouest, à Morafenobe, et traversant donc la région de Bemolanga-Bedoa. 600 hommes provenant essentiellement de la région de Farafangana ont été recrutés pour les travaux, à raison de 134 fr. par homme. Sur cette route de 150 km, plus de 150 ponts et ponceaux en bois dont une vingtaine ont une longueur de 20 à 30 mètres et des tabliers placés de 5 à 10 mètres au-dessus de basses eaux, ont été construits.

Au moins 3 routes du pétrole

La piste de Tambohorano n'a pas été la seule route du pétrole. En 1928, la région de Bemolanga-Bedoa était desservie par au moins trois pistes : Bedoa - Bemolanga - Ambatomainy vers l'est, Bedoa - Morafenobe (chef lieu de subdivision), Bedoa - Belamoto qui, entre les vallées de la Mananoza et de la Kalonja, réunit Morafenobe à la piste Besalampy - Bekodoka. Le très mauvais état des pistes fin mai 1928 a obligé la CPCM à échelonner ses matériels entre Bemolanga et Besalampy ou à les emmagasiner à Tambohorano. Une « route du pétrole » reliant Miarinarivo à Morafenobe, ayant 10 km de plate-forme a été redécouverte par les services des Travaux Publics en 1928. Les travaux de celle-ci ont été abandonnés en 1929 au profit de la route Tsiroanomandidy - Belobaka vers Ankavandra. Depuis, l'état des pistes s'est considérablement dégradé.

La piste d'Andrafiavelo

En 1932, l'Ingénieur en Chef par intérim de l'arrondissement des Travaux Publics d'Antananarivo, Jacquemetton, affirme qu'aucune voie de communication automobile ne relie la capitale à la région pétrolifère de Morafenobe. La construction de la Route d'Intérêt Régional Miarinarivo - Tsiroanomandidy - Belobaka, allant vers Ankavandra par contre se poursuit. Elle est cependant sans intérêt pour la région pétrolifère puisque le terminus envisagé, Ankavandra, est à plus de 120 km de Morafenobe. De plus, les ouvrages existants n'y permettent pas le passage de charge de plus de 1500 kg. De nouvelles recherches pétrolifères engagées en 1932 par le programme des Etudes et Recherches Pétrolifères à Madagascar, dans la région de Tambohorano et Maintirano, pourtant, requièrent des moyens permettant d'amener à pied d'œuvre le matériel nécessaire. Elles ont lieu principalement dans la vallée du Manambolo et les vallées voisines, et dans la plaine « permo-triasique » située à 80 km d'Ankavandra. Une campagne géologique dans la région de Folakara, abritant le gisement du Tsimiroro, et le grès bitumineux de Morafenobe a



Carte routière tracée en 1936. (Archives des Travaux Publics - IJ Ponts et routes)

également été menée. C'est ainsi qu'une piste ayant permis d'acheminer en 1932, 600 tonnes de matériels par camions de 5 tonnes, a été tracée de la côte ouest à Andrafiavelo.

Recherches au Gabon plus concluantes

Les recherches ont été peu concluantes. L'idée d'une mise en exploitation du bitume de Folakara dans le gisement du Tsimiroro a été rejetée, jugée trop coûteuse et pas assez rentable. De nombreux forages sont exigés. Le grès bitumineux de Morafenobe par contre exigerait moins d'investissement. Toujours est-il qu'en 1939, la Société d'Etudes et de Recherches Pétrolifères en Afrique Equatoriale Française a arrêté ses recherches pétrolifères à Madagascar pour continuer au Gabon. ■



Le phénomène de glissement de terrain

Chaque fois que la saison de pluies arrive sur notre belle île, les usagers de la route observent soit des éboulis qui bouchent la route, soit des brèches qui entaillent ou déforment une partie ou la totalité de la route. Une exception particulière est à mentionner dans la région est de Madagascar lors du passage du dernier cyclone Kesiny. Les éboulements ou "tany mihotsaka" en malgache sont en fait un mouvement de terrain qui fait partie des préoccupations des techniciens des travaux publics. Il peut entraîner le ralentissement du trafic, la coupure de la route, l'augmentation des travaux et des coûts d'entretien routier.

Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brusque du sol ou du sous-sol en fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Différents types de phénomène d'instabilité de terrain sont englobés dans ce mouvement de terrain et ils varient en fonction du mécanisme mis en jeu (évolution de l'instabilité, vitesse du mouvement durant la phase d'instabilité majeure, surface de rupture, désorganisation des terrains, milieu de déplacement, etc.). Les glissements et les éboulements sont les types de phénomènes d'instabilité de terrain le plus souvent rencontrés le long de nos axes routiers. Des chutes de blocs rocheux sont aussi rencontrés parfois sur certains axes.

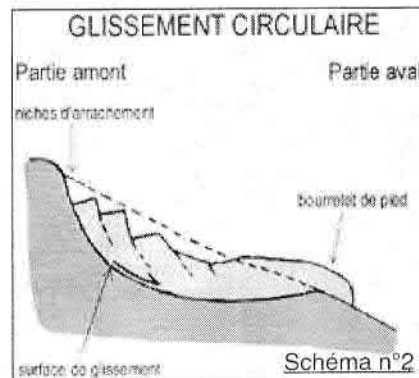
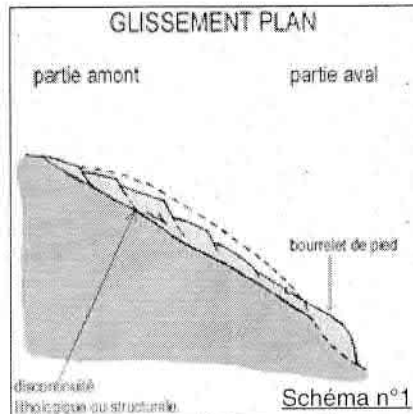
Les éboulements consistent en la chute libre, après rupture, de blocs de terrain formés par fragmentation au sommet d'une pente et se déposant sur une aire plus ou moins large au bas de la pente. Les éboulements sont des phénomènes rapides et leur milieu de transport principal est l'air.

Le glissement de terrain est défini comme le déplacement d'une masse de terrains meubles ou rocheux au long d'une surface de rupture par cisaillement qui correspond souvent à une discontinuité préexistante. Le mouvement est engendré par l'action de la gravité, de forces extérieures (hydrauliques ou sismiques) ou d'une modification des conditions aux limites. Selon la géométrie de cette surface de rupture, on peut distinguer trois types principaux de glissement :

Glissement plan (schéma n°1) : mouvement au long d'une surface plane (discontinuité lithologique ou structurale) qui se produit surtout en milieu rocheux,

Glissement circulaire ou rotationnel (schéma n°2) : surface de glissement plus ou moins circulaire et mouvement caractérisé en général par l'existence d'une zone de départ nette et par un bourrelet frontal plus ou moins marqué qui se produit en particulier en terrains meubles,

Glissement quelconque : il s'agit souvent de combinaison des deux cas précédents.



Un glissement se caractérise :

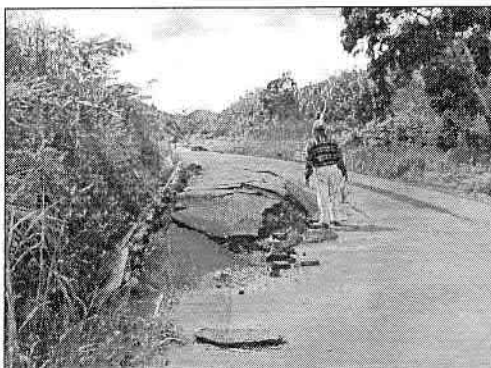
- par des niches d'arrachement dans sa partie amont, avec brusque rupture de pente (pente concave),
- par un bourrelet de pied (ou frontal) à pente convexe dans sa partie aval,
- par une surface topographique bosselée (ondulations, etc.)

Lors d'un phénomène de glissement de terrain, les volumes des matériaux mis en jeu sont extrêmement variables et peuvent concerner un versant entier. La vitesse de déplacement du terrain glissé est lente (quelques centimètres à quelques décimètres par an) et elle peut atteindre de quelques dizaines à quelques centaines de mètres par jour en phase de glissement proprement dite. Son apparition est le résultat de conjonction de plusieurs facteurs :

propriétés mécaniques des matériaux, présence de plans de rupture préférentiels, pente des terrains, teneur en eau des matériaux, érosion en bas de pente, action anthropique, etc. Une forte variation d'un de ces facteurs dans un laps de temps court peut entraîner un glissement ou réactiver un glissement préexistant.

La pluviosité, l'altération des terrains et l'action anthropique (création de talus routier, entaille en bas de pente, etc.) sont parmi les principales causes de glissement de terrain sur les axes routiers à Madagascar. Il ne faut pas non plus sous estimer le trafic des véhicules lourds dans des zones à risque. Ils peuvent réactiver les glissements préexistants par des "secousses sismiques" induites lors de leur passage. Le volume de mouvements de terrain a été estimé aux environs de 200.000 m³ sur l'axe RN 2 après la saison de pluies 2001-2002, et dans la plupart des cas il s'agit de glissements de terrain. Sur la RN 25, de Vohiparara à Ranomafana, 14 glissements de terrain ont été repérés par Frisa Schmaltz au cours d'une étude faite en 1992 et ont provoqué l'affaissement du corps de la route sur certains tronçons. Les axes se trouvant dans la région est de notre île sont les plus exposés au glissement, mais le cas existe aussi dans d'autres régions surtout après une forte précipitation. Nos techniciens routiers devraient donc tenir compte de ces facteurs cités dans le paragraphe ci-dessus, soit avant construction d'une route soit avant réparation des dégâts dus au glissement, pour atténuer ce phénomène.

L'étude de glissement de terrain nécessite des investigations particulières du sol ou du sous sol qui devraient être assurées par des laboratoires. Plusieurs méthodes sont proposées et plusieurs logiciels sont mis en vente sur le marché (talren, geoslope, geostab, etc.) pour le calcul d'un glissement de terrain. L'objectif est de calculer le coefficient de sécurité F qui doit être supérieur ou égal à 1,5 en phase définitive et 1,3 en phase provisoire pour qu'il y ait stabilité. Néanmoins l'intervention des spécialistes s'avère indispensable pour mener les études et pour interpréter les résultats obtenus car le sol est un milieu complexe qu'on ne peut mettre facilement en équation. ■



A 38 km avant Tamatave, un bourrelet de pied affectant la chaussée



TOUS TRAVAUX DE CONSTRUCTION GENERALE

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

Lot 103 A Ambohibao
Antananarivo 101

Tél : 22 449 86
032 02 590 24

Mahajanga

Routes Provinciales)



Légende

- Routes Nationales primaires
- Routes Nationales secondaires
- Routes Nationales temporaires
- Routes Provinciales
- Routes non classées
- Fivondronana
- Zones habitées (villes, villages, localités)
- ✈ Principaux aéroports et aérrogares selon la carte routière de la FTM (1966)
- ⚓ Principaux ports selon la carte routière de la FTM (1966)

Chiffres

Superficie de la province :	150 125 km ²
Population :	1 680 000 habitants
Nombre de Fivondronana :	21
Longueur totale du réseau routier :	5144 km ²
Densité de route / km² :	0,03 km/km²
Densité de route / hab :	0,003 km/hab
Densité moyenne de route / Fivondronana :	245 km/Fiv



Lutte contre la corruption dans le secteur routier

Les professionnels pour un changement de mentalité

34, 13% des entreprises doivent fréquemment effectuer des versements non officiels pour obtenir un marché et 14, 9% doivent toujours y recourir avait révélé en avril 2002 l'enquête nationale sur l'intégrité auprès du secteur privé de Transparency International Initiative Madagascar. Le secteur des BTP ne fait pas exception. L'enquête de Lalana s'est surtout penché sur les moyens envisagés et les stratégies de lutte contre le phénomène. Les réponses sont venues des professionnels eux-mêmes : Il faut que la mentalité change. Dossier.

Tabou

La corruption reste un sujet tabou. Aucun des « Majors » que nous avons contacté ou du moins ceux dont les responsables n'ont pas été en mission, n'ont voulu nous recevoir. Le refus a été soit catégorique : « En quoi voulez-vous que la corruption à Madagascar me regarde ? Je suis un étranger, ce ne sont pas mes affaires », soit indirect sous forme de report continuuel du rendez-vous. Une explication tout de même : « Ce n'est pas de la mauvaise volonté mais nous ne sommes pas nombreux sur le marché et c'est très difficile d'en parler. »

Cet aura de mystère qui se forme autour du phénomène le rend encore plus insaisissable. « D'abord que faut-il entendre par corruption, nous demande un élu municipal, si à la fin des travaux une entreprise vient m'offrir un cadeau, je ne considère pas cela comme de la corruption. ». La précision de l'article 177 du Code Pénal est de ce fait indispensable pour éclairer les esprits : « il y a corruption lorsque quiconque aura sollicité ou agréé des offres ou promesses, sollicité ou reçu des dons ou présents pour, étant investi d'un mandat électif ou judiciaire, militaire ou assimilé, agent ou préposé d'une administration publique ou d'une administration placée sous le contrôle de la puissance publique, ou citoyen d'un ministère de service public, faire ou s'abstenir de faire un acte de ses fonctions ou de son emploi, juste ou non, mais non sujet à salaire ».

En marge

Les 25 personnes qui ont participé aux enquêtes effectuées par Lalana : élus locaux, de l'Administration (Ministère des Travaux Publics et Ministère des Finances), de bureaux d'études, de PME, d'organismes financiers sont affirmatives : la pratique se fait à tous les niveaux du processus de passation de marché public. « Depuis l'établissement du dossier d'appel d'offres jusqu'au paiement ». Pour un

professionnel du secteur, il semble qu'il soit même « à première vue, impossible de faire cela à la régulière ». Le patron d'une PME rejoint cet avis : « La corruption ne pourra être éliminée nulle part. Il faudrait simplement que la pratique soit la plus modérée possible ».

En désespoir de cause, certains se sont résignés : « Je ne considère plus cela comme de la corruption, nous a-t-on confié, je l'ajuste à mon budget. Le plus révoltant c'est lorsque des charges imprévues apparaissent en plus à un autre niveau de la procédure ». Ceux qui ne se sont pas « intégrés au système » se sont marginalisés. Certains ingénieurs du secteur public font des travaux de consultation ou ont un autre emploi. Une étude effectuée par la BCEOM dans le cadre des réformes du Ministère constate qu'une quinzaine d'entreprises performantes a désormais refusé de travailler pour le secteur public au profit du privé.



Modèle positif

Mais la fuite en avant semble ne pas être l'unique solution puisque plusieurs propositions de conduites à tenir pour éliminer la corruption sont venues des professionnels eux-mêmes. La première d'entre elles concerne la personne et sa moralité. 14 personnes sur les 25 interrogées, soit plus de la moitié, ont affirmé que c'est avant tout une question de mentalité. « Les textes et les lois sur les passations de marché sont irréprochables, affirme cet ingénieur du Ministère des Travaux Publics, cela ne dépend que de la

Les textes malgaches et la corruption

Sous **Andrianampoinimerina** (1787 - 1810), la corruption fit partie des **douze crime capitaux**. Il déclara : « Si des personnes se laissent corrompre par des présents dans l'administration de mon royaume, je leur ferai payer de leur vie, quelles qu'elles soient (...). Si vous, les chefs de l'Administration, prélevez de l'argent sur mon peuple (...), si vous le dévorez, si vous utilisez votre pouvoir pour faire donner de l'argent (...), je vous mettrai à mort. » (Tantaran'ny Andriana, Histoire des Rois, pp.97-98)

Dans le **Code des 305 Articles** publié en 1891 :

Art 119 : Si un chef, à l'occasion d'une réquisition du gouvernement dispense les gens qui lui donnent de l'argent ou ceux qu'il veut favoriser, de participer à la tâche commune, il sera mis en prison pendant un mois : les sommes qu'il aura perçues seront confisquées au profit de l'Etat.

Art 120 : Tous les chefs de gouvernement, qu'ils soient parents de la caste de la Reine (tous les nobles en général), membre de la caste libre, ou de la caste noire, qui s'empareront des choses dont les propriétaires ne consentiraient pas à se dessaisir ou se feront verser par eux de l'argent, seront remis en prison pendant trois mois et devront en outre restituer les biens extorqués.

Art 186 : Si un fonctionnaire du Gouvernement reçoit ou accepte de recevoir en dehors de ce qui lui est accordé par le Gouvernement, pour lui ou pour un autre, quoi que ce soit d'une personne qui est sous le coup d'une accusation ou qui a un procès, il sera coupable et de même que le donneur sera puni d'une amende de cent piastres ; les choses données seront confisquées au profit de l'Etat.

Dans l'actuelle **Constitution** :

Art 42 : La loi détermine le montant, les conditions et les modalités d'attributions des indemnités allouées aux personnalités appelées à exercer un mandat, à accomplir des fonctions ou à effectuer des missions au sein des Institutions prévues par la Constitution.

Art 43 : Les fonctions au service des Institutions de l'Etat ne peuvent constituer une source d'enrichissement sans cause ni un moyen de servir des intérêts privés

A l'exception de ses droits et sous peine de déchéance, aucune des personnalités visées à l'article 42 ci-dessus ne peut accepter d'une personne physique ou morale, étrangère ou nationale, des émoluments ou rétributions de nature à empêcher l'accomplissement normal de sa mission.

La loi fixe les modalités d'application de ces dispositions notamment en ce qui concerne la détermination des droits, des émoluments et des rétributions ainsi que la procédure de déchéance. ■

Fandoto iray zinga sa fandio iray siny ?

Si l'existence du phénomène n'est plus à démontrer dans le secteur routier, il convient toutefois de ne pas en faire une généralité ni de porter un regard soupçonneux à tous les gens du métier. La proportion de "bon grain" et "d'ivraie" à séparer ne peut être défini. Tout homme naît bon, disait le philosophe, c'est la société qui le corrompt. Un proverbe malgache se demande d'ailleurs s'il faut mettre tout le monde dans le même panier : "fandoto iray zinga sa fandio iray siny?" ■

volonté de chacun ». Intégrité, respect de la personne et respect de la déontologie devrait être le premier réflexe de l'ingénieur, avance-t-on en premier lieu. Pour l'un des patrons de PME que nous avons interrogé, « il faudrait plus de chef de projet sérieux, modèle et sévère comme M. Zaza (ndlr : Ramandimbarison Zaza : ancien Directeur Général de l'AGETIPA. Voir portrait P. 5) ». Nombre de ses pairs rejoignent son avis : « Que la mentalité des entrepreneurs et des personnes de l'administration change ». Du côté de l'Administration, on affirme que : « L'intégrité est primordiale. Il faut craindre Dieu ». Le patron d'une PME témoigne : « Une personne importante au MTP m'a proposé de faire un dossier sur un marché fictif. Le partage de l'argent devait se faire ainsi : 65% à la personne du MTP et 35% à la PME. J'ai refusé. » Dans ce cas de figure, il est plus facile à la partie lésée de dire non.

Mais il arrive parfois que les tiers n'aient même pas leurs mots à dire. « C'est le Ministre en personne qui réclame les sous », assure un autre patron d'entreprise. Une personne membre de la commission d'appel d'offres a évoqué le cas de directives lancées depuis la plus haute autorité du gouvernement pour l'attribution d'un marché sans appel d'offres et sans tenir compte de l'avis de la Commission d'appel d'offres, « Il m'est arrivé, raconte cet autre ingénieur, d'apprendre à la radio par l'un des soumissionnaires lui-même qu'il vient d'obtenir le marché alors que j'étais en train de dépouiller les offres ». De plus, « il existe

également une forme politique de la corruption. Vous obtenez rarement des travaux si vous n'êtes pas membre d'un parti politique. », assure ce patron d'une PME. Pour le député de Madagascar Norbert Lala Ratsirahonana, la solution est unique : « l'exemple doit venir d'en haut ». Un responsable dans un organisme financier partenaire de Madagascar appuie cette assertion en invoquant la nécessité de « copier un modèle positif ».

Initiative présidentielle

En la matière, on peut dire qu'un grand pas

vient d'être franchi puisque l'initiative de lutter contre la corruption vient du Président de la République lui-même. Le Ministère des Travaux Publics a également pris des dispositions allant dans ce sens. Un culte hebdomadaire a été instauré au Ministère à chaque fin de semaine où le Directeur Général en personne prononce une homélie. Le Ministre Lahimiriko Jean profite de l'occasion pour mettre son département au courant des activités en cours. On affirme que l'impact est positif. Par ailleurs, deux catégories d'inspection ont été constituées. L'une est rattachée au bureau de la coordination des projets, l'autre est reliée au cabinet ministériel. « C'est une première en la matière », affirment les ingénieurs du Ministère des Travaux Publics qui soulignent toutefois que pour être efficace, l'inspection doit être régulière. La protection de l'inspecteur doit être assurée (assurance vie), recommandent-ils également et les résultats de l'inspection prises en considération.

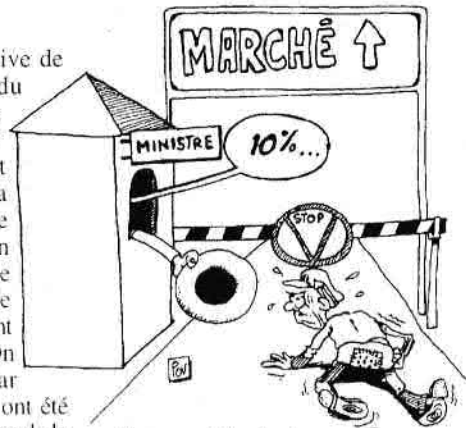
Balises

Près de la moitié des personnes interrogées dont les ingénieurs des bureaux d'études, les élus locaux et les ingénieurs du Ministère des Travaux Publics ont particulièrement insisté sur la mise en place de ces balises. Avec elles, l'établissement de systèmes de contrôles plus stricts ; contrôle des contrôles, contrôle inopiné effectué par une personne compétente (les personnes travaillant au sein des bailleurs de fonds, tout comme les PME ont particulièrement insisté sur cette notion de compétence) et indépendance de la mission de contrôle au niveau des travaux. Elle pourra déjà enrayer la « corruption des petits » : retard dans les délais, non-qualité des travaux qui, si elle ne constitue pas un sérieux problème par rapport à la somme, a un impact plus important vis-à-vis du déroulement des travaux et du paiement.

Même dans le cas de marché sous financement extérieur, la présence des bailleurs de fonds n'est pas une garantie, affirme-t-on dans le milieu. Ces derniers font d'ailleurs l'objet de suspicions de certaines personnes de l'Administration dans les cas de lancement d'appels d'offres restreints. « Les bailleurs de fonds ne sont ni des saints ni des innocents », nous font-elles remarquer. Ces méfiances étonne un responsable travaillant dans un organisme financier partenaire de Madagascar. « Elles n'ont pas lieu d'être. Les choix sont souvent le reflet d'une politique que mène le bailleur de fonds. Par exemple : promotion des PME. », explique-t-il. Cependant, on assure qu'« Il existe des cas de grandes entreprises qui envoient des émissaires chez certains agents

de bailleurs de fonds pour pouvoir être payés de leur acompte. ». La mise en place d'un système d'audit régulier avec le recours à des cabinets d'études étrangers pour permettre plus de recul, préconisée justement par un responsable dans un organisme financier, pourrait dissiper les doutes.

Et pour plus d'efficacité, une supervision



efficace se doit d'exister avec, par exemple la création d'une cellule superviseur pour le suivi de l'adjudication du marché, l'exécution et le paiement ainsi que le suggère le patron d'une PME. Notons que le G5 ou Groupe des cinq constitué au sein du ministère des Travaux Publics et chargé d'étudier le phénomène de corruption propose que plusieurs personnes suivent les projets.

Au niveau de la fiscalité, le contrôle doit être également strict, conseille ce responsable de l'administration. Une entreprise qui encaisse 100 millions devrait pouvoir démontrer au fise les justifications de ses dépenses.

Transparence

Un peu moins de la moitié des professionnels interrogés ont tous eu ce souci de la transparence. Ils proposent la communication

(Suite page 12)

Éléments ponctuels de stratégie :

- Réformer les textes sur la passation des marchés (PME, bailleurs de fonds)
- Instaurer un label anti-corruption comme assurance de la qualité (PME)
- Mise en place d'un indicateur de performance pour mesurer la baisse de la corruption. (bailleur de fonds)
- Rotation des postes (administration)
- Promulguer une loi sur le délit d'initié à Madagascar (administration)
- "Il faut responsabiliser les élus. Ils peuvent déclencher des enquêtes parlementaires" (Rasolofondrasolo Zafimahaleo (Dama), député de Madagascar)
- Améliorer le débat public (bailleurs de fonds)
- Presse plus présente (bailleurs de fonds)
- Que les fonctionnaires se rassemblent : l'union fait la force (Administration). ■



Lutte contre la corruption dans le secteur routier (suite et fin)

(Suite de la page 11)

de tous les marchés en cours et à venir avec leurs adjudicataires et la transparence au niveau de la commission des marchés. A ce sujet, le principe du consensus a été évoqué. La liste restreinte, suggère un responsable dans un organisme financier, doit être établie par plusieurs personnes. L'idée d'une séparation du comité d'évaluation des offres techniques et du comité d'évaluation des offres financières a également été émise du côté des bailleurs de fonds avec cette précision que les membres des comités ne devraient pas être limités à seulement une ou deux personnes. Le principe devrait être appliqué à tous les niveaux, y compris lors de la réception du marché, a-t-on ajouté. L'élaboration de critères de notation détaillés favorisera une plus grande mise en confiance des soumissionnaires.

Alléger la lourdeur administrative

Mais le phénomène peut être aussi exacerbé par un système qui montre ses limites. Au niveau des paiements notamment : « La corruption est inévitable au niveau de la TVA, se désole ce patron d'entreprise, autrement on ne vous remboursera jamais votre argent ». C'est un réel problème reconnaissent les experts, même si un fonctionnaire du Ministère des Finances l'assure : « Il ne peut normalement pas y avoir de corruption à ce stade du processus de passation des marchés si la personne connaît parfaitement les textes et les procédures ». Néanmoins, « la TVA reste une grosse contrainte pour les entreprises, concède un responsable dans un organisme financier. Le remboursement peut traîner deux ans voire plus. Pour le projet, il y a impact au niveau des coûts puisque l'entreprise, à peu près certaine de ne pas être remboursée dans les temps l'intègre dans les coûts. Au niveau du bailleur, les calculs sur les financements prévus peuvent être faussés. Cela peut entraîner jusqu'à la baisse de la crédibilité du pays ». Cette même personne prône la suppression pure et simple de la TVA et recommande la mise en place de guichets uniques dotés d'une gestion transparente, pour alléger cette lourdeur administrative. Un responsable de l'Administration ramène le problème à la base et propose le traitement chronologique des dossiers selon l'ordre d'arrivée, voire même, si l'on veut être plus précis, informatiser le service de l'enregistrement des sondages et des timbres. Le cas de dossiers pouvant « traîner 15 jours ou



plus dans les rouages de l'administration sans que l'on sache trop pourquoi », comme le fait remarquer un responsable dans un organisme financier, serait ainsi moins fréquent.

Motivations

Cette inefficacité au sein du secteur est cristallisée par la gabegie, le laxisme, l'absence de prise de responsabilité des agents. Les responsables au sein des organismes financiers sont les premiers à le déplorer. Question de motivation, répond-on du côté de l'Administration : « De 1960 à 1970, le fonctionnaire avait sa place dans la société. Le salaire pouvait subvenir à ses besoins ». Les ingénieurs du Ministère des Travaux Publics, en toute logique, ont été les plus nombreux à suggérer une augmentation des moyens en personnel et matériels des inspecteurs, un système de prime, et une amélioration du niveau de vie du fonctionnaire (transport du personnel, cantine, hausse de salaire, système d'aide pour les rentrées scolaires). Deux sur les six patrons de PME interrogés reconnaissent également que la motivation est un facteur important. Un des agents des bailleurs de fonds a même suggéré qu'un ingénieur travaillant sur un marché devrait être payé au même niveau qu'un expatrié. Cependant beaucoup ont admis qu'elle n'éradiquera pas à elle seule le phénomène. Un fonctionnaire du Ministère des Travaux Publics l'a reconnu : « Jusqu'à un certain niveau, le salaire n'est plus un facteur de motivation ».

Etat de droit

Ainsi, le fond du problème ne peut que résider dans la prise de responsabilité de chacun. L'Etat doit être le premier à le faire, soutiennent principalement les agents des bailleurs de fonds : « Il faut casser la culture de l'impunité, et que les sanctions soient effectives ».

Une métaphore utilisée par un fonctionnaire du ministère des Finances peut résumer la question : « La passation de marché est un comme un match de football. Les organisateurs (l'Etat), établissent les règles du jeu (Réglementation des marchés publics). C'est sur elles que repose l'enjeu du match. Les professionnels sur le terrain se doivent de s'entraîner toujours plus pour augmenter leur capacité et leur talent. Les arbitres (Inspection, magistrats) sont tenus de surveiller, de faire appliquer les règles du jeu, et de prendre, le cas échéant, une sanction. Les spectateurs (le citoyen) enfin, sont ceux à qui l'on se doit de faire connaître les règles afin qu'ils puissent veiller avec les responsables au bon déroulement du match. »



Les mesures prises par les autres pays

Certains pays ont décidé d'attaquer le problème de front. Ainsi, la Malaisie, Hongkong, le Botswana, le Chili, Singapour, ont créé des services de lutte spécialisés. Pour ce dernier, les efforts semblent avoir porté leur fruit puisque de 8,80 en 1995, l'indice de perception de la corruption (Ipc) de Singapour est passé à 9,3 en 2002, rangeant aujourd'hui ce pays parmi ceux à "haut niveau de probité". En 1997, le président de la Tanzanie et tous les membres du cabinet ont rendu publiques la liste de leurs biens ainsi que celle des biens et des dettes de leur conjoint.

En France, le Service Central de Prévention de la Corruption (SCPC), a été créé par le Premier Ministre Pierre Bérégovoy en 1993. Aux Etats-Unis, le Foreign Corrupt Practices Act interdit aux entreprises d'offrir de l'argent aux fonctionnaires étrangers. En 1996, les 29 pays membres de l'OCDE ont signé une convention qui criminalise le versement de commissions illicites.

Des mesures sont également prises au sein des institutions internationales. L'ONU possède une commission de contrôle interne. Le FMI et la Banque Mondiale ont décidé d'améliorer la surveillance des systèmes bancaires. La Banque Mondiale particulièrement, et son Institut de développement économique, ont mis au point une formule de lutte contre la corruption qui prend en compte le fait que les interventions entreprises en faveur de la lutte contre la corruption soit axée sur le maintien de l'intégrité des institutions et des systèmes de bonne gouvernance. ■

Documents consultés :

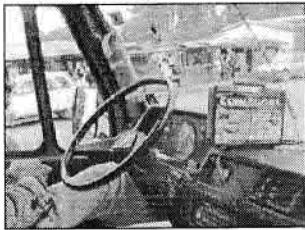
- Constitution de la Troisième République de Madagascar
- Code Pénal
- Réglementation des marchés publics
- Dossiers tirés de la table ronde sur "Des stratégies de lutte contre la corruption" organisée du 3 au 4 mai 1999 au Madagascar Hilton.
- Rapport général de synthèse des enquêtes nationales sur l'intégrité - de Michel Berlo pour Transparency International Initiative Madagascar
- Rapport final de l'Etude nationale sur l'intégrité, enquête auprès du secteur privé - par le Cabinet ECR pour Transparency International Initiative Madagascar.
- Fraud Indicators, Office of Inspector General, Office of investigations - USAID
- Réflexion stratégique sur la corruption, Commission pour la lutte contre la corruption et l'injustice, FJKM. ■



La trousse de secours et l'extincteur sont exigés dans les transports en commun de la capitale

Le contenu d'une trousse de secours d'urgence

Garot
Ciseaux
Sparadraps
Épingles
Eau oxygénée
Mercurochrome
Alcool
Coton hydrophile



L'extincteur et la trousse doivent être bien mis en évidence.

Depuis la fin du mois de septembre, les usagers des taxis collectifs plus connus sous le nom de taxi be auront sans doute remarqué une cassette blanche, parfois marquée d'une croix rouge, bien mise en évidence sur le tableau de bord du minibus, de façon à ce qu'elle soit bien visible par un éventuel contrôleur ou policier de la route. Cette nouvelle disposition de la Commune Urbaine d'Antananarivo a été rendue effective dès le mois d'août. Pour beaucoup de chauffeurs, la mesure est encore prise à la légère. La cassette est certes mise bien en évidence mais son contenu parfois n'est pas celui auquel on s'attend. Au lieu des bandes, de l'alcool, ou du mercurochrome nécessaire, la cassette est souvent remplie des recettes de la journée, pour ne citer qu'un exemple. Pour certains chauffeurs en fait, ce sont surtout les lignes suburbaines, régionales et nationales qui doivent être munies de ce genre d'appareil. "En ville, nous

sommes proches de l'hôpital". Alors pourquoi une telle mesure ? "Elle n'est pas nouvelle, précise un responsable de la mairie que nous avons pu joindre. Cette mesure est normalement comprise dans le cahier des charges. Un véhicule en fonction doit avoir sur lui la licence, la carte grise, ainsi que le cahier des charges. Ce sont les pièces qui seront contrôlées par la police de la circulation. Le chauffeur est donc normalement en connaissance de cause. Il est mentionné dans le cahier de charge, afin de prévenir les accidents, que le véhicule doit être muni d'un extincteur. La trousse de secours est destinée aux soins d'urgence : une main coincée dans une portière par exemple. Les blessures graves bien entendu ne pourront être soignées qu'à l'hôpital le plus proche". Pour que la trousse d'urgence soit aux normes, tiennent à préciser les pharmaciens, il faut que le contenu de la boîte corresponde au nombre de passagers défini dans le cahier des charges. ■

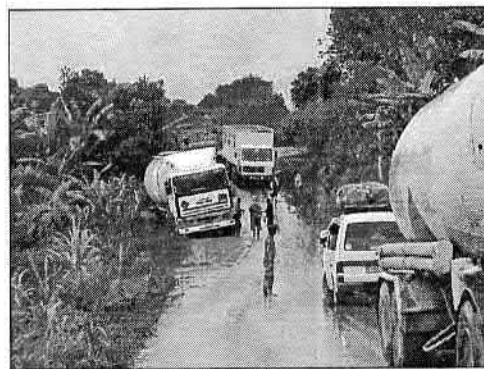


EN BREF

Projet de construction d'une autoroute autour de Tana

Le Ministère des Travaux Publics malagasy a remis à l'Ambassade des Etats-Unis à Madagascar la copie d'un projet de construction d'une autoroute à péage autour de Tana (faisant office d'une sorte de route circulaire) et d'une autre partant du centre et allant jusqu'à l'aéroport. Pour ce projet, le gouvernement malagasy sollicite la participation du secteur privé américain. Le montant des travaux est évalué à 500 millions de dollars. L'ambassade des Etats-Unis à Madagascar a envoyé un rapport concernant ce projet du gouvernement malagasy au département américain du commerce, au CCA (Corporate Council of Africa), ainsi qu'au Daily Journal of Commerce. ■

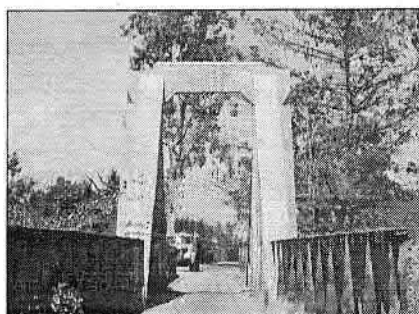
Valse des poids lourds sur la RN2



Carambolage au PK 305 de la RN2. Les pneumatiques des remorques et semi-remorques adhèrent difficilement à la chaussée glissante.

Le fait que la RN2, conduisant à la région est, la plus humide de l'Ile, soit une route à risque de par sa chaussée glissante, n'étonne plus personne. Ces derniers temps, le phénomène a été accentué par les éboulements provoqués par le précédent cyclone Kesiny. La chaussée, bien que dégagée en grande partie par les travaux déjà en cours, est restée recouverte d'une fine pellicule de terre. Humide, cette terre devient vite savonneuse. Les camions sont ceux qui en pâtissent le plus. Leurs pneumatiques adhérant difficilement à ce genre de surface ne peut empêcher le véhicule d'être projeté dans le fossé. Il est recommandé aux automobilistes empruntant cet axe de faire preuve d'une extrême prudence. ■

La légende du pont de Marofototra



Le pont de Marofototra au PK 432+850 de la RN35 (Ivato - Ambositra - Morondava)

Le pont de Marofototra, traversant la rivière Morondava au PK de la RN35 a une histoire. La légende veut qu'une tombe soit scellée dans la poutre centrale

soutenant le pont, abritant les restes mortuaires de l'architecte française conceptrice du pont. Elle a en effet émit le voeu de demeurer à jamais sur la route à laquelle elle a consacré sa vie. Tous les usagers de cet axe connaît cette histoire. Selon des renseignements plus techniques fournies par le STTP (Service Territorial des Travaux Publics) de Morondava, le pont Pigeaud à hauban de Marofototra, long de 83 mètres, a été construit en 1933 afin de relier par la voie ferrée, Analahiva à Morondava. Ce qui explique sans doute son extrême étroitesse : 2,70 mètres de large. La poutre centrale sert de tendeur aux deux travées du pont. Depuis, la voie ferrée a été supprimée et l'ouvrage fait désormais partie de la RN 35. ■

Saviez-vous que :

Les cordes de la valiha sont faites avec les câbles de freins de bicyclettes ? Aucune matière n'a encore pu égaler le son que procure ce matériau affirme le célèbre joueur de Valiha Rajery. ■

Chiffres

En 1925, on comptait 3416 bicyclettes, 363 motocyclettes, et 41 side-cars circulant dans tout Madagascar, indiquent les archives des Travaux Publics. Les voitures étaient au nombre de 436. On y distinguait alors 392 voitures légères et 44 camions et camionnettes. ■



Matériaux de construction

LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR ATTENDENT ET VOIENT VENIR

Le prix du ciment n'a toujours pas baissé de manière significative dans les quincailleries, après l'annonce faite par le Président de la République Marc Ravalomanana sur la détaxation des matériaux de constructions, cela afin de donner une chance à un plus grand nombre de personnes d'accéder à la construction. Nous attendons de savoir quelle taxe est concernée, explique les revendeurs.



Construction d'une chaussée en béton armé à Tamatave, fin octobre 2001. Ou une autre manière d'utiliser le ciment.

Contre toute attente, l'annonce présidentielle faite au sujet de la détaxation des matériaux de construction n'a pas provoqué chez les professionnels du secteur l'euphorie escomptée. Ce qui ne veut cependant pas dire qu'elle n'a pas été accueillie de manière positive. "Cela nous met au moins sur le même pied d'égalité avec des importateurs qui, auparavant ne payaient pas leur taxe", fait remarquer le responsable d'une grande entreprise de distribution. Même accueil favorable chez les revendeurs : "Cela ne peut qu'améliorer les choses, j'imagine". Au sein du marché, c'est petit à petit la reprise. La plupart des revendeurs sortent de six mois de crise qui ont vu leur vente baisser d'au moins 20%. Malgré la baisse de prix sur le marché par rapport à ceux affichés de

février à juillet, le consommateur ne constate pas encore les retombées positives de la déclaration présidentielle. Explication : "Pour l'instant, nous attendons. Voilà pourquoi le prix du ciment, par exemple, ne baisse pas encore de manière conséquent. On ne sait pas quelle sera la taxe concernée. S'agira-t-il de la taxe sur les intrants ou de la TVA? Nous attendons de savoir. Le Ministère du commerce est pleine traction.", apprend-on du côté des fournisseurs. Pour les distributeurs agréés, l'application de la mesure présidentielle exige du temps du fait des différentes démarches administratives qui seront entreprises. "Ce ne sera pas dans deux mois", affirme-t-on. Notons que le fer rond fait également partie des matériaux qui seront détaxés. ■

Prix moyen des principaux matériaux sur le marché par rapport à la crise

Matériaux	Prix revendeur (TTC) avant la crise	Prix revendeur (TTC) pendant la crise	Prix revendeur (TTC) après la crise
Ciment (le sac de 50 kg)	45 000 Fmg	70 000 Fmg	50 000 Fmg
Fer rond (de 10 à 12m)	46 000 Fmg	Pénurie	52 700 Fmg
Tôle 50 centième (2 m)	75 000 Fmg	86 250 Fmg	80 500 Fmg

Transport

Transport en commun:

Vers la réduction des tarifs pour les personnes âgées et handicapées

Le Ministère de la Population envisage de réduire les frais de transport routier des personnes âgées et des handicapés, avait annoncé l'agence de presse Mtera au début du mois d'août. L'idée a été lancée il y a trois ans lors de l'année des personnes âgées. Certains transporteurs ont été d'accord sur le principe mais n'ont pas encore fixé le taux de réduction. D'autres, par contre, ont été franchement hostiles à l'idée, avançant le fait que les personnes âgées et les handicapés sont les plus nombreuses à emprunter le transport en commun. Afin de convaincre les transporteurs, le Ministère de la Population avait projeté de mener une campagne de sensibilisation. ■

Aménagement du territoire

Tuléar, ville nouvelle

La pose de la première pierre du démarrage des travaux de la réhabilitation de la ville de Tuléar aura lieu en octobre. Tuléar Tsy miroro, la ville noctambule, a été choisie pour être ville pilote en matière de réaménagement de l'espace urbain. Elle verra sous peu ses bâtiments tels que le gymnase couvert, le stade, la prison, réhabilités, et sera dotée de nouvelles infrastructures telles qu'une Maison de la culture de 4000 places. Le déroulement de ces travaux sera placé sous l'égide du Ministère de l'aménagement du territoire et de la ville.

Pour le Ministère des Travaux Publics, la première des priorités nous a confié Félicité Raymond, l'un des ingénieurs-architecte chargé d'étudier le projet, est l'assainissement de la ville et sa protection contre les inondations. Il s'agira donc de mettre en place un système d'évacuation aux normes.

Toujours dans le cadre de l'assainissement de la ville, une gestion plus rationnelle du port de Tuléar sera mise en place avec la construction d'une passerelle conduisant à la jetée, et qui permettra un accès direct des poids lourds sans passer par le centre ville. L'aménagement d'un parking pour poids lourd s'inscrit dans le même optique.

Le déplacement des gares routières entrent également dans le cadre de l'assainissement de la ville. La gare routière d'Anketa sera déplacée à Antaninarenina, à la sortie de la ville vers Morondava, sur un terrain de 20 ha. La deuxième gare routière sera déplacée à Mahavatsy, sur la RN7 vers Antananarivo.

En matière de réaménagement, l'entrée de la ville sur la RN7 sera dotée de piste cyclable et de piste charretière sur 7 km. Il en sera de même pour la RN9, jusqu'à Ifaty. ■

BAROMETRE

Efficace : les mesures prises par la nouvelle administration de la mairie de Tana semblent l'être. Les habitudes changent et la police de la circulation semble être mieux respectée. Les surcharges et les arrêts hors des endroits spécifiés, et surtout le transport des voyageurs debout (pendant la crise, certains transporteurs ont enlevé les sièges afin de pouvoir transporter plus de personnes debout !) disparaissent petit-à-petit. Des exceptions continuent tout de même à confirmer la règle ! ■

Mystérieuses, ces disparitions que l'on observe depuis un certain temps dans la capitale. L'usager aura en effet sans doute remarqué qu'aux arrêts bus, bon nombre des panneaux ont disparu. Ces panneaux de signalisation ne sont plus des "bus stop" que de nom. Seuls les poteaux continuant à s'y dresser témoignent de leur existence. Notons qu'il est interdit de stationner devant les arrêts-bus. Pour enfreindre cette loi, les contrevenants trouveront à présent une excuse toute faite. ■



Sommet de la terre à Johannesburg

LE DEVELOPPEMENT DURABLE COMME ENJEU PRINCIPAL

Sale temps pour la terre, titrait l'Agence France Presse deux jours avant le début du Sommet de la terre se déroulant à Johannesburg du 26 août au 4 septembre. Dix ans après le sommet de Rio et les bonnes résolutions prises sans suites concrètes, la dégradation de l'environnement reste une préoccupation. Pire : "la communauté internationale a reculé sur ses engagements et la situation environnementale et sociale s'est dégradée", a confié à l'AFP Yannick Jadot, directeur des campagnes à Greenpeace. Les recommandations de l'Agenda 21, adoptées il y a 10 ans au sommet de Rio et qui préconisent de concilier développement économique, progrès social et protection de l'environnement ont été le sujet de nombreuses polémiques bien avant l'ouverture du sommet. La bonne volonté des militants écologistes se heurtent aux réticences des grandes multinationales qui, sous couvert d'impératifs économiques, refusent de prendre en compte la mise en garde des scientifiques affirmant qu'il existe un lien entre les activités humaines, l'utilisation des énergies fossiles, le réchauffement de la planète, et l'augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes. Les Etats-Unis d'Amérique et son président texan Georges Bush, ancien gouverneur du principal état pétrolier des Etats-Unis, ont été principalement montrés du doigt.

Un plan d'action de 65 pages et de 152 points a tout de même été obtenu - à l'arraché - à l'issue du sommet, où la communauté internationale s'est engagée à réduire d'ici 2015 la proportion d'êtres humains sans eau potable ni assainissement adéquat. Les associations écologistes ont toutefois déploré la faiblesse des engagements chiffrés pris par les pays pour réduire la pauvreté et protéger la planète. ■

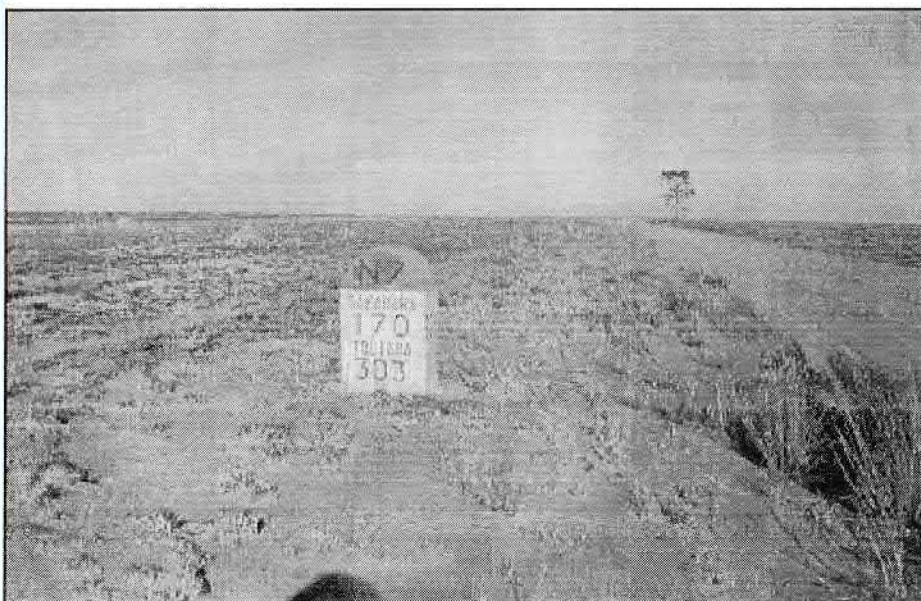
Promotion des MIT en Ouganda

L'ONG FABIO en tête du peloton

L'Ouganda est considéré comme étant le fer de lance du mouvement pour la promotion du vélo et de la mobilité en Afrique. Le Pan African Bicycle Network (PABIN), important réseau pour la promotion du vélo y a été mis en place et y est coordonné. C'est également en Ouganda qu'officialie l'ONG FABIO, oeuvrant depuis maintenant 12 ans en faveur de la mobilité rurale et la promotion des MIT dont particulièrement les vélos. ■



L'ONG FABIO possède également son bulletin d'information, "Fabio-News", chargé de véhiculer les informations sur les MIT



Ce clin d'oeil nous vient d'Ali, touriste iranien qui a voyagé dans le sud de Madagascar en 1999. Une borne kilométrique à la fois partout et nulle part, sans doute la meilleure représentation des différentes politiques routières qui ont été menées depuis.

AFRIQUE

Frontière

Le bac de Farafagné : « ligne de front » entre la Gambie et le Sénégal

Le bac Farafagné, portant le nom d'un village frontalier gambien, est jusqu'à présent le plus court chemin reliant le Sénégal à la Casamance. La distance Dakar-Ziguinchor, la capitale de cette région sud du Sénégal, en proie, rappelons-le à une rébellion armée depuis 20 ans (décembre 1982), est de 450 km si l'on emprunte la route traversant ce bac appartenant à la Gambie. Cependant, le bac est fréquemment l'objet de litige entre la Gambie et son voisin le Sénégal, allant parfois jusqu'à provoquer un incident diplomatique. Les véhicules l'empruntant y sont tenus de s'acquitter d'une taxe après de longues attentes pouvant durer jusqu'à trois à quatre jours pour les camions. Le mois d'août dernier, la Gambie a doublé sans prévenir la taxe, provoquant ainsi la colère des transporteurs sénégalais. Un journaliste gambien affirme que cette mesure sert également de réponse à la Gambie lorsque le Sénégal l'accuse d'abriter des rebelles casamançais. Si les usagers sénégalais veulent éviter tous ces désagréments, il leur faut emprunter une route un peu plus au nord, longue de 900 km. ■

LALANA

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

e-mail : lalana@dts.mg
Site web :
<http://takelaka.dts.mg/lalana>

Directeur de Publication
Vero Razafintsalama

Rédacteur en chef
Rondro Ramamonjisoa

Comité de rédaction
Vero Razafintsalama
Niry Tina Andriamanday
Njaka Oliva Rakotoarisoa
Sylvie Rakotondravelo
Rondro Ramamonjisoa
Tiana Randriamalala
Jessé Randrianarisoa

Abonnement-Vente-Publicité
Sylvie Rakotondravelo

Impression
Imprimerie Nouvelle
Tél : 22 233 30

Dépôt légal n° : 356
Tirage : 1000 exemplaires



5, rue Rainitovo - Antsahavola
ANTANANARIVO 101 - MADAGASCAR
BP 3359 - Tél : 224 83 MG
Fax : (261 20) 22 213 24 e-mail : dinika @dts.mg
Tél : (261 20) 22 222 33 / 22 228 45



ENTREPRISE D'ETUDES PLURIDISCIPLINAIRES

Intervient à tous les stades du cycle de projets relatifs aux :



Route Nationale 7 Madagascar

- Infrastructures de transport ;
- Architecture, Urbanisme ;
- Aménagements intégrés : ruraux, régionaux, locaux ;
- socio-économie ;
- Environnement ;
- Développement durable ;
- Assistance en Séminaire et atelier



Digue de protection N° Antananarivo - MADAGASCAR



SWI - DURBAN



Antananarivo Monument Historique



Port de Tofoanara - MADAGASCAR

LEONG BTP ET CONSTRUCTIONS MULTI-SERVICES

Siège social : LOT II I 22 BA Anosivavaka - 101 Antananarivo
Statistique N° 630 536 du 28/08/02
NIF : 7702846 du 29/08/02
Tél : 22 215 11

Tous travaux de construction :

- routes,
- bâtiments,
- ponts métalliques



Terrassement

Remblais

Ouvrages d'art

Locations engins

