



Le Président Andry Rajoelina n'est pas un de ces charlatans qui ont conduit Madagascar là où il est, c'est-à-dire au rang du 5^e pays le plus pauvre du monde. Pour preuve, la démarche très professionnelle qu'il a fait entreprendre dans le cadre de la réhabilitation effective de la RN 44 reliant Moramanga à Ambatondrazaka. Sans plus entrer dans des détails socio-politiques que tout le monde connaît, je rappellerai seulement, ici, que la réhabilitation de cette route menant vers le grenier à riz de la région Lac Alaotra Mangoro, était une promesse éternelle de trois présidents *“élus démocratiquement”* mais démis de leur fonction par le peuple. Et aucun n'a achevé son mandat). Quant au quatrième (qui a achevé son mandat, lui, de 2014 à 2019, grâce à Jean Eric Le-Pas-Magnifique), il a mis en œuvre ce qu'on pourrait appeler *“discontinuité de l'État”*

...

Pour en revenir à l'actuel Président de la République de Madagascar, je vous propose, aujourd'hui, des extraits d'un épais document de 525 pages qui aurait totalement été ignoré de l'opinion publique s'il avait fallu attendre la bonne volonté de celles et ceux qui prétendent être des *“pros”* en communication, dans l'entourage immédiat d'Andry Rajoelina. La suite. Soit se fâche, soit je me fâche... En tout cas, balayant l'attentisme intéressé de ses prédécesseurs, il n'a pas attendu le déblocage des fonds de la Banque mondiale pour lancer le redémarrage de cette réhabilitation, le 14 octobre 2019. Début financé par de l'argent issu de l'État malagasy. Une grande première dans la Grande île de l'océan Indien. Allons-y et ouvrez bien vos yeux et vos oreilles quelque peu abruties par les manigances pseudo-socio-politiques d'un Marc Ravalomanana déjà dépassé par les événements. Toujours trahi par des judas qu'il ignore (mais c'est la rançon de la trahison), il fêtera très mal ses 70 ans...

A présent, place à la RN 44. Le rapport d'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) du projet de réhabilitation de la RN44 du PK 20 Marovoay au PK 133 Vohidiala, est un document de 525 pages qui a été achevé en juillet 2019. Ce projet entre dans le cadre du Projet d'Appui à la Connectivité des Transports (PACT), financé par la Banque Mondiale. Il est mis en œuvre

par le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et des Travaux Publics (MAHTP) et l'Autorité Routière de Madagascar (ARM). Cette étude a été réalisée au courant du deuxième trimestre de cette année 2019. Elle se base sur une définition du projet établie à cette époque. Ce qui fait que, pour les impératifs des travaux routiers, des changements dans la nature des activités, et parfois leur localisation, sont possibles.

La mise en œuvre du projet de réhabilitation de la RN44 du PK 20 Marovoay au PK 133 Vohidiala, va se faire en deux lots, à savoir :

Lot 1 : PK 20 au PK 60 ; Lot 2 : PK 60 au PK133. **La durée de l'achèvement total initial des travaux de réhabilitation, est estimée à 36 mois.**

A noter que dans les extraits suivants, je n'ai pas inclus le volet "faune et flore" qui fait, néanmoins, partie d'une étude très approfondie et attentionnée. Ce, pour des raisons évidentes d'espace, vous vous en douterez certainement. Il ne s'agit donc pas d'une omission mais d'un choix rédactionnel. Je ferme la parenthèse. Cette étude d'impact constitue la première étape d'un processus de gestion environnementale et sociale plus large, qui verra la mise en œuvre de mesures d'accompagnement environnementales et sociales, parmi s'inscriront d'éventuels compléments d'investigation et d'analyse en fonction des modifications apportées à la conception initiale du projet. Le dossier d'étude d'impact environnemental et social est constitué d'un texte principal de l'étude et le résumé non technique en malagasy, français et anglais, ainsi que les annexes de l'étude.

La réhabilitation de la RN44, part du PK 20 Marovoay jusqu'au PK 133 Vohidiala, dans la Région Alaotra Mangoro. Dans l'ensemble, le tracé suit la route existante, sauf en 7 points sur les 40 premiers kilomètres où des changements de tracé ont été opérés pour des raisons techniques, notamment pour ajustement aux normes des rayons de courbure. Les changements de tracé les plus significatifs totalisent 1.108 m. L'emprise retenue pour la chaussée est de 6 m de largeur circulaire, avec des accotements de 1,25 m. Par contre, dans les traversées de zones d'habitations, le projet gardera l'emprise existante. Le revêtement retenu pour la chaussée sera un revêtement en béton bitumineux. Le projet inclut également l'aménagement d'ouvrages de franchissement (remplacement d'une dizaine de ces ouvrages).

La libération d'emprise nécessaire pour l'aménagement de la route affectera 477 ménages dont les principaux biens concernés sont constitués par des terrains, bâtis (clôtures, puits, cuisines, douches latrines), infrastructure agricole et économique, réseaux divers, arbres affectés,

activités agricoles.

Les travaux nécessiteront l'approvisionnement de plus de 800.000 m³ de matériaux meubles et plus de 500.000 m³ de matériaux rocheux. L'extraction des matériaux nécessaires se fera au niveau de sites préalablement identifiés par le laboratoire géotechnique. Un volume important de ressources humaines sera également nécessaire (environ 1.700 personnes, dont entre 400 et 600 qui viendront de l'extérieur de la zone).

La mise en œuvre du projet comprend les principales phases et composantes suivantes : la phase de préparation (libération des emprises nécessaires pour les travaux, acheminement des matériels sur le site, préparation des sites connexes); la phase de travaux (mobilisation de main d'œuvre, travaux d'aménagement de la chaussée et des autres ouvrages, exploitation des sites connexes pendant la réalisation des travaux routiers);

l
a phase d'exploitation (utilisation de la route réhabilitée, par les usagers et bénéficiaires).

Sur le plan socio-économique, la population de la zone d'étude est principalement rurale dont l'activité principale est agricole. Le tronçon de route objet du projet de réhabilitation de la RN44 du PK 20 Marovoay au PK 133 Vohidiala, passe par les districts de Moramanga et d'Ambatondrazaka, à travers 6 Communes : Morarano, Amboasary, Bembaray, Andaingo, Andilanatoby et Manakambahiny Ouest. Les fokontany des 6 Communes directement touchés par le projet regroupent au total plus de 55 000 habitants. La population est majoritairement constituée par les Sihanaka, suivis par les Bezanozano, les Merina, les Betsimisaraka et les Antandroy ; les migrants représentant en moyenne moins de 10% de la population locale. Comme pour toutes les Ethnies de Madagascar, les Sihanaka ont leurs propres cultures. Néanmoins, comme la zone traversée par la RN44 objet du projet est une zone qui a été et demeure très influencée par la religion chrétienne, les pratiques culturelles ancestrales tendent à disparaître, même si quelques-unes demeurent encore.

Les investigations sociales réalisées en avril-mai 2019 ont fait ressortir que la réalisation des travaux de réhabilitation routière dans la zone du projet ne demande pas de rituel particulier. Par ailleurs, aucun site culturel n'a été recensé dans l'emprise de la zone d'influence du projet. La route RN44 entre Marovoay et Vohidiala, est une route très fréquentée de jour comme de nuit. En effet, elle permet de relier la RN2 au chef-lieu de la Région Alaotra-Mangoro (Ambatondrazaka). Les véhicules rencontrés sur cette route sont de tous types : taxi-brousse, camions, taxi, véhicules particuliers, tracteurs, « kubota », charrette, moto, bicyclette. Les taxi-brousses et les camions sont généralement les seuls à circuler la nuit.

Dans le programme d'atténuation des impacts moyens et majeurs, plusieurs mesures sont associées à la libération des emprises routières comme, par exemple, le maintien de l'emprise existante pour éviter la relocalisation. Mais si cela s'avère impossible, le Plan d'Action de Réinstallation (PAR) sera mise en œuvre. Ce plan permettra d'assurer la compensation des ménages affectés par le projet ainsi que leur accompagnement pendant le processus. Le budget de compensation des 477 ménages affectés par le projet est présenté dans le tableau concernant le PAR.

Un Plan de Gestion Environnemental et Social des Travaux (PGES Travaux) a été développé, et sera intégré dans le Dossier d'appel d'offres (DAO des travaux pour la sélection des Entreprises en charge des travaux de réhabilitation de la RN44. Les dispositions de ce PGES Travaux comprennent notamment :

- les critères EHS (Environmental, Health, and Safety) de sélection des Entreprises;
- les clauses environnementales et sociales des travaux; - le Code de conduite du personnel de l'Entreprise;
- la gestion des plaintes internes des travailleurs de l'Entreprise. Il existe également un Plan de Gestion Environnemental et Social du Chantier (PGES Chantier).

Concernant, le budget de mise en œuvre du PGES Travaux, il est à noter que l'Entreprise doit redresser tout manquement aux prescriptions dûment notifiées à lui. En effet, le non-respect des clauses environnementales et sociales, dûment constaté, peut être un motif de résiliation de son contrat.

Etude d'impact environnemental et social (EIES) des travaux de réhabilitation de la RN44 du PK 20 Maroasy au PK 133 Vohitaha
PROJET D'APPUI A LA CONNECTIVITE DES TRANSPORTS (PACT)

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet de réhabilitation des 40 premiers kilomètres de la RN44, du PK 20 au PK 60, conformément au plan de gestion des risques liés aux violences basés sur le genre (VBG) et au plan d'action de réinstallation élaborés pour le projet, 133 ménages affectés par le projet ont été ainsi recensés. Les types de biens ainsi que le budget de compensation y afférent sont présentés dans le tableau suivant.

Désignation	Compensation (MGA)
Terrain	233 200 000
Bât en dur	4 610 130
Bât non dur	9 514 980
Infrastructure agricole non dur	5 040 000
Infrastructures économiques Non Dur	1 000 000
Activités génératrices de revenus	43 143 200
Biens agricoles	23 430 000
Total compensation des biens affectés	310 004 879

La consultation des parties prenantes dans le cadre de la préparation de cette étude EIES, a été réalisée sous différentes formes :

* Réunions d'information/consultation au début de l'étude, avec les autorités locales et le public, réalisées du 7 au 10 mai 2019. Le projet de réhabilitation routière, ainsi que ses impacts potentiels ont été présentés lors de ces réunions d'information. Ces réunions ont été aussi l'occasion de s'informer sur les éventuelles appréhensions du public sur le projet en général.

* Entretiens avec les différents acteurs locaux (autorités administratives, services de l'État, communautés locales), réalisés en avril-mai 2019. Ils ont été réalisés durant les investigations socio-environnementales de terrain. Le principal objectif était de collecter les informations relatives aux acteurs locaux et à la situation de référence de la zone d'étude par rapport aux différents aspects socio-environnementaux étudiés.

* Réunions de consultation publique, à la fin de l'étude, réalisées du 20 au 24 juin 2019. L'objet de ces réunions de consultation publique était principalement de présenter aux acteurs locaux les résultats de l'étude, spécialement les impacts du projet, les mesures correspondantes et le plan de gestion environnementale et sociale proposé pour le projet.

Les principales préoccupations et remarques émises par le public au cours des consultations, sont récapitulées sous forme de tableaux incluent dans le rapport. La prise en compte de celles-ci dans la préparation du projet et l'élaboration de l'EIES/PGES y est également précisée.

Réhabilitation de la RN44 à partir de 2019. Le Plan d'Action de Réinstallation (PAR) permettra d'assurer la compensation des ménages affectés par le projet ainsi que leur accompagnement pendant le processus. Le budget de compensation des 477 ménages affectés par le projet est présenté dans le tableau ci-après.

Désignation	Compensation (MGA)
Terrain	335 260 000
Bâti en dur	18 905 270
Bâti non dur	21 134 250
Infrastructure agricole en dur	11 850 000
Infrastructure agricole non dur	23 700 000
Infrastructures économiques non dur	2 700 000
Activités génératrices de revenus	577 263 804
Infrastructures sensibles	400 000
Biens agricoles	298 095 000
Réseaux divers	3 000 000
Total compensation des biens affectés	1 292 308 324

Il est à préciser que le Projet d'Appui à la Connectivité des Transports (PACT) est la première phase d'une série de projets pour appuyer le cadre de priorisation défini par l'analyse spatiale de la connectivité des transports à Madagascar récemment achevée. Le projet recevra un montant limité de ressources de l'IDA de 80 millions de dollars US, par rapport aux montants mis à disposition dans le cadre de projets antérieurs, tels que le Projet d'Urgence pour la Préservation des Infrastructures et la Réduction de la Vulnérabilité (102 millions USD) et le Projet d'investissement dans les infrastructures de transport (164 millions USD). Cette première phase est conforme à la stratégie entendue avec le Bailleurs (la Banque Mondiale) qui sera basée sur une approche progressive permettant un engagement continu dans l'amélioration de la connectivité des transports.

Dans le cadre de la première phase du projet, il est proposé la réhabilitation de réseaux secondaires dans les Régions Alaotra Mangoro et Anosy/Atsimo Atsinanana :

- La RN44, de Marovoay à Vohidiala, et d'Ambatondrazaka à Vohitraivo

- La RN3A, au niveau de Manaingazipo, et de Vohitraivo à Andilamena

- La RN12A, de Taolagnaro à Vangaindrano

Andry Rajoelina RN 44. Enfin une réhabilitation effective...ment dans les normes

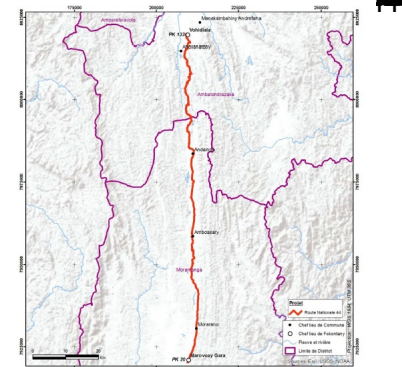
Samedi, 19 Octobre 2019 09:50 - Mis à jour Samedi, 19 Octobre 2019 10:32

Etude d'impact environnemental et social (EIES) des travaux de réhabilitation de la RN44 au PK 20 Marovao au PK 133 Vohidrala, nécessitera la mobilisation d'un volume important de ressources humaines.

Catégorie de personnel	Postes / nombres	Total
Personnel clé / personnel cadre	1 Directeur de chantier ; 1 Ingénieur Conducteur des travaux routier ; 1 Ingénieur Conducteur des travaux Ouvrage ; 1 Ingénieur de Conception Routière ; 1 Ingénieur de Conception Ouvrage et assainissement ; 1 Ingénieur Géotechnicien ; 1 Ingénieur en Procédure assurance Qualité ; 1 Ingénieur topographe ; 1 Ingénieur mécanicien Responsable Matériel/Équipements/Installations ; 1 Expert Environnement et social ; 1 Responsable hygiène et sécurité ; 1 Comptable ; 1 Chef laboratoire ; 1 Responsable de carrière et station de concassage ; 1 Responsable de station d'enrobage ; 3 Dessinateurs métreurs ;	18
Ouvriers spécialisés	15 Chefs de chantier ; 3 Magasiniers ; 3 Topographes ; 4 Opérateurs Labos ; 5 Mécaniciens ; 3 Electriciens ; 2 Soudeurs ; 2 Personnels de vulcanisation ; 25 Personnels de bitumage ; 35 Conducteurs d'Engins ; 10 Machinistes ; 65 Chauffeurs ; 18 Chefs d'équipes ; 65 Chauffeurs ; 18 Chefs d'équipes ;	180
Ouvriers et manoeuvres	90 Ouvriers (Maçons, terrailleurs, charpentiers) ; 60 Miniers ; 350 Manoeuvres ; 30 Gardiens	530

Il est attendu que 10 à 20% des ouvriers spécialisés soient recrutés localement, soit entre 20 et 40 personnes ; ainsi que 50 à 70% des ouvriers, soit entre 45 et 65 personnes ; et 90 à 100% des miniers, manoeuvres et gardiens, soit entre 390 et 440 personnes.

Le nombre de personnel venant de l'étranger de la zone du projet (travailleurs migrants) serait donc



505 personnes pour une durée de 505 jours de travaux, soit un total de 257 525 jours-homme de la grande œuvre du samedi 19 octobre 2019



[CLIQUEZ ICI POUR GRAND FORMAT](#)

TOKONY HITENY NY FILOHAMPIRENENA !

La Gazette de la Grande Ile

Andry Rajoelina RN 44

Enfin une réhabilitation effective...ment dans les normes

De quel Bevoay s'agit-il ?

La situation est plus que préoccupante

Encore une manifestation poitevine

Les combattants victimes d'un énorme préjudice moral

Variations sur un thème frustrant

ARRIVAGE

GAZ REFRIGERANT

ARRIVAGE

ARRIVAGE