Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

E850 v8

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Fitiavana - Tanindrazana - Fandrosoana
°°°°°°°°°°°°°°°

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES FORETS

UNITE DE COORDINATION DU PROJET D'APPUI DE L'IDA/GEF AU PROGRAMME ENVIRONNEMENTAL PHASE 3 (UCP)

« Villa SOA » - Lot II W 20 B Ambaranjana
101 Antananarivo-Madagascar
E-mail : admin@ucpe.mg

Crédit IDA 4965 – MG

MAITRISE D'ŒUVRE DES TRAVAUX DE REHABILITATION DE 22 KM DE PISTE D'ACCES ET D'AMENAGEMENT D'UN QUAI (MARINA)

APS – APD - ASSISTANCE A LA PASSATION DE MARCHES - CONTROLE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX

Région de Diana - Site Nosy Hara

ETUDES SOCIO-ECONOMIQUE ET ORGANISATIONNELLE

(Version Définitive)

FINANCEMENT :
ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DEVELOPPEMENT (I.D.A)
N°18/13/IDA/PE3/FinAdd/UCP/C

Février 2014

ETUDES ET CONSEILS PLUS
☎ 22.408 81 - Fax: 22 419 14
Email: ecplus@moov.mg
II A 147 bis Nanisana- Iadiambola Antananarivo 101

2 RESUME EXECUTIF

2.1. CONTEXTE

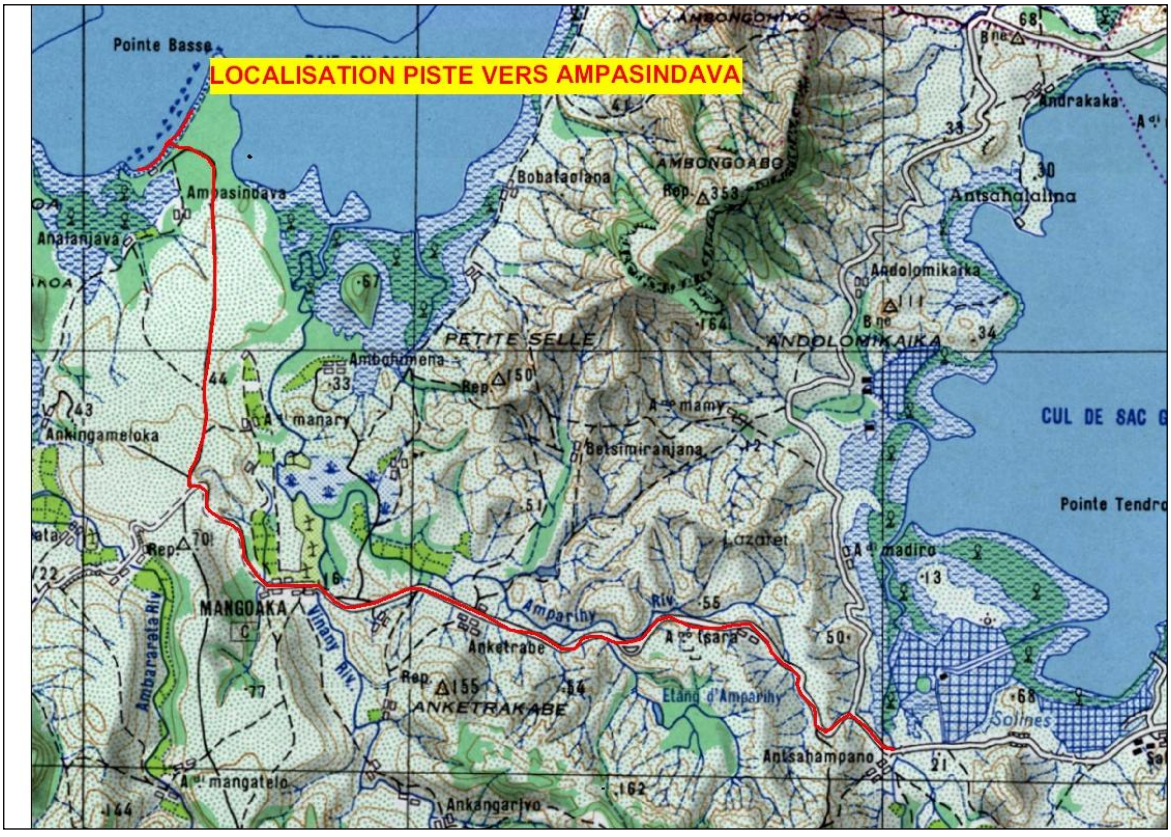
Dans le cadre du Programme Environnemental Phase III – Financement Additionnel, et par le biais de l'Unité de Coordination du Projet d'Appui de l'IDA/GEF, il a été prévu les travaux de diverses pistes d'accès à certains parcs. Les travaux de réhabilitation de 22 km de piste d'accès et aménagement d'un quai (MARINA) au Parc National de Nosy Hara dans la Région de Diana, en font partie. Les études (APS et APD) de ce projet ont été confiées au bureau d'études EC PLUS.

Après avoir examiné le site et parcouru l'axe avec les bénéficiaires potentiels, il a été défini :

- le début et la fin du projet,
- le niveau d'aménagement souhaité.

2.2. LOCALISATION DU PROJET

La carte ci-après localise l'axe à étudier



2.3. HISTORIQUE

L'axe en question a été subdivisé en deux parties :

- Du PK 0+000 (Compagnie Salinière de Madagascar Antsahampano) au PK15+000 (Mangaoka) : RIP n°12 ;
- Du PK 15+000 (Mangaoka) au PK 21+000 (Ampasindava): route communale.

La Route d'Intérêt Provincial (RIP) n° 12 a été réhabilitée pour la dernière fois en 1986 et aucune intervention n'a eu lieu jusqu'à ce jour.

Il est à noter que le PK 0+000 du projet se trouve à 12 km environ, au Sud Ouest de la ville d'Antsiranana.

3 ETUDES SOCIO-ECONOMIQUE ET ORGANISATIONNELLE

3.1. CONTEXTE LEGISLATIF

CLASSIFICATION DES ROUTES

L'axe reliant Antsahampano –Ampansidava est divisé en deux parties

- La première partie, d'Antsahampano jusqu'à Mangaokofait partie de la boucle Antsiranana-Mangaoko-Anivorano-Antsiranana, ancienne piste créée pendant la période coloniale. Elle, sous l'appellation RIP12 est entretenue par la brigade routière du service Provinciale de Diégo Suarez. Mais depuis1999, date de la promulgation de la charte routière (loi 98 026 du 20/01/99, décret 999 777 pour les routes provinciales) elle est dénommée Route Provinciale.

- La seconde partie de Mangaoko à Ampasindava est une piste communale, non classée.

3.2. CONTEXTE SOCIO ECONOMIQUE

3.2.1. INTRODUCTION

La mise en œuvre du projet de réhabilitation des infrastructures dépend de nombreux facteurs dont ceux relevant du domaine économique et financier. En fait, la décision d'entreprendre ou non un projet est en rapport direct avec les résultats des études financières et/ou des évaluations socio-économiques réalisées à cet effet d'où la présente étude de préfaisabilité du projet de réhabilitation de la piste traversant les communes rurales bénéficiaires.

Ainsi, avant de mettre en reliefs les avantages résultant de la réhabilitation de la piste, il s'avère utile de présenter le contexte socio-économique qui est le cadre de référence afin d'apprécier les opportunités offertes par ce projet.

3.2.2. DEMOGRAPHIE

Le tableau ci-après donne la répartition de la population par communes. Les communes d'Antsahapano et de Mangoaka sont directement desservies par le projet. Celles d'Andranofanjava et de Mahalina sont des communes périphériques bénéficiaires.

Tableau n°1. Répartition de la population par les communes bénéficiaires

Commune rurale	Nombre de population en 2011
Antsahampano	8 648 (2012) *
Mangaoka	5 291 *
Andranofanjava	4 834 **
Mahalina	2 316**
Total	21 079

Communes directement desservies par le projet *

Communes périphériques bénéficiaires **

3.2.3. ACTIVITES ECONOMIQUES

Les activités économiques et de subsistance des communes rurales desservies par l'axe à réhabiliter sont essentiellement constituées par la pêche, la riziculture, la culture de maïs et l'élevage bovin.

a) AGRICULTURE :

L'agriculture est nettement dominée à la fois par la production de maïs et de riz pour la commune de Mangaoka, Elles assurent la totalité des besoins en maïs doux de la brasserie STAR

Le périmètre rizicole d'Ankaibe situé dans la commune d'Andranofanjava alimente en riz les marchés locaux, non seulement des communes voisines, mais aussi de la ville d'Antsiranana. En outre, des opérateurs économiques de la capitale y viennent également pour la collecte des produits agricoles

Tableau n°2. Différents types de spéculations agricoles (Données 2008 PSSE).

Communes	Spéculation	Surface cultivée (ha)	Production annuelle (T/an)
Mangaoka	Riz	1.145	1.548,5
	Maïs	432	1.450
Andranofanjava	Riz	4.925	8.417,5
	Maïs	485	725
Mahalina	Riz	921	1.030

b) ELEVAGE :

Les populations de la commune Antsahampano pratiquent principalement l'aviculture, l'élevage bovin et caprin.

L'élevage bovin très apprécié et pratiqué dans tous les villages Sakalava (valeur coutumière, marque de richesse) constitue un moyen de thésaurisation. Il joue aussi un rôle important dans les activités socio-économiques, car les bœufs de trait sont utilisés pour les travaux agricoles (labour, hersage, ….), et pour le transport des produits agricoles et des marchandises surtout pendant la saison de pluies. Seule la commune de Mangaoka produit 200 litres environ par jour de lait frais, vendus au marché d'Antsiranana.

L'élevage aviaire constitue une activité secondaire dans la plupart des cas. Il constitue également une source de revenu dans les zones moins fertiles tel qu'Antsahampano, Ambararatahely entres autres.

C)PECHE MARITIME

L'activité de pêche maritime constitue la principale source de revenu des ménages situés sur les côtes ouest. Les pêcheurs exportent des poissons séchés vers Antsiranana. Mais le mauvais état de la route RIP 12, les obligent à transporter leurs produits en pirogue vers Ampasindava (CR de Mangaoko) pour les acheminer en voiture vers Antsiranana.

Certains d'entre-eux vendent directement leurs produits frais sur place auprès des mareyeurs, des collecteurs et des sociétés de pêche; qui achètent à raison de 2 000 Ariary le kilo de poisson et de 20 000 Ariary le kilo de concombre de mer. Or la production moyenne d'un pêcheur atteint à 100 kilogrammes par semaine durant la haute saison.

c) TOURISME :

La promotion touristique est classée parmi les prioritaires des activités génératrices de revenu de la région Nord de l'île. La plage d'Ampasindava est l'un des sites touristiques les plus attrayants pour les Antsirannais et ses visiteurs.

En outre le parc Nosy hara, gorgé de faunes et de flores endémiques de Madagascar a une valeur éco touristique précieuse. Cependant, le parc a enregistré un niveau très bas de nombre de visiteurs ces derniers temps. Par ailleurs l'augmentation annuelle est également très limitée à cause du contexte politique qui prévaut dans le pays mais aussi à cause de la difficulté de l'accès au parc (mauvais état de la route, coupure pendant la saison des pluies)

Tableau n°3. Nombre des visiteurs du Parc National de Nosy Hara, recettes collectées :

Année	2008	2009	2010	2011
Nombre de visiteurs	424	275	320	571
Recettes DEAP	5 850 000	4 284 400	4 661 600	7 482 800
Recettes annexes	774 000	110 000	163 105	376 600

3.2.4. LES INCONVENIENTS DE LA NON REHABILITATION DE LA PISTE

La non réalisation du projet entraînera la destruction inéluctable des gros ouvrages (ponts, dalots, …) et la coupure de la route aux niveaux des points noirs. Ainsi la rupture de la route qui deviendra inaccessible même pendant la saison sèche, aura des effets économiques multiples :

- **L'inaccessibité du parc Nosy Hara :**

Le parc ne sera plus accessible aux visiteurs.

- **La flambée des prix de PPN** :

Les moyens de transport possible seront la charrette et le dos d'homme. Par voie de conséquence, les revendeurs réviseront en hausse indépendamment de leur volonté les prix de leurs marchandises.

- **La dégradation de l'équilibre du marché** :

L'évacuation des produits locaux deviendra très difficile et la surproduction réduira les prix aux collecteurs inconditionnels.

- **Les jeunes sont les plus vulnérables au phénomène d'exode rural**. qui menace les grandes villes aux alentours.

L'insécurité (vol de bœuf, pillage divers,…) qui des lors gagnerait certaines localités isolées, cette situation s'intensifiera dans la mesure où l'isolement de cette localité advienne.

3.2.5. LES AVANTAGES A TTENDUS APRES LA REHABILITATION DE LA PISTE

Il est à noter que le premier tronçon (Antsiranana -Antsahampano) entretenu par la compagnie salinière de Madagascar, reste praticable toute l'année. Si l'état actuel de ce tronçon est maintenu, et que le projet de réhabilitation de la portion Antsahampano-Ampasindava se réalise, la fluidité de la circulation occasionnera des avantages tels que :

- **Venue de nouveaux collecteurs qui déclencheront la concurrence au profit des producteurs** :

Seuls les collecteurs qui utilisent des tracteurs ou des camions robustes du genre HANOMAG peuvent se rendre soit au marché de Mangaoko soit sur le lieu de production, de ce fait, ils maintiennent actuellement les prix d'achat des produits agricoles à un niveau très bas.

- **La multiplication en nombre des visiteurs du Parc Nosy Hara**

Actuellement, à cause du mauvais état de la piste d'accès, seuls 2/5 des touristes de la montagne d'Ambre visitent Nosy Hara alors que ce dernier gorgé de faunes et de flores endémiques de Madagascar a une valeur éco touristique précieuse. Si le projet se réalise, Nosy Hara pourrait attirer tous ces visiteurs potentiels.

Par ailleurs, la plage touristique d'Ampasindava qui n'est qu'à 35 km de la ville d'Antsiranana pourrait être la future destination des vacanciers nationaux.

Le développement économique de la zone :

La région ouest d'Antsiranana a une potentialité agricole considérable. A titre d'exemple, on peut citer la commune rurale de Mangaoko qui est caractérisée par la présence d'un vaste terrain aménageable d'origine volcanique propice à l'agriculture. Mais, les pratiques agricoles y sont presque inexistantes à cause de l'absence d'infrastructure hydro-agricole et l'insuffisance du savoir-faire de la population.

En outre, la commune rurale de Mahalina située à l'ouest d'Andranofanjava est l'un des greniers à riz du District de Diégo II. Dans son terroir existe une vaste étendue de plaine aménageable qui offre une opportunité pour développer un centre de production rizicole dans la partie nord de l'Ile.

Ces différentes opportunités pourraient être exploitables après la réhabilitation de la RP12 qui faciliterait la mise en œuvre des investissements et l'intervention des agents de développement.

- **La réduction de frais de transport**

Le chef lieu de la commune rurale de Mangaoko n'est pas accessible qu'en saison sèche. Trois voitures de transport en commun assurent quotidiennementla liaison entre Antsiranana et Mangaoko (chef lieu de la Commune) ou parfois jusqu'Ampasindava. En outre, un taxi brousse reliant Antsiranana et Andranofanjava (RIP 12) passe régulièrement par Mangaoko, et des camions transporteurs des produits locaux y passent parfois aussi.

Pendant la saison de pluie, les taxi-brousses assurent seulement le transport des voyageurs et marchandises entre Antsiranana et Antsahampano qui se situe à 10 km environ de Mangaoko

De ce fait, le faible effectif des voitures à cause de l'état de route entraîne un coût élevé du frais de transport par rapport au tarif national soit

- pour Mangaoko-Antsiranana : 5 000 Ar par passager pour un trajet de 25 km
- pour Antsahampano –Antsiranana 3 000 Ar par passager pour un trajet de 15 km
- pour le transport de marchandises : 3 000 pour un sac de 50 kg entre antsiranana et Mangaoko

En guise de conclusion, on peut dire que le mauvais état de la piste constitue un facteur de blocage au développement du parc Nosy Hara. En outre la situation occasionne une augmentation des frais de transport, une limitation de l'écoulement des produits, une coupure sporadique de la circulation en période de pluie.

L'analyse comparative des avantages et des inconvénients cités ci-dessus nous montre que la réhabilitation de la piste Antsahampano–Ampasindava est :

Primordiale :

Facteur de déblocage du développement régional, elle est le précurseur de différents projets de développement : l'aménagement hydro-agricole des plaines de Mangaoko, d'Andranofanjava et de Mahalina entres autres.

Vitale :

La RP 12 est la seule artère qui alimente en PPN la grappe de communes d'Antsahampano, de Mangaoko, d'Andranofanjava, jusqu'à Mahalina. En revanche, elle constitue la voie d'évacuation des produits agricoles vers les villes consommatrices.

Cruciale :

Elle permet de résoudre partiellement, mais d'une manière notoire, le problème d'évacuation sanitaire dans des zones isolées. En effet, les villageois sur la côte ouest peuvent remonter en pirogue jusqu'à Ampasindava, puis empreinter en voiture la piste réhabilitée jusqu 'à Antsiranana.

Capitale :

La réhabilitation de cette piste mobilise un financement assez conséquent, mais il s'agit d'un investissement direct à la population.

On peut conclure que **la mise en œuvre du projet est susceptible d'induire des avantages sociaux et d'autres avantages économiques vitaux pour le devenir économique des communes rurales desservies, du District d'Antsiranana et même de la Région de DIANA.**

3.3. CONTEXTE SOCIO ORGANISATIONNEL

3.3.1. METHODOLOGIE D'APPROCHE : APPROCHE PARTICIPATIVE

Les interventions ont été basées sur une approche participative dans le but de favoriser la prise de responsabilité et l'implication totale des communautés concernées.

Plusieurs outils ont été mis en œuvre :

- Documentation : la compilation des documents disponibles tels que les monographies communales, les PCD et rapports d'activités des intervenants permet de relever des données quantifiées,
- Entretien libre avec les interlocuteurs rencontrés sur terrain (opérateurs économiques et populations riveraines), en vue de déterminer les indicateurs clés, utiles pour l'élaboration des canevas d'entretien dirigé
- Entretien dirigé avec les cibles précis (responsables, autorités, leaders des ONG,…)
- Animation de groupe réunie naturellement autour d'un ou plusieurs intérêts communs (focus group),
- Réunions participatives avec les parties prenantes dont les autorités locales (Directeur Inter-Régional des Travaux Publics, Maires, Responsables du projet MNP, Représentants des services techniques déconcentrés). Cette méthode facilite et favorise la prise de responsabilité des parties prenantes. Elle permet en outre, de faire le travail de recoupement nécessaire pour infirmer ou confirmer les données récoltées.

Les outils sont sélectionnés suivant la nature des informations collectées et leur complémentarité.

3.3.2. LES STRUCTURES D'ENTRETIEN EXISTANTES

Les structures de gestion et d'entretien de piste existantes sont :

a) LES STRUCTURES QUI SONT EN RELATION DIRECTE AVEC L'INFRASTRUCTURE

La dernière intervention de la brigade d'entretien routier rattachée au service provincial de Travaux Publics date de 1986. Depuis, la RP 12 D n'a jamais connu de travaux de réhabilitation proprement dite, faute de budget alloué par la région DIANA. Les communes concernées reprennent donc l'organisation de la réfection ponctuelle des points critiques au début de saison sèche. Mais, les autorités locales **n'ont pas eu l'idée de mettre en place une structure formelle** bien que les populations riveraines aient répondu massivement aux travaux communautaires

b) LES ASSOCIATIONS DES USAGERS DES PISTES AUP

Le projet FID, en collaboration avec les élus locaux est en train de financer réhabilitation de quelques voies de dessertes communales. Pour ce faire, des associations ont été mises en place pour assurer la pérennisation des infrastructures réhabilitées. Mais ces structures ne sont pas encore fonctionnelles.

c) LES AUTRES STRUCTURES EXISTANTES DANS L'ENSEMBLE

Ils existent plusieurs associations et organisations formelles au niveau communal :

- FIVEMIMA (Fikambanana Vehivavy Miray hina Mangaoko), association des femmes à Mangaoko. Pdte Mme SANIAVY Rosia
- FIVEVOMA (Fikambanana Vehivavy Vonona Mangaoko) Pdte Mme Bezandry Anna)
- Associations des pêcheurs d'Ampasindava,Commune rurale de Mangaoko
- FITAMA (Fikambanana Tanora Mangaoko) dirigée par La Président Jean Claudes Ex Chef ZAP,
- FIVEMA (Fikambanana Vehivavy Miray hina ao Antsahampano) Pdte Mme RAZAFIMIA Félicité
- Plate forme des 16 associations membres de l'Association des Communes Pôle Urbaine (ACPU) à Antsahampano, Pdte Mme RAZAFIMIA Félicité

- FRAM (Fikambanan'ny Ray aman drenin'ny Mpiantatra : Commune rurale de Mangaoko, Trésorier Mr Loharaoke

Il est à noter que la majorité des associations rencontrée est mixte où les membres masculins sont représentés en grand nombre.

Tableau n°4. Evaluation des organisations et des associations existantes

DOMAINE	ATOUTS	FAIBLESSE	BESOINS
ORGANISATION	- Forte motivation des membres - solidarité des membres - facilité de mobilisation	- dynamique de groupe faible -'inter confiance des membres faible - Faible capacité organisationnelle	Renforcement de capacités socio organisationnelles (formations thématiques relatives à la constitution de groupe et à la vie associative)
GESTION	- Bonne volonté d'apprendre-	- Manque de compétence - Faible capacité managériale des leaders	Accompagnement et tuteurage à intensifier = transfert de compétence modulaire
INSTITUTION		- Mono partenaire - Relation extérieure non existante (Association paysanne fermée et assistée) - Communication faible	Développement institutionnel

Dans l'ensemble, les organisations existantes sont déclarées au niveau communal. Or elles restent non opérationnelles faute de capacité technique et financière. Autrement dit, les associations créées spontanément, initiées par les projets ou les organismes internationaux ne sont plus opérationnelles après le départ de ces bailleurs.

3.3.3. LES PROPOSITIONS DES PARTIES PRENANTES

Malgré l'absence de la structure de gestion et d'entretien de la piste, toutes les parties prenantes, lors de la réunion participative tenue à Antsiranana le 06 février 2014 dans le bureau du Directeur Inter Régional des travaux Publics, ont affiché une réelle volonté de mettre en place une structure intercommunale, efficace, indépendante, dotée d'une gestion autonome pour assurer l'exécution des travaux d'entretien courant de ladite piste

3.3.4. LES CARACTERISTIQUES DES ASSOCIATIONS DES USAGERS DES PISTES

Les structures de gestion et d'entretien à mettre en place doivent remplir les caractères ci-après :

- simplicité pour activer les prises de décisions,
- souplesse pour faciliter la communication interne et externe ;
- implication de toutes les parties prenantes

3.3.5. LES MODALITES DE MISE EN PLACE

Le processus de mise en place des structures de gestion et d'entretien de la piste, devrait tenir compte les cinq points suivant :

. Mobiliser toutes les parties prenantes,

Pour assurer la gestion et l'entretien de la piste, l'implication effective de toutes les parties prenantes et bénéficiaires s'avère utile. La mobilisation de ces derniers nécessite la tenue des animations participatives pour l'internalisation de la mise en commun du projet.

. Mettre en place les AUP au niveau communal

Une association des usagers des pistes sera mise en place au niveau de chaque commune. Cette association représente toutes les parties prenantes de la commune concernée dont les Maires, les opérateurs économiques (transporteurs, commerçants,..), les représentants des services techniques déconcentrés (fonctionnaires de l'Etat) et également la population locale ;

. Mettre en place le bureau exécutif au niveau intercommunal

Un bureau exécutif, indépendant sera constitué au niveau intercommunal pour gérer les associations AUP et organiser la mise en œuvre des travaux d'entretien définis dans le manuel de procédure. Ce bureau sera composé de onze membres repartis équitablement entre les deux communes concernées et élus directement en assemblée générale :

- un président,
- deux vices présidents ;
- deux secrétaires ;
- un trésorier ;
- deux commissaires aux comptes ;
- deux conseillers ;
- un responsable technique ;

Mettre en place un comité consultatif au niveau régional

Un comité sera érigé. Ce comité représente toutes les entités concernées par ce projet dont les communes, la région, le projet MNP, la direction inter régionale des Travaux Publics,….). Il assure à la fois la coordination des actions du bureau exécutif et l'appui technique des membres du bureau exécutif et les AUP.

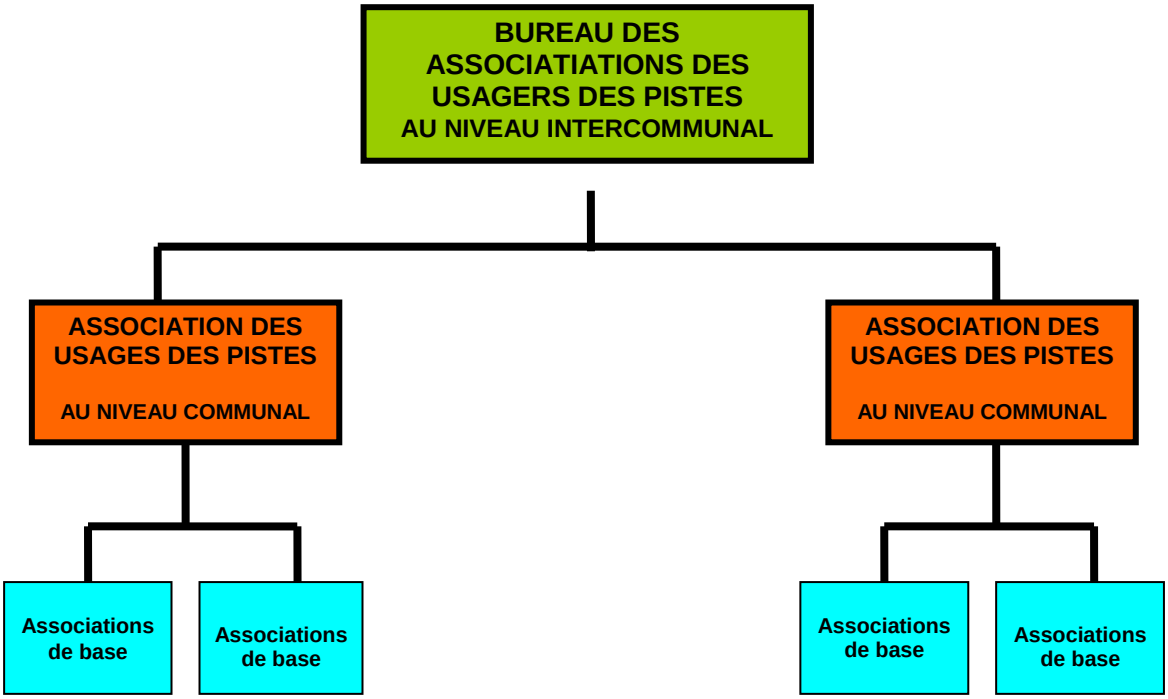
- **Constituer et alimenter régulièrement la caisse d'entretien**

Pour avoir des ressources financières propres, les parties prenantes envisagent mettre en place :

- un système de péage ou droit de roulage, spécifié selon le type de véhicule et la résidence des propriétaires. L'institutionnalisation de ce système est plus que nécessaire pour l'effectivité de son application.
- des barrières économiques réorganisés; pour la collecte des ristournes de la production issue de la zone ;
- la demande d'un financement auprès du FER (Fonds d'Entretien Routier) ;
- un système de contribution de MNP par le biais de Taxe prélevée aux tickets d'entrée des sites touristiques
- un système de contribution de chaque commune bénéficiaire en allouant une ligne de crédit « Entretien piste » dans le budget communal

Le schéma suivant présente l'organigramme de l'Association des Usagers des Pistes (AUP)

Figure 1 : Organigramme de l'Association des Usagers des Pistes



3.3.6. RESSOURCES MOBILISABLES

a) RESSOURCES MATERIELLES

Chaque ouvrier recruté peut apporter leurs propres outils nécessaires pour les travaux d'entretien courant (débroussaillage, curage des ouvrages,…).

Pour les véhicules et engins utiles pour les travaux des grandes réparations, le bureau exécutif pourrait mobiliser ses partenaires dont les opérateurs économiques, les services étatiques

b) RESSOURCES HUMAINES

Selon les dires des jeunes en quête d'embauche, ils ont bénéficié de formation sur la technique d'entretien routier. Mais leur qualification est incertaine. Pendant l'exécution des travaux de réhabilitation de la piste, l'entrepreneur devrait recruter plusieurs mains d'œuvre locales afin d'assurer le transfert de compétence.

c) RESSOURCES FINANCIERES

Actuellement, la population refuse de fournir les mains d'œuvres gratuites. Les AUP devraient se préparer et mobiliser des ressources financières pour pouvoir supporter les dépenses de gestion et d'entretien de la piste à réhabilitée

3.3.7. LES FACTEURS DETERMINANTS

Les ressources financières des communes sont multiples. Ainsi l'insertion d'une ligne budgétaire « dépenses d'entretien piste » au budget communal ne devrait pas poser de problème.

Les opérateurs économiques ont contribué et réhabilité des points critiques sur la piste. Ils accepteraient volontairement de participer aux travaux d'entretien après réhabilitation.

3.3.8. PROPOSITION DE PLAN D'ACTION

En tenant en compte les réalités et les avis des parties prenantes, on propose le cadre logique ci-après pour la mise en place des structures d'entretien efficace :

Tableau n°5. Structure d'entretien

PHASE	OBJECTIFS	ACTIVITES ET ROLES D'INTERVENANT	METHODE D'ANALYSE	INDICATEUR OBJECTIVEMENT VERIFIABLE (IOV)°
Mise en place des structures d'entretien	- Implication de toutes les parties prenantes - Mettre en place des structures formelles et fonctionnelles (viable)	**Initiateur** Information et sensibilisation (suite) - Les bases associatives - Elaboration des documents de base statut et (Règlement intérieur) (RI)	Analyse des dossiers - PV de réunion - Rapports de formation - PV de réception	- nombre Réunions - Séances de formation - Nombre d'entités créées
Opérationnalisation des AUP et Bureau exécutif	- Développement organisationnel - Renforcement des capacités internes	**Accompagnateur** - Gestion des litiges - Animation de groupe - Organisation interne - Elaboration de projets - Comptabilité simple - Gestion de projets - Auto évaluation	Auto évaluation Vérification des documents comptable et des dossiers administratifs	- Plan d'action élaboré - Manuel de procédure établi et respecté - maîtrise des outils de travail
Pérennisation des structures d'entretien	- Développement institutionnel des AUP	**Tuteurage** - Technique de négociation - Technique de communication - Technique simplifiée de passation de marché	Comptage des protocoles d'accord Analyse des correspondances	Nombre de partenaires techniques et financiers Contact et demande de collaboration reçus

4 CONCLUSION

La piste reliant la ville d'Antsiranana à Ampasinadava est actuellement impraticable à partir de la commune rurale d'Antsahampano.

Or, cet axe fait parti d'une artère clé pour le développement économique de cette région si l'on ne cite seulement que la production du riz, du maïs, et le tourisme.

Ainsi, la réhabilitation de cet axe, à partir de la commune rurale d'Antsahampano s'avère indispensable, si l'on veut que la route soit praticable pendant toute l'année.

TABLE DE MATIERE

2 RESUME EXECUTIF 2

2.1. CONTEXTE 2
2.2. LOCALISATION DU PROJET 2
2.3. HISTORIQUE 3

3 ETUDES SOCIO-ECONOMIQUE ET ORGANISATIONNELLE 4

3.1. CONTEXTE LEGISLATIF 4
Classification des routes 4
3.2. CONTEXTE SOCIO ECONOMIQUE 4
3.2.1. Introduction 4
3.2.2. démographie 4
3.2.3. Activités économiques 5
a) Agriculture : 5
b) Elevage : 6
c) Tourisme : 6
3.2.4. LES INCONVENIENTS DE LA NON REHABILITATION DE LA PISTE 7
3.2.5. LES AVANTAGES A TTENDUS APRES LA REHABILITATION DE LA PISTE 8
3.3. CONTEXTE SOCIO ORGANISATIONNEL 10
Méthodologie d'approche 10
3.3.1. : Approche participative 10
3.3.2. Les Structures d'entretien existantes 11
a) les structures qui sont en relation directe avec l'infrastructure 11
b) les associations des usagers des pistes AUP 11
c) les autres structures existantes dans l'ensemble 11
3.3.3. Les propositions des parties prenantes 12
3.3.4. Les caractéristiques des associations des usagers des pistes 13
3.3.5. Les modalités de mise en place 13
3.3.6. Ressources mobilisables 16
a) Ressources matérielles 16
b) Ressources humaines 16
c) Ressources financières 16
3.3.7. Les facteurs déterminants 16
3.3.8. Proposition de plan d'action 16

4 CONCLUSION 18

LITE DES TABLEAUX

Tableau n°1. Répartition de la population par les communes bénéficiaires 5
Tableau n°2. Différents types de spéculations agricoles (Données 2008 PSSE). 5
Tableau n°3. Nombre des visiteurs du Parc National de Nosy Hara, recettes collectées : 7
Tableau n°4. Evaluation des organisations et des associations existantes 12
Tableau n°5. Structure d'entretien 17