RAPPORT SUR L'EVALUATION FINALE DU PROJET LOVA

Rapport préparé par :

- ANDRIAMIHAMINTSOA RASAMOELY
  Consultant pour le compte de CARE

Mars 2005

LISTE DES GRAPHIQUES

		Pages
Graphique 1 :	Répartition des bénéficiaires selon le sexe	21
Graphique 2 :	Niveau d'instruction du chef de ménage	21
Graphique 3 :	Activité principale du chef de ménage	22
Graphique 4 :	Activité principale du conjoint du chef de ménage	22
Graphique 5 :	Taille des ménages	23
Graphique 6 :	Accès à un marché de proximité	24
Graphique 7 :	Fréquentation annuelle d'un marché hors village	25
Graphique 8 :	Moyen de transport utilisé pour aller au marché hors village	25
Graphique 9 :	Lieux de vente de produits agricoles	26
Graphique 10 :	Quantités de produits agricoles commercialisés	27
Graphique 11 :	Proportion des principaux produits commercialisés selon les lieux	28
Graphique 12 :	Evolution des lieux de commercialisation	28
Graphique 13 :	Accès à un centre de soins de santé en cas de besoin	29
Graphique 14 :	Ayant des contraintes pour aller à un centre de santé	30
Graphique 15 :	Types de contraintes pour aller à un centre de santé	31
Graphique 16 :	Moyens de transport en cas d'urgence	31
Graphique 17 :	Durée de trajet à pied pour aller à un centre de santé	32
Graphique 18 :	Aller à l'école sans contrainte	32
Graphique 19 :	Types de contraintes pour aller à l'école	33
Graphique 20 :	Appréciations des bénéficiaires de l'état des routes et ponts dans leur localité	34
Graphique 21 :	Les futures responsables de l'entretien des pistes/sentiers réhabilités selon les avis des bénéficiaires	44

LISTE DES TABEAUX

	Pages
Tableau 1 : Aperçu des activités agricoles des ménages enquêtés	14
Tableau 2 : Situation financière du projet ACCESS	17
Tableau 3 : Réalisations du projet sur les réhabilitations des pistes/sentiers	18
Tableau 4 : Réalisations du projet sur la mise en place de structures de gestion	19
Tableau 5 : Comparaison des distances et des durées de marche à pied pour aller au marché avant et après projet	24
Tableau 6 : Quantités de produits agricoles vendus selon le marché	27
Tableau 7 : Impacts du projet sur les PME	35
Tableau 8 : Les chefs de ménage selon le sexe	50
Tableau 9 : Niveau d'instruction des chefs de ménage	50
Tableau 10 : Activité des chefs de ménage	50
Tableau 11 : Activité principale du conjoint du chef de ménage	51
Tableau 12: Niveau d'instruction le plus élevé du membre de ménage	51
Tableau 13 : Taille des ménages	51
Tableau 14 : Accès à un marché de proximité	52
Tableau 15 : Fréquentation annuelle d'un marché hors du village	52
Tableau 16 : Moyen de transport utilisé pour aller au marché	52
Tableau 17 : Lieux de commercialisation des produits agricoles	52
Tableau 18 : Quantités des principaux produits selon les lieux	53
Tableau 19 : Durée de trajet pour aller à un centre de santé	53
Tableau 20 : Accès à un centre de santé en cas de besoin	53
Tableau 21 : Ayant des contraintes pour aller à un centre de santé	53
Tableau 22 : Types de contraintes pour aller à un centre de santé	54
Tableau 23 : Aller à l'école sans contrainte	54
Tableau 24 : Types de contrainte pour aller à l'école	54
Tableau 25: Appréciations des bénéficiaires sur la qualité des travaux de réhabilitation	54
Tableau 26 : Perception des bénéficiaires sur les futurs responsables de l'entretien des pistes	55
Tableau 27 : Proportion des bénéficiaires selon les lieux de commercialisation-Evaluation finale	55
Tableau 28 : Proportion des bénéficiaires selon les lieux de commercialisation-Baseline	55
Tableau 29 : Coût kilométrique de quelques travaux de réhabilitation de pistes	55
Tableau 30 : Sélection des Fokontany	56

1- INTRODUCTION

Le projet ACCESS, connu sous le nom de LÖVA '**L**àlana ho an'ny **Ö**lona sy ny **V**okatra akagny **A**mbanivôlo', sur financement de l'USG CCC/USDA FAS CRS et avec le PAM qui a été le principal partenaire du CARE à travers les apports de vivres et des services techniques, est mis en œuvre par CARE Madagascar dans la région de l'Est de Madagascar.

La présente évaluation finale entre dans le cadre de l'évaluation du projet ACCESS en fin de parcours ou à sa deuxième année d'existence.

Les activités du projet ACCESS ont commencé dans la région Est de la province de Toamasina depuis janvier 2003 et elles consistent à la réhabilitation des pistes rurales et des sentiers améliorés pour favoriser les déplacements des piétons et des moyens intermédiaires de transport (MIT) et la mise en place des systèmes d'entretien durables au niveau des sites d'intervention.

La mission d'évaluation est intervenue à différents niveaux du projet ACCESS pour en présenter les constats et les recommandations : discussions et réflexions avec le management et l'équipe du projet, enquêtes auprès des bénéficiaires directs, interviews de groupe, réunion de prospective stratégique avec les structures- clés du système d'entretien des pistes…...etc.

Toutefois, compte tenu de certaines confusions identifiées ou des méconnaissances des bénéficiaires sur les maîtres d'œuvre (CARE, FID) des travaux de réhabilitation de certains axes de pistes et de la fiabilité de certaines réponses de quelques enquêtés la mission d'évaluation émet cependant des réserves sur certaines conclusions exprimées dans ce rapport.

2- PRESENTATION DU PROJET ACCESS ET DE SES ACTIVITES

2.1- PRESENTATION DU PROJET ACCESS

Comme il a été déjà mentionné, les activités du projet ACCESS consistent à la réhabilitation des pistes rurales et des sentiers améliorés pour favoriser les déplacements des piétons et des moyens intermédiaires de transport (MIT) et la mise en place des systèmes d'entretien durables au niveau des sites d'intervention.

Le projet ACCESS, sous la direction d'un chef de projet, dispose d'une structure technique autonome :

- 1 service technique : 1 responsable technique et 4 assitants techniques en BTP
- 1 service mobilisation sociale : 1 responsable socio-organisationnel et 5 assistants de mobilisation sociale
- et une cellule de Suivi Evaluation que le projet ACCESS dispose avec les autres projets de CARE Tamatave : 2 responsables et 1 assistant

Le projet ACCESS fait recours au pool administratif et financier de CARE Tamatave pour les aspects administratifs et financiers : 1 responsable des ressources humaines, 2 comptables, 2 secrétaires, 1 réceptionniste, 4 agents de sécurité, 2 chauffeurs mécaniciens, 1 femme de ménage, 2 agents du service de l'approvisionnement et de la logistique.

Dans la réalisation de ses activités, le projet travaille en partenariat avec des structures locales telles que les COGES et les FML.

Sur le plan technique, le projet fait souvent appel à des sous-traitants dans la réalisation des travaux de réhabilitation des ouvrages d'art.

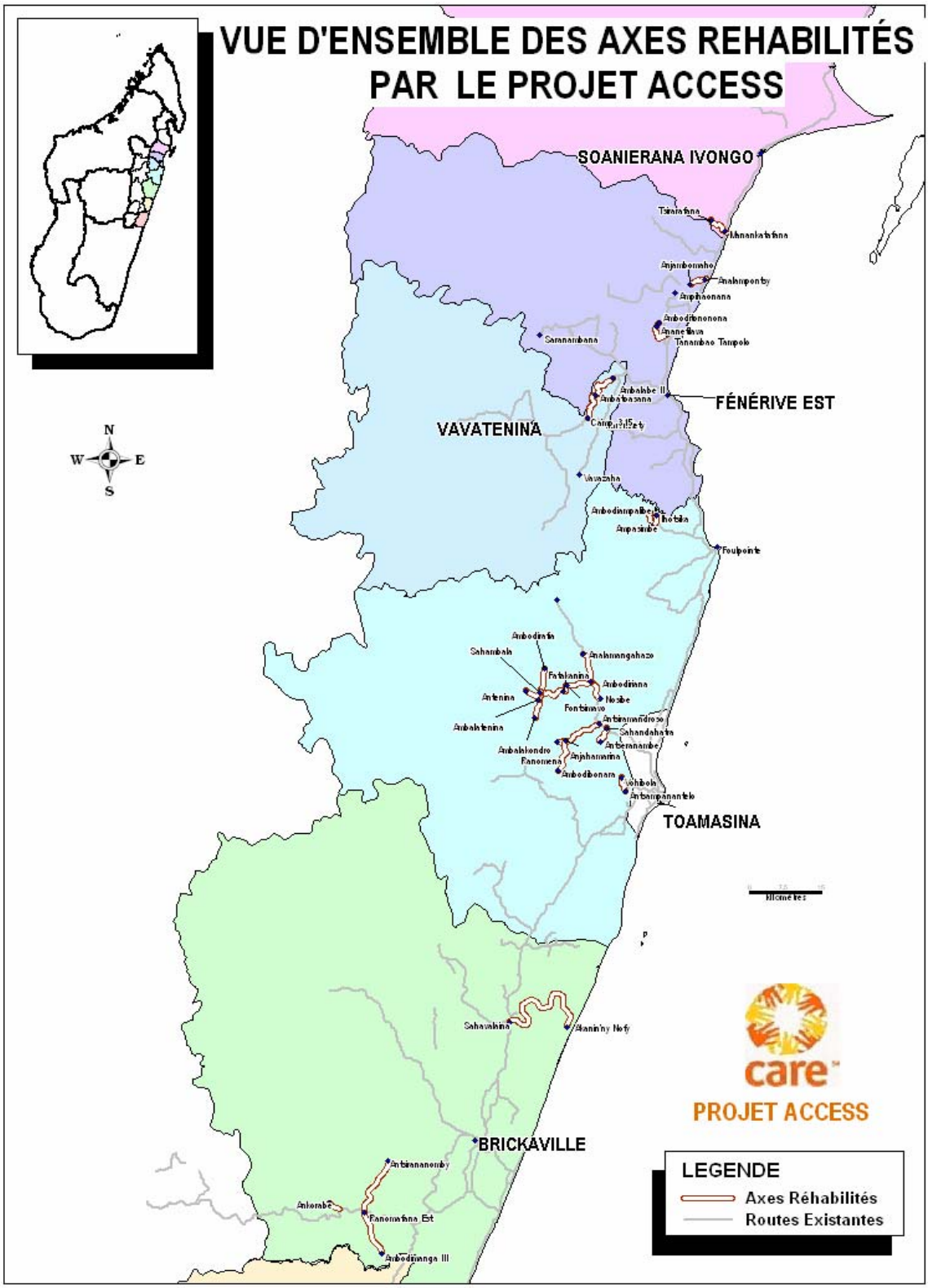
Les moyens matériels mis à disposition du projet ACCESS :

- 1 voiture pick up
- 5 motos cross
- 7 ordinateurs de bureau (desk top) et 1 ordinateur portable (laptop)
- Les matériels et mobiliers nécessaires…

En cas de besoin, le projet ACCESS dispose conjointement certains matériels avec d'autres projets de CARE Tamatave (véhicules, motos…).

2.2- CADRE DES INTERVENTIONS DU PROJET ACCESS

Care International travaille étroitement avec le gouvernement de différents pays en voie de développement pour plusieurs objectifs humanitaires. A Madagascar, Care collabore avec le gouvernement Malagasy dans le cadre de lutte contre la pauvreté dans la grande île.
L'objectif principal de l'activité de Care dans la zone Est comme dans plusieurs États est la Sécurité des Conditions de Vie des Ménages. Le projet ACCESS, dans le programme de Care Madagascar a pour objectif l'amélioration de la Sécurité de condition de vie des ménages riverains par la réhabilitation des infrastructures.



Le projet ACCESS de Care International Madagascar a commencé ses activités dans la région Est de la province de Toamasina depuis janvier 2003. Ce projet s'inscrit dans le financement Food for Progress and Section 416b du gouvernement américain avec un montant s'élevant à 587.724 $.

3- RAPPEL DE LA METHODOLOGIE DE L'EVALUATION FINALE

LES CRITERES

La mission d'évaluation finale du projet ACCESS a intégré la méthodologie utilisée en 2003 (baseline : outils- méthodologie- fiche d'enquête). Différentes sources d'informations ont été utilisées durant la mission d'évaluation pour trouver des réponses aux critères et aux indicateurs d'évaluation retenus, notamment :

- *l'efficacité* : degré d'atteinte des résultats attendus ;
- *l'efficience* : performance dans l'utilisation des ressources du projet ;
- *la pertinence* : capacité du projet à répondre aux besoins exprimés ;
- *l'impact et effet* : changements apportés par le projet sur les domaines sociaux, économiques…etc ;
- *pérennité et viabilité* des systèmes de gestion des entretiens des pistes.

Ainsi, le dépouillement des documents fournis par le chef de projet et l'équipe du projet ACCESS a permis à la mission d'évaluation d'apprécier l'état de réalisation des activités du projet : rapports d'activités, fiches de suivi (MS, techniciens, autres agents de terrain…), rapports des volets techniques et socio- organisationnels (les procès verbaux des réunions des associations ou groupements, les rapports de formation des structures de gestion ou des entreprises…), données secondaires et primaires…etc.

LES INDICATEURS

Certains indicateurs ont été analysés de manière comparative *avant et après le projet* notamment l'efficacité et les impacts socio-économiques. Les données de l'enquête de base du projet ACCESS ont été utilisées pour les indicateurs d'avant projet.

Particulièrement, l'évaluation de l'impact et effet du projet a été mise en évidence à partir de la comparaison faite entre l'enquête de base (baseline) et de l'enquête finale.

Parmi ces indicateurs se trouvent :

- ☞ les indicateurs d'impact : augmentation de volume de production commercialisée, accessibilité des services sociaux, accessibilité des marchés… ;
- ☞ les indicateurs d'effets : augmentation du nombre de voyages ou de transports de produits sortants ou entrants, augmentation du nombre de trafics sortants ou entrants, augmentation de type de moyen de transport local utilisé, … ;
- ☞ les résultats : pourcentage d'axe réhabilité doté d'un système d'entretien, nombre de système d'entretien mis en œuvre, nombre de micro et petite entreprise formée en matière de travaux d'entretien.. ;
- ☞ les activités : nombre de structure de gestion dont les besoins ont été identifiés, pourcentage d'activités réalisées par rapport à la stratégie élaborée des structures de gestion, nombre de ménage touché par le HIMO VCT..etc.

L'ECHANTILLONNAGE

L'appréciation des impacts de l'aménagement des pistes rurales et des sentiers au niveau des bénéficiaires a été effectuée à travers l'analyse des données d'enquêtes dont la méthodologie de réalisation était relativement similaire à celle de la baseline : environ 672 enquêtes ont été réalisées.

L'évaluation étant les impacts de l'aménagement des pistes rurales et des sentiers, les bénéficiaires qui ont fait l'objet d'enquête ont été *les utilisateurs du service transport* : les agriculteurs qui louent des services de transport pour évacuer leur propre produit ou pour transporter leurs intrants, les commerçants qui louent des services de transporteur pour leurs marchandises et les collecteurs qui louent des services de transport, les agents des services sociaux qui peuvent élargir leurs champs d'actions …etc, en fait ce sont *les consommateurs finaux ou les ménages ruraux* ou les bénéficiaires directs

La représentativité de l'échantillon suppose que les individus composants de la population ont une probabilité égale d'être sélectionnés (taux de sondage homogène). Et cette condition de représentativité sous-entend l'existence d'une population bien définie et d'une base de sondage énumérant les individus de cette population.

L'élaboration du plan d'échantillonnage comporte trois grandes parties :

- ☞ l'échantillonnage au niveau des Communes concernées : Toutes les communes ont été considérées pour l'enquête d'évaluation finale ;
- ☞ l'échantillonnage au niveau des villages dans les Communes concernées : les villages dans les Communes choisies ont été pris en compte pour avoir une liste complète. Parmi ces villages dans les Communes choisies il a été procédé à un nouveau tirage aléatoire pour avoir le nombre de villages adéquat (par rapport à la taille de l'échantillon) avec comme seul critère l'éloignement par rapport à l'axe. Les villages à enquêter ne doivent pas se situer à plus de 5 km (*) de l'axe ;
- ☞ l'échantillonnage au niveau des ménages dans les villages concernées : les villages tirés ont fait l'objet d'une enquête auprès des responsables de Fokontany pour obtenir les données de références (la liste des ménages) dans chaque village pour pouvoir faire un tirage aléatoire des ménages à enquêter.

La détermination de la taille de l'échantillon de l'enquête de l'évaluation finale était similaire à celle de l'enquête baseline : la définition de la taille de l'échantillon (dans une technique d'échantillonnage aléatoire simple) est donc par rapport à :

1. la taille de la population = 10.000 ménages
2. la proportion typique estimée = 50%
3. le niveau de confiance (=1,96) la déviation standard de 95% (95% est la norme usuelle) (*)
4. la tolérance d'erreur d'estimation en pourcentage

La taille de l'échantillon est obtenue par la formule (*) :

$$n = \frac{nc^2 * N * p * q}{(nc^2 * p * q) + (N * te^2)}$$

où : n est la taille de l'échantillon
nc est le niveau de confiance

N	est la taille de la population
p	est la proportion typique estimée (en %)
q	est (1 - p) en %
te	est la tolérance d'erreur d'estimation (en %)

- Le niveau de confiance est de 1.96 avec la déviation standard de 95%
- La taille de la population est estimée à 10.000
- La proportion estimée est de 30%
- La tolérance d'erreur est de 5%

(*) Analyse de données quantitatives : traitement d'enquête, répartition, association – J. HERMAN

nc	=	1,96	N	=	10.000
p	=	0,5	q	=	0,5
te	=	0,05			

D'après ces données, la taille de l'échantillon est « n » = 370
Comme il a été fait un échantillonnage avec conception dans la sélection des villages lors de l'enquête de base, l'indice de conception est = 1,75

Le nombre des échantillons sera = 647 et pour une mesure de précaution (éventuellement les refus), le nombre d'échantillon sera arrondi à *650 enquêtes***.**

LA REALISATION DE LA COLLECTE DE DONNEES QUANTITATIVES

L'élaboration effective du plan d'échantillonnage a été le suivant :

- l'échantillonnage au niveau des communes concernées : toutes les communes ont été prises en compte soit 11 communes,
- les villages ou Fokontany dans les communes choisies ont fait l'objet d'un tirage aléatoire : 24 villages/Fokontany,
- l'échantillonnage des ménages au niveau des villages sélectionnés : environ 672 ménages ont été enquêtés dont les tirages ont été effectués sur la base des listes fournis par les autorités locales, soit 28 ménages par village/Fokontany.

Le questionnaire utilisé lors de l'enquête évaluation finale était identique à celui de l'enquête baseline.

Vingt (20) agents enquêteurs et quatre (04) superviseurs ont été recrutés et répartis en quatre équipes.

La formation des superviseurs a duré 2 jours et celle des agents enquêteurs une journée. La durée de la collecte des données a été de 13 jours.

Pour compléter la formation théorique et afin d'uniformiser les pratiques en matière de tirage des ménages, de collecte, de remplissage et de codification des questionnaires des enquêtes-tests ont été réalisés par l'ensemble de l'équipe dans les communes de Brickaville.

A la suite de ces enquêtes-tests les équipes ont été réparties dans leurs zones d'enquêtes respectives.

LE TRAITEMENT DES DONNEES QUANTITATIVES

Les données d'enquête ont été saisies sur Microsoft Access. Pour effectuer la saisie des données d'enquête sur une base de données Microsoft Access, les étapes suivantes ont été nécessaires pour la mise en forme du formulaire de saisie:

- la conception de la base de données : la conception a été faite sur la base du questionnaire, il s'agissait de la détermination des champs et des clés primaires, des tables et des liens,
- l'ajustement de la base de données vide par rapport aux informations contenues dans les questionnaires d'enquête : il s'agissait de la compatibilité des informations recueillies dans les fiches d'enquête et les caractéristiques des champs,
- la saisie-test des questionnaires.

Les tables et formulaires ont fait l'objet de plusieurs vérifications et de tests avant d'être complètement approuvées. Principalement, il a fallu remédier aux problèmes engendrés par les tableaux à double entré, qui ont été décomposés**.**

Deux opérateurs de saisie ont assuré la saisie de 672 questionnaires sur deux ordinateurs mis à disposition par le projet.

La durée de saisie des questionnaires était de 13 jours.

Le traitement et le contrôle (analyse de fréquence, croisement de variables à titre de contrôle de cohérence et de vraisemblance, tri à plat…) des données quantitatives a été effectué avec le logiciel SPSS : l'apurement des données a permis de considérer 669 enregistrements dans l'analyse de résultats d'enquête (Cf. tableau ci-dessous).

Zones d'intervention	Fréquence	Pourcentage (%)	Pourcentage cumulé
Tamatave II	334	49.9	49.9
Brickaville	112	16.7	66.7
Fenerive	140	20.9	87.6
Soanierana	28	4.2	91.8
Vavatenina	55	8.2	100.0
Ensemble	669	100.0	100.0

LA RECHERCHE QUALITATIVE

En ce qui concerne la recherche qualitative, des entretiens individualisés et/ou de focus groupe, ont été organisés au niveau des sites d'intervention du projet ACCESS. Les superviseurs ont assurés l'animation des focus group sur la base d'un guide de discussion pré-établi : vingt (20) Fokontany ont fait l'objet de focus group par les superviseurs. Ces données qualitatives ont permis d'apporter des éclaircissements sur certains points de l'analyse des données quantitatives.

D'autre part, compte tenu du délai de réalisation de la mission, seulement deux (02) réunions de prospective stratégique sur la pérennisation de l'entretien des pistes ont pu être initiées par la mission d'évaluation avec des acteurs-clés à Ranomafana-Est et à Ihotsika pour servir de « fil conducteur » dans l'identification, de la formulation d'une stratégie de pérennisation de l'entretien des pistes et de la perception des principaux acteurs sur terrain de l'avenir de la pérennisation. Ces quelques réunions de prospective stratégique ont contribué à fournir des réflexions prospectives et aider les acteurs participants *à définir une position commune et proactive sur la pérennisation de l'entretien des pistes* : ces réunions peuvent être élargies au niveau des autres sites par le projet ACCESS afin d'asseoir une stratégie de pérennisation de système de gestion de l'entretien sur l'ensemble des zones d'intervention.

Lors de la réalisation des réunions de prospective stratégique, afin de développer un « réflexe proactif » de la part des acteurs-clés de la pérennisation de l'entretien des pistes, la mission d'évaluation a veillé à respecter les cinq « critères de qualité » inhérents à toute démarche de prospective stratégique :

- *la pertinence*, poser les bonnes questions pour l'avenir de l'entretien des pistes nouvellement réhabilitées (quel est le bilan de la situation actuelle ? quels sont nos problèmes ? qui veut-on être et que veut-on faire à l'horizon des prochaines années ?....),
- *la vraisemblance*, pour ancrer les réflexions sur le futur dans la réalité de l'entretien des pistes, de son environnement et des stratégies des acteurs concernés,
- *la cohérence*, pour la construction des visions de ce futur,
- *la transparence*, pour faciliter l'appropriation des résultats des réunions par les participants et créer ainsi une vision partagée sur les perspectives de l'entretien des pistes,
- *l'opérationnalité* des réflexions, pour formaliser les axes stratégiques prioritaires de l'entretien des pistes et identifier les éléments à mobiliser (compétences, financiers, équipements et matériels, informations, sensibilisation…).

Concrètement les réunions se sont déroulées suivant la démarche suivante :

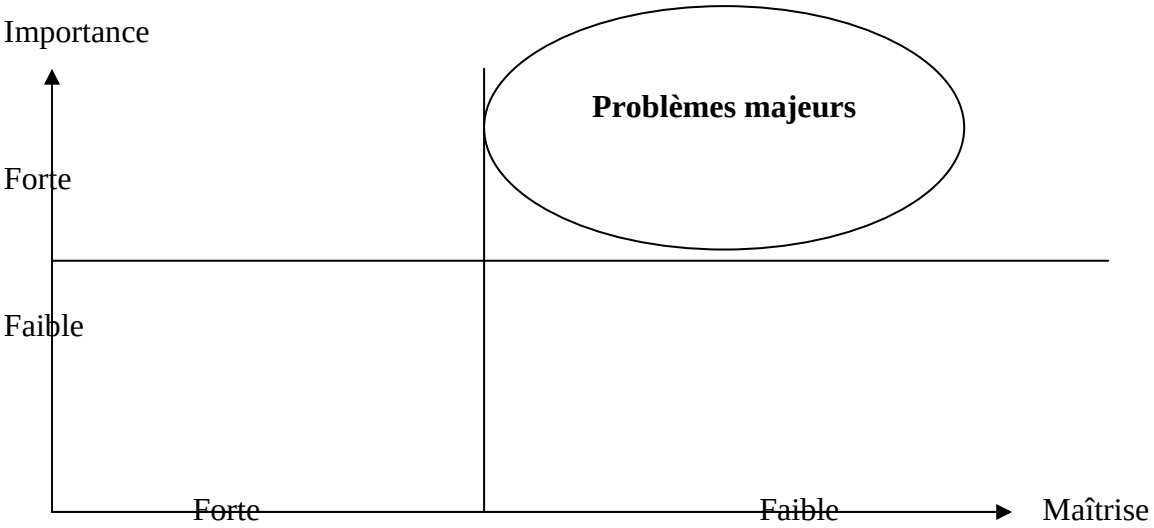
☞ ANTICIPER LES PROBLEMES

Objectif : Anticiper les problèmes de toute nature pour l'effectivité d'un système pérenne et viable de gestion d'entretien des pistes.

Etape 1 : Chaque participant, séparément, établit sa propre liste (15 à 20 mn) sur la situation actuelle et les problèmes, ensuite les idées sont recueillies et organisées par un tour de table.

Etape 2 : Classer ces problèmes suivant l'importance de leurs impacts sur l'opérationnalisation d'un système pérenne de gestion d'entretien des pistes par vote des participants.

Etape 3 : Positionner de manière participative et consensuelle, les principaux problèmes dans le plan « importancexmaîtrise » pour identifier les problèmes majeurs : *ce sont les problèmes importants et assez mal maîtrisés*.



☞ IDENTIFIER LES ACTIONS PRIORITAIRES A METTRE EN ŒUVRE

Objectif : Identifier les solutions et les actions prioritaires pour la pérennisation et la viabilité du système de gestion d'entretien des pistes.

Etape 1 : Pour chaque problème majeur, de manière collective, formuler les objectifs à poursuivre et identifier les solutions ou actions à entreprendre.

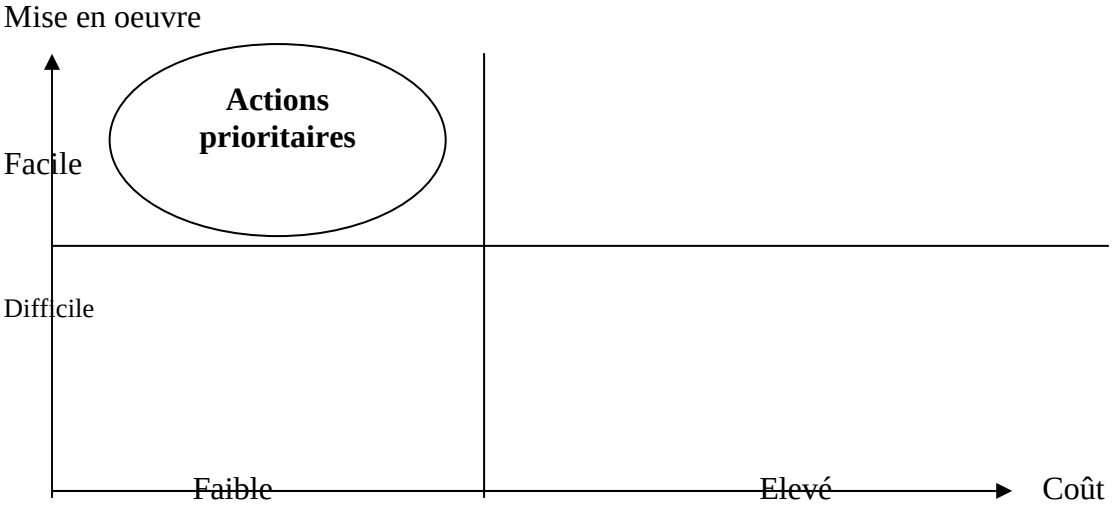
Problèmes	Objectifs	Actions
Problème n°1		
Problème n°2		
Problème n°3		
……		

Etape 2 : Classer les actions suivant leur degré d'urgence pour la pérennisation et la viabilité d'un système d'entretien des pistes par un simple système de vote des participants.

Etape 4 : Identifier les actions prioritaires- celles qui sont les mieux classés au regard des trois critères :

- facilité de mise en œuvre
- faible coût de réalisation
- urgence pour la pérennisation et la viabilité d'un système d'entretien des pistes

Les actions prioritaires sont les actions faciles à mettre en œuvre et à faible coût.



4- PRESENTATION DES PRINCIPAUX RESULTATS DE L'EVALUATION FINALE

4.1- CONCEPTION ET PERTINENCE DU PROJET ACCESS

SUR LE PROJET

Avec les expériences de CARE en matière de Sécurité des Conditions de Vie des Ménages (SCVM) et les expériences acquises dans le cadre du projet d'Urgence (projet d'intervention post cataclysme naturel) et du projet CYPREP (projet oeuvrant dans la région par la préparation au passage des cyclones), le projet ACCESS a été élaboré dans une vision de continuité et de renforcement des activités de développement de la région Est.

L'objectif global mentionné dans le cadre logique du projet est de « Contribuer à l'amélioration des conditions de vie de 10.000 ménages ruraux en *aménageant de façon durable des réseaux de communication (pistes rurales et sentiers)* dans la région Est de Madagascar, à potentiel de production élevé mais fréquemment soumise aux cyclones».

La zone d'intervention du projet ACCESS est située sur l'axe Brickaville-Tamatave- Fénérive Est- Soanierana Ivongo.

Les objectifs opérationnels sont :

- La réhabilitation de 100 km d'infrastructures routières et la mise en place de système d'entretien ;

- La création d'un réseau de 40 km de sentiers améliorés permettant de faciliter le déplacement à pied, mais aussi l'utilisation des moyens intermédiaires de transport tels que les bicyclettes, charrettes, … pour se rendre vers les marchés ou services sociaux ;

- Au moins 80% des structures de gestion de réseau routier mises en place dans la zone d'intervention du projet auront leurs capacités renforcées en matière de : planification, mise en œuvre et coordination de l'entretien ;

- Au moins 90% des micro et petites entreprises de proximité formelles ou informelles collaborant avec le projet auront leurs capacités renforcées afin de pouvoir répondre aux besoins des communes et associations des usagers en réhabilitation et entretien des pistes rurales.

Tel qu'il a été formulé, le projet ACCESS est un projet à caractère socio-économique et il est focalisé sur un public assez large, notamment la population rurale dans la région Est de Madagascar.

Si la définition de ***l'objectif global est précise elle est difficilement mesurable*** « contribuer à l'amélioration des conditions de vie de 10.000 ménages ruraux… », par contre ***les objectifs spécifiques ou opérationnels sont précis et quantifiables et permettent une évaluation objective de l'exécution du projet***.

La pertinence du projet est indéniable dans la mesure où il contribue à la réduction de la pauvreté de la population rurale par l'amélioration de l'état des routes.

En effet, les données sur les types cultures des ménages enquêtés montrent, outre les cultures vivrières, que les sources de revenus des bénéficiaires sont orientés vers les cultures de rente (letchis, girofle, bananes, ananas et café..) ainsi l'amélioration de l'état des routes favorise l'évacuation des produits des bénéficiaires donc de leurs revenus.

Tableau 1 : Aperçu des activités économiques des ménages enquêtés

ZONES INTERVENTION	Rizières (en ha)	Cultures vivrières (en ha)	Letchis (pieds)	Girofle (pieds)	Banane (pieds)	Vanille (pieds)	Ananas (pieds)	Café (pieds)
Tamatave II	235,2	229	2 079	4 175	21 161	4 904	9 687	17 689
Brickaville	304,8	111	692	791	9 236	144	11 139	9 276
Fenerive	99,9	58	675	7 662	1 759	1 286	1 213	2 830
Soanierana	43,9	20	180	1 042	189	213	663	144
Vavatenina	28,7	12	162	652	667	262	91	880
ENSEMBLE	712,4	430	3 788	14 322	33 012	6 809	22 793	30 819

Source : Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Par ailleurs, à moyen et long terme, l'approche « auto- prise en charge progressive par les bénéficiaires » de l'entretien des routes par le biais de la mise en place des structures de gestion d'entretien des pistes est justifiée dans la mesure où la durée de vie du projet ACCESS est limitée à deux ans.

SUR LES CRITERES DE SELECTION DES AXES

Les procédures de sélection en aval des axes à réhabiliter sont justifiées en rapport aux budgets mis à disposition du projet.

Les critères de sélection, élaborés particulièrement par le service technique et le service mobilisation sociale, veulent répondre aux exigences ***d'optimalisation des impacts en termes de population touchée et de revenus additionnels générés par les réhabilitations*** :

- route d'intérêt communal se raccordant directement à un axe principal déjà opérationnel au moins 6 mois dans l'année ;
- intérêts économiques significatifs et accès limité aux services sociaux de base ;
- effectif total de la population des fokontany riverains de l'axe est supérieur ou égal à 3.000 habitants ;
- dynamisme des communautés bénéficiaires ;
- éloignement par rapport à l'axe principal ;
- existence des activités de CARE ;
- proposition des autorités locales.

Des sous-critères issus des critères sont établis suivant des grilles de notification (scoring), un comité interne au projet ACCESS statue sur les communes requérantes par rapport aux critères pré- établis.

Si dans l'ensemble ***les procédures de sélection sont assez rigoureuses et objectives***, la mission d'évaluation émet cependant des remarques sur :

- l'absence d'un système de pondération des critères, en effet le système actuel suppose que les critères ou sous critères ont la même importance dans le calcul des points totaux, ***par contre un système de pondération des critères aurait permis de notifier en cohérence avec les principaux objectifs du projet,***

- le critère « existence des activités de CARE », répond plutôt à un souci d'intégration et de continuité des autres activités (agriculture, abris cyclone..) dans les zones d'intervention de CARE qu'aux objectifs opérationnels du projet ACCESS.

4.2- APPRECIATION DE L'EFFICIENCE DU PROJET ACCESS

La mission d'évaluation regrette l'absence de comptabilité plus élaborée et d'une comptabilité analytique qui aurait permis de mieux cerner la structure des coûts : le projet ne dispose que d'une simple comptabilité budgétaire.

Ainsi la mesure de l'efficience du projet, activité par activité, en est rendue d'autant plus difficile.

Il faut également regretter l'irrégularité des interventions de la cellule Suivi Evaluation dans le projet ACCESS, du fait de leur charge de travail, ce qui ne permet pas de disposer en temps réel des informations sur les critères de performance et d'impact du projet.

C'est au niveau du service technique que l'on a pu disposer d'un bilan financier sommaire des réhabilitations des pistes rurales faisant ressortir le coût kilométrique des pistes réhabilitées sur sept (07) axes hors charges du personnel intervenant de CARE : les coûts kilométriques des travaux de réhabilitation varient de 3.040.000 Mga (Ariary) ou 15.200.000 Fmg à 12.240.000 Mga (Ariary) ou 61.200.000 Fmg dont 86.3 % des coûts représentent les VCT et 13.7 % les ouvrages.

La lecture de ces coûts kilométriques ne permet pas d'apporter une appréciation de la qualité technique des travaux, cependant les résultats des enquêtes baseline et de l'évaluation finale (cf. graphique 20) sur la perception des bénéficiaires sur la qualité de l'état des routes au niveau de leur localité ont nettement changé:

- 74.7 % des répondants ont jugé que l'état des routes dans leur localité est mauvais avant les travaux de réhabilitation (cf. résultats baseline) alors qu'après les travaux seulement 6.1 % des répondants ont déclaré le mauvais état des routes dans leur localité ;
- si 9 % des répondants ont trouvé que l'état des routes est bon lors de la baseline, ***67.9 % affirment que l'état des routes est bon lors de l'enquête évaluation finale*** ;

L'appréciation des bénéficiaires peut être qualifiée de subjective sur le plan technique mais d'objective en terme de praticabilité des routes, ***ainsi l'appréciation des bénéficiaires constitue une indication quant à la qualité technique des travaux***.

La mission d'évaluation estime que dans le cadre de la présente évaluation finale les coûts kilométriques disponibles ne constituent pas des références mais peuvent considérés comme des bases « empiriques » pour l'élaboration de projet futur: les principaux facteurs qui devront être considérés sont les prix des matériaux et la qualité technique des travaux qui requière une évaluation technique n'entrant pas dans la cadre de la présente mission.

Toutefois ces limitations n'empêchent pas le déroulement des activités du projet ACCESS.

Tableau 2 : Situation financière du projet ACCESS (en Ariary)

Rubrique	PROVISION	DEPENSES			TOTAL
		FY05	FY04	FY03	
Salaire Personnel Admin. National	15 269 282,00	28 758 570,00	67 317 757,65	7 292 222,60	118 637 832,25
Salaire Personnel Admin. Expatrié	0,00		7 855 794,43	13 433 184,96	21 288 979,38
Per diem (mission- voyage)	1 000 000,00	3 905 902,00	12 632 039,40	5 763 007,16	23 300 948,56
Sous total personnel					**163 227 760,20**
Transport Aériens	0,00	47 580,00	1 466 145,51	2 673 007,00	4 186 732,51
Transport Terrestres	12 075 000,00	12 580 466,80	58 040 054,49	79 847,61	82 775 368,90
Entretien / Assurance	0,00	7 780 720,80	6 002 868,93	1 858 423,00	15 642 012,73
Carburant / Lubrifiant	3 000 000,00	5 053 836,20	7 382 327,80	1 016 591,60	16 452 755,60
Sous total transport					**119 056 869,74**
Location de locaux	2 000 000,00	2 133 333,20	11 386 376,00	1 305 000,00	16 824 709,20
Matériel et Mobiliers de Bureau	0,00	4 892 364,60	4 184 603,80	16 318 706,00	25 395 674,40
Matériel de communication	0,00	996 589,20	548 300,00	344 179,40	1 889 068,60
Consommables et fournitures	2 608 500,00	1 202 216,47	10 917 508,67	1 026 704,20	15 754 929,34
Services Extérieurs	2 500 00,00	3 196 340,12	9 518 991,06	1 619 347,20	16 834 678,37
Sous total fonctionnement					**76 699 059,92**
Etudes, recherches, partenariats, sous-traitance	272 983 500,00	68 528 960,60	10 376 630,40	4 306 047,00	356 195 138,00
Assistance Technique	24 149 716,00	27 216 491,00	84 553 510,60	24 640 810,20	160 560 527,80
Matériaux de construction	334 749 500,00	79 297 058,79	59 331 625,20		473 378 183,99
Outillages et équipement		27 171 616,60	56 472 955,60	5 000,00	83 649 572,20
Sous total appui technique					**1 073 783 421,99**
SDC		18 196 793,51	31 535 057,26	12 306 725,49	62 038 576,26
TOTAL	**670 335 498,00**	**290 958 839,89**	**439 522 546,80**	**93 988 803,42**	**1 494 805 688,11**

Source : Service Finances Care-Tamatave-2005

Le tableau sur la situation financière provisoire du projet ACCESS montre un budget assez équilibré : en effet, l'appui technique (études, recherches, assistance technique, matériaux, outillages et équipements) ***représente la part la plus importante de l'affectation des ressources (71.8 %),*** les frais de fonctionnement 5.1 %, les transports 8.0 % et le personnel 10.9 %.

Les provisions sont utilisées pour les travaux en cours.

Cependant, la mission d'évaluation émet des réserves quant à la suffisance du budget par rapport à la qualité des travaux de réhabilitation dont ***l'évaluation technique orientée sur le respect des normes aurait été souhaitable***.

Le projet utilise 11 personnes en plus du chef de projet, le projet dispose également des services financier et administratif et de la cellule suivi- évaluation.

L'organisation est pyramidale et centralisé sur le plan hiérarchique, nettement plus décentralisée sur le plan fonctionnel.

4.3- L'EFFICACITE DU PROJET ACCESS

En ce qui concerne les résultats obtenus par rapports aux objectifs opérationnels du projet, les réalisations du projet ACCESS sont données successivement ci-après :

Les réalisations sur la réhabilitation de 100 kilomètres d'infrastructures routières et la création d'un réseau de 40 kilomètres de sentiers améliorés

Tableau 3 : Réalisation du projet sur les réhabilitations des pistes/sentiers

AXES	TYPES DE CHANTIER	
	REALISATIONS REHABILITATION DE **PISTES** (longueur accessible en kilomètres)	REALISATIONS AMELIORATION DE **SENTIERS** (longueur accessible en kilomètres)
Ampasimpotsy- Serananomby	5,500	
RN2-Ankorabe		2,910
Ranomafana-Ambodimanga III	4,900	
Sahavalaina-Akanin'ny Nofy	26,500	
vil Sahandahatra-riv Sahandahatra	2,410	
Riv Sahandahatra-Antseranambe		2,090
Sahandahatra-Ranomena ch1	6,000	
Sahandahatra-Ranomena ch 2	7,600	
Sampanantelo-riv Ranomintina	4,500	
Riv Ranomintina-Vohibolo		2,500
Anjahamarina-Ambodibonara II		5,000
Ihotsika-Ambodibonara	1,900	
Ampasibe Onibe-Ambodiampaly	3,300	
Ambodiriana-Analamangahazo	8,000	
Sahambala-Ambalakondro		6,000
Fantakanina-Ambodirafia	12,300	
Nosibe-Fantakanina	14,000	
Sahambala-Antenina		4,000
Analanampotsy-Anjambomaho	4,500	4,500
Tanambao Tampolo-Amboditonona	6,700	
Ambalabe II-315	14,500	
Manakatafana- Tsirarafana	1,700	

ATTEINTE DES OBJECTIFS OPERATIONNELS	PISTES (en kilomètre)			SENTIERS (en kilomètre)		
	Objectifs	Réalisation	**Ecart**	Objectifs	Réalisation	**Ecart**
	100,000	119,810	**+ 19,810**	40,000	27,000	**- 13,000**

Source : Données Care-Tamatave-2005

Malgré le retard de la mise en œuvre effective du projet (avril 2003), ***l'on peut dire que le projet ACCESS a largement atteint les objectifs opérationnels à 104.86 %*** : du fait de la faiblesse des demandes en amélioration de sentiers, les activités ont été surtout orientées sur les travaux de réhabilitation des pistes.

Les réalisations sur la mise en place de structures de gestion de réseau routier et de renforcement de capacité

Tableau 4: Réalisation du projet sur la mise en place de structures de gestion

REALISATIONS	TOTAL
FML ad hoc constitué	23
Effectif des membres FML	1.152
FML ayant constitué de fonds	22
FML ayant un PEM finalisé	23

Source : Données Care-Tamatave-2005

Suivant des procédures relativement longues (AG d'informations, constitution FML ad hoc, validation au niveau communale, Sous-préfecture, enquête de moralité gendarmerie, récépissé final Faritany), ***les efforts du projet ACCESS sont méritoires dans la mise en place des structures de gestion de réseau routier*** :

- 23 FML ont été constitués officiellement au niveau des communes dont la formalisation légale est en cours : 20 FML ont les dossiers au niveau du Faritany, 2 FML ont les dossiers situés au niveau de la gendarmerie et le dossier d'un FML est retourné au niveau de la Sous-préfecture pour des problèmes de moralité de l'un des membres;
- les FML ad hoc constitués ont 1.152 membres.

Ces 23 FML ont un PEM finalisé et ont constitué un fonds d'entretien s'élevant à 7.148.000 Fmg ou 1.429.600 Mga (Ariary) soit en moyenne 311.000 fmg ou 62.200 Mga (Ariary) par FML : les fonds constitués sont versés auprès de l'OTIV qui est l'un des partenaires du projet ACCESS, le retrait des fonds est décidé en AG selon les besoin des travaux d'entretien.

En matière de renforcement de capacité des structures, les FML ont bénéficié:

- d'une formation sur la constitution d'une association telle que l'élaboration de statut ;
- d'une formation en élaboration et en gestion de PEM ;
- d'un renforcement de capacité intégrée : des représentants de chaque FML ont reçu de formation sur la gestion et planification- le suivi et le contrôle technique ;
- de formation en technique de réhabilitation et d'entretien de piste, en gestion simplifiée liée à l'activité de la FML et en technique de mobilisation.

Par rapport à l'objectif opérationnel «.. au moins 80% des structures de gestion de réseau routier mises en place dans la zone d'intervention du projet auront leurs capacités renforcées en matière de… », ***23 FML ont bénéficié de renforcement de capacité.***

La majorité des FML sont déjà opérationnels : constitution de fonds d'entretien, finalisation de PEM, mis en œuvre du PEM, entretien périodique (mobilisation, travaux d'entretien).

Cependant, la mission d'évaluation tient à signaler que si ***les résultats sur les réalisations en matière de mis en place de structure de gestion de réseau routier sont intéressants sinon très satisfaisants ils ne doivent pas être considérés de manière statique mais plutôt dans une vision dynamique.*** En effet, les autres sources d'informations (discussions avec présidents des FML, réunions de prospective stratégique, focus group, rapports des travaux d'entretien) montrent qu'une diminution des effectifs des membres des FML d'une part et des participants aux

travaux d'entretien des pistes d'autre part est constatée: elle sous-entend des problèmes de fond assez importants qui ***doivent être clairement identifiés par les AMS du projet ACCESS car ils constituent principalement des facteurs de réussite ou d'échec du système de pérennisation de la gestion d'entretien des pistes***.

Des informations à ce sujet seront développées plus loin à travers les résultats des réunions de prospective stratégique et des focus group.

Les réalisations sur le renforcement de capacités des micro et petites entreprises

Sur la base des données mis à disposition de la mission d'évaluation, 119 PME ont été identifiés et ont bénéficié de formation en passation de marché et 68 PME sont actuellement opérationnels répartis sur les axes dont:

- 33 PME à Tamatave II
- 6 PME pour Fenerive Est
- 13 PME pour Vavatenina
- 1 PME à Soanierana Ivongo
- et 15 PME pour Brickaville.

Ces PME ont également tous bénéficié d'une formation en technique de réhabilitation et en ouvrage de franchissement.

Par rapport à l'objectif opérationnel « …au moins 90% des micro et petites entreprises de proximité formelles ou informelles collaborant avec le projet auront leurs capacités renforcées afin de pouvoir répondre aux besoins des communes et associations des usagers en réhabilitation et entretien des pistes rurales.. », ***les résultats sont satisfaisants***.

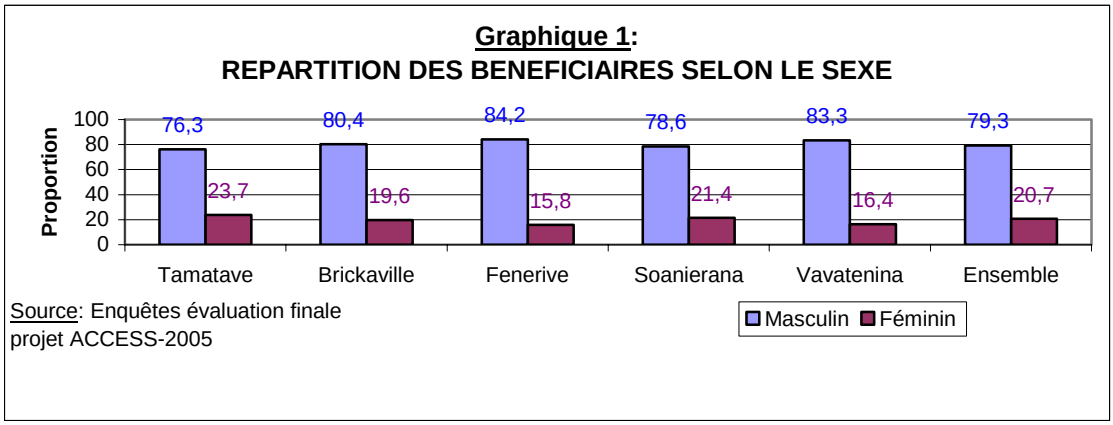
Comme les PME constituent l'un des éléments qui constitue le système de gestion et d'entretien en tant que réponses locales aux besoins de la commune dans la gestion de l'entretien des pistes, ***les modalités de leur intervention restent à préciser notamment la délimitation des travaux nécessitant leurs prestations*** par rapport aux travaux d'entretien de routine effectués par les FML et le Fokonolona ainsi que les procédures de passation de marché.

D'autre part les budgets des communes doivent considérés les coûts prévisionnels de gros travaux d'entretien des pistes étant donné leur coût relativement élevé : à l'exemple des coûts de réhabilitation de la commune de Sahambala qui varient de 1.300.000 Fmg ou 260.000 Mga (Ariary) à 5.200.000 Fmg ou 1.040.000 Mga (Ariary) alors que le fonds moyen constitué par FML s'élève environ à 311.000 Fmg ou 62.200 Mga (Ariary).

4.4- LES IMPACTS DU PROJET ACCESS

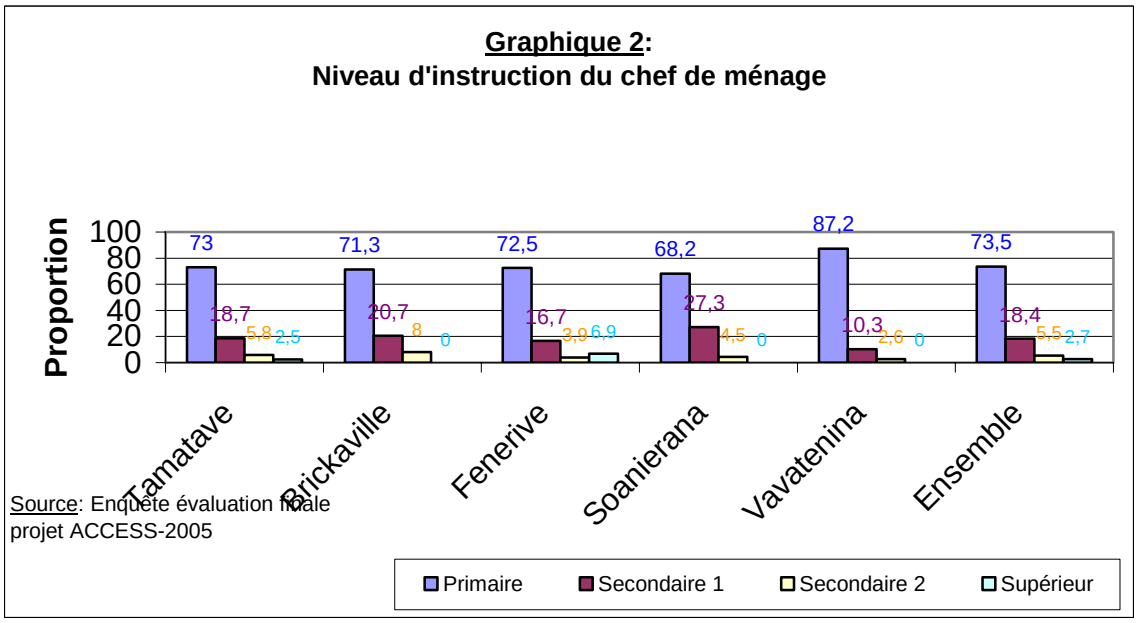
4.4.1- Les caractéristiques socio-économiques des chefs de ménage des bénéficiaires

LE SEXE



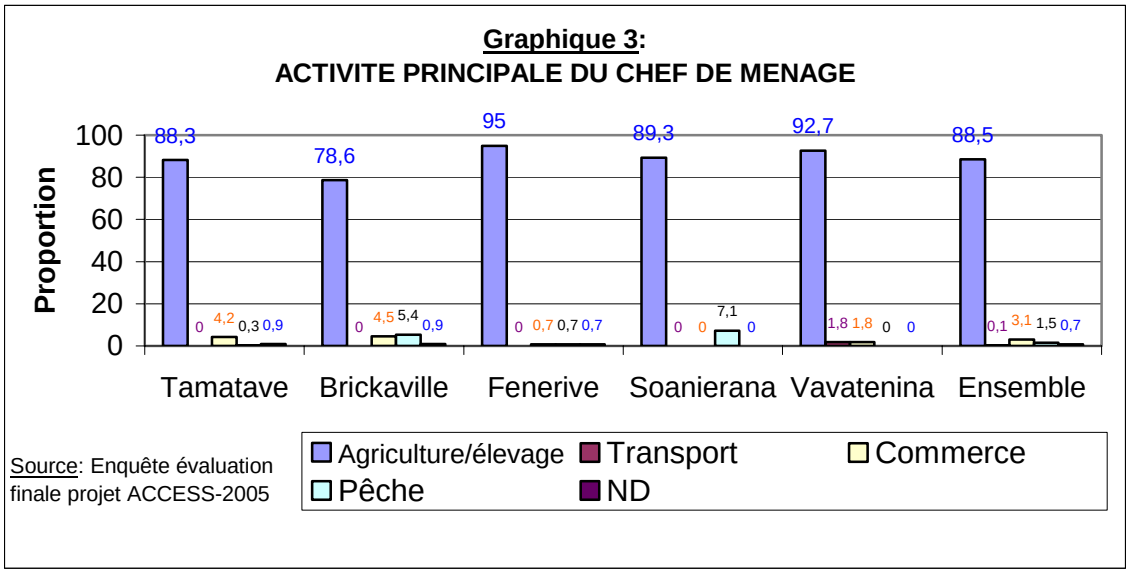
Si les chefs de ménage de sexe masculin représentent 79.3 %, les chefs de ménage de sexe féminin sont relativement importants (20.7 %) au niveau des zones d'intervention du projet. Cette tendance est légèrement accentuée dans le Fivondronana de Tamatave II car 23.7 % des cas les chefs de ménage sont de sexe féminin.

LE NIVEAU D'INSTRUCTION



Pour les 78.9 % répondants, le niveau d'instruction des chefs de ménage est relativement faible : 73.5 % des chefs de ménage n'ont pas dépassé le niveau primaire, seuls 26.6 % ont le niveau secondaire et plus. Le niveau d'instruction dans le Fivondronana de Vavatenina est parmi le plus faible, 87.2 % des chefs de ménage n'ont pas dépassé le niveau primaire.

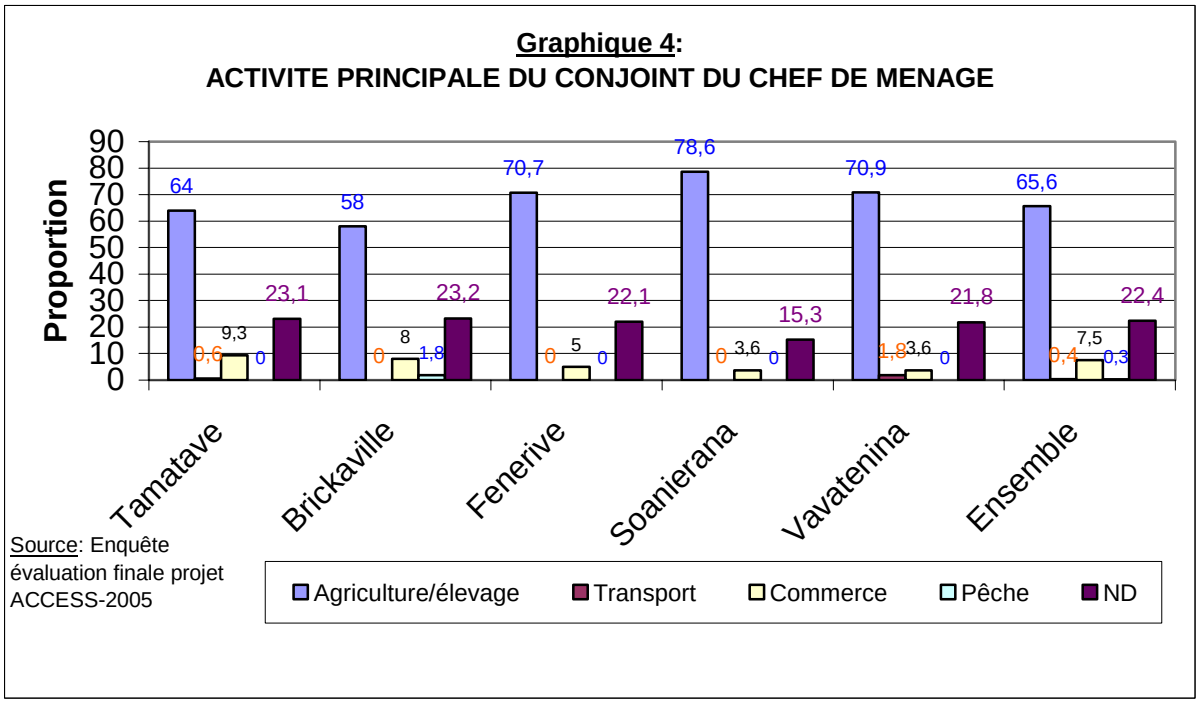
L'ACTIVITE PRINCIPALE



Les activités principales des chefs de ménage sont surtout orientées sur l'agriculture et l'élevage : 88.5 % des chefs de ménage sont dans le secteur de l'agriculture et d'élevage, dans le Fivondronana de Fenerive cette proportion est importante car elle représente 95.0 % et dans le Fivondronana de Brickaville elle y est relativement un peu moins importante (78.6 %).

Les autres secteurs ne sont pas significatifs : 3.1 % pour le commerce, 1.5 % pour la pêche et 0.1 % pour le transport.

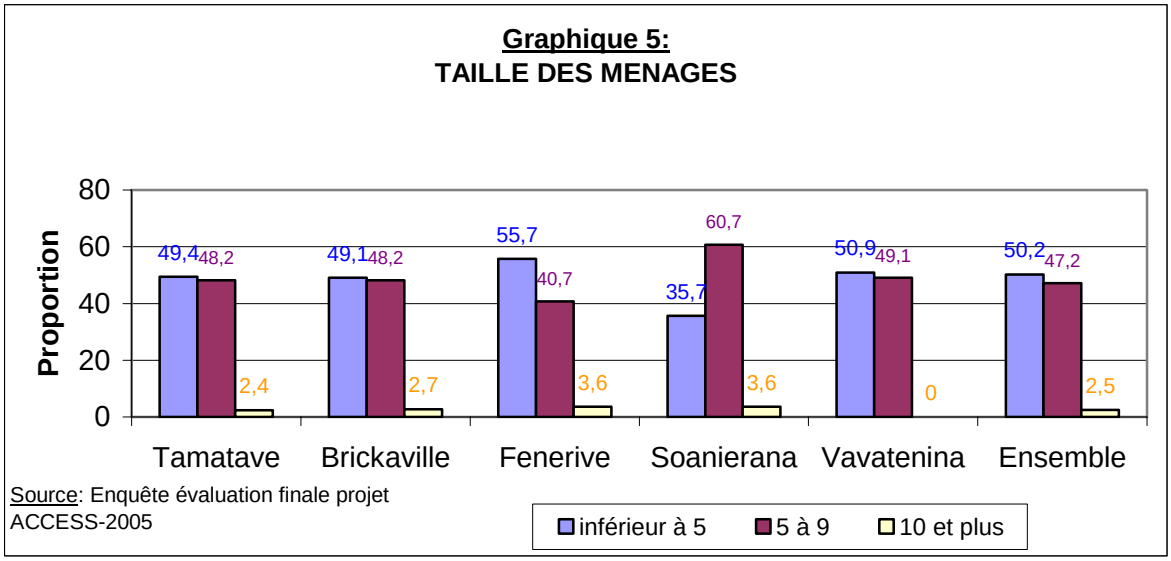
L'ACTIVITE PRINCIPALE DU CONJOINT



Bien que l'activité principale du conjoint du chef de ménage est orientée également sur l'agriculture et l'élevage, la proportion est relativement faible (65.6 %) par rapport à celle de l'activité du chef de ménage, par contre l'activité de commerce est assez significative (7.5 %). Ainsi les activités des chefs de ménage et de leur conjoint montrent la pertinence du projet ACCESS notamment l'importance de l'évacuation des produits agricoles et d'élevage qui constituent les principales activités des bénéficiaires.

4.4.2- Autres caractéristiques socio-économiques des bénéficiaires

LA TAILLE DES MENAGES



La moyenne de taille des ménages est de 4.6 avec un maximum de 12 et un minimum de 1. La médiane et le mode sont respectivement de 4 et de 5. L'écart type est de 2.1.

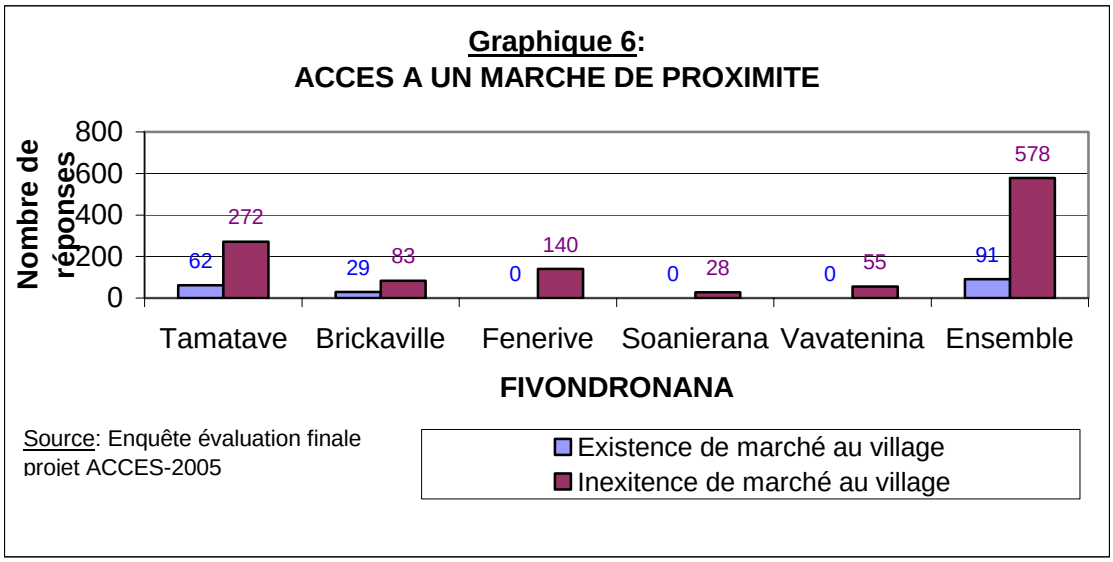
La moitié des chefs de ménage a des charges familiales importantes car 49.7 % des chefs de ménages ont plus de 5 personnes à charge, et 50.3 % ont moins de 5 personnes. C'est dans le Fivondronana de Soanierana que les charges familiales des chefs de ménage sont les plus importantes : 64.3 % ont plus de 5 personnes à charge alors que dans le Fivondronana de Fenerive cette proportion n'est que de 44.3 %.

LA SITUATION DES MEMBRES DES MENAGES PAR RAPPORT A L'EMPLOI

Les Fivondronana d'intervention du projet ACCESS possède un réserve de main d'œuvre assez élevé, en effet le nombre de personnes en âge de travailler (18 ans à 59 ans) déclaré est de 1.449 individus alors que le nombre de personnes ayant un emploi est de 865 individus soit un réserve de main d'oeuvre d'environ de 584 individus.

4.4.3- Les indicateurs d'impacts du projet au niveau des bénéficiaires

L' ACCES A UN MARCHE



13.6 % seulement des chefs de ménage déclarent l'existence d'un marché au niveau de leur village et 86.4 % affirment qu'au niveau de leur village il n'y a pas de marché.

Pour ceux qui n'ont pas l'avantage de disposer d'un marché au niveau de leur village (marché de proximité), l'analyse comparative des indicateurs de tendance statistique entre les deux enquêtes (baseline et évaluation finale) montre que :

- les distances moyennes déclarées du marché le plus proche sont passées de 11 kilomètres à 2 kilomètres;
- les durées moyennes déclarées de la marche à pied au marché le plus proche ont diminué de 144 minutes à 38 minutes.

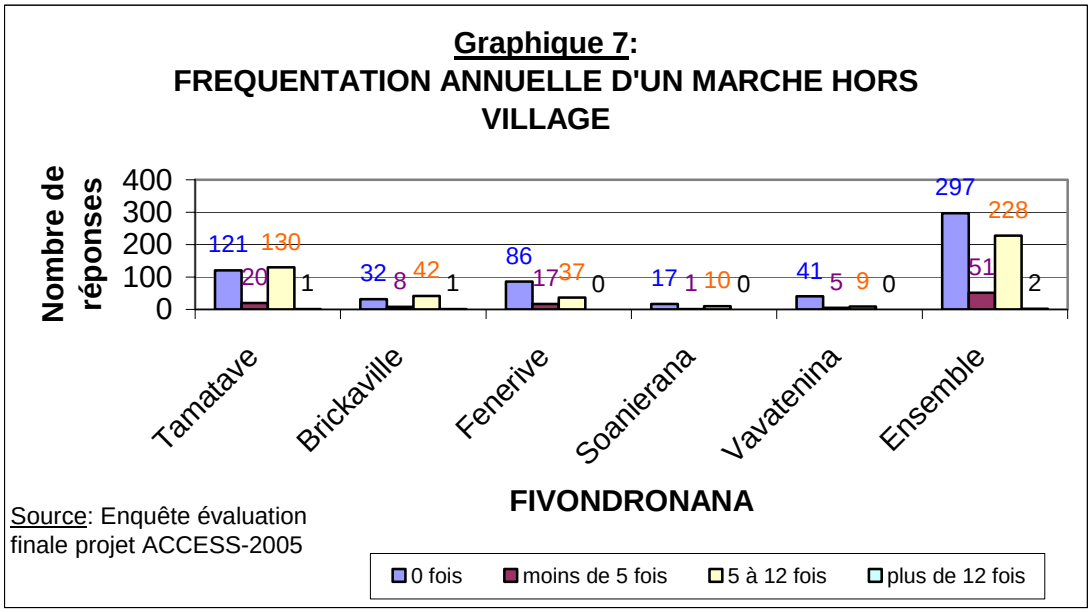
Tableau 5 : Comparaison des distances et des durées de marche à pied pour aller au marché avant et après projet

Indicateurs de tendance	Distance à un marché le plus proche (km)		Durée de la marche à pied (mn)	
	Enquête Baseline	Enquête Evaluation finale	Enquête Baseline	Enquête Evaluation finale
Moyenne	11 km	2 km	144 mn	38,5 mn
Médiane	8 km	2 km	120 mn	30 mn
Mode	5 km	2 km	120 mn	30 mn
Ecart-type	8 km	0 km	76 mn	24 mn
Minimum	nd	2 km	nd	15 mn
Maximum	nd	2 km	nd	120 mn

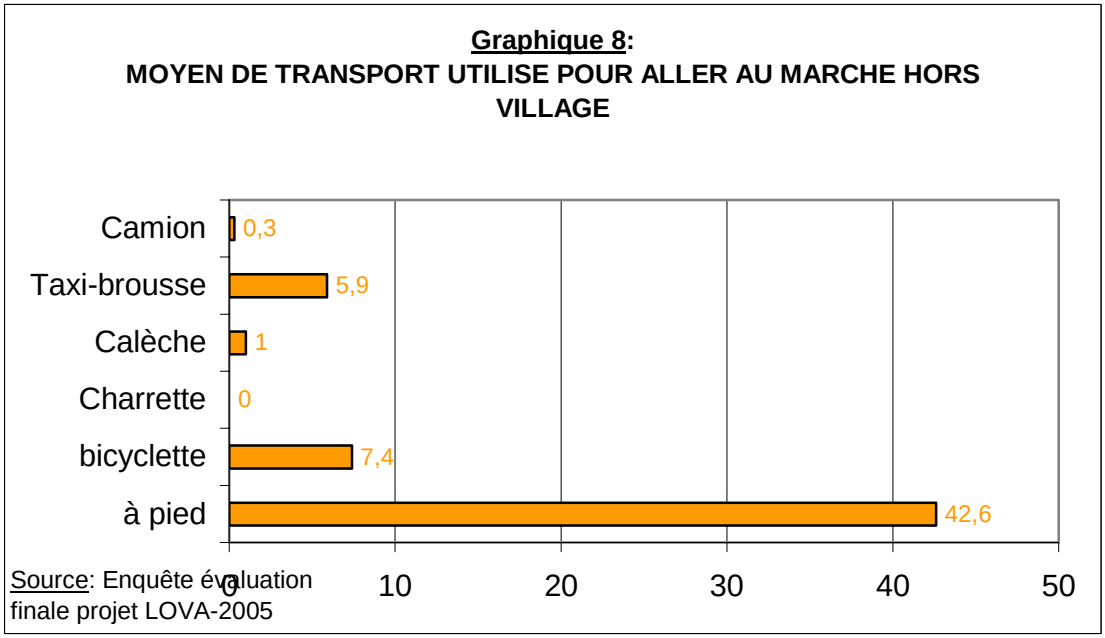
Source : Enquêtes baseline et évaluation finale du projet ACCESS

Sous réserve de la fiabilité des déclarations des chefs de ménage sur les distances et les durées, l'on peut dire que celles-ci montrent une nette amélioration de l'accès des ménages au marché le plus proche : à priori il doit s'agir de l'impact des sentiers améliorés ou crées dont les longueurs sont en général de 2 kilomètres car le fait de réhabiliter des pistes ne doit pas nécessairement diminuer les distances (à pied) du marché le plus proche.

Toutefois, par la suite ces types d'indicateurs ne seront pas analysés étant donné la fiabilité des appréciations des chefs de ménage sur les distances et les durées de marche à pied.



Par rapport aux résultats d'enquête de la baseline, la moyenne de fréquentation d'un marché est faible : si les résultats de l'enquête de l'évaluation finale montre 4,5 mois celle de l'enquête baseline est de 9 mois, cet écart peut s'expliquer par la différence des périodes de réalisation des enquêtes. La réalisation de l'enquête de l'évaluation finale correspond à la période de soudure (janvier- mars) alors que l'enquête baseline a été réalisée durant la période de juin (période de récolte). Ainsi la faiblesse du pouvoir d'achat des ménages pendant la période de soudure explique la différence notable des moyennes de fréquentation du marché : *en fait la fréquentation d'un marché est plutôt liée au pouvoir d'achat des ménages qu'à l'accessibilité des marchés*, 39 % seulement des chefs de ménage déclarent fréquenter un marché à raison de 5 à 12 fois dans l'année et 51 % ont déclaré ne pas fréquenter un marché pendant la période antérieure.



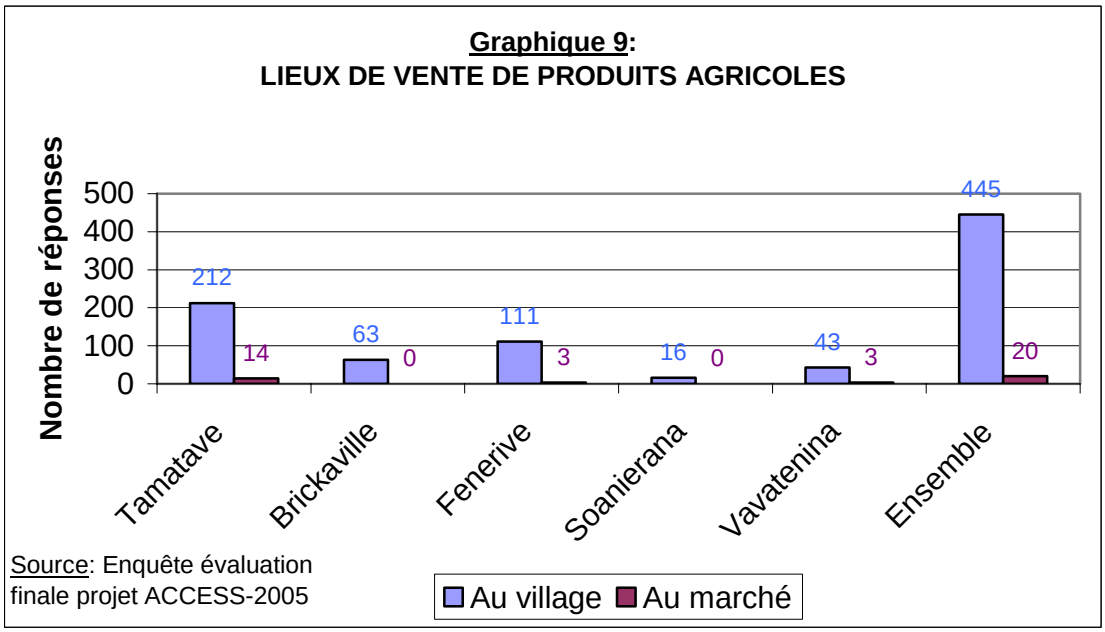
L'analyse comparative des résultats d'enquête baseline et de l'évaluation finale sur les moyens de transport utilisés pour aller au marché montre:

- une diminution de la proportion des ménages qui y vont à pied : 86 % lors de l'enquête baseline et 42.6 % lors de l'enquête de l'évaluation finale ;

- une augmentation de l'utilisation de bicyclette pour aller au marché : 2 % lors de l'enquête baseline et 7.4 % lors de l'enquête de l'évaluation finale ;

- une nette augmentation de l'utilisation de taxi-brousse : presque 0 % lors de l'enquête baseline et 5.9 % lors de l'enquête de l'évaluation finale.

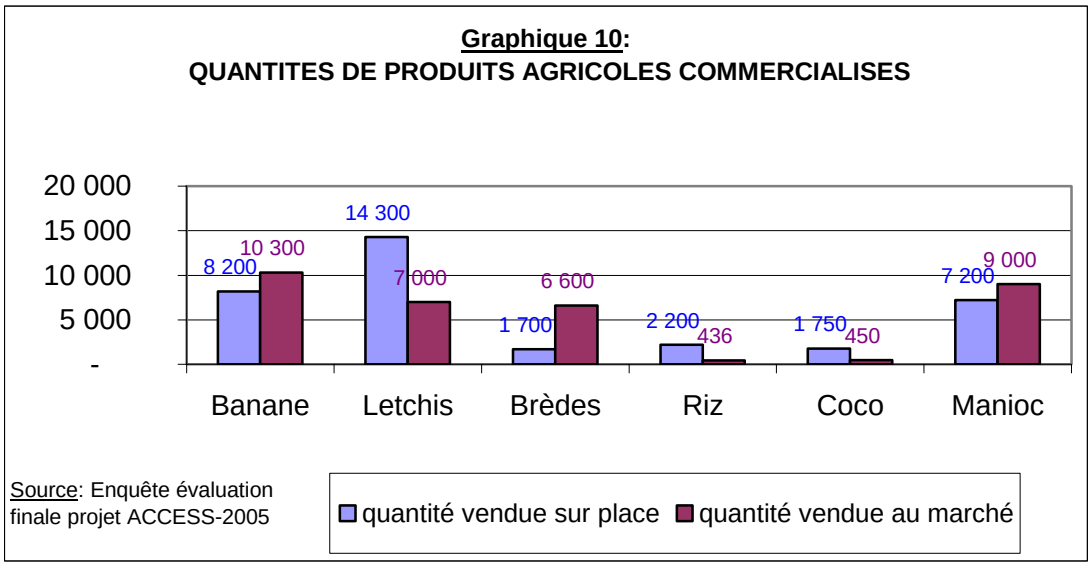
Le recours au MIT au détriment de la marche à pied montre que la réhabilitation des pistes et/ou l'amélioration ou la création de sentiers ont eu des impacts positifs sur l'accessibilité des ménages au marché par l'accessibilité des MIT sur les pistes ou sentiers réhabilités.



L'analyse des données sur les lieux de commercialisation des produits agricoles des chefs de ménage montre de différences importantes entre les résultats des enquêtes baseline et ceux de l'évaluation finale : 55.9 % des chefs de ménages ont déclaré vendre leur produits au marché du village lors de l'enquête baseline alors que cette proportion est de 96 % lors de l'enquête de l'évaluation finale. Si l'on se réfère aux informations issues des focus group, cet écart est dû principalement à la mauvaise récolte (poux de riz, insuffisance de pluie, impact du cyclone Gafilo..) et à l'inaccessibilité de certains ponts durant la période : *les ménages préfèrent vendre leur faible production au marché du village que d'aller les écouler au marché hors village pour des raisons de coût/bénéfice*.

C'est seulement au niveau des localités d'Andapa, d'Ambodiampaly et de Tanambao Tampolo que les participants au focus group ont affirmé l'importance de la production durant la période, mais étant donné le faible prix de marché des produits selon la loi de l'offre et de la demande durant la période certains ménages préfèrent écouler une grande partie de leur produit au marché du village.

Cependant, les informations issues des focus group montrent que sur 70.6 % des sites, les participants ont déclaré des améliorations des relations commerciales dans leurs localités après la réhabilitation des routes : possibilité d'accès au marché, augmentation du nombre de collecteurs, dans certains localités de légères améliorations sont constatées par les participants car les routes ne sont pas encore accessibles par véhicule (17.6 % des cas).



L'exploitation des données relatives aux quantités de produits agricoles commercialisées a été fastidieuse du fait de l'imprécision et de la diversité des unités paysannes utilisée. Des estimations et des recoupements ont été effectués à travers deux approches :

- l'estimation des quantités de produits commercialisés par la conversion des quantités en kilo,

- l'estimation des quantités commercialisée par le calcul du montant global des produits commercialisés et du prix unitaire moyen,

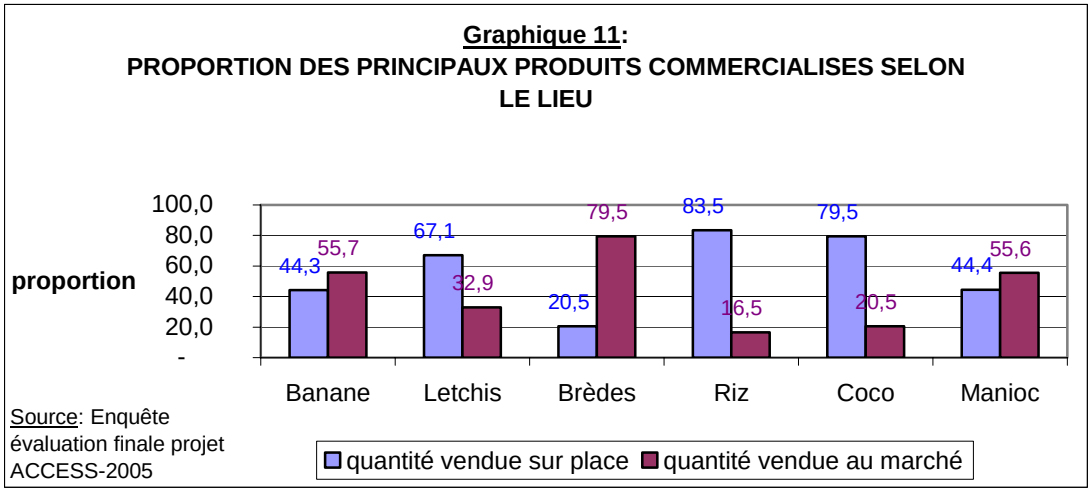
par la suite ces deux types d'informations ont fait l'objet de recoupement.

Ainsi, le tableau suivant montre les quantités de principaux produits agricoles commercialisés selon les lieux de vente.

Tableau 6 : Quantités de produits agricoles vendus selon le marché

Principaux produits commercialisés	Quantités vendues sur place (kilo)	Quantités vendues au marché (kilo)
	Enquête Evaluation finale	Enquête Evaluation finale
Banane	8.200	10.300
Letchis	14.300	7.000
Brèdes	1.700	6.600
Riz	2.200	436
Coco	1.750	450
Manioc	7.200	9.000

Source : Enquête évaluation finale du projet ACCESS-2005

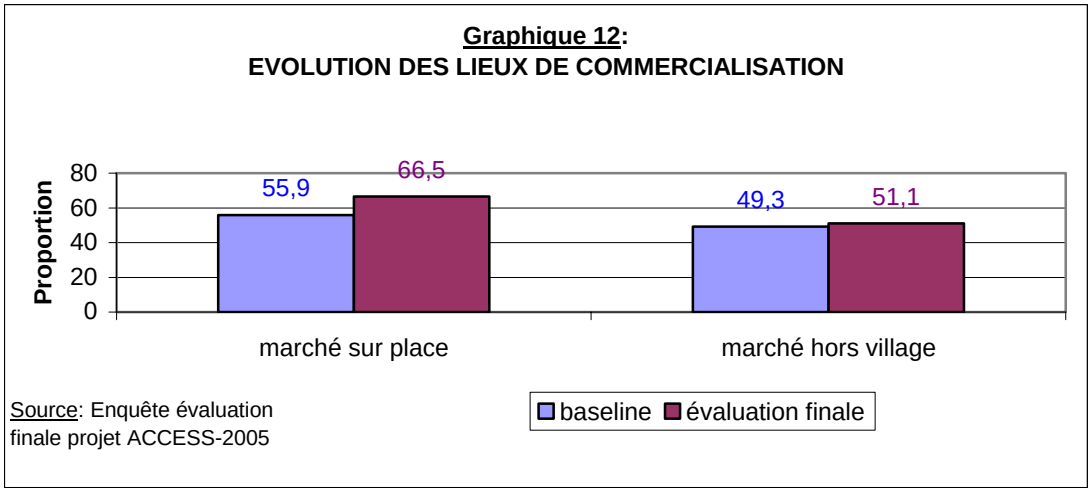


Le graphique ci-dessus montre la proportion des produits vendus au village et au marché, ainsi :

- le manioc, les brèdes et les bananes font surtout l'objet de commercialisation hors du village et ils constituent les principales sources de revenus agricoles des ménages : les proportions des quantités commercialisées hors du village sont respectivement de 55.6 %, 79.5 % et de 55.7 % ;

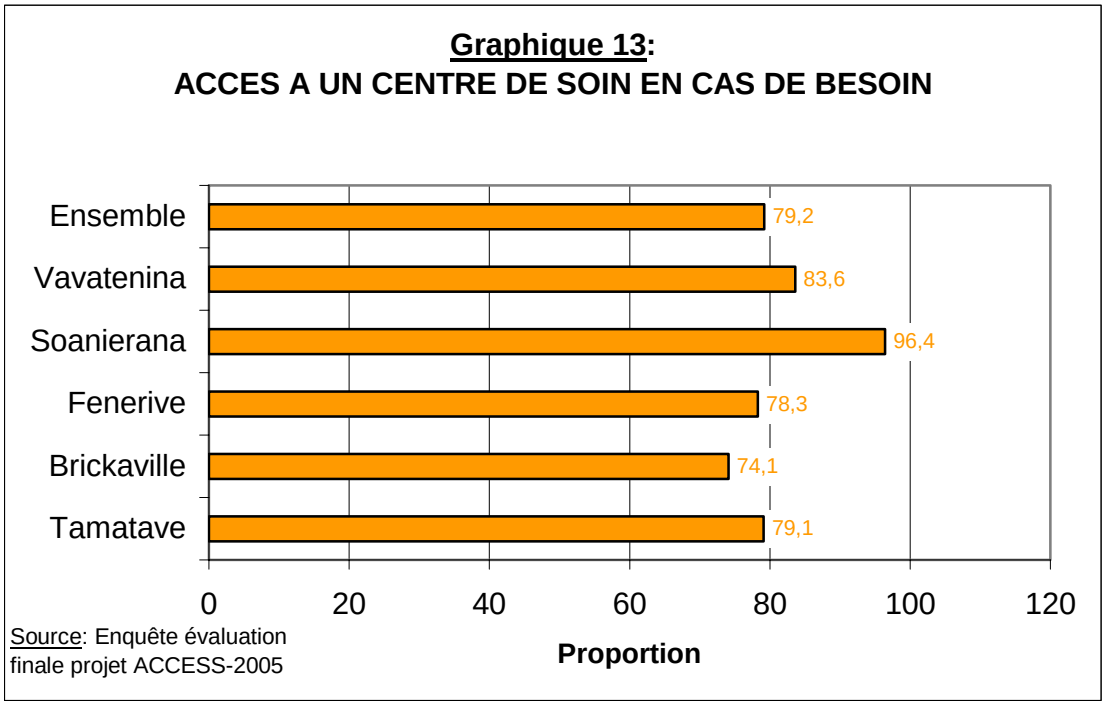
- une grande partie des produits tels que le riz, le coco et les letchis est plutôt vendue sur place : respectivement de 83.5 %, 79.5 et de 67.1 %, le riz et le coco sont surtout destinés à la consommation locale ou à l'autoconsommation alors que les letchis sont vendus auprès des collecteurs au bord des routes.

A défaut de données sur les quantités de produits commercialisés avant le projet ACCESS, l'analyse des réponses des bénéficiaires quant à aux lieux de commercialisation de leur produits agricoles montre de légères hausses tant sur le marché sur place (19 %) qu'aux marché hors village (3.7 %) : l'on constate de légers changements sur les pratiques commerciales des ménages qui ont pu être générées par les réhabilitations des pistes.



L'augmentation des bénéficiaires qui vendent leurs produits agricoles hors village dénote une amélioration de l'accessibilité des marchés hors village.

L'ACCES A UN CENTRE DE SOIN ET DE SANTE



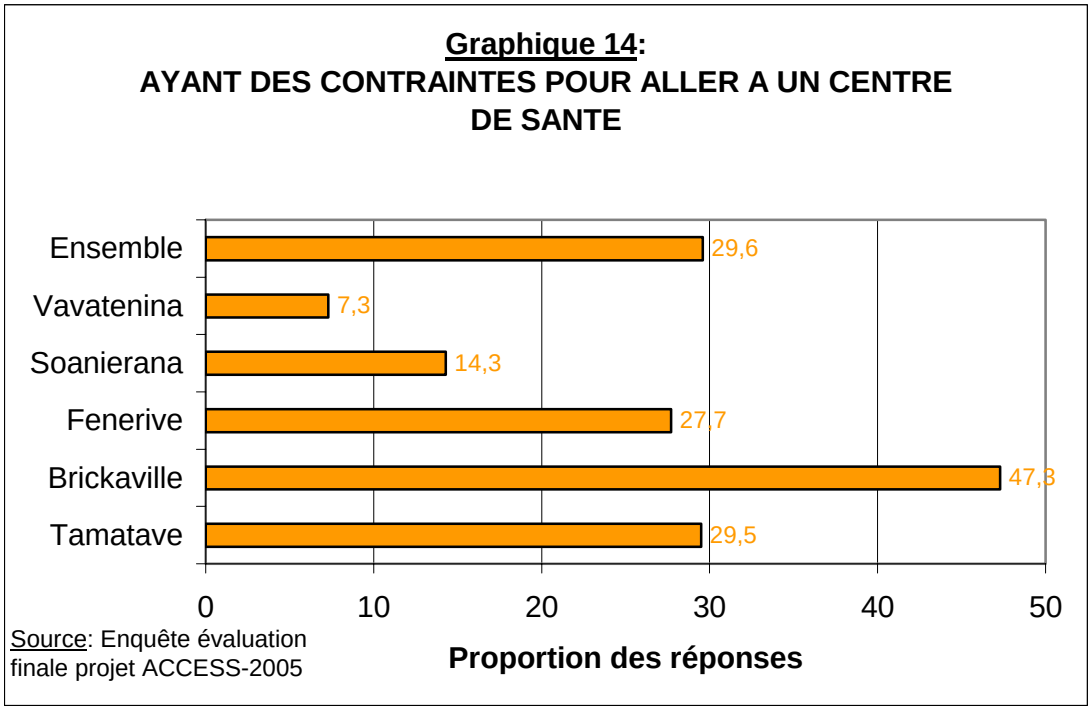
En cas de besoin, l'accès des ménages à un centre de santé est appréciable, dans l'ensemble 79.2 % des chefs de ménage ont déclaré qu'ils peuvent avoir accès selon leur besoin à un centre de santé : cette proportion est assez importante dans le Fivondronana de Soanierana (96.4 %) alors que celle-ci est de 74.1 % dans le Fivondronana de Brickaville.

Toutefois ***20.8 % des chefs de ménage affirment qu'ils ne peuvent pas avoir accès au centre de santé selon leur besoin***.

Par rapport aux données de l'enquête baseline ces indicateurs présentent des écarts : 84.3 % des chefs de ménage ont accès au centre de santé selon leur besoin et ***15.1 % ne peuvent pas avoir accès au centre de santé selon leur besoin***.

Les écarts entre les indicateurs ne sont pas assimilables à des impacts mais peuvent être liés à l'importance des réponses correspondantes à des problèmes financiers des ménages étant donné que la réalisation des enquêtes de l'évaluation finale était située dans une période de soudure.

Ainsi, sur la base de ces données il est difficile d'apprécier les impacts du projet sur l'accès à un centre de santé selon le besoin des ménages.



Cependant, l'analyse comparative des réponses (enquêtes baseline et évaluation finale) sur les obstacles sur l'accès au centre de santé montre que :

- si 30 % des chefs de ménage ont déclaré que les obstacles d'accès au centre de santé sont liés à l'état de la route lors de l'enquête baseline,

- cette proportion n'est que de 4.6 % seulement lors de l'enquête de l'évaluation finale.

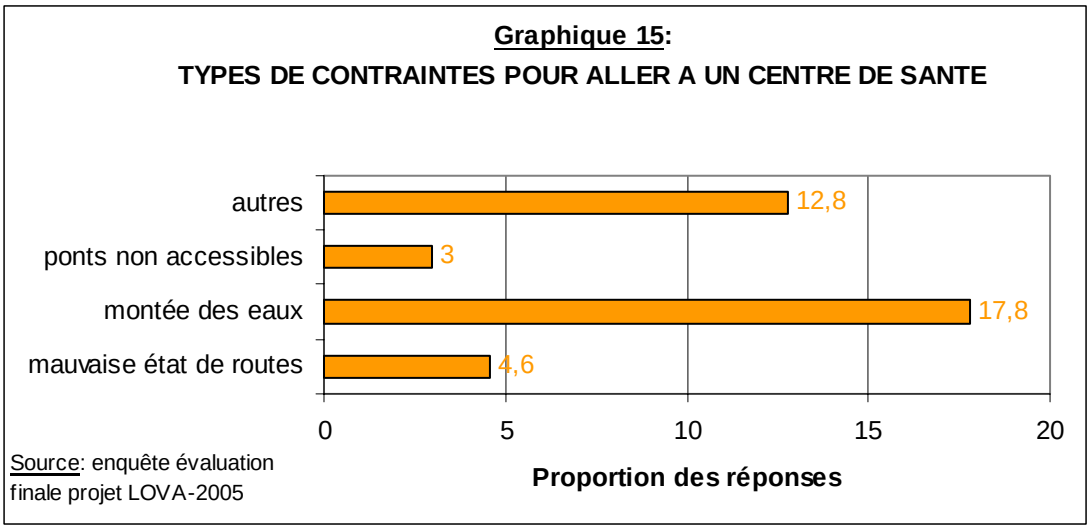
L'on peut conclure que ***les réhabilitations des pistes et/ou l'amélioration ou la création de sentiers ont nettement amélioré l'accès des ménages au centre de santé***.

Par ailleurs, l'analyse des réponses relatives à l'existence d'obstacle sur l'accès à un centre de santé montre que:

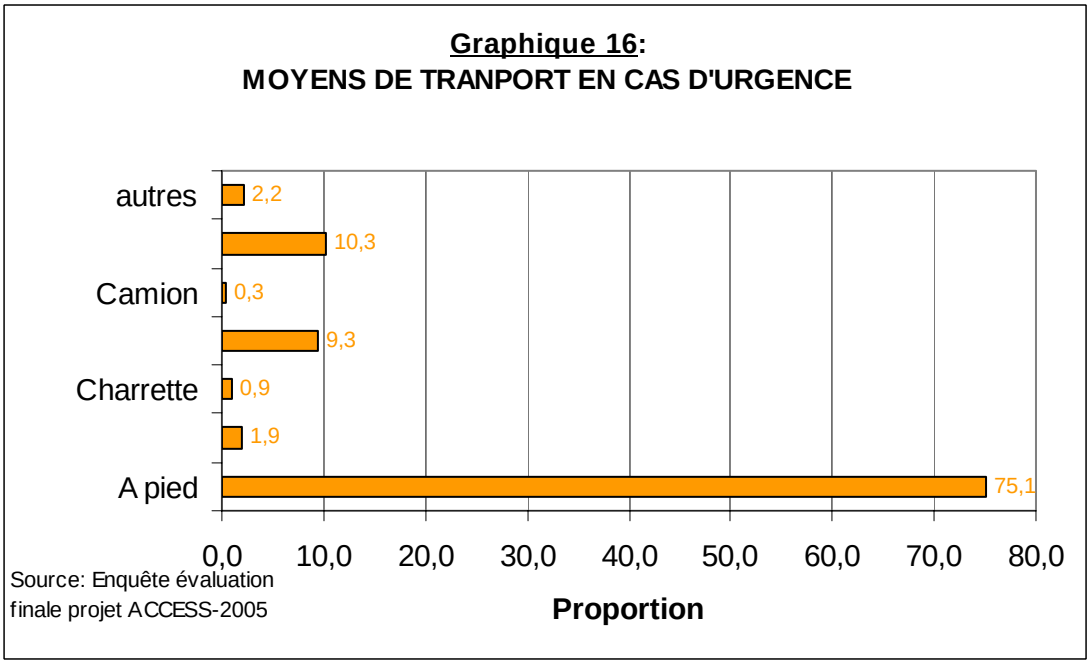
- si 45.7 % des chefs de ménage ont déclaré l'existence d'obstacles sur l'accès à un centre de santé lors de l'enquête baseline,

- 29.6 % seulement des chefs de ménage l'ont encore confirmé durant l'enquête d'évaluation finale, cependant dans le Fivondronana de Brickaville 47.3 % des chefs de ménages déclarent l'existence d'obstacles sur l'accès à un centre de santé.

Ces indicateurs confirment que les réhabilitations des pistes et/ou l'amélioration ou la création de sentiers ont contribué à l'amélioration de l'accès des ménages au centre de santé.



Le type de contrainte fréquemment évoqué par les chefs de ménage pour accéder à un centre de santé est la montée des eaux. Les types de contraintes regroupés dans 'autres' sont surtout des contraintes financiers, la cherté des frais de transport, le prix des médicaments hors de portée, éloignement du centre de santé, insuffisance de médecins, mauvaise qualité des prestations des médecins ...etc.



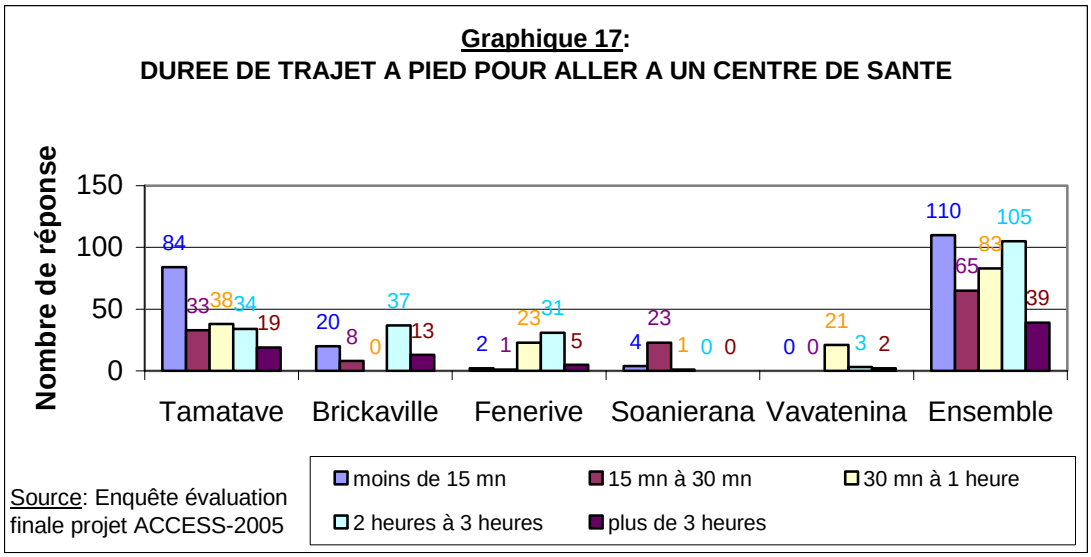
Les déclarations des chefs de ménage sur les moyens de transport utilisés en cas d'urgence de maladie font ressortir les points suivants:

- 75 % des chefs de ménage ont déclarés faire la marche à pied que ce soit dans les résultats d'enquête de la baseline que dans les résultats d'enquête de l'évaluation finale ;

- cependant, l'on identifie l'utilisation d'autres moyens de transport dans les résultats de l'enquête évaluation finale : le recours au taxi-brousse est passé de 6 % à 9.3 %,

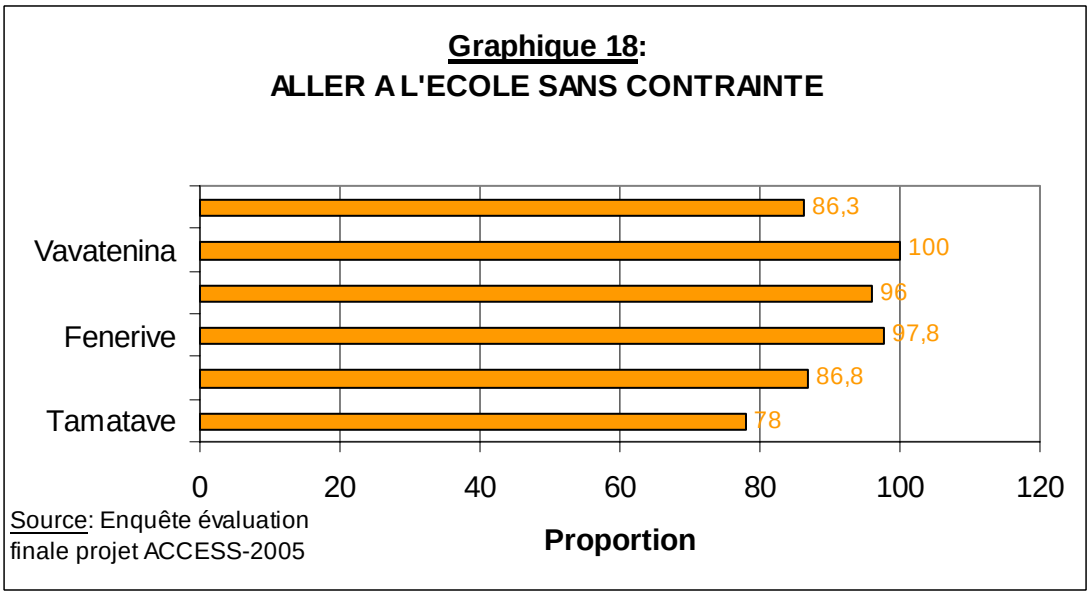
l'utilisation de bicyclette a augmenté de 0 % à 1.9 % et pour les autres moyens regroupés dans 'autres' (de 0 % à 2.2 %) l'on identifie le *kalesy* et les voitures de particuliers.

Ainsi, une tendance vers une diversification d'utilisation de moyens de transports en cas d'urgence de maladie est ressentie à travers la lecture des données de l'évaluation finale: outre les voitures et le taxi-brousse ***le recours au MIT (bicyclette, kalesy) dénote une amélioration de l'accessibilité des pistes.***



Enfin, à titre d'information, 43.5 % des chefs de ménage déclarent que la durée de trajet à pied pour aller à un centre de santé ne dépasse pas les 30 minutes, et 64.2 % affirment que la durée de trajet n'excède pas 1 heure. Seuls 9.7 % des chefs de ménage déclarent que la durée de trajet est de plus de 3 heures.

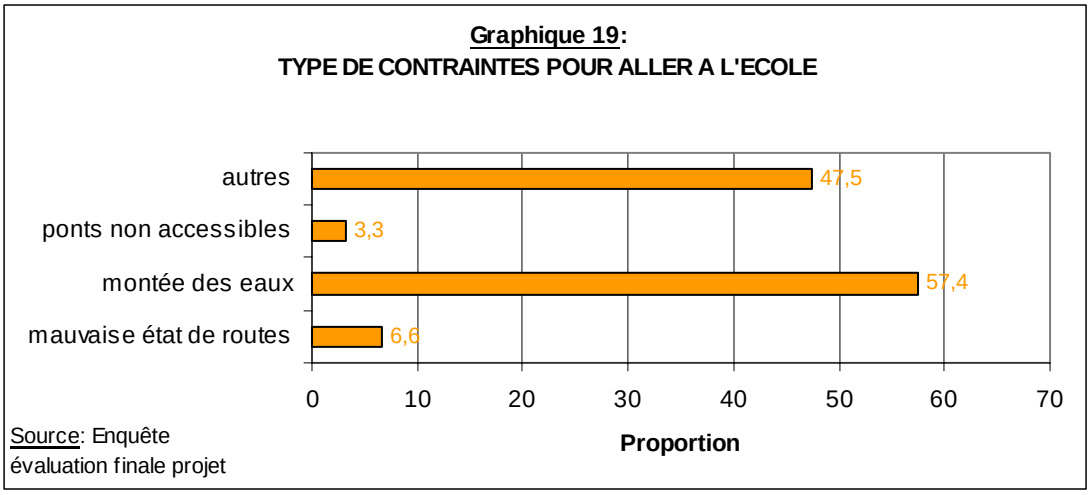
L'ACCES A UNE ECOLE



Par rapport aux résultats d'enquête baseline, ***les résultats de l'enquête évaluation finale montrent une amélioration de l'accès à une école des élèves***, en effet :

- si la moitié (49.4 %) des ménages répondants ont déclaré que leurs enfants peuvent rejoindre l'école sans contrainte lors de l'enquête baseline,

- 86.3 % des ménages répondants l'ont confirmé durant l'enquête évaluation finale : c'est dans les Fivondronana de Vavatenina (100 %), de Fenerive (97.8 %) et de Soanierana (96 %) que l'accès à l'école ne présente presque pas de contrainte pour les parents.



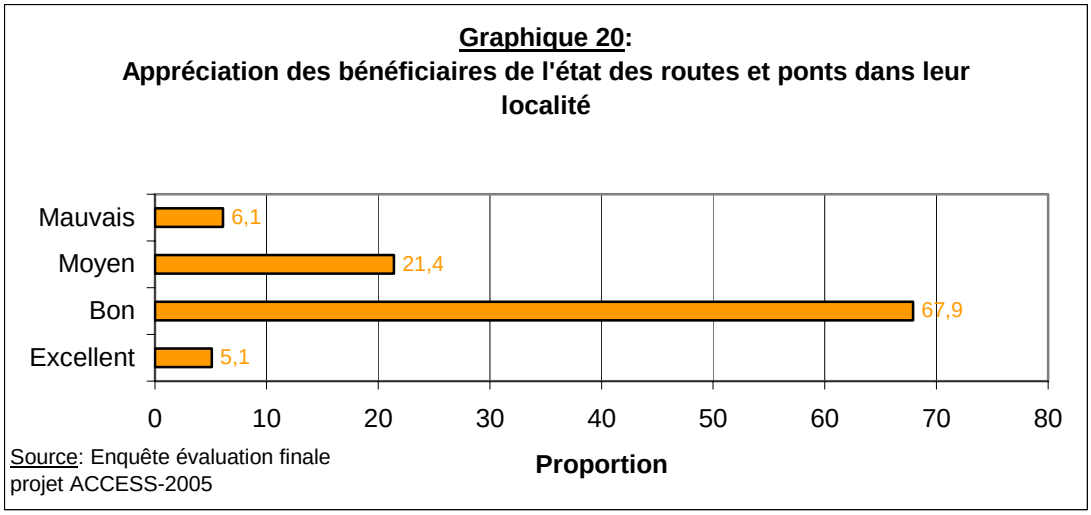
Seuls 9.1 % des ménages ont répondus affirmativement avoir des contraintes sur l'accès à l'école de leurs enfants, les contraintes évoquées sont surtout :

- la montée des eaux (57.6 %) ;

- autres (47.5 %) : fréquente absence et insuffisance d'enseignants, mauvais temps, financiers.

L'analyse comparative des résultats des deux enquêtes (baseline et évaluation finale) montre que si 19 % des ménages ont déclaré que les contraintes sont dues à la mauvaise état des routes lors de la baseline, ce type de contrainte ne représente que 6.6 % des cas lors de l'évaluation finale.

En conclusion, l'analyse comparative des indicateurs issus des enquêtes baseline et de l'évaluation finale montre que le projet ACCESS à travers ses activités de réhabilitation des pistes et d'amélioration des sentiers a eu des impacts positifs au niveau des bénéficiaires notamment sur l'amélioration de l'accès aux services sociaux (école, centre de santé).



Après les travaux de réhabilitation et/ou d'amélioration des sentiers, la perception des bénéficiaires sur la qualité de l'état des routes au niveau de leur localité a nettement changé :

- 74.7 % des répondants ont jugé que l'état des routes dans leur localité est mauvais avant les travaux de réhabilitation (cf. résultats baseline) alors qu'après les travaux (résultats enquête évaluation finale) seulement 6.1 % des répondants ont déclaré le mauvais état des routes dans leur localité ;

- si 9 % des répondants ont trouvé que l'état des routes est bon lors de la baseline, 67.9 % affirment que l'état des routes est bon lors de l'enquête évaluation finale.

Cependant, les problèmes d'accès des véhicules sur les pistes sont souvent évoqués par les participants des réunions de focus groupe et de prospective stratégique : ces problèmes sont liés généralement à la mauvaise état de certains ponts indépendamment s'ils ont fait l'objet de réhabilitation ou non dans les cadre du projet ACCESS.

LES AUTRES IMPACTS

Le projet ACCESS a opté sur deux approches pour assurer une meilleure participation de la communauté dans les travaux de réhabilitation :

- le HIMO/VCT utilisant la main d'œuvre locale pour la réhabilitation des chaussées dont l'objectif est de pallier aux périodes de soudure,

- la passation de marché aux micros et petites entreprises de proximité pour la construction/réfection des ouvrages d'art.

Ainsi, près de 567 Tonnes de riz et 57 Tonnes de légumineuses (Source : Rapport final provisoire- Project Manager) ont été déjà distribués à la main d'œuvre locale lors de la réalisation des travaux : le panier de vivre est distribué par personne à raison de 02 Kg de riz et 0,300 Kg d'haricot par jour de travail. ***Cette approche a contribué à un « amortissement » des effets de la soudure au niveau des bénéficiaires***.

Environ 73 000 personnes (Source : Rapport final provisoire-Project Manager) ont participé aux travaux de réhabilitation et ont bénéficié des vivres, leurs travaux représentent près de

264 000 personnes -jour de main d'œuvre (Source : Rapport final provisoire-Project Manager).

D'autre part les autorités locales ont bénéficié d'un renforcement de capacité au même titre que les FML, leur permettant ainsi d'apprécier techniquement les travaux de réhabilitation :

- Maires
- Conseillers municipaux
- Comité de Développement Communal
- Chefs de quartier

Le comité d'encadrement des travaux HIMO (COGES, chefs d'équipe, chefs de chantier) a bénéficié d'un renforcement de capacité en gestion de chantier.

Outre les renforcements de capacité, 502 membres des PME opérationnels ont bénéficié également des impacts du projet ACCESS notamment en terme de revenus. Les montants des marchés relatifs aux travaux de réhabilitation sont en moyenne de 460.000 Mga (Ariary) ou 2.300.000 Fmg (cas de Sahambala).

Tableau 7 : Impacts du projet sur les PME

ZONES INTERVENTION	Nombre de PME sélectionnés	Nombre de PME opérationnels	Nombre des membres des PME
Tamatave II	58	33	214
Brickaville	17	15	160
Fenerive	15	6	46
Soanierana	11	1	5
Vavatenina	18	13	77
ENSEMBLE	119	68	502

Source : Données Care-Tamatave-2005

4.5- LA PERENNITE ET LA VIABILITE DU PROJET ACCESS

4.5.1- La vision des acteurs-clés sur la pérennisation et la viabilité du système d'entretien des pistes

LE CAS DE RANOMAFANA-EST

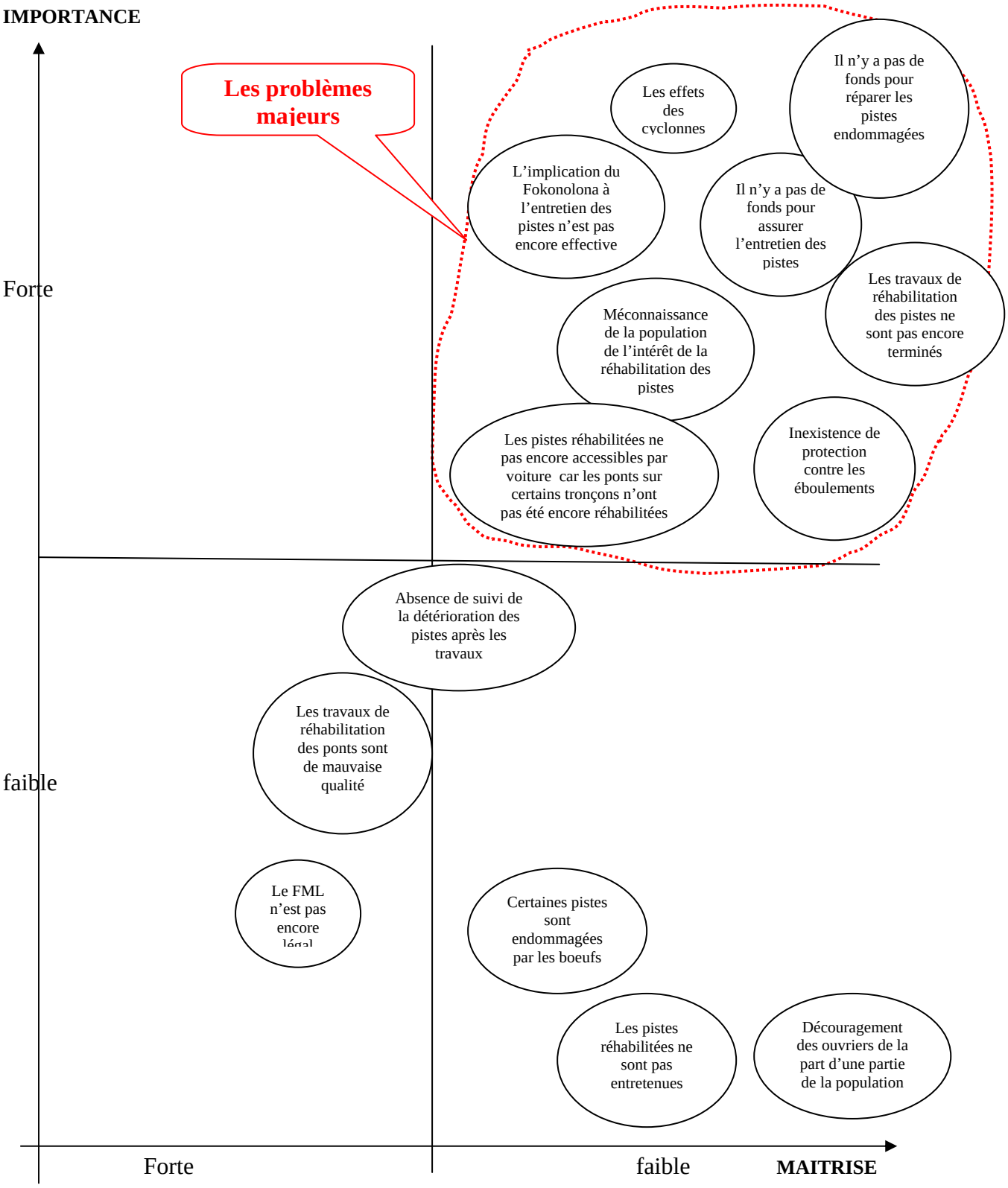
Participants à la réunion de prospective stratégique sur « la pérennisation et la viabilité du système d'entretien des pistes »

Nom et prénom des participants	Associations
1- RANDRIANARILAZA Christian	Koloharena FML- Technique
2- LESABOTSY Jean	President FML
3- BERLEMANS Michel	President Controleur
4- RABARISON Charles	Secrétaire FML
5- PANÖEL	Commissaire au compte FML
6- ZAFILAHY Manantsoa	Tangalamena
7- RAFETIARIVONY Iseaell	Fokontany

L'anticipation des problèmes sur la situation actuelle (diagnostic participatif) et les problèmes de pérennisation et de viabilité de l'entretien des pistes (traduction libre)

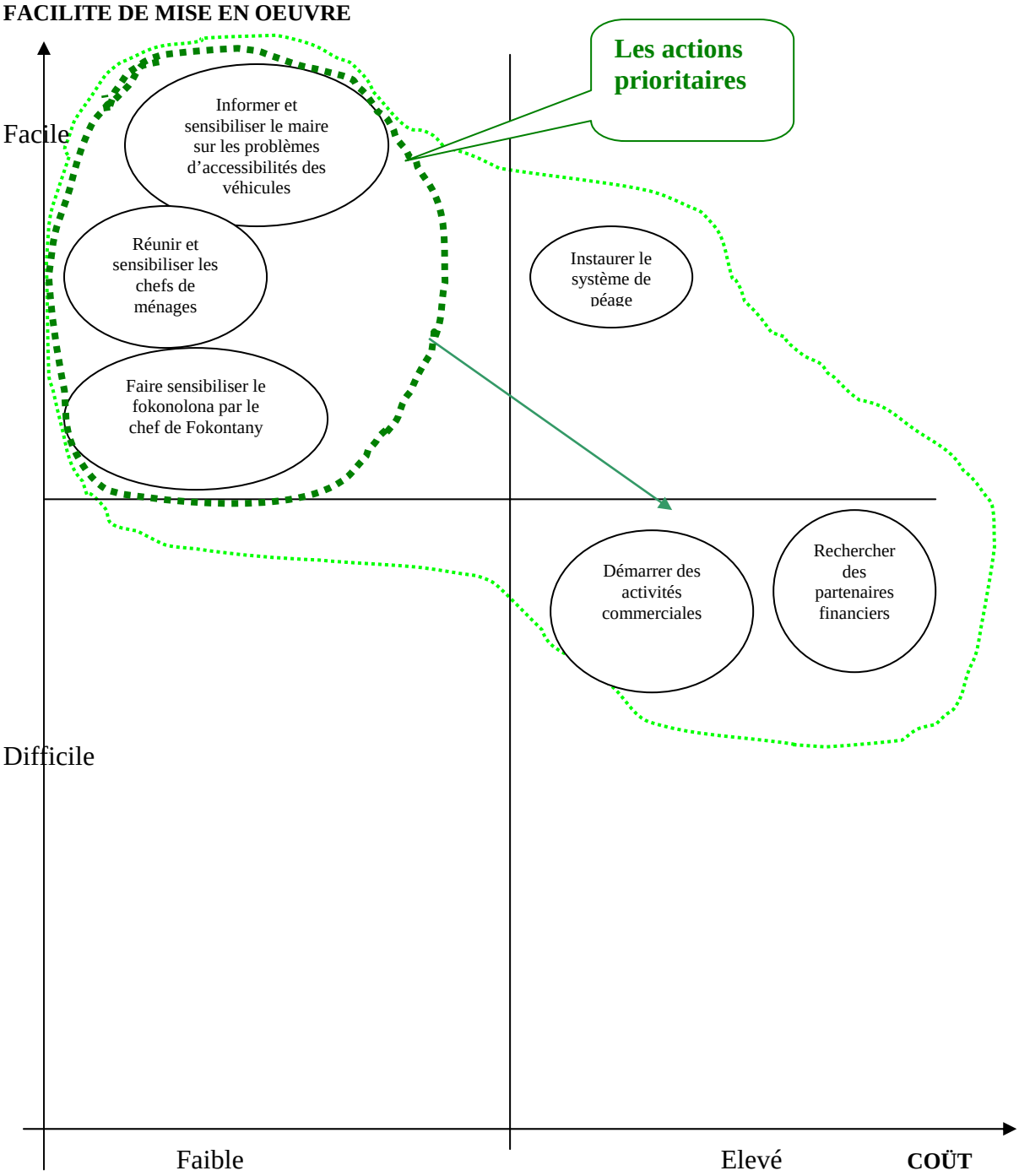
- les travaux de réhabilitation des ponts sont de mauvaise qualité
- absence de suivi et de contrôle des travaux de réhabilitation des pistes
- inexistence de protection contre les éboulements
- les travaux de réhabilitation des pistes ne sont pas encore terminés
- il n'y a pas de fonds pour assurer l'entretien des pistes
- absence de suivi contrôle de la détérioration des pistes après les travaux
- découragement des ouvriers de la part d'une partie de la population
- méconnaissance de la population de l'intérêt de la réhabilitation des pistes
- les pistes réhabilitées (sans pierre) ne résistent pas à la pluie
- il n'y a pas de fonds pour réparer les pistes endommagées
- pistes réhabilitées encore non accessibles par voiture car les ponts sur certains tronçons n'ont pas été encore réhabilités
- certaines pistes sont endommagées à cause des bœufs
- l'implication du Fokonolona à l'entretien des pistes n'est pas encore effective
- les effets des cylonnes
- le FML n'est pas encore légal
- les pistes réhabilitées ne sont pas entretenues

Identification des problèmes majeurs de manière participative et consensuelle



Identification des objectifs et des actions à entreprendre face aux principaux problèmes majeurs

Problèmes	Objectifs	Actions
Les pistes réhabilitées encore non accessibles par les véhicules car les ponts sur certains tronçons n'ont pas été encore réhabilités	Rendre les pistes accessibles aux véhicules	- informer et sensibiliser le maire (par le président du FML) pour trouver des solutions
L'implication du Fokonolona à l'entretien des pistes n'est pas encore effective	Impliquer le fokonolona dans l'entretien des pistes	- faire sensibiliser le Fokonolona par le chef de Fokontany (commission sensibilisation) - réunir et sensibiliser les chefs de ménage
Il n'y a pas de fonds pour assurer l'entretien des pistes	Disposer des fonds pour assurer l'entretien des pistes	- démarrer des activités commerciales pour constituer de fonds pour le FML (vidéo, bals..) - rechercher des partenaires financiers - instaurer un système de péage


FACILITE DE MISE EN OEUVRE
Les actions prioritaires
Facile
Informer et sensibiliser le maire sur les problèmes d'accessibilités des véhicules
Réunir et sensibiliser les chefs de ménages
Faire sensibiliser le fokonolona par le chef de Fokontany
Instaurer le système de péage
Démarrer des activités commerciales
Rechercher des partenaires financiers
Difficile
Faible
Elevé
COÜT

LE CAS DE IHOTSIKA

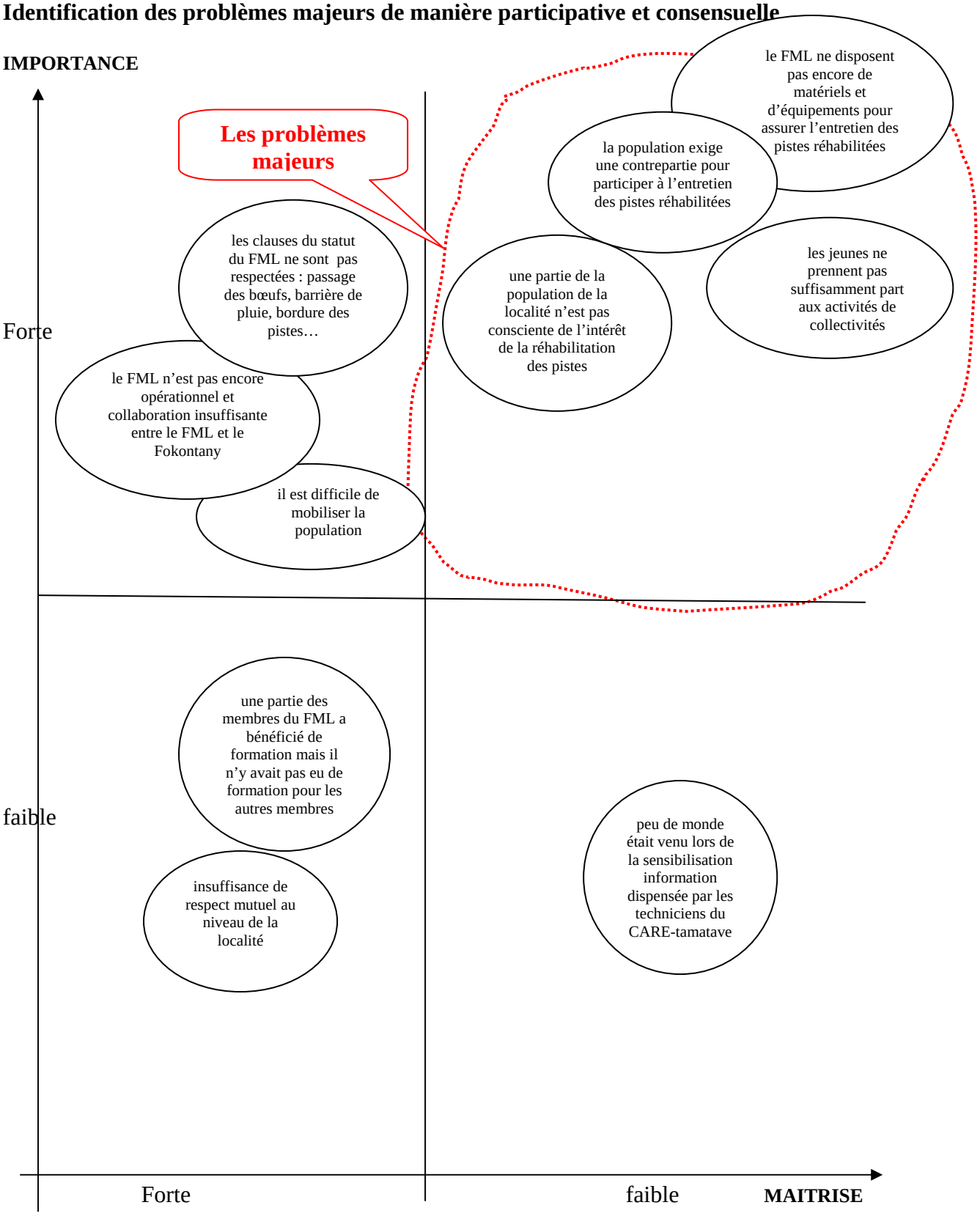
Participants à la réunion de prospective stratégique sur « la pérennisation et la viabilité du système d'entretien des pistes »

Nom et prénom des participants	Associations
1- BE-JEAN	Président FML
2- RABEARISOLO Hortense	Chef de Fokontany
3- CHAN Michaël Eric	Conseiller Commune Rurale
4- RAYMOND	Vice Président FML

L'anticipation des problèmes sur la situation actuelle (diagnostic participatif) et les problèmes de pérennisation et de viabilité de l'entretien des pistes (traduction libre)

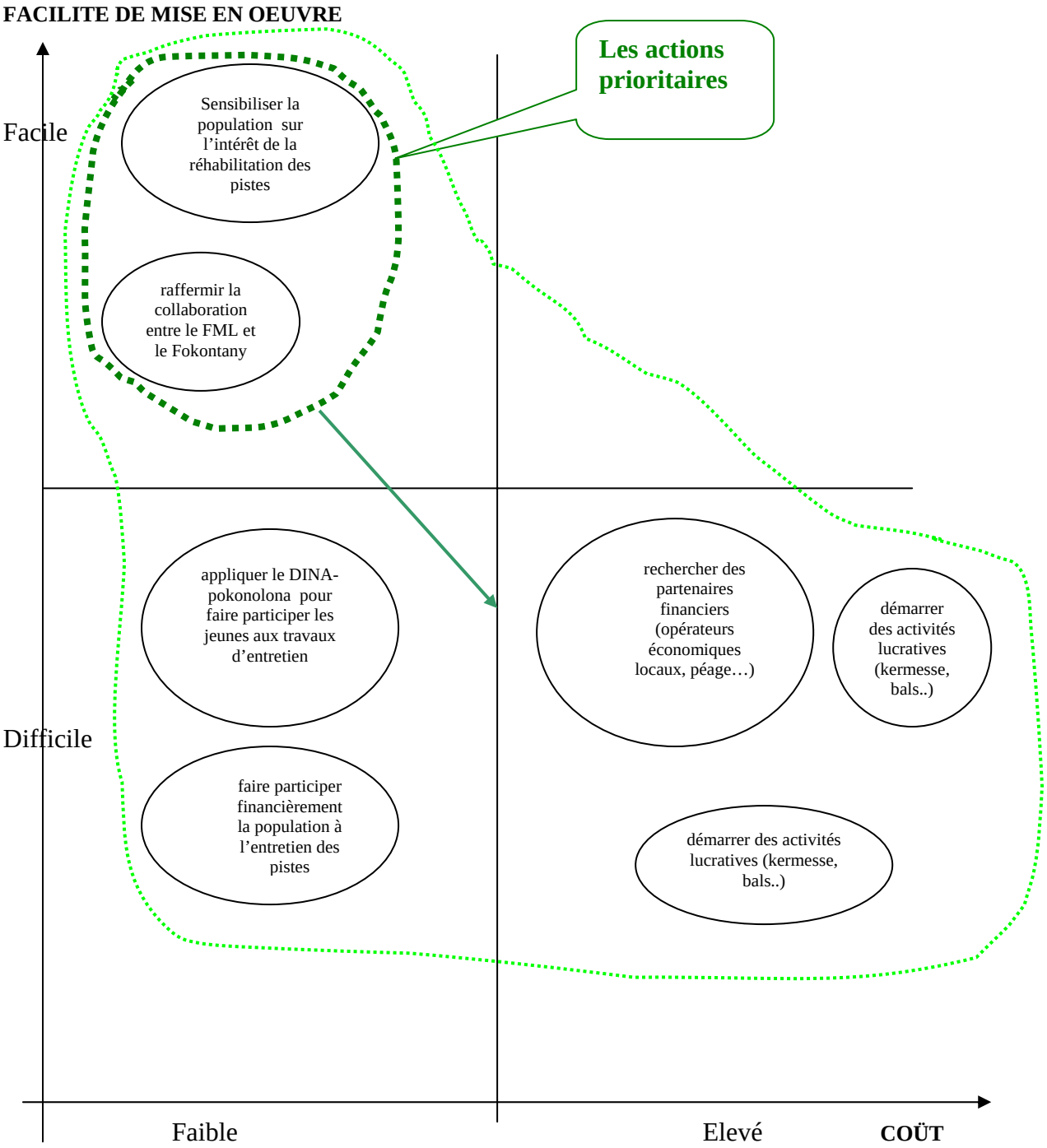
- le FML n'est pas encore opérationnel et collaboration insuffisante entre le FML et le Fokontany
- les jeunes ne prennent pas suffisamment part aux activités de collectivités (Fokonolona)
- le FML ne disposent pas encore de matériels et d'équipements pour assurer l'entretien des pistes réhabilitées
- la population exige une contrepartie pour participer à l'entretien des pistes réhabilitées
- une partie de la population de la localité n'est pas consciente de l'intérêt de la réhabilitation des pistes
- les clauses du statut du FML ne sont pas respectées : passage des bœufs, barrière de pluie, bordure des pistes…
- une partie des membres du FML a bénéficié de formation mais il n'y avait pas eu de formation pour les autres membres
- peu de monde était venu lors de la sensibilisation information dispensée par les techniciens du CARE-Tamatave
- il est difficile de mobiliser la population
- insuffisance de respect mutuel au niveau de la localité

Identification des problèmes majeurs de manière participative et consensuelle

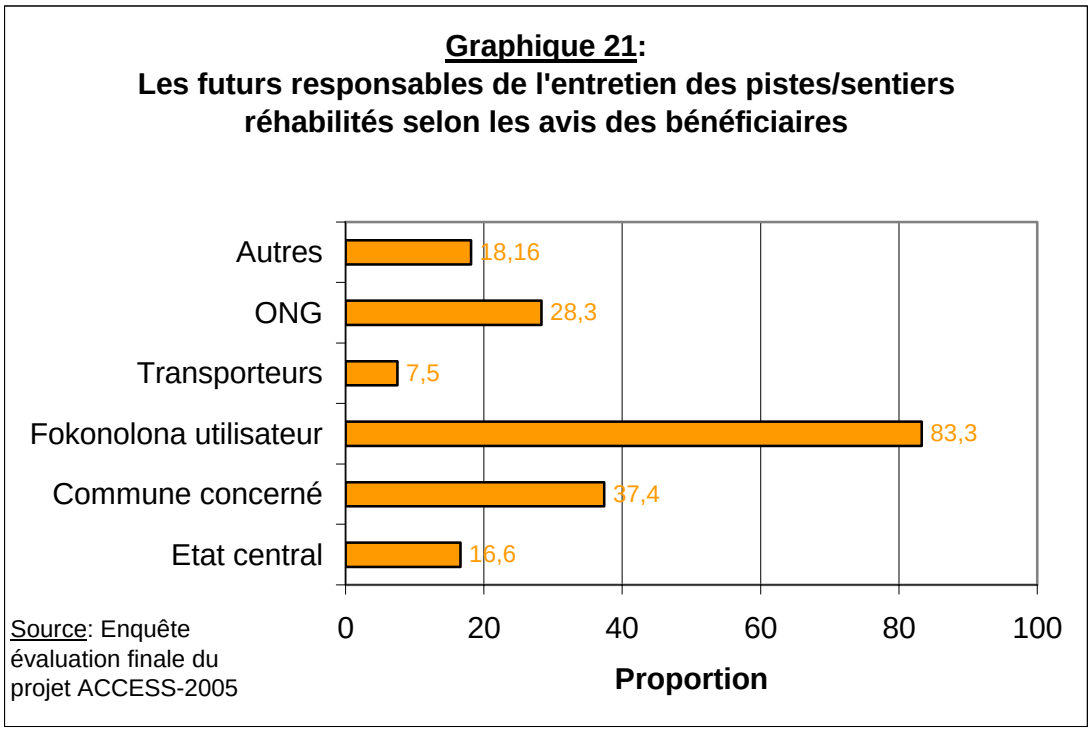


Identification des objectifs et des actions à entreprendre face aux principaux problèmes majeurs

Problèmes	Objectifs	Actions
Le FML ne disposent pas encore de matériels et d'équipements pour assurer l'entretien des pistes réhabilitées	Disposer de matériels et équipements nécessaires pour assurer l'entretien durable des pistes	- faire participer financièrement la population à l'entretien des pistes (cotisation..) - rechercher des partenaires financiers (opérateurs économiques locaux, péage…) - démarrer des activités lucratives (kermesse, bals..)
La population exige une contrepartie pour participer à l'entretien des pistes réhabilitées	Motiver une main d'œuvre pour l'entretien des pistes	- rémunérer une main d'œuvre par le biais des cotisations - raffermir la collaboration entre le FML et le Fokontany pour la quête des cotisations
Les jeunes ne prennent pas suffisamment part aux activités de collectivités (fokonolona)	Faire participer les jeunes activités des collectivités	- appliquer le DINA-pokonolona pour faire participer les jeunes aux travaux d'entretien
Une partie de la population de la localité n'est pas consciente de l'intérêt de la réhabilitation des pistes	Sensibiliser la population	- sensibiliser la population (par le FML/Fokontany)


FACILITE DE MISE EN OEUVRE
Les actions prioritaires
Facile
Sensibiliser la population sur l'intérêt de la réhabilitation des pistes
raffermir la collaboration entre le FML et le Fokontany
appliquer le DINA-pokonolona pour faire participer les jeunes aux travaux d'entretien
rechercher des partenaires financiers (opérateurs économiques locaux, péage…)
démarrer des activités lucratives (kermesse, bals..)
Difficile
faire participer financièrement la population à l'entretien des pistes
démarrer des activités lucratives (kermesse, bals..)
Faible
Elevé
COÜT

4.5.2- La perception des bénéficiaires sur la pérennisation et la viabilité du système d'entretien des pistes



Les résultats d'enquête de l'évaluation finale reflètent ***la prise de conscience des bénéficiaires quant à leur responsabilité sur l'entretien des pistes/sentiers :***

- ***83.3 % des réponses sont favorables à la prise en main de l'entretien des pistes/sentiers par le Fokonolona utilisateur (les bénéficiaires)*** ;
- 37.4 % des réponses ont déclaré que l'entretien des pistes/sentiers doit revenir à la commune concernée ;
- 28.3 % des réponses pensent que l'entretien des pistes/sentiers relève des attributions d'un ONG ;
- 16.6 % des réponses ont déclarés que l'entretien des pistes/sentiers doit être la responsabilité de l'administration centrale ;
- enfin, pour les réponses regroupées dans la rubrique 'autres' (18.2 %) : par ordre d'importance des réponses, la responsabilité de l'entretien des pistes/sentiers doit revenir au CARE, FML Fokontany et ONG.

L'analyse des réponses montre les difficultés d'une partie des bénéficiaires pour le changement de comportement d'assisté à un comportement de responsable dans le processus d'un développement durable.

Toutefois, ***la majorité des bénéficiaires ont pris conscience de la nécessité de la prise en main de l'entretien des pistes/sentiers par eux-mêmes afin de pérenniser les acquis en terme d'accessibilité de leur localité***. Et les réponses positives (100 %) sur la participation des bénéficiaires et des membres de leur ménage aux travaux de Fokonolona, du moins verbalement, confirment la volonté des bénéficiaires à participer à l'entretien des pistes de leur localité.

4.5.3- L'architecture de la pérennisation et de la viabilité du système d'entretien des pistes

A- Identifier les problèmes majeurs relatifs à la situation actuelle (diagnostic participatif) et à la pérennisation de l'entretien des pistes

Les participants sur les deux sites ont établis individuellement une liste des problèmes sur la situation actuelle et sur les problèmes de pérennisation des pistes, puis chaque problème a été discuté collectivement et une liste des problèmes a été établie de manière consensuelle.

Les participants ont identifié les problèmes majeurs par rapport au plan matrice ImportanceX Maîtrise suivants :

1) Les pistes qui ont été réhabilitées ne sont pas encore accessibles par les véhicules car les ponts sur certains tronçons n'ont pas été encore réhabilités

2) L'implication du Fokonolona à l'entretien des pistes n'est pas encore effective

3) Il n'y a pas de fonds pour assurer l'entretien des pistes

4) La population exige une contrepartie pour participer aux travaux d'entretien des pistes

5) Les jeunes ne prennent pas suffisamment part aux activités de collectivité

6) Certain FML ne dispose pas encore d'équipements de base pour assurer l'entretien des pistes

7) Une partie de la population des localités n'est pas consciente de l'intérêt de la réhabilitation des pistes

B- Identifier des actions prioritaires à entreprendre face aux principaux problèmes majeurs

Pour chaque problème identifié, les participants collectivement ont identifié les objectifs et les actions à entreprendre pour la mise en œuvre des activités de pérennisation de l'entretien des pistes.

Les actions prioritaires identifiées ont été analysées par les participants selon la matrice Facilité de mise en oeuvreXCoût de réalisation. Les actions prioritaires sont les actions facilement à mettre en œuvre et dont les coûts de réalisation sont faibles : ***le principe étant de commencer sur ces actions prioritaires qui peuvent avoir des effets mobilisateurs de la population locale et de continuer progressivement sur les autres actions identifiées***.

Ainsi les actions prioritaires identifiées par les participants sont :

1) Informer et sensibiliser les responsables des collectivités (maire, commune…) sur les problèmes d'accessibilité des véhicules

2) Réunir et sensibiliser les chefs de ménage sur la nécessité de la mise en œuvre de l'entretien des pistes

3) Faire sensibiliser le Fokonolona par le chef de Fokontany

4) Sensibiliser la population sur l'intérêt de la réhabilitation et de l'entretien des pistes

5) Raffermir la collaboration entre le FML et le Fokontany pour la mise en œuvre des entretiens des pistes

C- Les axes stratégiques de la pérennisation et de la viabilité du système d'entretien des pistes

Pour faire face aux enjeux et aux défis identifiés, la mise en œuvre d'un système de pérennisation de l'entretien des pistes repose sur les trois axes stratégiques suivants :

1) Organiser une collaboration claire et bien définie entre les FML et les Fokontany sur les actions de pérennisation de l'entretien des pistes

2) Informer et sensibiliser la population et les autorités locales sur les enjeux de la pérennisation de l'entretien des pistes

3) Instaurer un cadre réglementaire de financement pérenne de l'entretien des pistes (autofinancement, partenaires financiers…)

Sur la base du diagnostic et des propositions formulées par les participants aux réunions de prospective stratégique, chacun de ces axes stratégiques est déclinée ci-après en objectifs de progrès à poursuivre et en pistes d'actions à entreprendre ou à renforcer en matière de pérennisation des entretiens des pistes.

<u>Axe 1</u> : « Organiser une collaboration claire et définie entre les FML et les Fokontany sur les actions de pérennisation des pistes »

Le résultat des réunions de prospective stratégique et des focus group montre l'existence d'un problème de leadership entre le FML et le Fokontany pour la réalisation des activités d'entretien des pistes. Ce problème constitue l'un des facteurs de blocage à l'opérationnalisation des FML alors que la mise en oeuvre des activités des FML suppose la mise en concordance des volontés publiques et privées favorisant l'organisation de compromis durables entre acteurs. La mise en place des règles de jeu stables et claires harmonisant les collaborations entre les acteurs, conditions pour devenir à terme un lieu propice pour la résolution de problèmes et de synthèse des contradictions économiques et sociales liées à la pérennisation du système d'entretien des pistes.

Dès lors, il apparaît indispensable de :

- établir une collaboration claire et définie entre les FML et les Fokontany sur les actions de pérennisation des pistes ;
- renforcer les synergies entre les FML et les Fokontany pour la mise en œuvre des activités d'entretien des pistes.

<u>Axe 2</u> : « Informer et sensibiliser la population et les autorités locales sur les enjeux de la pérennisation de l'entretien des pistes »

La lecture des fiches de focus group et du résultat des réunions de prospective stratégique montre une insuffisance de sensibilisation de la population sur les enjeux de la pérennisation de l'entretien des pistes qui est reflétée par :

- un manque d'intérêt sur la réhabilitation des pistes,
- une faible implication du Fokonolona sur les activités d'entretien,
- l'exigence de contrepartie pour participer aux travaux d'entretien,

elle peut aussi s'expliquer par l'absence ou le faible impact de la réhabilitation des pistes à l'endroit d'une partie de la population dont les attentes n'ont pas été satisfaites (par exemple population se trouvant sur des tronçons dont la mauvaise état des ponts ne permet pas l'accessibilité de véhicules), par la méconnaissance des FML, par la réticence ou la peur de payer des cotisations, par la non- opérationnalisation des FML.

Dès lors, il est indispensable pour le FML d'informer les autorités locales sur la nécessité de voir les possibilités de réhabiliter dans l'urgence les ponts qui constituent des obstacles à l'accessibilité des véhicules sur certaines pistes sinon les impacts des réhabilitations des pistes ne seront pas perceptibles par la population : ***les impacts tangibles sont les principaux facteurs de motivation de la population à s'impliquer davantage à l'entretien des pistes*** voire à la prise en main des activités de pérennisation de l'entretien des pistes.

Il est également urgent que des actions d'information et de sensibilisation soient initié conjointement par le FML et le Fokontany sur les enjeux de la pérennisation de l'entretien des pistes. La mobilisation de la population à travers des séances d'IEC au niveau des chefs de ménages, des associations des jeunes, des notables et de la population des Fokontany constitue les étapes incontournables pour la réussite de la mise en place du système de pérennisation d'entretien des pistes.

<u>Axe 3</u> : « Instaurer un cadre réglementaire de financement pérenne de l'entretien des pistes»

Les participants sont conscients que le financement pérenne des activités d'entretien qui est l'élément- clé du système de pérennisation de l'entretien des pistes est difficilement à mettre en œuvre, notamment :

- le paiement des cotisations au niveau des Fokontany,
- l'instauration d'un système de péage,
- le démarrage des activités lucratives pour se constituer un fonds de fonctionnement des FML,
- la recherche de partenaires financiers (opérateurs économiques locaux, bailleurs de fonds…).

Si les solutions sont identifiées en matière de financement des activités d'entretien, leur mise en œuvre nécessite ***un cadre réglementaire au niveau des Fokontany particulièrement les cotisations et le péage***.

Par ailleurs, il est indispensable, outre le renforcement de compétences techniques déjà dispensées par le projet ACCESS, de poursuivre plusieurs objectifs :

- améliorer la connaissance des membres des FML en matière de gestion comptable et financière,
- diffuser auprès des membres de bureau des FML les informations concernant les bailleurs de fonds susceptibles de contribuer financièrement à l'entretien et/ou à l'amélioration des pistes

A titre de conclusion, les détails de certaines actions sont déjà consignés dans les PEM (Plan d'Entretien et de Maintenance) mais il semble que l'opérationnalisation effective du FML demande un encadrement de la part du projet ACCESS pour démarrer les axes stratégiques précités : ***le retrait du projet ACCESS doit être progressif mais le projet ne doit en aucun cas se substituer aux responsabilités des FML***.

5- CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Les objectifs et les impacts

D'une manière générale, la mission d'évaluation estime que les objectifs opérationnels du projet sont atteints.

En terme d'impacts, si l'analyse comparative des résultats d'enquête de la baseline et de l'évaluation finale montre une amélioration d'accessibilité des zones d'intervention du projet, les réunions de focus group et de prospective stratégique révèlent des problèmes d'accessibilité des pistes dû à la mauvaise état des ponts sur certaines zones dont les impacts du projet ne sont pas « perceptibles » par la population.

La mission d'évaluation suggère au projet, dans sa phase finale, d'identifier ces ponts qui doivent être réhabilités d'urgence sinon les travaux de réhabilitation des pistes seront perçus par les bénéficiaires comme « étaient inutiles ».

La pérennisation et de la viabilité du système d'entretien des pistes

La mission estime que c'est la phase la plus importante du projet, étant donné le climat des zones d'intervention du projet la détérioration des pistes et de sentiers nouvellement réhabilités ou améliorés est relativement rapide sans un système d'entretien pérenne des pistes.

A l'état actuel des choses, sur la base des réunions de focus group et de prospective stratégique, la mission pense que l'opérationnalisation du système d'entretien comporte des problèmes réels. La mission suggère au projet de reproduire des séances de prospective stratégique au niveau des zones d'intervention pour aider les acteurs-clés à fournir des réflexions prospectives et les aider à définir une position commune et proactive sur la pérennisation de l'entretien des pistes. La mission a l'impression que, à travers certaines informations issues de focus group, des bénéficiaires ont un comportement d'assisté et dans certain cas des bénéficiaires sont plutôt intéressés par des éventuels dons (casquettes, tee-shirts, vivres….) de la part du projet que de la pérennisation des pistes.

L'évaluation des travaux de prospective stratégique et des résultats des focus conduit à formuler les recommandations suivantes pour assurer la réussite de la pérennisation de l'entretien des pistes :

- d'enrichir les travaux de prospective stratégique et ainsi d'élargir la réflexion prospective à l'échelle des zones d'intervention du projet pour une plus grande appropriation de la démarche de pérennisation ;
- d'organiser une collaboration claire et définie entre les FML et les Fokontany sur les actions de pérennisation des pistes ;
- d'appuyer le FML et le Fokontany pour informer et sensibiliser la population et les autorités locales sur les enjeux de la pérennisation de l'entretien des pistes ;
- d'inciter le FML et le Fokontany à instaurer un cadre réglementaire de financement pérenne de l'entretien des pistes

Tableau 8 : Les chefs de ménage selon le sexe

Genre	Masculin		Féminin	
	Fréquence	%	Fréquence	%
Tamatave	255	76,3	79	23,7
Brickaville	90	80,4	22	19,6
Fenerive	117	84,2	22	15,8
Soanierana	22	78,6	6	21,4
Vavatenina	46	83,3	9	16,4
Ensemble	530	79,3	138	20,7

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 9 : Niveau d'instruction des chefs de ménage

Niveau d'instruction du chef de ménage	Primaire		Secondaire 1		Secondaire 2		Supérieur	
	Fréquence	%	Fréquence	%	Fréquence	%	Fréquence	%
Tamatave	203	73	52	18,7	16	5,8	7	2,5
Brickaville	62	71,3	18	20,7	7	8	0	0
Fenerive	74	72,5	17	16,7	4	3,9	7	6,9
Soanierana	15	68,2	6	27,3	1	4,5	0	0
Vavatenina	34	87,2	4	10,3	1	2,6	0	0
Ensemble	388	73,5	97	18,4	29	5,5	14	2,7

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 10 : Activité principale des chefs de ménage

Activité principale des chefs de ménage	Agriculture/élevage		Transport		Commerce		Pêche		ND	
	Fréq	%	Fréq	%	Fréq	%	Fréq	%	Fréq	%
Tamatave	295	88,3	0	0	14	4,2	1	0,3	3	0,9
Brickaville	88	78,6	0	0	5	4,5	6	5,4	1	0,9
Fenerive	133	95	0	0	1	0,7	1	0,7	1	0,7
Soanierana	25	89,3	0	0	0	0	2	7,1	0	0
Vavatenina	51	92,7	1	1,8	1	1,8	0	0	0	0
Ensemble	592	88,5	1	0,1	21	3,1	10	1,5	5	0,7

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 11 : Activité principale du conjoint du chef de ménage

Activité principale du conjoint du chef de ménage	Agriculture /élevage		Transport		Commerce		Pêche		ND	
	Fréq	%	Fréq	%	Fréq	%	Fréq	%	Fréq	%
Tamatave	213	64	2	0,6	31	9,3	0	0	77	23,1
Brickaville	65	58	0	0	9	8	2	1,8	26	23,2
Fenerive	99	70,7	0	0	7	5	0	0	31	22,1
Soanierana	22	78,6	0	0	1	3,6	0	0	4	15,3
Vavatenina	39	70,9	1	1,8	2	3,6	0	0	12	21,8
Ensemble	438	65,6	3	0,4	50	7,5	2	0,3	150	22,4

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 12 : Niveau d'instruction le plus élevé du membre du ménage

Niveau d'instruction le plus élevé du membre du ménage	Primaire		Secondaire 1		Secondaire 2		Supérieur	
	Fréquence	%	Fréquence	%	Fréquence	%	Fréquence	%
Tamatave	213	67	80	25,2	22	6,9	3	0,9
Brickaville	63	58,3	37	34,3	8	7,4	0	0
Fenerive	87	66,4	39	29,8	4	3,1	1	0,8
Soanierana	17	60,7	10	35,7	1	3,6	0	0
Vavatenina	37	80,4	8	17,4	1	2,2	0	0
Ensemble	417	66,1	174	27,6	36	5,7	4	0,6

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 13 : Taille des ménages

Taille des ménages	inférieur à 5		5 à 9		10 et plus	
	Fréquence	%	Fréquence	%	Fréquence	%
Tamatave	165	49,4	161	48,2	8	2,4
Brickaville	55	49,1	54	48,2	3	2,7
Fenerive	78	55,7	57	40,7	5	3,6
Soanierana	10	35,7	17	60,7	1	3,6
Vavatenina	28	50,9	27	49,1	0	0
Ensemble	336	50,2	316	47,2	17	2,5

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 14 : Accès à un marché de proximité

Accès à un marché de proximité	Existence de marché au village	Inexistence de marché au village
Tamatave	62	272
Brickaville	29	83
Fenerive	0	140
Soanierana	0	28
Vavatenina	0	55
Ensemble	91	578

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 15 : Fréquentation annuelle d'un marché hors du village

Fréquentation annuelle d'un marché hors village	0 fois	moins de 5 fois	5 à 12 fois	plus de 12 fois
Tamatave	121	20	130	1
Brickaville	32	8	42	1
Fenerive	86	17	37	0
Soanierana	17	1	10	0
Vavatenina	41	5	9	0
Ensemble	297	51	228	2

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 16 : Moyens de transport utilisés pour aller au marché

Moyen de transport utilisé pour aller au marché hors village	Nombre de réponses	Proportion (%)
à pied	246	42,6
bicyclette	43	7,4
Charrette	0	0
Calèche	6	1
Taxi-brousse	34	5,9
Camion	2	0,3

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 17 : Lieux de commercialisation des produits agricoles

Commercialisation de produits agricoles	Au village	Au marché
Tamatave	212	14
Brickaville	63	0
Fenerive	111	3
Soanierana	16	0
Vavatenina	43	3
Ensemble	445	20

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 18 : Quantité des principaux produits selon le lieu

Principaux produits	Quantité vendue sur place (kg)	Quantité vendue au marché en Kg
Banane	8 200	10 300
Letchis	14 300	7 000
Brèdes	1 700	6 600
Riz	2 200	436
Coco	1 750	450
Manioc	7 200	9 000

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 19 : Durée de trajet pour aller à un centre de santé

Durée de trajet à pied pour aller à un centre de santé	moins de 15 mn	15 mn à 30 mn	30 mn à 1 heure	2 heures à 3 heures	plus de 3 heures
Tamatave	84	33	38	34	19
Brickaville	20	8	0	37	13
Fenerive	2	1	23	31	5
Soanierana	4	23	1	0	0
Vavatenina	0	0	21	3	2
Ensemble	110	65	83	105	39

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 20 : Accès à un centre de santé en cas de besoin

Accès à un centre de santé en cas de besoin	Fréquence	Proportion (%)
Tamatave	253	79,1
Brickaville	83	74,1
Fenerive	108	78,3
Soanierana	27	96,4
Vavatenina	46	83,6
Ensemble	517	79,2

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 21 : Ayant des contraintes pour aller à un centre de santé

Ayant des contraintes pour aller à un centre de santé	Fréquence	Proportion (%)
Tamatave	94	29,5
Brickaville	53	47,3
Fenerive	38	27,7
Soanierana	4	14,3
Vavatenina	4	7,3
Ensemble	193	29,6

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 22: Types de contrainte pour aller à un centre de santé

Types de contraintes pour aller à un centre de santé	Nombre de réponses	Proportion (%)
mauvaise état de routes	30	4,6
montée des eaux	117	17,8
ponts non accessibles	20	3
autres	84	12,8

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 23 : Aller à l'école sans contrainte

Aller à l'école sans contrainte	Fréquence	Proportion (%)
Tamatave	170	78
Brickaville	66	86,8
Fenerive	87	97,8
Soanierana	24	96
Vavatenina	37	100
Ensemble	384	86,3

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 24 : Types de contrainte pour aller à l'école

Types de contraintes pour aller à l'école	Nombre de réponses	Proportion (%)
mauvais état de routes	4	6,6
montée des eaux	35	57,4
ponts non accessibles	2	3,3
autres	29	47,5

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 25 : Appréciation des bénéficiaires sur la qualité des travaux de réhabilitation

Appréciation des bénéficiaires des pistes et/ou sentiers réhabilités par CARE	Nombre de réponses	Proportion (%)
Très bonne qualité	34	5,1
Bonne qualité	454	67,9
Qualité moyenne	143	21,4
Mauvaise qualité	41	6,1

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 26: Perception des bénéficiaires sur les futurs responsables de l'entretien des pistes

Les futurs responsables de l'entretien des pistes/sentiers réhabilités selon les avis des bénéficiaires	Nombre de réponses	Proportion (%)
Etat central	111	16,6
Commune concerné	250	37,4
Fokonolona utilisateur	557	83,3
Transporteurs	50	7,5
ONG	189	28,3
Autres	118	18,16

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 27: Proportion des bénéficiaires selon les lieux de commercialisation

EVALUATION FINALE	marché sur place		marché hors village	
	fréquence	%	fréquence	%
oui	445	66,5	342	51,1
non	206	30,8	327	48,9
manquant	18	2,7		

Source: Enquête évaluation finale projet ACCESS-2005

Tableau 28: Proportion des bénéficiaires selon les lieux de commercialisation

BASE LINE	marché sur place		marché hors village	
	fréquence	%	fréquence	%
oui	355	55,9	313	49,3
non	265	41,7	292	46,0
manquant	15	2,4	30	4,7

Source: Enquête baseline projet ACCESS-2004

Tableau 29: Coût kilométrique de quelques travaux de réhabilitation de pistes

RUBRIQUES	Sahavalaina-Akanin'ny nofy		Antsapanatelo-Vihibolo		Sandahatra-Antseranambe		Sandahatra-Ranomena II	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
VCT	362 603 870	89,7	132 574 330	89,4	76 433 773	82,9	144 483 863	95,6
OUVRAGES	41 471 000	10,3	15 771 300	10,6	15 721 000	17,1	6 701 900	4,4
MONTANT TOTAL	404 074 870		148 345 630		92 154 773		151 185 763	
Longueur	26,5		7		4,5		13,6	
Coût kilométrique	**15 248 108**		**21 192 233**		**20 478 838**		**11 116 600**	

(suite)

RUBRIQUES	Anjahamarina-Ambodibonara		Ihotsika-Ambodibonara		Ampasimbe Onibe-Ambodiampalibe		TOTAL	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
VCT	76 233 300	70,0	47 727 625	80,6	166 229 620	82,3	1 006 286 380	86,3
OUVRAGES	32 747 685	30,0	11 510 000	19,4	35 865 400	17,7	159 788 285	13,7
MONTANT TOTAL	108 980 985		59 237 625		202 095 020		1 166 074 665	
Longueur	5		1,9		3,3		62	
Coût kilométrique	**21 796 197**		**31 177 697**		**61 240 915**		**18 868 522**	

Source: Service technique projet ACCESS-Care Tamatave-2005

Numéro du FKT	Nom du fokontany	Nombre de ménage à enquêter	Axes	Commune
1	**manakatafana**	28	manakatafana-antsirarafana	SOANIERANA IVONGO
2	**antsirarafana**			
3	**analanampontsy**	28	*analanampotsy-anjahamboamahao*	FENERIVE EST:Ampasina maningory
4	**ampasimbola**	28		
5	**tanambao tampolo**	28	*tanambao-amboditonoana*	FENERIVE EST:Ampasina maningory
6	**andapa**	28		
7	**amboditonoana**	28		
8	**ambalabe II**		ambalabe II-ambatoàsana	VAVATENINA:mahanoro/ampasimazava/ maromitety
9	**ampahibe**			
10	**ambodihazovola**	28		
11	**vohitsoa**			
12	**antanetilava**			
13	**ambatoàsana**	28	*ambatoàsana-315*	VAVATENINA: Maromitety
14	**maromitety (315)**			
15	**Ihotsika**	28	*ihotsika-ambodibonara*	AMPASIMBE ONIBE:Amsimbe onibe
16	**Namahoaka(ambodibonara)**	28		
17	**ampasimbe onibe**	28	*ampasimbe onibe-ambodiampaly*	
18	**ambodiampalibe**			
19	**antseranambe**	28	sahandahatra-seranambe	TAMATAVE SUBURBAINE
20	**sahandahatra**		*sahandahatra-ranomena*	
21	**anjahamarina**			
22	**ranomena**	28		
23	**ambodibonaraII**		anjahamarina-ambodibonara	
24	**ambodisaina (antsapanantelo)**	28	*antsapanantelo-vohibolo*	
25	**ampihaonana**			
26	**vohibolo**			
27	**sahasandana**	28	*nosibe-fatakanina*	TAMATAVE II:Ambodiriana
28	**ambodiriana**	28		
29	**fontsimavo**	28		
30	**analamangahazo**		*ambodiriana-analamagahazo*	
31	**ambodirafia**	28	*fatakanina-ambodirafia*	TAMATAVE II:Sambala
32	**sahambala**		*sahambala-ambalakondro*	
33	**ambalatenina**	28		
34	**ambalakondro**	28		
35	**antenina**		*sambala-antenina*	
36	**sahavalaina**		sahavalaina-akanin'ny nofy	BRICKAVILLE:Ambinanony
37	**ampahatany**			
38	***ambodivontaka***	28		
39	**andranokoditra**			
40	**ranomafana est**	28	ranomafana est-ambodimanga III	BRICKAVILLE:Ranomafana est
41	**ambodimanga III**	28		
42	**ankorabe**		*sahamamy-ankorabe*	
43	**ampasimpotsy**		*ampasipotsy-serananomby*	
44	**serananomby**	28		