

SOMMAIRE

Introduction générale

Partie I : La société MADARAIL

Chapitre 1 : Cadre théorique

- 1) Cadre institutionnel
 - 1.1. Historique - Statut juridique
 - 1.2. Conventions
- 2) Fonctionnement

Chapitre 2 : Méthodologie

- 2.1. Démarche
- 2.2. Approche
- 2.3. Concepts théoriques - Techniques

Partie II : Train Voyageur DIASOA : Moramanga - Toamasina

Chapitre 1 : Hypothèse forte

- 1) Stratégies et objectifs de l'entreprise
- 2) Intérêts de MADARAIL dans le train Diasoa

Chapitre 2 : Hypothèse secondaire

- 1) Impacts socio-économiques
- 2) Impacts culturels
- 3) Impacts environnementaux

Chapitre 3 : Résultats des enquêtes méthodologiques

- 1) Interprétations et vérifications de données
- 2) Conclusions

Partie III : Approche prospective

Chapitre 1 : Proposition de solutions

Chapitre 2 : Opinions personnelles

Conclusion générale

Bibliographie

Tables des matières

Annexes

Curriculum vitae

Liste des tableaux

- Tableau 1 : Petit organigramme Direction Exploitation
- Tableau 2 : Liste des agents 2010
- Tableau 3 : Liste totale des voyageurs
- Tableau 4 : Liste des voyageurs enquêtés par communes
- Tableau 5 : Résultats des enquêtes
- Tableau 6 : Evaluation du taux de voyageurs
- Tableau 7 : Porte conteneurs et conteneurs janvier 2004
- Tableau 8 : Porte conteneurs et conteneurs janvier 2010
- Tableau 9 : Taux de marchandises évacuées en fonction de TK
- Tableau 10 : Taux de marchandises évacuées en fonction des objectifs
- Tableau 11 : Cadre logique

Liste des illustrations

Figures

Figure 1 : Ligne Tananarive Côte Est

Figure 2 et 3 : Rails en bois

Figure 4 : Transport ferroviaire en Chine

Figure 5 : Transport ferroviaire au Sénégal

Figure 6 : L'économie sociale partenaire

Figure 7 : Trois pôles d'acteurs

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le transport est un moyen pour acheminer des marchandises et/ou des personnes d'un point, d'un endroit vers un autre. En général c'est un moyen pour échanger, pour communiquer dans un pays. Il existe différents sortes de moyens de transport à Madagascar : les transports maritimes, fluviaux, routiers, aériens et ferroviaires. L'infrastructure routière d'une part représente un axe bien utilisé et adopté par la majorité de toute la population depuis ces dernières décennies. Effectivement, la circulation des produits et des personnes reflètent la communication, l'échange dans un pays, d'une population à l'autre et la dynamique d'un pays mélangée de découvertes et de nouvelles cultures. Bien évidemment le transport inclut celui des marchandises et de personnes. Le transport ferroviaire d'autre part, existe depuis le temps de la colonisation et est actuellement exploité par la Société Madarail depuis 2003, à vocation économique. Pour tout pays en voie de développement et même dans les pays industrialisés, on fait appel aux chemins de fer pour transporter des matières pondéreuses sur une longue distance. Ce qui justifie par exemple la recommandation des Bailleurs de fonds pour l'utilisation des rails dans les projets miniers. Cependant, il importe de parler également du transport ferroviaire des voyageurs de ce pays, qui se trouve dans le domaine des transports en communs et c'est la société Madarail qui en assure la grande partie à Madagascar à travers la ligne TCE dans le réseau Nord.

La construction des rails par les colons avait pour objectif de pouvoir assurer leur hégémonie en évacuant sur la ville d'Antananarivo venant du port de Toamasina leurs armes lourdes, D'où, les trains passaient sur certains villages et c'est à partir de ces moments que les gens commençaient à s'y habiter et s'y installer. Cependant, après l'existence des routes nationales, la population commençait à être isolée, car celles-ci ne passaient pas par ces zones, ce qui entraîne un enclavement total surtout pour certaines zones.

Actuellement, le train de voyageurs « DIASOA » reliant Moramanga et Toamasina assure donc un transport commun qui est d'un service public en optant pour le désenclavement par le fait juste de passer sur ces localités.

Toutefois, pour comprendre l'essor de la conception de *l'entrepreneuriat social* aujourd'hui, il faut le replacer dans le contexte historique contemporain. Nous avons vécu entre 1945 et 1970 une période caractérisée par une régulation économique qui s'appuyait sur la conjoncture entre production de biens et enrichissement du capital et l'arbitrage par les États nations.

Le concept d'entrepreneuriat social est apparu en France dans le courant des années 90. Il rapproche deux termes traditionnellement considérés comme antagonistes : l'entrepreneuriat et le social. Mais ils recouvrent des pratiques existant depuis longtemps. Le terme entrepreneuriat social est utilisé par différents acteurs, avec des significations différentes. Pour certains, il renvoie aux initiatives qui s'appuient (au moins en partie) sur des activités commerciales, ancrées dans le marché, pour prendre en compte la fragilité humaine ou le lien social. Pour d'autres, le concept

renvoie plus largement aux initiatives privées au service de l'intérêt général, adoptant une démarche innovante, inventant de nouvelles réponses aux problèmes sociaux, de nouvelles manières de mobiliser des ressources, adaptant certaines méthodes utilisées dans la sphère capitaliste afin de servir une mission sociale.

L'entrepreneuriat social est une conception politique qui promeut des entreprises ayant pour une finalité de traiter la pauvreté, l'exclusion et les atteintes à l'environnement.



Figure 1

Ligne TCE : Source Madarail

Ce qui nous amène à demander si on peut appliquer l'entrepreneuriat social à Madagascar ?

Exemple Concret MADARAIL : Train de voyageurs Diasoa sur la ligne TCE.

Questionnements :

- Quelle est la situation d'existence ?
- Comment fonctionnent les partenaires responsables ?
- Dans quel intérêt la société privée Madarail se lance-t-elle dans Diasoa ?
- Quelles stratégies adoptent Madarail dans la pertinence du train Diasoa ?

Il est toujours nécessaire de déterminer les objectifs afin d'améliorer la situation et de mieux connaître la finalité de la recherche. Ainsi, on essaie de trouver ce qu'apporte la recherche pour les entités concernées suivantes :

- L'État

Les buts de la recherche prennent une grande envergure par rapport à la nation toute entière d'abord. Effectivement, les habitants des zones enclavées sont aussi citoyens, comme tant d'autres. Pour cela l'État doit être impliqué et en assumer toutes les charges afin de leur fournir les moyens nécessaires, pouvant améliorer leur condition de vie par le biais des revenus mensuels par habitant. En conséquence, ils pourraient s'épanouir.

Ce contexte constitue une opportunité pour l'État dans la relance du transport ferroviaire à Madagascar d'une part, et de desservir sa population, d'autre part vu que le RNCFM (Réseau National des Chemins de Fer Malgache) était en veilleuse.

- La communauté

L'objectif spécifique de cette recherche réside dans la considération de ces communautés dans les zones enclavées, car leur désenclavement a permis l'ouverture de nombreuses communes. On assiste donc à une familiarité, à une adaptation et à une appartenance au transport ferroviaire dans la Région Atsinanana.

Concrètement, il s'agit de rompre l'isolement des régions sur le plan économique et sur le plan culturel. En effet, le train permet de desservir des lieux déterminés, pour y assurer un service régulier de transport. De plus, il suffit également de voir les besoins fondamentaux de la population des zones enclavées. Ainsi, cette étude vise l'impact du train de voyageurs sur la population de ces zones.

- L'humanité

Cette étude ne se limite pas tout simplement à l'étude d'impact mais aussi à rendre service aux hommes et à rappeler les droits de l'Homme auxquels chacun devrait bénéficier.

Dans une quelconque démarche et recherche scientifique, la proposition d'hypothèses sert de base à un raisonnement, à une démonstration et à une explication logique avant d'être soumise au contrôle de l'expérience.

Cette étude nous conduit donc à trouver les liens possibles avec le sujet de recherche. Ainsi, nous proposons comme hypothèse forte : *le renforcement du train de voyageurs*¹ . Et comme hypothèse secondaire : *l'expérience du Train DIASOA précède et avait le projet en tant que moteur de développement des zones enclavées.*

En premier lieu, il importe de parler de la démarche adoptée durant cette étude, celle qualifiée d'hypothético-déductive ; de l'approche utilisée qui est l'approche systémique, qui constitue l'étape la plus importante car elle permet de situer la recherche dans la rationalité, loin des faits fictifs. Ensuite, les théories et techniques de la recherche afin de bien mener les enquêtes et de vérifier les hypothèses sus énumérées par les descentes sur terrain, et d'en déduire les résultats probables plus proches de la réalité. Sur les points de vue suivants : Sociologique, ce qui nous intéresse c'est le conflit organisationnel qui existe au sein de l'entreprise, avec l'État et les collectivités ; Anthropologique, l'éthique est le concept du bonheur et quel intérêt à travers cette étude de recherche. Enfin, psychologique par la Dynamique de groupe, les formes de participations.

Techniques :

- Technique d'échantillonnage

La représentativité : les personnes enquêtées sont toutes prises au hasard, avec la méthode probabiliste pour éviter la subjectivité, même si cela reste sans certitude.

Pour pouvoir bien suivre les démarches, ainsi que la compréhension du projet de recherche, présenter le plan est important car cela surtout facilite la lecture.

Il sera présenté comme suit :

Comme partie première intitulée La société MADARAIL, elle constitue le cadre théorique ainsi que la méthodologie utilisée durant les études. Ensuite la seconde partie concerne le Train de voyageurs DIASOA reliant Moramanga et Toamasina, il s'agit de vérifier l'hypothèse forte et de voir les impacts socio-économiques, culturels et environnementaux et d'en déduire par la suite les résultats des enquêtes méthodologiques. La troisième partie représente l'Approche prospective, par la proposition des solutions et de donner les opinions personnelles.

¹ *Convention entre État et Madarail / entre les communes et Madarail : voir annexe*

Cette partie nous permet de faire connaître l'entreprise considérée comme cas concret de l'entrepreneuriat social à Madagascar. Comme méthodologie de travail, l'approche totalisante ou systémique a été adoptée. Afin de bien cadrer notre étude, il nous est important de décrire l'entité à étudier et son évolution à travers le temps, tout en considérant ses activités et ses objectifs.

Toute recherche scientifique nécessite une bonne méthodologie ce qui implique des techniques et méthodes pour mieux diriger l'étude. Cette méthodologie reflète la présentation du milieu d'étude, ainsi que les intérêts et objectifs de la démarche adoptée.

Cette première partie comprend deux chapitres. Le premier chapitre portera sur le Cadre théorique de la société Madarail. Ensuite, la Méthodologie de travail sera abordée dans le second chapitre.

Chapitre 1 : Cadre théorique

Ce présent chapitre comporte deux sections. La première section est axée sur le cadre institutionnel, la seconde sur le fonctionnement de la société.

SECTION 1 : Cadre institutionnel

Cette section est subdivisée en quatre parties, la première porte sur l'historique du Réseau, la seconde sur le déclin du RNCFM, la troisième sur le statut juridique et la dernière sur les conventions.

1.1. Historique

Les premiers rails furent posés à Anivorano le 1er Avril 1901. Depuis cette année, les Chemins de fer Malagasy viennent d'écrire la première page de son histoire. La ligne reliant Tamatave et Brickaville a été ouverte officiellement le 1er Avril 1909. On assistait alors à l'entrée du premier train dans la capitale, alors que la Gare de Soarano était encore en construction. Celle-ci fut inaugurée un an après. Le démarrage des travaux reliant Antananarivo et Antsirabe a débuté le 04 Mars 1912. L'inauguration du prolongement du chemin de fer de Brickaville à Tamatave, fut célébrée le 06 Mars 1913. Et ce fit, on assiste à la naissance de la ligne TCE (Tananarive-Côte Est). Le 31 Mai 1915, la ville de Moramanga fut reliée à la région du Lac Alaotra. C'est la naissance de la MLA (Moramanga-Lac Alaotra). La région du Lac Alaotra fut reliée à la ville d'Ambatondrazaka le 25 Juin 1922. Le premier train siffla à la Gare d'Antsirabe le 15 Octobre 1923. C'était alors à la naissance de la ligne T.A (Tananarive-Antsirabe).

Le 28 Février 1944, une Société ferroviaire fut mise en place afin de desservir les Réseaux Nord et Sud. Cette Société fut dénommée RÉGIE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER D'OUTRE MER. La Société ferroviaire fut déléguée le 26 Décembre 1950 à un organisme à caractère Individuel et commercial. L'année suivante le 1er Janvier 1951, la Société change de nom. Elle était devenue alors la RÉGIE DES CHEMINS DE FER DE MADAGASCAR (RCFM). Au courant de l'année 1974, l'État Malgache avait nationalisé la Société ferroviaire, et l'avait doté d'un Statut d'Entreprise Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC). Le 06 Mai 1982, l'entreprise était devenue une Société d'État à part entière. La Société ferroviaire Malgache devenait le RÉSEAU NATIONAL DES CHEMINS DE FER MALAGASY (RNCFM).

Dans les années 90, le chemin de fer n'avait plus fait l'objet d'entretien. De plus, les matériels moteurs et remorqués non renouvelés périclitent. L'Etat Malgache décidait de privatiser le RNCFM. Le 10 Octobre 2002 un opérateur privé appartenant au groupe « BOLLORÉ » du nom de « COMAZAR » prenait en gestion l'exploitation, les infrastructures et le patrimoine du chemin de fer Malgache selon la Convention de Concession de Gestion d'Exploitation du réseau Nord. Le RNCFM devient « MADARAIL ou MADAGASCAR RAILWAYS ». Une Société anonyme à capital social de 5 000 000 000 d'Ariary. Au courant de l'année 2008, l'opérateur Belge « VECTURIS » était devenu l'actionnaire majoritaire de MADARAIL.

1.2. Déclin du RNCFM : Réseau National du Chemin de Fer Malagasy

D'après l'ultimatum de la Banque Mondiale sur le Chemin de Fer en 1990. Si l'État Malagasy s'immisce encore dans la direction du Chemin de Fer, la Banque Mondiale et les institutions financières n'accorderont plus une quelconque aide. Cette décision de la Banque Mondiale résulte du comportement des Dirigeants du réseau ne font que ce que le gouvernement leur dit de faire. A preuve les subventions accordées au titre des 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} projets ferroviaires n'ont été pour ainsi dire que de l'argent jeté par les fenêtres.

Ainsi, les recommandations de « 13 points » se devaient d'être spécialement observées et lesquelles ont abouti entre autres à l'avènement de la mise en concession en juillet 2003.

Source : *Archive RNCFM*

Il est à noter que pour un réseau ferroviaire donné, le service Voyageurs est toujours déficitaire. Or, dans les premières années de RNCFM vers les années 70, l'Etat a toujours subventionné le manque à gagner généré par la mise en circulation des trains de voyageurs (remboursements des réductions tarifaires accordées aux familles nombreuses, aux militaires permissionnaires et anciens combattants...). Mais, par la suite, cette subvention n'a plus été accordée. De plus, la maintenance et l'entretien de la voie ferrée sont d'un coût très élevé. Malgré des multiples cataclysmes naturels, le RNCFM avait supporté seul les coûts faramineux pour la réhabilitation à l'opposé de la ROUTE, laquelle est prise en charge par l'Etat.

1.3. Statut juridique et institutionnel

Un changement au niveau des chemins de fer coloniaux fut apporté par le Décret du 19 mai 1939 portant sur la création d'un cadre général des chemins de fer d'Outre-mer. Ce texte n'a pas été appliqué réellement qu'en 1945. La loi portant création d'une « Régie générale des chemins de fer d'Outre-mer » a été promulguée le 28 février 1944.

Par arrêté ministériel du 26 décembre 1950, la gestion de chemins de fer d'Outre-mer avait été confiée à un organisme à caractère industriel et commercial en application de la loi du 24 février 1944.

A partir du 1^{er} janvier 1951, cet organisme avait pris le nom de « Régie de chemins de fer de Madagascar (RCFM) ». En 1974, le gouvernement malagasy avait doté la régie d'un statut d'une Entreprise Publique à caractère Industriel et Commercial (EPIC).

L'ordonnance N° 82- 014 du 06 mai 1982 a transformé la RCFM en une Société Anonyme d'État dénommée « Réseau National de Chemins de Fer Malgache » (SE/RNCFM) au capital de 10 Milliards de Fmg divisé en 1.000.000 actions de 10.000 Fmg chacune et entièrement détenues par l'État Malgache.

D'après cette Ordonnance, la SE/RNCFM est dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière de gestion.

Deux augmentations de capital ont été constatées respectivement le 13 juillet 1982 et le 04 juillet 1983 suivant la note N°324-PM/ SGG/O du Secrétaire Général du gouvernement.

Il est à signaler que le gouvernement de la République de Madagascar a décidé, dans le cadre du désengagement de l'État, de concéder l'exploitation du Réseau Nord à une société concessionnaire privée. Cette décision est matérialisée par la note N°268 bs /95-PM/PSG/CM du 28 mars 1995 portant accord du gouvernement pour la mise en concession du Réseau Nord, ainsi que par le Décret N°96- 782 du 04 septembre 1996 portant création du Comité de Privatisation chargé du programme du désengagement du secteur public de l'Etat.

Pour le Réseau Sud, un protocole d'accord en date du 01 octobre 1997 entre le RNCFM et le Projet CAP USAID était établi pour le lancement d'un programme de réhabilitation du Réseau Sud. Il s'agit de la mise en état de l'infrastructure ferroviaire, l'amélioration de la performance en gestion, des outils et la rigueur des opérations administratives ainsi que l'étude juridique sur la restructuration institutionnelle.

La société Sud-africaine COMAZAR a été la seule soumissionnaire à l'appel d'offres lancé par le gouvernement malagasy pour une mise en concession du Réseau Nord, pour une durée de 25 ans. Une convention de concession a été signée le 10 octobre 2002 entre l'État malgache et COMAZAR. En tant que concessionnaire, la société privée de droit malgache MADARAIL S.A. remplace la SE/RNCFM dans la gestion et l'exploitation du réseau Nord. Comme il s'agit non pas d'une cession mais d'un contrat, l'Etat malgache reste propriétaire de toutes les infrastructures. La convention de concession conclue avec COMAZAR ne prenait effet que le 01 juillet 2003. Depuis 2003, le nouveau capital social de Madarail est de l'ordre de 5.000.000.000 Ar.

Concernant le réseau Sud, suite au protocole d'accord établi le 01 octobre 1997 entre RNCFM et le projet CAP USAID pour le programme de réhabilitation du réseau Sud, il a été repris par le LANDSCAPE DEVELOPEMENT INTERVENTION (LID) en 2000.

1.4. Conventions

1.4.1. Convention de collaboration

La convention est ce qu'il convient d'admettre entre les deux personnes morales, l'idée de collaborer ensemble au sein des communes et Fokontany locales, d'effectuer les contrôles et activités afin de rationaliser la sécurisation ainsi que les objectifs sociaux et environnementaux du train voyageurs Diasoa. Ainsi, les communes et Fokontany locales s'engagent donc à réaliser les diverses activités à l'aide des associations villageoises créées pour faciliter et mieux agencer les tâches à entreprendre.

1.4.2. Convention de concession

1.4.2.1. Définition de la mise en concession

La mise en concession peut se définir comme « une forme de partenariat entre l'État et un opérateur privé appelé concessionnaire, dans laquelle l'État conserve la propriété des infrastructures et transfère l'exploitation des activités du dit concessionnaire dans des conditions spécifiées dans une des concessions. »

Voici quelques notions sur cette convention :

- Les propriétaires de Madarail S.A. sont l'État Malagasy, COMAZAR Société Sud-africaine et des sociétés privées basées à Madagascar (Société MANOHISOA, Société financière d'investissement ARO)
- Suite à l'offre technique de mai 1999 et de l'offre financière d'octobre 2000 soutenues par les bailleurs de fonds (Banque Mondiale et Banque Européenne d' Investissement) et mises à jour et complétées par la révision de septembre 2002, COMAZAR devint propriété de Madarail S.A.

Donc, la société a une obligation de mise en œuvre technique de COMAZAR, sinon elle devra payer au Payeur Général du trésor dans le fonds d'Investissement et de Développement Ferroviaire, 25% du plan d'Investissement non réalisés.

Madarail S.A. n'exploitera que le réseau Nord d'environ 700 Km qui s'étend du principal port de Toamasina à la ville d'Antsirabe en passant par la capitale (TCE, TA), et l'antenne de Moramanga Chrome (MLA).

1.4.2.2. Identification des actionnaires :

L'Institut national dénommé ci-après les concessionnaires détient des actions divisées en 25 000 parts réparties comme suit :

Madarail holding	51%
Etat malgache:	25%
Manohisoa Financière :	12,5%
First IMMO :	9%
Financière ARO :	2,50%

1.4.2.3. Identification de la Société :

La société dans sa forme juridique dispose de la structure suivante :

- Dénomination sociale : MADARAIL (Madagascar Railways)
- Statut juridique : Société Anonyme (S.A.) de droit malgache
- Capital social : 5 000 000 000.00 MGA
- Objet social : Assurer le transport ferroviaire à Madagascar
- Siège social : la société est sise à la GARE SOARANO
1 AVENUE DE L'INDÉPENDANCE
BP.1175 ANTANANARIVO 101
- E-mail : madarail@madarail.mg

Source : Madarail

SECTION 2 : Fonctionnement

2.1. Activités

La société Madarail assure le trafic ferroviaire des marchandises et des voyageurs. Le réseau Nord dont elle s'occupe comprend les lignes ferroviaires suivantes :

TCE: long 375 Km

MLA: long 167 Km

TA: long 165 Km

Les activités de Madarail sont spécialisées dans les transports de marchandises dans les lignes citées auparavant et le transport de voyageurs dans la ligne TCE uniquement. La Direction Exploitation se charge de ces activités. La société comprend quatre (4) directions et deux(2) Coordex. Elle gère environ 1000 agents, dont 132 cadres répartis dans les directions, les départements, les divisions et les services ; 247 agents de maîtrise ; 595 agents d'exécution et d'une vingtaine de stagiaires. L'organigramme de société ainsi que la liste des agents seront présentés à partir de la page 15.

Le Département Commercial a pour mission de :

- concevoir et mettre en œuvre le plan d'action opérationnel ;
- élaborer la politique d'acheminement des marchandises et la vente à la clientèle des prestations de transport ferroviaire voyageurs ;
- mettre en œuvre la politique commerciale et tarifaire définie par la Direction Générale ;
- promouvoir la communication de l'Entreprise.

2.1.1. Transport des marchandises

C'est le transport des marchandises qui différencie les chemins de fer des RNCF Européennes et ceux des autres pays développés. On peut dire que c'est la raison d'être des chemins des fers.

a) Grands types de produits à transporter :

- ❖ *Produits conventionnels (agricoles et alimentaires)* : marchandises en vrac, c'est-à-dire des produits de sacherie (emballés dans les sacs) qui sont portés dans des wagons spécifiques.
- ❖ *Chimie et Hydrocarbures* : client unique en tenant compte d'un contrat direct avec la L.P. (Logistique Pétrolière). C'est un partenariat entre les deux sociétés donc, à savoir Madarail en tant qu'exploitant et une partie appartient à la L.P.
- ❖ *Produits de carrière (Chrome)* : Madarail transporteur exclusif de minerai de chrome de Morarano Chrome à Toamasina en partenariat avec KROMA (Kromita Malagasy).

b) Types de wagons :

- Porte Conteneurs (PC) (voir page 19)
- Wagons couverts (voir page 19)
- Wagons à minerais
- Citernes (voir page 18)

Petit organigramme en forme d'hierarchie libellé horizontale

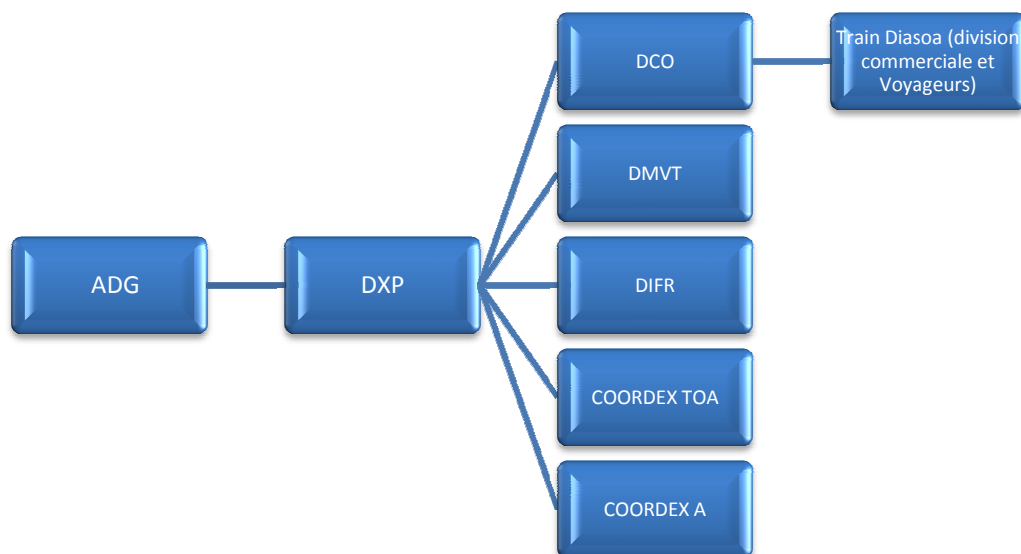


Tableau 1

ADG : Administrateur Directeur Général

DIFR : Département Inspection Formation et réglementation

DXP : Direction Exploitation

COORDEX : Département coordination Exploitation (Toamasina – Antsirabe)

DCO : Département commercial

DMVT : Département Mouvement

Source : Madarail

Interprétation :

D'après ce petit schéma, la Direction Exploitation (cf. organigramme) est composée de trois départements dont la DCO et de deux coordex qui ont leur propre attribution dans la coordination des mouvements de trains, que ce soit sur les voies et rails, que sur l'ensemble du train.

Le département commercial se charge de :

- Participer à l'élaboration des objectifs généraux de l'entreprise
- Initier la politique de transport
- Veiller à la réalisation des objectifs transports
- Traduire les objectifs de la Direction en plan d'action et veiller à leur réalisation

LISTE DES AGENTS 2010

<u>Noms</u>		<u>(tous)</u>					
<u>Nombre</u>		<u>New Direction</u>					
<u>Collège</u>	<u>Catg poste</u>	ADG	DAF	DRH	DT	DTRAFIC	Total
Cadre	HC	1					1
	C4	1	1	1	2	1	6
	C3	5	4		2	5	16
	C2	2	1	3	14	4	24
	C1	12	14	2	41	16	85
Maîtrise	M3	5	2		61	10	79
	M2	3	10	1	28	12	62
	M1	8	2	9	79	17	106
Exécution	E6				70		196
	E5		2	3	151	121	151
	E4	5			161		191
	E3		16	5	6	4	53
	E2	3			1	47	4
Stagiaire	ST		1		11	8	20
Total		45	53	24	627	245	994

Tableau 2

Source : Madarail

Interprétation :

D'après le tableau à double entrée ci-dessus, la société Madarail est très riche en ressource humaine. Avec ses 994 employés, ses activités quotidiennes sont assurées en bon et dû forme grâce à l'agencement des tâches respectives des cadres, des agents maîtrises, des agents exécutifs et éventuellement des stagiaires. Effectivement, un ADG classé hors catégorie, se trouve à la tête et tous se trouvent au- dessous des lois qui régissent la société. L'effectif du personnel augmente selon la catégorie, c'est-à-dire que les exécutants sont les plus nombreux avec un total de 595 et les cadres sont les moins nombreux avec uniquement 132 agents.

40% du nombre du personnel sont issus de l'ex- SE/RNCFM

C1 : Service ; C2 : Division ; C3 : Département ; C4 : Direction

2.1.2. Transport de voyageurs

a) Division Commercial et Voyageurs

Ce transport reliant Moramanga et Toamasina a été mis en marche depuis le 21 mars 2008. Placé sous l'autorité d'un Directeur, la Division Commerciale et Voyageurs est responsable de la gestion et des portefeuilles clientèle Fret et du service Train Voyageurs.

A cet effet elle :

- Coordonne et supervise les activités commerciales
- Suit la disponibilité du matériel et son attribution ;
- Informe les clients des attributions des matériels pour chargement et les mises à disposition pour déchargement ;
- Suit les acheminements du Fret ;
- Informe le client des divers problèmes liés aux acheminements ;
- Organise et supervise toutes les activités ayant pour but l'amélioration du service rendu à la clientèle dans le domaine du transport de fret ;
- Contrôle la facturation fret et procède au redressement des comptes courants ;
- Contrôle les taxations fret des gares de départ ;
- Contrôle l'apurement des Transports payés d'avance (TPA) ;
- Conçoit et met en œuvre les supports d'information sur le fret ;
- Consolide les prévisions à court terme du fret ;
- Participe au traitement des dossiers litige liés au transport
- Suit la qualité de service offert aux voyageurs et les données statistiques y afférentes.

b) Antenne Voyageurs

Le chef d'antenne a pour mission de :

Gérer et contrôler le personnel d'accompagnement et veiller à la régularité de la circulation des trains, ainsi qu'à la qualité de la prestation de service et à sa rentabilité.

c) Mise en circulation du train Voyageurs

Coûts directs

- Carburant Gasoil : loco, Groupe électrogène
- Matières consommées (Réparation - nettoyage)
- Billetterie ; Nettoyage et vendeurs agréés : 820.000 Ar/ mois
- Personnel (conduite équipage, y compris Agent de lignes)
- Assurances ; Autres charges

Coût indirect : représente 15% des charges directes

2.1.3. Transport tourisme

Madarail offre un train touristique appelé TRANS LEMURIE EXPRESS et aussi la Micheline qui date des temps de la création des chemins de fer malagasy.

Madarail a des activités annexes comme complément :

- *Location des emprises* comme les magasins, parking, terres pleines de la gare Soarano ; le cercle des Cheminots.
- *Les prestations annexes* dont la location des draisines et également les travaux effectués dans l'atelier de Madarail (vente de matériel reformé)

Chapitre 2 : Méthodologie

Il importe de parler des différentes approches choisies dans cette analyse, surtout concernant le milieu d'étude. En effet, c'est l'étape la plus importante car elle permet de situer la recherche dans la rationalité, loin des faits fictifs.

Ce chapitre sur la méthodologie relate la démarche et approche adoptées ainsi que les concepts théoriques et les techniques d'enquêtes.

2.1. Démarche Hypothético-déductive

Deux étapes ont été suivies. Tout d'abord, la démarche Hypothético-déductive qui consiste à consulter les spécificités de chaque village, les pratiques, les projets et les plans pour les réaliser, s'il y en avait, voir les résultats et les commenter. Or, étant donné que les démarches étaient isolées, les unes des autres d'où échec. Ainsi, une nouvelle approche dite systémique a été proposée.

2.2. Approches Systémique

Dans chaque cas étudié (village) concernant les domaines économiques, politiques, sociales, culturelles, sanitaires,...dans le cadre de cette approche systémique, l'instabilité, la fluctuation, le désordre, l'ouverture, la créativité (la potentialité), la contradiction (exemple entre cette nouvelle vision et la pratique courante, traditionnelle, ancestrale) ont été pris en compte.

Par ailleurs, c'est une méthode d'appréhension du complexe, de toute insularité, de tout cas isolé par une vision, une conception globale : un système qui englobe tout. Il s'agit de comprendre, décrire l'interaction, sans oublier les chaînes de régulation, et enfin la finalité. Ceci est dans le but de faire une modélisation si possible (tableau, graphique) et d'apporter éventuellement une correction en se servant de tout ce qui est dit précédemment et du rapport entre les tableaux, les graphiques (on peut se servir uniquement des tableaux ou uniquement des graphiques ou les deux à la fois).

Les villages étudiés dans cette recherche sont, comme nous l'avons dit, victimes de leur isolement, de leur enclavement, faute d'infrastructures et /ou de moyens de locomotion, de transport. Vu l'évolution, l'explosion démographique mais aussi la potentialité de chaque communauté, de chaque village, il est nécessaire d'envisager de nouvel horizon et de considérer de nouvelles perspectives. En effet, il est désormais quasiment impossible, même pour un petit village de brousse, de vivre en autarcie, de rester isolé, en dehors du développement d'une région, du pays, c'est-à-dire du développement global. Et cela est vrai aussi à une échelle plus grande, au niveau planétaire : la mondialisation ou la globalisation.

Ayant pris conscience de cette ouverture, de ces perspectives, nous pensons opportun de proposer, dans ce cas précis, le concept « d'entrepreneuriat social » pour ces zones enclavées situées le long du trajet de la ligne de chemin de fer TCE, surtout celles se trouvant entre ANDASIBE et BRICKAVILLE et entre AMBILA et MANANGAREZA.

Le rôle de « l'entrepreneuriat social » que nous proposons ici, avec l'aide (le soutien, le concours) logistique et technique de Madarail, c'est de mettre en œuvre, d'harmoniser, dans chaque communauté, dans chaque village une politique dynamique, réaliste, pragmatique, cohérente, spécifique à chaque village (concernant l'économie, l'agriculture, la santé, l'environnement, la culture, le domaine social,...) pour le « mieux-vivre », pour le « bien-être » de tous les membres de chaque village, et non plus d'imposer un schéma préétabli, conçu dans un bureau lointain qui ignore la réalité quotidienne de chaque communauté. L'entrepreneuriat social doit-être un électrochoc pour chaque membre de ces communautés et les amener à accepter une nouvelle vision, une nouvelle conception du « vivre ensemble », du développement et de la prise de conscience de l'ouverture, d'un grand champ du possible et de se tourner vers l'avenir. Donc, de ne plus s'attacher, coûte que coûte au passé, à la tradition.

Il faut éviter de tenter de résoudre toute difficulté en procédant catégorie par catégorie car cette pratique, qui est fondée sur la relation causale, favorise la différenciation qui accentue l'isolement. En effet, il faut essayer de trouver des solutions générales, globales concernant les difficultés, le problème de chaque catégorie de personnes (commerçants, agriculteurs, éleveurs,..) et de mutualiser les efforts, les moyens de production, de mobiliser tous les réseaux disponibles et disposés à accompagner, et à développer cette conception d'entrepreneuriat social. Cet effort concerne aussi bien l'initiateur, le promoteur de cette conception d'entrepreneuriat social que les différentes parties qui s'y impliquent.

Étant donné que c'est une conception faite, adaptée pour accompagner l'évolution, le développement de chaque communauté, il ne faudra pas hésiter d'être pragmatique et d'apporter des corrections si c'est nécessaire car il ne s'agit pas d'une pratique fixe, rigide, fermée, définitive.

2.3. Concepts Théoriques

Sur le point de vue Sociologique, ce qui nous intéresse c'est le conflit organisationnel qui existe au sein de l'entreprise, plus précisément entre les responsables premiers du transport ferroviaire et les localités villageoises bénéficiaires de la mise en marche de ces trains. Selon Durkheim (*Règles de la méthode sociologique 1894*), le sociologue doit « considérer les faits sociaux comme des choses » et les reconnaître comme une contrainte extérieure qui s'exerce sur l'individu (*Source : Dictionnaire Hachette Edition 2005*). Et en sociologie, l'analyse est crédible en tenant compte des données descriptives et quantitatives.

Quant au niveau Anthropologique, c'est l'étude de l'homme total appréhendé sous l'angle exhaustif (avec les détails complets, parfaits) de tous les éléments qui le constituent. L'éthique est le concept du bonheur, et quel est son intérêt à travers cette étude de recherche. Analyse des fondements du mécanisme (relation des hommes avec le transport ferroviaire) qui régissent les mouvements internes et externes à cette société pour déduire si les principes et les lois d'évolution de cette société sont légitimes c'est-à-dire apportent une paix sociale, une harmonie sociale, une évolution de la qualité de vie individuelle, qui ne sont que les facteurs de développement et aussi de pauvreté. La recherche de solutions favorables doit être de mise dans ce travail.

Sur le plan Psychologique : par la Dynamique de groupe, les formes de participations

2.4. Technique d'enquêtes

Cette technique consiste à préparer des questionnaires destinés à la population bénéficiaire du train, pour les commerçants qui circulent tout le long de la ligne TCE et aussi pour les maires des localités. Le but des enquêtes est de vérifier les hypothèses préétablies, car c'est le moyen qui permet d'être en relation avec la réalité, plus proche de la vérité.

Le nombre des enquêtés est de 90 personnes dont 36 passagers du train Diasoa, 50 commerçants à bord du train et 04 maires de quelques communes. Le procédé de l'enquête est à poser des questions plus ou moins dirigées à partir de la technique d'échantillonnage. Les personnes sont groupées dans trois voitures voyageuses et sont prises au hasard.

Cette partie représente l'analyse sur terrain effectuée, à propos du train DIASOA dans les zones enclavées situées entre Moramanga et Toamasina, à raison d'apporter des explications possibles et de vérifier les hypothèses préétablies. Afin de bien cerner l'analyse et les résultats de la recherche, une descente sur terrain est indispensable, car les explications qu'on veut obtenir sont basées sur les réalités sur place. Pour cela, des enquêtes ont été préétablies et réalisées en premier temps auprès des bénéficiaires du train à savoir les commerçants, les habitants tout entiers, et en deuxième temps auprès de quelques maires, à titre de suivie de l'application de la convention de collaboration signée par les parties.

MADARAIL est une société commerciale qui œuvre pour la recherche des bénéfiques ; la question se pose donc actuellement : pourquoi la société continue – t- elle toujours à faire marcher le train voyageur ?

Le train DIASOA est l'unique transport ferroviaire des voyageurs existant et qui connaît une ampleur dans notre pays. Madarail est tenu de faire circuler le train de voyageurs suivant le PLAN DE TRANSPORT en vigueur avant leur entrée, mais à charge par l'État de subventionner le manque à gagner généré par ces mises à circulation.

D'abord, la réflexion sur *l'entrepreneuriat social* permet de rendre la réalité et l'intérêt de la Société plus accessibles à un large public, bien au-delà des « cercles d'initiés ». Il est d'une manière innovante de toucher ce nombre croissant d'hommes et de femmes, désireux de se mobiliser pour concilier initiative économique et solidarité dans leur travail, qu'ils soient jeunes ou expérimentés, urbains ou ruraux, cadres ou employés, salariés ou demandeurs d'emploi.

DIA SOA assure donc un désenclavement pour les zones critiques, et dépendantes des rails :

- Toamasina-Ambila : cas atténué par le canal des Mpangalanes
- Anivorano-Andasibe surtout : servi uniquement par les rails

Cette deuxième partie comprend trois chapitres. Le premier présente la vérification de l'hypothèse forte. Les impacts socio-économiques, culturels et environnementaux seront abordés dans le deuxième chapitre. Le chapitre trois fait état des résultats des enquêtes.

Chapitre 1 : Vérification de l'hypothèse forte

« Maintien du train voyageurs malgré le non respect des obligations par certains partenaires de MADARAIL s'avère nécessaire et constitue l'hypothèse forte »

Ce chapitre sera axé sur deux points : les stratégies et objectifs de l'entreprise et les intérêts de MADARAIL dans le train Diasoa.

SECTION 1 : Stratégies et objectifs de l'entreprise

I/ Objectifs : DÉVELOPPEMENT DURABLE

- 1) Politique environnementale : Maîtrise des impacts et amélioration des indicateurs de performance.

Les objectifs de la société se résident dans la protection de l'environnement, car effectivement, les trajets des lignes ferroviaires sont pleins de verdure qui spécifient la région Atsinanana et en partie de l'Alaotra. Ainsi, il s'agit de tendre vers Zéro pollution, Zéro accident, Zéro vol...

Pour le bien être de notre planète, la société économise les énergies non renouvelables. En effet, le réseau ferroviaire consomme trois fois moins de carburants que le réseau routier à raison de : 08 litres/1000 TK pour une locomotive, contre 24 litres/1000 TK pour un camion.

Elle préserve la qualité de l'air par la réduction des émissions de gaz à effet de serre (CO2). Les locomotives dégagent largement moins de CO2 par rapport aux camions, à savoir : 25g/TK contre 75g/TK pour un poids lourds.

Toujours dans cette optique de préserver notre écosystème, le sol doit être protégé contre l'érosion en organisant très régulièrement des reboisements notamment la plantation de Vétivers et de Jatropa, et également la lutte contre les feux de défriches et l'exploitation irrationnelle du bois, la sensibilisation continue des riverains à cet effet.

Il ya a également la participation à la conservation de la Biodiversité de notre pays. En effet, on assure la protection de la forêt primaire sur la Voie des Dunes.

L'entreprise essaie de limiter également les nuisances sonores liées au passage des trains dans les grandes agglomérations. En effet, le réseau ferroviaire est majoritairement situé hors agglomérations, de ce fait il diminue l'encombrement des réseaux routiers.

MADARAIL valorise ses déchets, par les tris, traitements et valorisations plus de 60% de nos déchets industriels spéciaux issus des ateliers, en collaboration avec des éco organismes agréés.

2) Politique sociale : Maîtrise des risques au travail, renforcement de la sécurité du transport ferroviaire et optimisation de l'impact positif des activités dans les zones desservies.

Cette politique vise le désenclavement des zones situées entre Tamatave et Moramanga. Le train « Diasoa » effectue deux allers-retours hebdomadaires entre ces deux villes. Par conséquent, les riverains situés dans ces zones enclavées peuvent désormais acheminer leurs marchandises, et accroître leur revenu par mois ou quotidien afin qu'ils puissent s'épanouir et les revendre ailleurs.

Par souci de la sécurité, la Société s'est engagée dans la mise en conformité de ses wagons aux normes R.I.D afin de prévenir tout accident lié au Transport de Marchandises Dangereuses (TMD). Ce qui inclut des contrôles réguliers, des formations spécifiques et des évaluations des améliorations dans le but de perfectionner le Système.

La société fait partie de l'initiateur de projet dans la création d'Associations Villageoises sur l'ensemble du Réseau Nord. La population riveraine participe à la Sécurité du trafic par l'assainissement des Voies, ce qui leur permet de gagner un revenu complémentaire régulier. Le but est de responsabiliser ces gens pour qu'ils se sentent propriétaires autant que la société, d'installer le sentiment d'appartenance aux rails dans les petits détails d'entretiens. L'amélioration permanente de la sécurité et de la santé au poste de travail continue. Le nombre d'accidents de travail a baissé de 12,5% entre 2007 et 2008. Pour conforter ces progrès, il s'agit de donner les moyens humains, techniques, financiers et organisationnels pour atteindre les objectifs HSE (Hygiène, Sécurité et Environnement).

Madarail vise à être une entreprise pilote dans la Lutte contre le SIDA, d'où elle participe à la lutte contre le SIDA sur toutes les emprises ferroviaires par la formation de pairs éducateurs. La sensibilisation, les séances d'information et la distribution de préservatifs, etc.

3) Politique Socio-économique : Offres de Services aux marchés essentiels au développement économique.

Elle participe à la réduction des coûts de transport, qui optimiseront le développement de l'économie de notre pays. Le transport ferroviaire sur une longue durée est largement moins coûteux, jusqu'à - 40% par rapport au réseau routier.

La société fournit des Solutions Logistiques pour optimiser la qualité du transport des marchandises à Madagascar. Elle assure une combinaison « Rail-route », magasinage, livraison à domicile.

La société participe également au Développement Économique de notre pays. En effet, elle accompagne la croissance du pays en suivant l'augmentation des flux de marchandises à l'import et à l'export. La société optimise aussi la protection du Patrimoine routier étant donné que l'utilisation de la Voie ferrée engendre la réduction du coût d'entretien de la route (10 Millions d'€ /An).

II/ Stratégies commerciales

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

- Anticiper - Organiser - Coordonner - Réaliser - Suivre toutes les Opérations de Transports et Terminales des Marchandises Conventionnelles et les Sacheries
- Anticiper - Organiser - Coordonner - Réaliser - Suivre toutes les Opérations de Transports et Terminales des Marchandises Conteneurisées -Suif en vrac - Transports exceptionnels.
- Anticiper - Organiser - Coordonner - Réaliser - Suivre toutes les Opérations de Transports et Terminales des Hydrocarbures et Huiles Lubrifiantes en vrac.
- Assurer la réception, la remise, le classement, la manutention ainsi que la surveillance des colis et bagages remis au transport et chargés dans le(s) fourgon(s)
- Contrôler les trains de voyageurs de toutes catégories tout en assurant la perception du prix des places dans les trains
- Assurer la présentation commerciale de Madarail à bord du train voyageurs et fournit les renseignements à la clientèle
- Coordonner et assurer la protection du train et le commandement de la transmission des informations d'anomalies à la Gare la plus proche
- Assumer l'encadrement de commandement des actions de toute l'équipe du train

Source : documents de la DCO et entretien avec le responsable commer

SECTION 2 : Intérêts de MADARAIL dans le train Diasoa

La pratique de cette activité constitue pour la société un service aux besoins de la population desservie des infrastructures pouvant être considérer comme un point de départ du développement. Etant une société à vocation commerciale, destinée aux transports de marchandises, l'intérêt dans le transport de voyageurs est donc différent d'un objectif purement commercial pour générer des bénéfices.

Grâce à l'association villageoise créée, les communes prennent part au développement réel par la participation des habitants (main d'œuvre) : entretien des voies et des rails, désherbage, assurer la propreté de chaque gare et les périphéries, la vente des billets, etc.

Assurer la protection de l'environnement et la survie des plantes endémiques, ainsi que le secteur touristique constituent un des objectifs de la société Madarail. D'ailleurs, cette dernière encourage le reboisement massif surtout pour les zones traversées par les rails, il faut garder la dureté, la fermeté du sol contre toute forme de dégâts naturels, d'érosion ou écroulement du sol, qui endommagerait le trafic du transport. L'essentiel est donc la mise en marche du train, sans obstacles ni empêchement, qui peuvent nuire aux objectifs fixés de l'entreprise. On peut dire que ce qui importe c'est l'intérêt financier propre aux profits de l'entreprise.

Par contre, la collectivité a besoin du train. Ainsi, réaliser un quelconque projet venant de Madarail ne pose pas un souci puisqu'elle n'a rien à perdre. C'est d'un intérêt mutuel qui est son objectif.

Composition du train voyageur

Un train voyageur est composé de:

- Voitures à voyageurs (03) : dans chaque voiture à voyageurs il y a toujours des contrôleurs/ chefs de train
- Fourgons bagages : composés des bagagistes et de contrôleur de train ou chef d'antenne (train voyageur)
- Éventuellement des wagons à marchandises (colis express et bagages)

Des vendeurs agréés sont placés dans chaque arrêt (Halte) au niveau de la gare. On appelle vente de service qui agit pour le compte de Madarail et autorisé par Madarail. Il est à noter qu'ils ne sont pas agents de la gare.

Chapitre 2 : Vérification des hypothèses secondaires

« Train DIASOA avant-garde et précurseur du développement des zones enclavées »

« Mise en marche du train voyageurs, l'esprit d'entreprise au service de besoins sociaux ou sociétaux. »

Ce chapitre comprend les impacts socio-économiques, culturels et environnementaux.

SECTION 1 : Impacts socio-économiques

1) Commerce

Le secteur commercial est la plus apparente par l'achat et la vente des marchandises, de biens et des produits locaux. La population a pu développer ce cadre au sein de sa région, de son milieu par le passage des trains presque tous les jours ; en effet, le train de voyageurs est le lien qui unie les villageois d'une localité A vers une localité B. L'activité de base de la population dépend parfois de la circulation des produits vivriers qui sont leur source de revenu et représentent leur principale activité.

2) Création d'emploi

L'installation de l'Association villageoise au sein de ces zones closes a pu développer le sens du travail pour la population. La société Madarail travail en étroite collaboration avec les natifs responsables de chaque localité et est donc considérée comme source d'emploi aux gens. En plus, la convention de collaboration autorise les communes et Fokontany locales à effectuer les contrôles et activités, afin de rationaliser la sécurisation ainsi que les objectifs sociaux et environnementaux du train voyageurs Diasoa.

Le suivi et la vente des billets sont également assurés par les responsables de chaque gare, par des vendeurs agréés, des vendeurs ambulants de produits, mais c'est la société elle-même qui les paie. Mais le contrôle des billets est assuré par l'agent de la gare et par les policiers. Des dockers agréés ont été mis en place à chaque gare de passage. Ils sont les seuls autorisés à charger et décharger les colis des trains Diasoa.

Par conséquent, d'autres secteurs sont aussi des débouchés sans parler des petits commerces de divers domaines, à savoir les marchands de textiles et de tissus, des matières plastiques et tant d'autres.

SECTION 2 : Impacts culturels

Le principe de déterminisme

D'après la définition, c'est un principe qui consiste à admettre que tout phénomène dépend d'un ensemble de conditions antérieures ou simultanées (« les mêmes causes produisent les mêmes effets »). En d'autres termes, il se dit d'un caractère d'un ordre nécessaire de faits répondant au principe de causalités, y compris les conduites humaines. En effet, si on veut parler de la Culture proprement dite, au sens Universalité : la culture c'est l'ensemble des acquis de l'espèce humaine au cours de son éducation. En fait, c'est tout ce qui affranchit l'être humain du stade animal gouverné par l'instinct. Elle représente l'état humain caractérisé par sa conscience, sa raison, la faculté de penser et de s'inventer des règles, des systèmes idéologiques. C'est ce qui permet à l'être humain d'être autre que l'animal.

Cependant, si on adopte l'approche RELATIVISTE, le relativisme culturel où les sociétés sont étudiées non pas pour ce que l'on voudrait ce qu'elles soient mais pour ce qu'elles sont. C'est-à-dire de les prendre en compte dans leur logique, leur rationalité. C'est une étude objective. La démarche consiste à essayer de comprendre ce qui anime un quartier, une population sans porter jugement, mais d'essayer de comprendre leur fonctionnement.

Il importe de préciser ces points essentiels avant d'entamer un quelconque raisonnement, car il faut bien comprendre la population et leur logique de penser en présence de la mise en marche des trains voyageurs actuellement. Ceci est dit puisque les gens sont les premiers affectés par sa présence, ce sont eux les premiers acteurs cibles qui permettront d'assurer à long terme sa mise en marche.

Le passage du train Diasoa par les zones enclavées régénère un bon nombre de facettes de la vie quotidienne en générale. Les activités sont bien partis, les marchandises ou les produits locaux sont accumulés et répartis. Tout part de la stabilité financière, donc les riverains situés dans ces zones enclavées peuvent désormais acheminer leurs marchandises, et accroître leur revenu par mois d'où, cela crée un épanouissement de la population. On parle éventuellement de l'évolution psychologique à partir de l'ouverture aux autres, à l'information, à la communication, à l'échange, au partage, aux relations, à la dynamique de groupe, etc.

Ainsi dire, l'exposition d'une personne à un milieu autre que le sien favorisera son évolution, son adaptation avec la nouvelle culture. On appelle cela la socialisation qui est un processus par lequel un individu intègre et intériorise la culture. C'est la façon dont un individu devient membre de la société, et ici on parle de la familiarisation avec le train de voyageurs.

La culture est un système où un ensemble d'éléments en interdépendance et en interaction les uns par rapport aux autres qui forment un tout. Elle est donc le fondement objectif de la société, son identité, sa personnalité. Étant donné que le niveau intellectuel de la population reste uniquement aux environs de la moyenne, il est juste important de rappeler que ces gens trouvent leur joie de vivre dans l'harmonie avec les diverses distractions (vidéo, musique,...)

Le développement culturel trouve son essor en fonction de l'entourage et surtout du développement des infrastructures qui composent les éléments de base de toute activité, que ce soit corporelle ou intellectuelle.

Section 3 : Impacts environnementaux

On parle de l'environnement comme un ensemble des éléments constitutifs du paysage naturel ou du paysage artificiellement créé par l'homme selon le Dictionnaire Hachette. En effet, c'est l'ensemble des éléments constitutifs du milieu d'un être vivant.

La ligne TCE, la région Atsinanana et en partie de l'Alaotra sont réputées par la verdure immense de leur paysage, composée de multiples espèces en faune et flore, des espèces endémiques. Cependant, la politique environnementale de Madarail précise la protection de la nature pour garder cette belle image. Le passage des trains s'effectue dans les parties les plus denses qui sont parfois loin des infrastructures routières, de ce fait, les trajets des lignes ferroviaires sont pleins de verdure et attirent des touristes nationaux et étrangers, des opérateurs économiques, des étudiants chercheurs,...

La protection de l'environnement semble un principe fondamental pour la société, tant sur le plan touristique, que sur le plan technique même du trafic ferroviaire. La fermeté du sol est l'élément essentiel pour maintenir les voies en sécurité. Il faut toujours éviter que les érosions se produisent. Avec des techniciens qui effectuent éventuellement des suivis dans les lignes, apprendre les notions de base du danger causé par les pratiques de culture sur brûlis. En l'existence de l'Association villageoise, des sensibilisations ont été réalisées pour apprendre aux gens l'importance de la biodiversité dans la vie de l'homme.

Chapitre 3 : Résultats des enquêtes méthodologiques

SECTION 1 : Interprétations et vérifications de données

3.1. Résultats des enquêtes

Une enquête sur 90 personnes a été réalisée. Elles étaient catégorisées comme suit : simples passagers, commerçant, quatre maires de ces zones enclavées. L'enquête fait ressortir les problèmes de ces zones sur le plan social, de l'environnement mais surtout de leur besoin évident, de leur dépendance même vis-à-vis de ce train qui leur permet de se déplacer, de vendre et d'acheter.

Liste des voyageurs Diasoa 04/05/10 : Moramanga - Toamasina

N° wagons	Fanovana	Fanasana	Brickaville	Tampina	Total
V1	41	68	28	40	177
V2	43	38	25	36	142
V3	30	39	11	21	101
Total	114	145	64	97	420

Tableau 3: liste totale des voyageurs

N° wagons	Fanovana	Fanasana	Brickaville	Total
V1	41	68	28	137
V2	43	38	25	106
V3	30	39	11	80
Total	114	145	64	323

Tableau 4: liste des voyageurs enquêtés selon communes

Indices	Voyageurs			
	Passagers %		Commerçants %	
	Indispensable	Non indispensable	Indispensable	Non indispensable
I/ Indispensabilité: activités économiques (circulation et vente des produits agricoles)	100%		100%	
II/ Impact amélioration des activités de rente de la population	Oui	Non	Oui	Non
	100%		100%	
III/ Problèmes: déraillement (cause de retard). Non respect des règlements (passagers clandestins, surpoids des bagages)	Fréquent	Non fréquent	Fréquent	Non fréquent
	60%	40%	65%	35%
IV/ Participation e la population : - entretien des rails et voies - Autres	Active	Non active	Active	Non active
	40%	60%	20%	80%

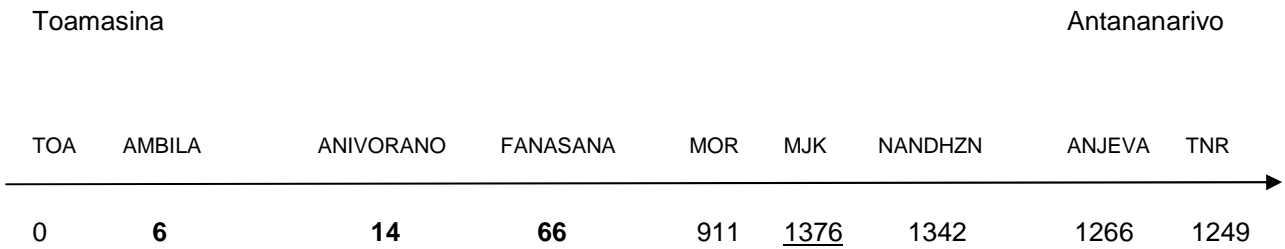
Tableau 5: Résultats des enquêtes

Interprétation :

D'après ce tableau, les enquêtes ont été réalisées au niveau des passagers et des commerçants au nombre de 90 personnes, lors du trajet entre Moramanga et Brickaville, dans les voitures V1, V2, V3 du Diasoa. Nous pouvons dire que les habitants des zones enclavées ont besoins du transport ferroviaire dans leur quotidien, surtout dans l'activité économique qui est caractérisée par la circulation et vente des produits locaux afin de subvenir à leurs besoins fondamentaux. Diasoa ets donc indispensable pour la survie de la population. Par conséquent, cela crée un impact au niveau de l'amélioration des activités de rente des gens, car ils peuvent désormais acheminer d'autres produits (locaux, externes) vers d'autres endroits ou localités voisines et encore les manques seront facilement compensés vu ces conditions. Le train Diasoa est un transport de voyageurs, qui ets, si on peut dire, une activité non rentable pour la société. D'où, les cas de déraillement et de dépassement (par les trains de marchandises) sont toujours fréquents dans la plupart des trajets. Pourtant, certains sont pressés à effectuer le travail ou autres. Par l'existence de l'association, villageoise, la population participe à l'entretien des voies et rails, au désherbage et assure la propreté des gares. En effet, le problème de déraillement est causé parfois par le mal fonctionnement des rails. Pourtant, d'après le résultat des enquêtes, les gens ne sont pas très actifs à participer pour collaborer avec la société.

Source : Enquêtes du stagiaire

3.2. Profil en long ligne TCE



Altitude : pente 35‰ ou 35 mètres de pente pour 1000 km

Interprétation :

A travers le trajet représenté ci-dessus, de Toamasina vers Antananarivo, le schéma indique qu'à partir de Fanasana jusqu'en Moramanga on a la 1^{ère} falaise de 911m d'altitude. Ensuite, on a entre Moramanga et le PK 39, la 2^{ème} falaise et jusqu'à arriver au point culminant de Manjakandriana 1376m.

D'après ce point, on veut montrer par la suite que la ligne TCE possède l'altitude la plus caractéristique par rapport au niveau mondial d'après les données et informations recueillies. Ceci est dit afin que les explications suivantes aient leur forme et leur fondement rationnel.

Le 1^{er} janvier 2003 la société Madarail avait recensé uniquement cinq (05) locomotives AD 12 restantes du temps du RNCFM. D'où, la société en a fait importer sept (07) locomotives de plus (en bonne occasion de Portugal), et acheter cinq (05) nouvelles locos, ce qui fait qu'il y a à présent dix-sept (17) locomotives :

- Cinq (5) AD 18 1800 Ch. (Chevaux) d'une capacité de traction de 400T chacune $400T \times 5 = 2000T$
- Sept (7) AD 12 1200 Ch. (Chevaux) d'une capacité de traction de 260T chacune $260T \times 7 = 1820T$
- Cinq (5) AD 12 1200 Ch. (Chevaux) d'une capacité de traction de 280T chacune $280T \times 5 = 1400T$

5220T de charge

En palier, une loco donnée peut tracter dans les 1000T (entre AMBILA-TOAMASINA, ANJEVA-ANTANANARIVO).

Pour mieux cerner ce sujet, il est important de mentionner que l'altitude 0 est le point de départ des trains partant de Toamasina. Donc, une locomotive de 1800 Ch. ou de 1200Ch. arrivant à Ambila est chargée parfois de 1000T à 1200T, de là commence la légère pente jusqu'à Fanasana à 66m d'altitude. La locomotive ne pourra plus supporter que 800T pour la 1800 Ch. et 600T pour la 1200 Ch. De ce fait, la 1^{ère} falaise à partir de Fanasana marque l'ascension de la voie, les trains doivent être déchargés de 260T à 420T pour les deux types de locomotives.

On peut dire que la 1800Ch. ne porte qu'environ 400T en arrivant à Antananarivo causé par ces déperditions massives, partant de 1000T à 1200T à Toamasina.

3.3. Évaluation du taux de voyageurs

ANNÉES	Nb Trains			Nb Voyageurs			VK		
	Prévision	Réalisation	ÉCART	Prévision	Réalisation	ÉCART	Prévision	Réalisation	ÉCART
2 005	88	88	0%	11 900	10 808	-9%	1 055 200	344 880	-67%
2 006	203	157	-23%	23 095	14 905	-35%	1 991 505	1 229 682	-38%
2 007	202	96	-52%	13 992	13 363	-4%	1 210 671	1 047 983	-13%
2 008	278	12	-96%	1 368	1 621	118%	135 636	130 495	-4%

Poids Bagages (KG)	
Prévision	Réalisation
873 000	1 286 050
1 557 288	2 130 000
957 438	2 133 660
254	390

Tableau 6

Source : statistique « Vohitra » 2005 - 2008

Le tableau ci-dessus montre trois (3) sections qui concernent d'abord le nombre de trains, ensuite le nombre des voyageurs, et enfin le VK ainsi que le poids de bagages en kilogramme, avec la prévision et la réalisation respectifs de l'année 2005 jusqu'en 2008.

Si on prend le nombre de trains 2005, on a prévu 88 trains, et 88 trains sont réalisés avec 0% d'écart. En 2006, le taux de prévision a augmenté de 115 trains or, 157 ont été réalisés, ce qui donne un écart de -23%. L'écart ne cesse d'augmenter en 2007 avec -52% et jusqu' à -96% en 2008, conjointement la prévision en 2008 était de 278 trains avec uniquement 12 réalisés. Ce qui explique effectivement cet écart spectaculaire.

Quant au nombre des voyageurs, au début de 2005 la prévision était au nombre de 11 900 voyageurs, et 10 808 étaient réalisés. L'objectif est donc presque atteint avec uniquement -9% d'écart. Par suite logique, le taux de prévision est élevé à 23 095, pourtant même si le résultat a bien augmenté, le taux est resté à 14 905 avec -35% d'écart. Il est à noter que ces voyages sont d'une fréquence de trois allers et retours par semaine jusqu'en 2008.

3.4. Porte Conteneurs (PC) et Conteneurs janvier 04 et janvier 2010

	janv.-04		
	Nb Wg	T	TK
CONTENEURS Toamasina-Antananarivo	23	554	201379
CONTENEURS Toamasina-Antsirabe			
CONTENEURS Antsirabe – Toamasina			
CONTENEURS	23	554	201379

Tableau 7 : Porte conteneurs et conteneurs janvier 2004

	janv.-10		
	Nb Wg	T	TK
PC MDRL TOA – TANA	3	57	14459
CLIENTS TC TOA - TANA	196	5828	2161152
PC TOA-ABE	31	1174	622432
PC TOA-PK 206	0	0	0
PC TANA - TOA	10	398	148056
PC TNR-AMPY	1	11	737
PC ABE-TOA	0	0	0
CONTENEURS	241	7469	2946835

Tableau 8 : Porte conteneurs et conteneurs janvier 2010

Source : DIFR Madarail

3.5. Tableau de réalisation des évacuations années 2004 et 2010

2004

nature	janvier		février		mars	
	T	réalisé TK	T	réalisé TK	T	réalisé TK
HYDROCARBURES	2869	1081575	437	1395880	3703	1309396
KROMA	776	303221	3703	170131	437	171414
CONTENEURS	554	201379	221	82746	73	27048
ENGRAIS						
CIMENT	1632	606944	480	177120	992	369024
RIZ	203	51242	416	103168	132	
SAV.tropicale	81	30462	292	110235	263	99151
vivres frais	274	59680	363	77553	294	62699
divers	314	70407	92	17590	155	50859
TOTAL	1632	2404910	6004	2134423	6049	2089591

Tableau 9 : Taux de marchandises évacuées en fonction de TK

2010

nature	janvier		février		mars	
	objectif	réalisé	objectif	réalisé	objectif	réalisé
HYDROCARBURES	11880	10174	11880	7776	10718	6947
KROMA	9000	10685	9000	13462	11020	9344
CONTENEURS	6570	7469	6288	7851	7047	7631
ENGRAIS	200	282	105	222	168	189
CIMENT	5725	4857	5350	5250	6195	5530
RIZ	1000	360	1000	174	0	105
SAV.tropicale	52	71	52	104	52	129
vivres frais	329	346	306	357	329	551
divers	570	305	570	752	746	983
TOTAL	35326	34549	34551	35948	36275	31409

Tableau 10 : Taux de marchandises évacuées en fonction des objectifs

Interprétation : les deux tableaux ci-dessus représentent les types de marchandises transportées par la société au cours des trois premiers mois des années 2004 et 2010. On constate qu'en 2004 la société s'est juste fixé l'objectif à atteindre concernant le transport des marchandises en rapport avec le tonnage, et donc le résultat obtenu est marqué en fonction de tonne par kilomètre. Et aussi, en 2004 il n'y avait pas encore le transport d'engrais.

3.6. Politique générale de l'infrastructure

a) Réhabilitation

En effet, cela concerne le renouvellement des voies, c'est-à-dire on fait recours aux nouvelles technologies par le biais des traverses en bétons armés à la place des traverses en bois et en métalliques. Cet acte s'étend d'une part en toute intégralité du port de Toamasina jusqu'à la gare de Fanasana, et juste une partie sur la ligne TA et une partie sur MLA.

Figure 2 : rails en bois

Sources : Archive Madarail

b) Confortement

Il s'agit encore de suivre les techniques industrielles dans le but de rendre plus facile et rapide l'accès pour toute destination malgré le fait qu'il n'y a qu'une seule voie pour circuler. Pourtant, le problème de déraillement est assez fréquent, mais les équipes responsables font tout leur maximum pour résoudre éviter sa répétition.

SECTION 2 : Transport ferroviaire d'autres pays

Croissance de 400% en 27 ans

Évolution Pour l'ensemble de la période 1980-2007, on enregistre une moyenne annuelle de 354 614. C'est en 2007 qu'on enregistre le plus haut niveau (689 616) et c'est en 1980 qu'on enregistre le plus bas niveau (138 037).

Le changement enregistré entre la première et la dernière année est de 400%.

Pour effectuer ce calcul, nous disposons des résultats pour 28 années de la période 1980-2007. Sur la base de ces informations, on peut estimer qu'en 2010 ces données devraient être de l'ordre de 633 191,8. Construite selon un modèle statistique fort simple, cette prévision présente un niveau de fiabilité élevé puisque les variations des 27 années présentent une structure relativement simple.

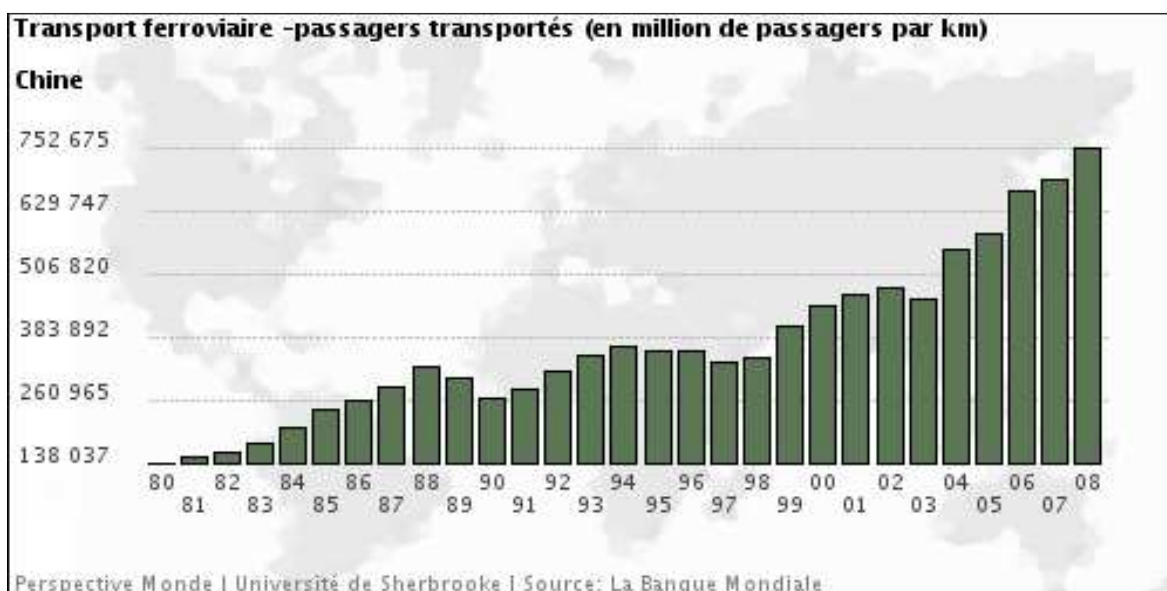
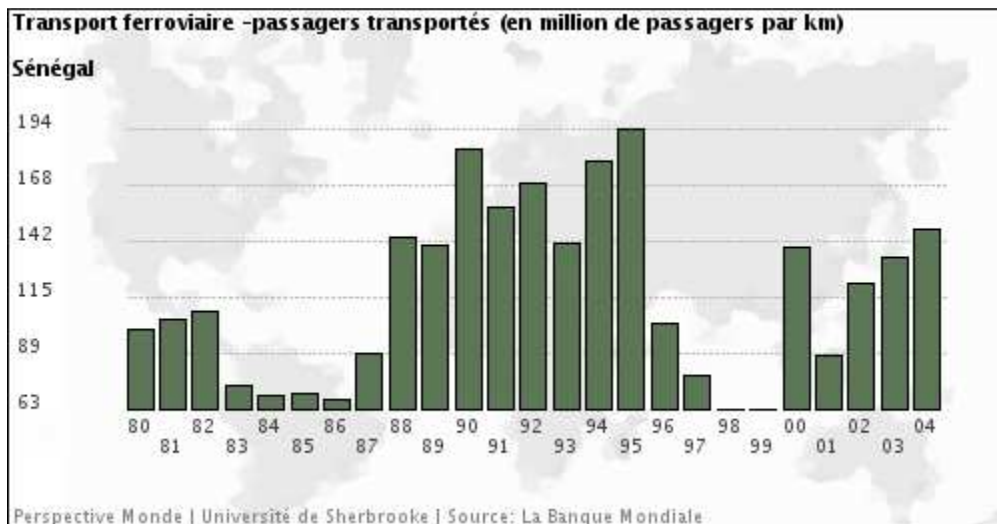


Figure 4

Source : site transport ferroviaire Chine



[Sénégal] Transport ferroviaire -passagers transportés (en million de passagers par km)

Chute de 12% en 21 ans

Évolution Pour l'ensemble de la période 1980-2001, on enregistre une moyenne annuelle de 114,5.

C'est en 1995 qu'on enregistre le plus haut niveau (194) et c'est en 1999 qu'on enregistre le plus bas niveau (63).

Le changement enregistré entre la première et la dernière année est de 12%.

Pour effectuer ce calcul, nous disposons des résultats pour 22 années de la période 1980-2001.

Figure 5

Source : site transport ferroviaire Sénégal

La troisième partie propose les diverses solutions possibles après le travail de recherche. C'est le dénouement ou encore la conclusion de la réflexion permettant de résoudre le problème existant entre la société Madarail, l'État et les collectivités habitant des zones enclavées. Dans les problèmes préoccupant les parties, l'essentiel est de s'acheminer vers la solution où chacun puisse exercer son propre quotidien, c'est-à-dire la société privée Madarail fonctionne plus sur des critères de rentabilité économique que sur un objet d'utilité sociale, tandis que certaines entreprises classiques innovent socialement, et ont une utilité certaine, malgré leur forme juridique reposant sur l'importance prépondérante du capital dans les instances de décisions.

D'un autre côté, afin que la population puisse également faire circuler leurs produits, se déplacer et s'échanger avec autrui dans le but d'accroître les revenus mensuels et opter pour un développement pérenne.

Cette partie comprend deux chapitres : la proposition de solutions et l'opinion personnelle.

Chapitre 1 : Propositions de solutions

La proposition de solutions est le chapitre premier de la troisième partie, qui est dans le but de soumettre au choix, à l'avis d'autrui afin de pouvoir suggérer par la suite. Dans tout conflit, que ce soit dans le cadre international, national ou encore local tel entre la société Madarail avec les difficultés engendrées par le train de voyageurs, au sein d'elle-même, il est toujours nécessaire de trouver des solutions adéquates et propices pour chacun, afin que celui-ci puisse continuer ses activités qui lui soit propres dans le respect d'une égalité.

Pour tous pays en général et ceux en voie de développement en particulier, le transport marque l'histoire de leur évolution. Or, dans le cas du transport ferroviaire à Madagascar, c'est encore dans une impasse vue les situations sociales, économiques et surtout politiques qui s'avèrent toujours instables, et notons que c'est à travers le secteur privé et le social qu'on constate parfois les conséquences.

En tant que société privée exerçant en partie dans le domaine public, les trois pôles d'activités sont tous concernés, mais surtout étant un travailleur social spécialisé dans l'Organisation sociale, nous proposons ces quelques solutions pour l'État et pour la société Madarail en question pour que les différends soient résolus.

SECTION 1 : Les deux entités

1.1 Au niveau de l'État

Le transport de voyageurs doit être inscrit dans le programme de l'État pour assurer le service public. Vu sa constitution, Madagascar est un pays démocratique (met particulièrement sur le sentiment de citoyenneté) signataire des Droits de l'Homme ce qui lui impose de respecter la Justice Sociale. Chaque citoyen doit bénéficier de ses droits fondamentaux (éducation, santé, logement, environnement sain, travail, familles et surtout au développement). Cet élément est très important car il doit sentir une sensation de bien-être ou une grande affinité au groupe social déterminé. En d'autres termes, le citoyen est tout simplement celui qui se sent bien dans sa peau et dans la société.

La Justice sociale doit être un acquis pour toute la population, sans distinction d'origine ni de classe, de garantir une égalité de tous.

Certes les citoyens ont leur droit mais il faut souligner qu'ils ont aussi leur part de responsabilité en respectant leurs devoirs, les biens de l'Etat, les biens communs, les trains, les rails.

1.2. Au niveau de la société Madarail

Projet d'Entrepreneuriat social

Le recours à l'entrepreneuriat social fait son apparition en Europe au début des années 90 au cœur même d'une économie sociale. Effectivement, l'idée est de créer un statut spécifique de « coopératives sociales » qui se développent fortement, notamment pour répondre à des besoins non ou mal satisfaits par les services publics.

En mettant davantage en exergue les sources de tension communes à toutes ces formes alternatives d'entreprise : entre économique et social ; entre dimension individuelle et collective ; entre principes et pratiques réelles ; entre approche gestionnaire et militante. Ces tensions ne sont pas oppositions : elles sont réalités.

Étant donné que la société Madarail exerce déjà le transport des voyageurs situé entre ANDASIBE et BRICKAVILLE d'un côté, et entre AMBILA et MANANGAREZA de l'autre. Ces zones s'avèrent enclavées et coupées du reste du pays, sans parler des infrastructures, du taux de scolarisation, du niveau intellectuel des gens, du taux des travailleurs...

Au fond, le message de l'entrepreneuriat social est simple : « l'économique » ne doit pas être l'exploitation, l'inégalité ou l'égoïsme, mais un moyen efficace et puissant à mettre au service de l'homme et de son épanouissement. De même, le « social » ne doit pas être le « misérabilisme² » ou les « bonnes œuvres », mais ce qui crée du lien, de la solidarité et du collectif.

L'instauration d'un projet d'entrepreneuriat social au sein d'un organisme d'une envergure telle que Madarail pourrait très bien être bénéfique. Il est à signaler que les relations de l'entrepreneuriat social avec la notion de collectivité, soit dans l'entreprise, soit plus largement dans la société, et donc avec l'État, sont un sujet de débat intéressant. On s'accorde généralement sur le fait qu'il est nécessaire de regarder au-delà des statuts juridiques, qui ne déterminent pas nécessairement le fonctionnement et l'objet social réel de l'entreprise. Par exemple, certaines coopératives ou mutuelles fonctionnent plus sur des critères de rentabilités économiques que sur un objet d'utilité sociale, tandis que certaines entreprises classiques innovent socialement, et ont une utilité certaine, malgré leur forme juridique reposant sur l'importance du capital dans les instances de décisions.

C'est la raison pour laquelle nous proposons ce projet, car on fait appel à l'entrepreneur social, qui aurait la capacité de s'occuper de la distorsion entre les trois pôles d'acteurs concernés, et aurait des notions requises et professionnelles et serait efficace pour l'exercer. De même, l'entrepreneur social ne se positionne pas nécessairement dans la place contre l'État, mais peut chercher des ressources économiques mixtes.

Mais n'empêche, il faut voir si c'est viable ou non face à la situation que traverse notre pays actuellement et même quand les crises seront dépassées.

² *Forme de populisme qui s'attache avec complaisance à la description de la misère / Tendance à représenter systématiquement la réalité humaine sous ses aspects les plus misérables.*

Le caractère socio-économique du projet demeure l'objectif premier qui nous intéresse, afin de parvenir à l'égalité et l'équité dans les décisions à prendre, mais surtout quant aux profits de l'entreprise et aux intérêts des collectivités.

Étant donné que les entrepreneurs sociaux créent des organisations innovantes et viables, plaçant les variables sociales et environnementales au cœur de leur modèle. L'entrepreneuriat social est un concept relativement récent et développé depuis peu. Nous avons décidé de retenir ici les caractéristiques qui nous semblent essentielles.

Un Prix de l'entrepreneuriat responsable et d'intégration sociale

Le Prix européen de l'Esprit d'Entreprise avait lancé en 2010. Parmi ses buts on peut citer :

- repérer et récompenser les initiatives les plus fructueuses de promotion de l'entreprise et de l'esprit d'entreprise en Europe ; et
- encourager et inspirer les entrepreneurs potentiels.

"Le Social business est mu par une « cause » plutôt que par le profit. Mais ce n'est pas de la charité : les actionnaires sont en droit de récupérer leur investissements et l'entreprise de social business doit au moins couvrir ses frais et même plus, cela, en restant concentrée sur la création de produits ou services qui apportent un mieux-être social pour les plus démunis."

Muhammad Yunus

Source : site « *entrepreneuriat social* »



Figure 6: L'économie sociale partenaire

Moyens

- Changer le statut juridique
- Et l'organigramme

SECTION 2 : Venant de la population

Comme le train représente le seul et unique moyen de transport dans ces zones enclavées, les habitants étaient devenus dépendants, ils s'habituèrent aux fréquences et aux organisations décidées par la société Madarail. En d'autres termes, les gens ne sont pas en mesure d'agir autrement, car c'est la société qui est le propriétaire de ces trains en question. Or, il se trouve parfois que cette organisation ne correspond pas toujours aux attentes de la population en générale. C'est la raison pour laquelle, lors des enquêtes et entretiens de ces gens, nous avons eu des suggestions venant des usagers. Les problèmes assez fréquents sur les trajets sont ceux du dépassement et du déraillement.

Le passage des trains constituent une ouverture sur tout le plan vis-à-vis des autres communes avoisinantes. En tant que besoins humains, il est nécessaire de circuler, de se déplacer et aussi d'effectuer les activités économiques, etc. pour assouvir à ces besoins. Pourtant, même si le train de voyageurs se trouve constant aux jours des départs et arrivées, c'est au niveau de la ponctualité qu'il faudrait restructurer, certains y vont pour une raison sanitaire ou pour une quelconque urgence et n'aboutissent pas en temps convenu.

Ainsi, les usagers proposent la considération de la personne (humaine) avant les marchandises même si celles-ci font l'objet de fonctionnement de la société.

Chapitre 2 : Fiche de Projet

2.1. Identification du projet

Intitulé de projet : Proposition de Projet d'Entrepreneuriat Social

Initiateur : La société Madarail

Bénéficiaire de projet : Les populations des zones enclavées entre Andasibe et Anivorano ; Ambila et Manangareza.

Objet de projet : Il s'agit d'améliorer les conditions de vie des populations de ces zones enclavées dépendantes du transport ferroviaire.

2.2. Contexte du projet

Le sujet est basé sur l'entrepreneuriat social qui pose la question sociale en termes de moyens et plus spécifiquement de moyens financiers. Les fondations, les grandes écoles de management, les entreprises sociales, les réseaux offrant du microcrédit, les associations et une partie des coopératives constituent les acteurs susceptibles de développer le projet de l'entrepreneuriat social. Dans ce cas, la société Madarail, une société à vocation commerciale, effectue en principe ce qui est fondamental (logistique), et d'aller au-delà des statuts juridiques, qui ne déterminent pas nécessairement le fonctionnement et l'objet social réel de l'entreprise.

- Objectifs du projet

Ce projet consiste à promouvoir ces zones enclavées sur le plan social, économique, sanitaire, culturel, environnemental... dans le but d'améliorer le niveau de vie de la population en la faisant participer à toutes les étapes du développement, en l'intégrant à toute prise de décision. Elle contribue dans la conception du projet vu qu'elle est la bénéficiaire de ce projet (faire émerger le besoin, définir ensemble les stratégies, encadrer et accompagner cette population pour la réalisation de ce projet).

- Justification du projet

La société Madarail n'est pas destinée à gérer ni à financer ce genre de projet, or elle a intérêt à aider pour la réalisation de ceci. En effet, en contrepartie de cette aide, la population participe à l'entretien des voies, des rails et de l'environnement, elle permet aussi d'augmenter le revenu de celle-ci. De plus, cette action est faite pour essayer de prévenir d'éventuels accidents.

2.3. Moyens à mettre en œuvre

La société Madarail doit mettre à disposition de chaque zone enclavée des moyens (matériel et financier). Mais, ces zones doivent participer activement à la réalisation de ce projet, en mobilisant tous les réseaux disponibles et en mutualisant tous les moyens et les efforts.

2.4. Résultats attendus

Le projet apporterait un changement radical à la vie de la population issue de ces localités :

- Augmentation de revenus de la population
- Amélioration de la relation entre la société et les riverains (service, intérêts mutuels)
- Meilleur avenir social et conjugal

CADRE LOGIQUE

Description des objectifs	IOV			SDV	Hypothèses
	Indice	Objectif	Réalisation		
Amélioration de condition de vie					
Résolution de conflits d'intérêts					
Amélioration des revenus de la population, amélioration de la relation entre la société et les riverains, meilleur avenir social et conjugal					
Sensibilisation, conscientisation de la population pour les responsabiliser					
Entrepreneur social, population, associations, coopératives, travailleurs sociaux					

Tableau 11

Chapitre 3 : Opinions personnelles

En tant qu'observateur sur terrain, des critiques se sont imposées concernant les pratiques passées mais ces dernières sont constructives car il y aura des solutions et des suggestions à proposer pour rectifier les erreurs. Les trois pôles d'acteurs concernés par cette proposition de projets à savoir : l'État, de la société Madarail, et des collectivités locales. Le reflet de la triangulation de ces trois pôles d'acteurs nous montre qu'il existe une défaillance de relation, voire un conflit d'intérêts entre le « privé » et l'État, qui engendre par la suite des conséquences au niveau de la population.

Certes, la société Madarail est à vocation économique et commerciale donc doit engendrer des bénéfices, ce qui n'est pas le cas. Malgré cela, elle ne peut pas se permettre de ne pas faire circuler des trains de voyageurs dans les zones enclavées. En effet, d'après les expériences vécues au début de l'Exploitation, tous les trains de marchandises mis en circulation (Hydrocarbures, chromes, marchandises générales,...) ont été pris d'assaut par la population de ces zones enclavées. Cela persistait surtout entre Andasibe et Anivorano, et entre Ambila et Manangareza.

Par définition, on appelle trains de voyageurs tous les trains affectés au transport des voyageurs, des bagages et des colis désignés, codifiés par certains tarifs devant être acheminés par ces trains. Et trains mixtes sont les trains affectés au transport des voyageurs et des marchandises. Quels que soient les aléas, ces trains circulent toujours suivant une fréquence plus ou moins régulière dans le but d'assurer le développement de ces zones.

La position de l'État vis-à-vis du train de voyageurs est inscrite dans la convention signée avant la concession de l'exploitation à la société Madarail. L'État doit subventionner le manque à gagner généré par le fonctionnement de celle-ci. Or, l'État est défaillant dans ce sens parce que la part de subvention allouée à Madarail n'est pas honorée. Pour essayer de réduire et tenter de supporter les conséquences de cette défaillance, la société Madarail a pris la décision de faire circuler des trains mixtes.

En effet, nous pensons qu'il est temps d'expérimenter une autre façon d'entreprendre. Il faut oser maintenant, voilà l'invitation que lancent aux milieu économiques et aux décideurs politiques le **Codès** (Collectif pour le Développement de l'Entrepreneuriat Social). Les entrepreneurs sociaux revendiquent leur façon d'entreprendre autrement comme une réponse structurelle aux maux de notre économie. Ils pensent que le moment est venu de changer l'échelle de l'Entrepreneuriat Social.

La rivière VOHITRA a toujours été une source de survie de la population des zones qui lui sont traversées. Tellement les gens sont habitués à utiliser la voie fluviale tant pour l'activité et pour le moyen de se communiquer. La dépendance aux rails consiste le seul issu à l'enclavement qui est la cause première au retard du développement dans ces localités. En d'autres termes, c'est comme le « Rano sy Vary » :

VOHITRA → RANO

RAILS → VARY

Ainsi dire, en tant que travailleur social spécialisé dans la socio-organisation, nous nous permettons d'avancer la solution du « projet d'entrepreneuriat social » au sein de la société Madarail, car c'est elle qui fait le transport ferroviaire, au besoin de la population.

SYNERGIE DES TROIS PÔLES D'ACTEURS

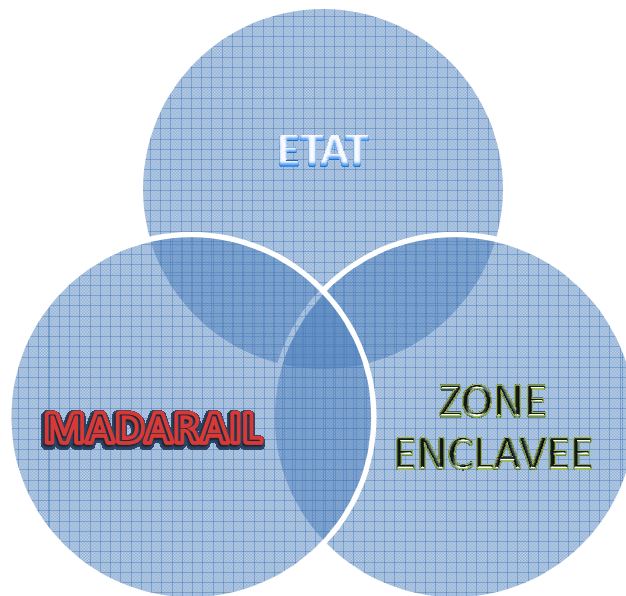


Figure 7 : Trois pôles d'acteurs

CONCLUSION GÉNÉRALE

En choisissant d'effectuer notre stage au sein de la société MADARAIL, nous sommes persuadés d'avoir trouvé l'opportunité de proposer à travers celle-ci le nouveau concept d'entrepreneuriat social. Au sein même de la société, nous constatons un conflit organisationnel si on se réfère à la Sociologie des Organisations. En tant qu'observateur de terrain et travailleur social spécialisé dans la socio-organisation, nous trouvons que l'issue à ces conflits sera d'opter sur les décisions consensuelles. Le style oppressif s'avère non recommandé dans ce type de problème vu que ce sont les trois entités qui sont les concernées. Pour cela, nous avons procédé de la manière suivante pour essayer d'expliquer et d'appliquer sur le terrain ce concept : l'explication de ce qui est Madarail, de ses pratiques, des différentes stratégies pour rentabiliser leurs outils et leurs moyens. A travers ses engagements, ses orientations, nous constatons qu'à sa manière Madarail est l'un des précurseurs, dans notre pays, concernant cette nouvelle conception qu'est l'entrepreneuriat social. Ainsi, quels que soient les facteurs, les éléments déclencheurs qui ont amené Madarail à appliquer ce projet, il n'y a pas de doute quant à son soutien effectif, réel à ceci. Et sa décision d'opter pour un type de transport adapté pour pallier au manque de voyageurs en couplant train voyageurs et train de marchandises, confirme l'implication de Madarail en essayant de trouver les moyens d'amortir son investissement. Malgré cet effort, ce projet est, si on peut le dire, fait à titre expérimental qu'il faudra prolonger et revoir avant de le pérenniser. Cependant, après son évaluation à mi-parcours ou évaluation ex-post, il appartient aux décideurs, aux responsables d'étendre cette pratique dans le reste du pays. Mais ce projet suffit-il à développer, à promouvoir et à désenclaver vraiment ces zones ?

RESUME

Cette proposition d'Entrepreneuriat social n'est pas un schéma valable pour toutes zones, régions, communes, c'est-à-dire quelque chose d'unique, d'absolu. En Effet, chaque zone a sa spécificité au niveau des productions et de ses potentialités d'où l'imposer un projet valable pour tous. Les Dirigeants successifs ont essayé d'aider ces zones, sans parvenir vraiment à résoudre leurs difficultés. En effet, en observant le passé, on constate que c'était surtout une forme d'assistant qu'il pratiquaient en octroyant une petite subvention pour telle ou telle chose précise. Pratique sans aucune concertation ni d'études de terrain et encore moins un projet sérieux avec des objectifs précis. D'où, notre proposition, avec le soutien effectif de MADARAIL de l'Entrepreneuriat Social

LISTE DES ABREVIATIONS

ADG:	Administrateur Directeur Général
Codes:	Collectif pour le Développement de l'Entrepreneuriat Social
COORDEX:	Département coordination exploitation
DCO:	Département commercial
DHSE:	Département Hygiène Sécurité et Environnement
DIFER:	Département Inspection Formation et réglementation
DMVT:	Département Mouvement
DXP:	Direction Exploitation
IOV:	Indicateur objectivement vérifiable
MDRI/MADARAIL:	Madagascar Railways
MLA:	Moramanga Lac-Alaotra
PC:	Porte conteneur
RID:	Règle internationale pour le transport des matières dangereuses
RNCFM:	Régie Nationale des Chemins de Fer Malagasy
SDV:	Source de vérification
T:	Tonne
TA:	Tananarivo - Antsirabe
ICE:	Tananarivo – Côte Est
TK:	Tonne kilométrique
IMD:	Transport de Marchandises Dangereuses
IPA:	Transport Payé d'Avance
IOA:	Toamasina
Wg:	Wagon

Bibliographie

Ouvrages généraux

- 1/ Armand. CUVILLIER. Introduction à la Sociologie, collection Armand Colin, Boulevard Paris 5, Saint Michel, 7^{ème} Edition, 1965, 222p.
- 2/ Armand. CUVILLIER. Manuel de Sociologie, Presses Universitaires de France, 108, Boulevard Saint-Germain – Paris, 1950, 720p.

Ouvrages spécifiques

- 3/ Daniel Carpentier. Avis sur le droit au transport adapté et l'article 67 de la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, Janvier 2006
- 4/ Codès (Collectif pour le Développement de l'Entrepreneuriat Social). Livre Blanc
- 5/ Réseau National des Chemins de Fer Malagasy. Historique des chemins de fer Malagasy (1901)
- 6/ archives de Madarail et RNCFM

Table des matières	Pages
Introduction générale	1
PARTIE I : La SOCIÉTÉ MADARAIL	6
<i>Chapitre 1. Cadre théorique</i>	6
1. Cadre institutionnel – historique	6
Déclin de RNCFM	7
Statut juridique	7
Convention de Collaboration	8
Convention de Concession	9
2. Fonctionnement - Activités	10
Transport de marchandises	11
Transport de voyageurs	15
Transport de tourisme	16
<i>Chapitre 2. Méthodologie - Démarche Hypothético-déductive</i>	17
Approche Systémique	17
Concepts théoriques	18
Techniques d'enquêtes	19
PARTIE II : TRAIN DIASOA entre Moramanga et Toamasina	21
<i>Chapitre 1. Maintien du train voyageurs malgré le non respect des obligations de</i>	
Certains partenaires	21
1. Stratégies et objectifs de l'entreprise	
Objectifs - Politique environnementale	21
Politique sociale	22
Politique socio-économique	22
Stratégie commerciale	23
2. Intérêts de Madarail dans Diasoa	24
<i>Chapitre 2. Mise en marche du train voyageur, l'esprit d'entreprise au service</i>	
des besoins sociaux	25
Impacts socio-économiques	25
Impacts culturels	26
Impacts environnementaux	27
<i>Chapitre 3. Résultats des enquêtes méthodologiques</i>	28
1. Interprétation et vérification des données	
Résultats des enquêtes	30
Profil en long TCE	31
Tableaux	32
Politique générale de l'infrastructure	33
2. Transport ferroviaire d'autres pays	35
PARTIE III : PROSPECTIVES	38
<i>Chapitre 1. Proposition de solutions</i>	38
1. Les deux entités – État	39
Entreprise : Projet d'entrepreneuriat social	41
<i>Chapitre 2. Opinions personnelles</i>	42
Conclusion générale	46
Résumé	47
Liste des abréviations et liste des tableaux	48 – 49
Tables des matières	50

A.N.NEXES

Questionnaires pour les passagers

- 1) Êtes-vous au courant de la collaboration qui existe entre la Société Madarail et les communes rurales?
- 2) Comment trouvez-vous le train Diasoa ?
- 3) Est-ce que vous prenez souvent le train Diasoa ? Par semaine ? Par mois ?
- 4) Ce train vous est utile ? OUI NON
Expliquez ?
- 5) Est-ce que sa fréquence ou son passage dans une localité est suffisante ?
OUI NON
- 6) Est-ce que vous vous sentez en sécurité avec le train Diasoa ? Argumentez ?

- 7) L'accueil vous est satisfaisant ? OUI NON
Et le service ? OUI NON
Argumentez ?

- 8) Et le frais de transport ? *Abordable *Moyen *Cher *Très cher
- 9) Quel est le point positif du Diasoa ?

Et avez-vous des suggestions à faire pour améliorer le transport ainsi que le voyage ?

- 10) Citer votre participation au sein du train de voyageur Diasoa ?

- 11) Quels sont les impacts de l'existence du train Diasoa sur votre vie quotidienne, sur votre famille et sur votre entourage ?

Questionnaires pour les commerçants

PROFESSION :

- 1) Est-ce que vous prenez souvent le train Diasoa ? Par semaine ? Par mois ?
- 2) Que représente pour vous la mise en marche du train Diasoa ? Argumentez ?
- 3) Quels sont les impacts de l'existence du train Diasoa sur le plan professionnel ?
- 4) Par quels moyens avez-vous fait le transport des marchandises auparavant ?

Montant : ABORDABLE MOYEN CHER

- 5) Et le frais du transport de marchandises actuellement ?
*TRES ABORDABLE *MOYEN *CHER
*ABORDABLE *TRES CHER
- 6) Quels genres d'obstacles avez-vous déjà rencontrés en transportant les marchandises à bord du train Diasoa ?
- 7) L'accueil vous est satisfaisant ? OUI NON
Et le service ? OUI NON
Argumentez ?
- 8) Dans ce cas, quels sont les difficultés et gênes qui se produisent souvent ?
- 9) Quels sont les impacts de l'existence du train Diasoa sur votre vie quotidienne, sur votre famille et sur votre entourage ?
- 10) Que proposerez-vous comme suggestions et solutions pour l'améliorer ?

CONDITIONS GENERALES DE VENTE

TRANSPORT VOYAGEURS

SOMMAIRE

CHAPITRE PREMIER

VOYAGEURS

Article 1 - Objet

Article 2 - Voyageurs ordinaires

Article 3 - Enfants de moins de 5 ans

Article 4 - Billets

Article 5 - Validité des billets

Article 6 - Distributions des billets

Article 7 - Surclassement – prolongement du parcours

Article 8 - Contrôle des billets

Article 9 - Accès sur les quais des gares

Article 10 - Sécurité du train

Article 11 - Règles et consignes de sécurité

Article 12 – Responsabilité et assurance

CHAPITRE II

BAGAGES :

Article 13- Bagages à main

Article 14- Bagages enregistrés

Article 15- Colis exclus

Article 16- Conditions et Délais d'enregistrement

Article 17- Livraison des bagages

Article 18- Responsabilité

CHAPITRE PREMIER / VOYAGEURS

Généralités

ARTICLE 1 : OBJET

Les présentes Conditions Générales de Ventes définissent le contrat de transport entre MADARAIL SA et tout voyageur empruntant un train régulier du Réseau Ferroviaire Nord.

Sont exclues des présentes conditions générales de vente les dispositions particulières ou dérogatoires qui peuvent être édictées pour des transports effectués à la demande.

ARTICLE 2 : VOYAGEURS ORDINAIRES

Sont voyageurs ordinaires, ceux qui voyagent à bord d'un train régulier mis au service du public suivant les dispositions des présentes Conditions Générales de Ventes, à l'exception de ceux dont le transport est offert à la demande dans des conditions fixées par convention spéciale.

ARTICLE 3 : ENFANTS DE MOINS DE 5 ANS

Le transport est gratuit pour tout enfant de moins de cinq ans à condition qu'il soit tenu sur les genoux de la personne qui l'accompagne.

Tout enfant, même s'il a moins de cinq, occupant une place de voyageur ordinaire doit s'acquitter du prix de transport en vigueur.

Il est délivré aux enfants voyageant gracieusement un billet faisant foi du contrat de transport. Ce titre de transport doit être gardé pendant le voyage par les personnes qui les accompagnent.

ARTICLE 4 : BILLETS

Le billet de passage régulièrement délivré constitue le titre de transport du voyageur ordinaire. Il vaut contrat entre lui et MADARAIL suivant les dispositions prévues par les présentes Conditions Générales de Ventes.

Le billet de train est délivré moyennant le paiement préalable du prix de la place selon le tarif applicable en vigueur.

Les mentions du billet reprennent la classe de voiture, le parcours de transport ainsi que la date correspondant au transport du voyageur.

Le billet est strictement individuel.

ARTICLE 5 : VALIDITE DES BILLETS

Nul ne peut se prévaloir des droits attachés au transport ou des obligations qui en découlent, s'il n'est en possession régulière du billet correspondant à la classe et au parcours pour lesquels le billet est délivré.

Les billets non utilisés dans les délais qui leur sont impartis n'ont plus de valeur et leur vente reste acquise à MADARAIL.

ARTICLE 6 : DISTRIBUTION DES BILLETS

La distribution des billets commence au plus tard :

a) Dans les grandes gares, 1 heure avant l'heure réglementaire de départ du train.

b) Dans les autres gares, quinze minutes avant l'heure réglementaire de départ du train.

Par exception, certaines gares délivrent à l'avance des billets pour les trains du jour ou du lendemain. Un tableau affiché dans chacune de ces gares fixe les heures d'ouverture et de fermeture des guichets de distribution des billets.

Les prix à percevoir au plein tarif pour le transport des voyageurs sont affichés dans les gares.

La distribution des billets cesse au plus tôt :

a) Pour les voyageurs avec bagages, dix minutes avant l'heure réglementaire de départ du train ;

b) Pour les voyageurs sans bagages, cinq minutes avant l'heure réglementaire de départ du train ;

Toutefois, en cas de retard connu du train, il sera, autant que possible, délivré des billets aux voyageurs, avec ou sans bagages, qui se présenteront dans les limites fixées plus haut avant l'heure annoncée pour les passages du train en retard.

MADARAIL peut agréer ou créer des agences de voyages pour la distribution des billets dans les gares ouvertes tout comme en dehors des gares dans les conditions fixées par des conventions particulières.

Dans le cas où Madarail se trouve dans l'incapacité de pouvoir continuer la bonne marche du train, le personnel de bord informe les voyageurs.

Dans ce seul cas, les voyageurs peuvent demander remboursement, sur présentation du billet, auprès du personnel de bord Madarail, du montant correspondant à la différence entre leur paiement et le trajet réellement effectué.

Aucune autre indemnité ne peut être réclamée.

Exécution du transport

ARTICLE 7 : SURCLASSEMENT – PROLONGEMENT DE PARCOURS

a) Généralités

Il est interdit à toute personne de voyager ou de monter dans un véhicule sans la possession régulière d'un billet. Les voyageurs sont admis exclusivement dans les véhicules qui leur sont affectés. Le transport en première classe se fait uniquement sur réservation.

Le voyageur doit effectuer le parcours sans autres interruptions de temps que celles indiquées au tableau de la marche des trains, sauf motif indépendant de sa volonté ou de sa faute.

b) Surclassement

Le voyageur qui veut prendre place, sur tout ou partie du parcours, dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée sur son billet, est tenu d'en faire au préalable la déclaration au contrôleur de route et de payer, pour le parcours à effectuer en surclassement, un supplément égal à la différence entre le prix de la classe qu'il désire occuper et celui de la classe à laquelle son billet lui donne droit.

c) Prolongement de parcours

Le voyageur qui désire dépasser le point de destination indiqué sur son billet est tenu d'en faire au préalable la déclaration au contrôleur de route et de payer le prix du parcours supplémentaire qu'il désire effectuer.

Lorsqu'un voyageur n'a pas averti le contrôleur de son prolongement de parcours,

Il doit payer en outre une surtaxe d'un montant égal au prix du parcours complet.

ARTICLE 8 : CONTROLE DES BILLETS

Les voyageurs doivent présenter leur billet à toute réquisition des agents de MADARAIL.

Tout voyageur qui ne peut présenter son billet au moment du contrôle, en cours de route ou à son arrivée, est déclaré en infraction. Il doit payer dès qu'il en est requis le montant égal au pris du billet pour la classe du compartiment dans lequel se trouvait, depuis la gare initiale jusqu'à sa destination, majoré d'une surtaxe égale au prix du billet du trajet de bout en bout de la ligne.

ARTICLE 9 : ACCES AUX QUAIS DES GARES

L'accès aux quais des gares est réservé uniquement :

- aux personnes munies d'un billet de voyage, pour les voyageurs
- aux personnes munies d'un billet de quai, pour les accompagnateurs (départ ou arrivée)

Le ticket de quai est retiré sur simple demande en gare.

Il est délivré gratuitement, à titre individuel et pour un seul accès.

Il ne donne pas le droit d'accès en voiture, même pour l'accompagnement d'un voyageur muni d'un titre de transport.

Il doit être restitué lorsque l'accompagnateur quitte la gare.

Toute personne étrangère au service trouvée dans l'enceinte des gares sans titre de transport ou non muni d'un billet de quai sera considérée comme en situation irrégulière et, comme telle, poursuivie selon les lois et règlements.

ARTICLE 10 : SECURITE DU TRAIN

La sécurité du train est assurée par la police des chemins de fer. Cependant les Collectivités territoriales desservies peuvent prendre des mesures à leur niveau pour éviter la coupure ou la suspension de la circulation normale du train entre autres la protection contre les éboulements des talus, les feux sauvages et la présence des personnes non justifiées dans les gares, au bord des voies.

ARTICLE 11 : REGLES ET CONSIGNES DE SECURITE

Dès l'entrée dans la gare de départ et jusqu'à la sortie définitive de la gare d'arrivée, le voyageur doit se conformer aux règles prescrites, notamment l'arrêté n°350-CG du 31 décembre 1957 réglementant l'exploitation des chemins de fer, et aux consignes données par les employés de MADARAIL pour la sécurité.

Notamment, il est interdit à tout voyageur :

- de descendre ou de monter dans les voitures temps que le train n'est pas à l'arrêt total ;
- de mettre la tête, les bras ou les pieds à l'extérieur du véhicule pendant le voyage, même à l'arrêt du train.

ARTICLE 12 : RESPONSABILITE ET ASSURANCE

MADARAIL est responsable vis-à-vis du voyageur de tout dommage pouvant résulter du transport à bord du train et en cours de voyage pour autant que le titre de transport dont est titulaire le voyageur est valable sur la section ou le dommage s'est produit.

La responsabilité de MADARAIL est celle du transporteur telle que définie par les articles 63 et 80 de la loi n°99-013 du 2 août 1999 portant sur le Code des assurances ainsi que par le décret n°2000-986 relatif aux opérations d'assurance.

MADARAIL dispose et maintiendra en vigueur, les assurances couvrant la responsabilité civile de transporteur.

Conformément à l'article 1-10 de la Convention de Concession, le non-respect par un voyageur des Conditions Générales de Ventes « Voyageurs » dégage la responsabilité de MADARAIL à son endroit et le rend personnellement responsable de tous dommages à MADARAIL et aux tiers qui en résultent.

CHAPITRE

II / BAGAGES :

ARTICLE 13 : BAGAGES A MAIN

Tout voyageur peut conserver avec lui les petits bagages qu'il est possible de placer sous les banquettes ou dans les porte-bagages, dans les limites de la place à laquelle il a droit, à l'exclusion des colis qui par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient salir, gêner ou incommoder les autres voyageurs.

Les bagages à main restent pendant toute la durée du voyage sous la surveillance et la responsabilité exclusives de leur propriétaire ; la responsabilité de MADARAIL ne pourra, en aucun cas être recherchée en cas de perte, de vol ou d'avarie.

La circulation des personnes à bord du train devant être maintenue pour des raisons de sécurité, il est strictement interdit de placer les bagages à main dans les couloirs, les toilettes, les accès de la voiture.

Il est également interdit de passer les bagages à mains par les fenêtres des voitures, que ce soit en cours de circulation ou à l'arrêt.

Le poids maximum autorisé est de 20 kg de bagage à main par voyageur payant.

En cas de surpoids le bagage doit être placé en wagon fourgon et il est soumis au régime des bagages enregistrés.

ARTICLE 14 : BAGAGES ENREGISTRES

Les bagages autres que les bagages à main sont remis à MADARAIL qui les enregistre et en assure la manutention et le transport.

Dans la mesure de la place disponible à bord des wagons fourgons constituant la rame, Madarail accepte le transport de colis, dans un maximum de 1 000 kg pour un expéditeur.

Le ticket bagage régulièrement délivré constitue le titre de transport du colis. Il vaut contrat entre l'expéditeur et MADARAIL, suivant les dispositions prévues par les présentes Conditions Générales de Ventes.

Le ticket bagage est délivré moyennant le paiement préalable du prix fixé au prorata du poids de l'expédition, conformément au tarif applicable en vigueur.

Les mentions du ticket bagage reprennent le nom de l'expéditeur, le poids, la destination finale, le prix du transport ainsi que la date correspondante.

ARTICLE 15 : COLIS EXCLUS

Ne sont pas admis comme bagages enregistrés :

- 1) Les colis en vrac
- 2) Les colis qui, de par leur nature, leur volume ou leur poids, ne peuvent trouver place dans les fourgons des trains
- 3) Les matières dangereuses, infectées, explosibles ou inflammables
- 4) Les papiers et objets de valeur
- 5) Les animaux

Toutefois les animaux domestiques de petite taille, tels que chiens, chats, oiseaux, petits animaux sauvages, placés dans des cages, caisses ou paniers fournis par les voyageurs peuvent être acceptés comme bagages et taxés comme tels

- 6) Les gibiers et viandes boucanées
- 7) Les animaux interdits au titre des Conventions internationales de protection des espèces animales et de la nature

En outre, des restrictions portant sur la nature et le poids des colis et objets acceptés comme bagages peuvent être prescrites pour certains trains, elles sont portées à la connaissance du public par voie d'affichage.

ARTICLE 16- CONDITIONS ET DELAIS D'ENREGISTREMENT

L'enregistrement des bagages est effectué sur présentation du billet du voyageur pour la Gare destinataire de ce billet. Il est constaté par délivrance d'un bulletin « bagages »

L'acceptation des bagages pour l'enregistrement cesse, au plus tôt, dix minutes après l'heure fixée par l'article 5 pour la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs ayant des bagages.

Lorsque les bagages ont été présentés à l'enregistrement dans les délais, ils sont chargés dans le même train que le voyageur, sauf, s'il est fait application des restrictions prévues à l'article 13, auquel cas en supplément font l'objet d'un deuxième bulletin d'enregistrement et sont acheminés dans les conditions des marchandises de détail.

Toutefois, en cas de retard connu du train, il sera, autant que possible, procédé à l'enregistrement des bagages qui seront présentés dans les limites prévues plus haut avant l'heure annoncée pour le passage du train retard.

ARTICLE 17- LIVRAISON DES BAGAGES

A l'arrivée, les bagages sont mis à la disposition des voyageurs dès la reconnaissance terminée et dans un délai maximum d'une heure après l'arrivée du train.

La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin d'enregistrement.

ARTICLE 18- RESPONSABILITE

Le montant de l'indemnité à verser pour la réparation de tous dommages résultant de la perte, de l'avarie ou du retard des bagages enregistrés ne peut excéder dix (10) Ariary par kilogramme, dans les Conditions Normales de Transport.

Source : *condition générale de vente de Madarail*



Image 2 : Pose des rails



Image 3 : Locomotive



Image 4 : Cheminots temps des colons



Image 5: Citerne LP



Image 6 : Conteneurs



Image 7: Wagons couverts



Image 8: Trans Lemurie Express



Image 9: Micheline



Image 10 : rails en bois



Image 11: rails en bois



Image 12 : contrôle des billets dans Diasoa



Image 13 : wagon présidentiel et Trans Lémurie Express



Image 14 : Morarano Chrome



Image 15 : dépôt de Morarano Chrome



Image 16 : sièges à bord de Diasoa



Image 17 : gare de Anivorano



Image 18 : cinq locos AD 18

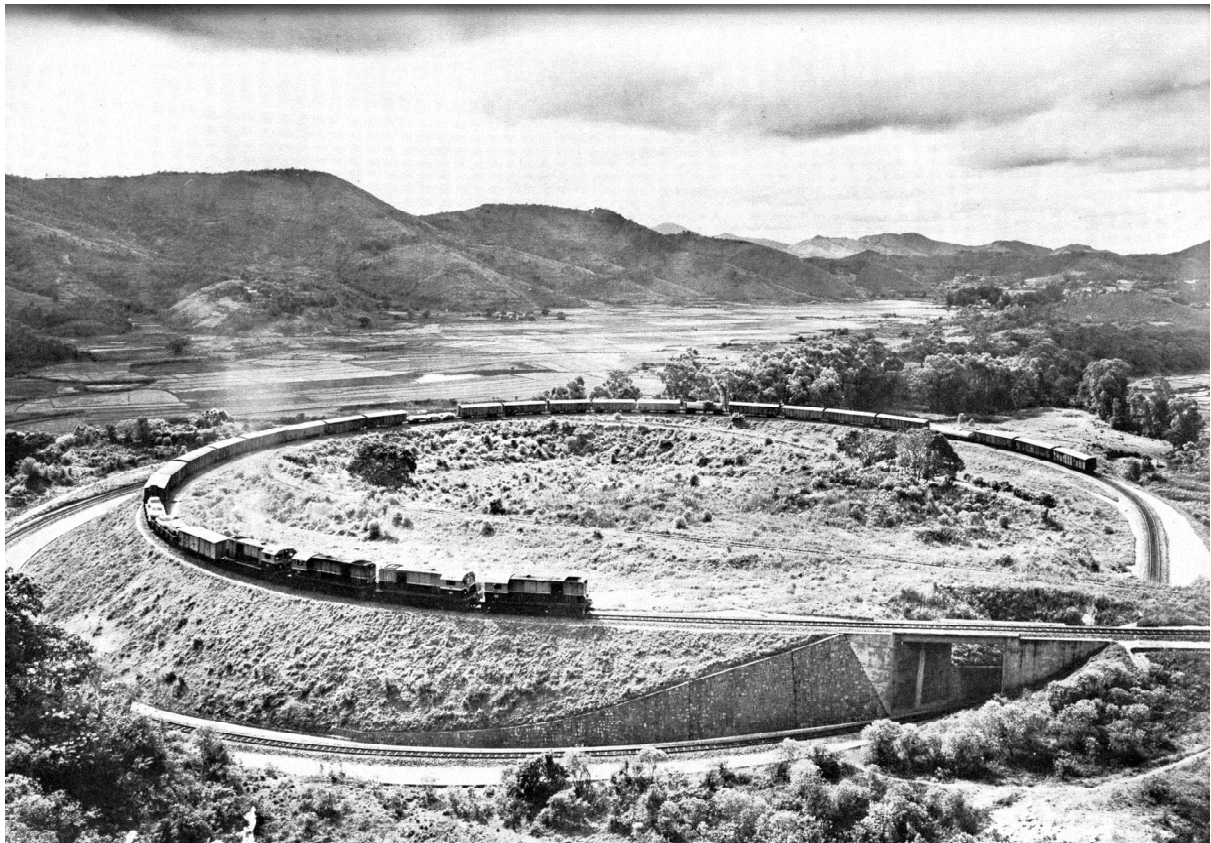


Image 19 : trains avec de multiples wagons, Anjiro

Sources : *Archive Madarail*

CURRICULUM VITAE

ÉTAT CIVIL

Nom : RAZAFINDRAMINO

Prénom : Lantosa Sarah

Née le : 21 avril 1987 à Befelatanana

Fille de : RAZAFINDRAMINO Evariste et de : VOAANGILALAO Razafimandimby Monique Léa

Adresse : lot TJ 06 Tanjonandriana AMBOHIMANAMBOLA

Téléphone : 0331738046

OUVRAGE

Titre : Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de Licence Professionnelle en Travail Social et Développement.

Thème : « Proposition de projet d'entrepreneuriat social cas de la société Madarail »

Option : Organisation – Service – Travail

Pagination : 62 pages **Nombre de tableaux :** 04 **Nombre de figures :** 05

Annexes : I, II, III, IV, V, VI **Références bibliographiques :** 18

Résumé :

Cette proposition d'Entrepreneuriat social n'est pas un schéma valable pour toutes zones, régions, communes, c'est-à-dire quelque chose d'unique, d'absolu. En effet, chaque zone a sa spécificité au niveau des productions et de ses potentialités d'où l'impossibilité d'imposer un projet valable pour tous. Les dirigeants successifs ont essayé d'aider ces zones, sans parvenir vraiment à résoudre leurs difficultés. En effet, en observant le passé, on constate que c'était surtout une forme d'assistanat qu'ils pratiquaient en octroyant une petite subvention pour telle ou telle chose précise. Pratique sans aucune concertation ni d'études de terrain et encore moins un projet sérieux avec des objectifs précis. D'où, notre proposition, avec le soutien effectif de MADARAIL de l'Entrepreneuriat Social.

Mots clés : contribution, intervention, gestion des risques et des catastrophes, indispensable, efficace, efficience, cohérence, pertinence, harmonie sociale, équipe rapide et active, déficience socio-

organisationnelle, organisation interne, action durable, coordination, autonomisation, accompagnateur social, réduction des impacts sociaux, participation active, amélioration, réhabilitation et reconstruction, pérennisation.

Directeurs du mémoire :

- encadreur pédagogique : RAKOTONIRINA Voahangy
- encadreur professionnel : RAJOHANES Maminiaina

EXPÉRIENCES PROFESSIONNELLES

PÉRIODES	TERRAINS	THÈMES
Mars – Juin 2010	Stage de fin d'études en Licence professionnelle en Travail Social et Développement - Madarail	« Proposition de projet d'entrepreneuriat social »
Novembre- Janvier 2009	Stage de 2 mois au Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation	-Étude de l'organisation intercommunale et la pratique professionnelle, -Suivi du projet OPCI (Organisme Public de Coopération Intercommunale) - Réalisation des enquêtes aux communes (Fenoarivo-Ampitatafika).
Juillet 2008	Stage de 1 mois au Centre Hospitalier de Soavinandriana : service des Grandes maladies et cardio-vasculaires	« Etude de la prise en charge des personnes à risque »
Août 2008	Stage de 1 mois au Centre de rééducation AVOKO Ambohidratrimo.	
Juin 2007	Stage de 1 mois chez CEFOR67Ha (crédit – épargne et formation)	Découverte et imprégnation à l'initiation au travail social et médico-social
Décembre 2007	Stage à la Commune rurale d'Ivato Firaiana	Stage d'imprégnation et de découverte

ÉTUDES, FORMATIONS ET DIPLÔMES OBTENUS

2007 – 2010 : attestation de fin d'études 3^{ème} année en Travail Social et Développement, option Socio-Organisation à l'Université d'Antananarivo, Faculté DEGS, Département de Sociologie, FPTSD.

2007 – 2009 : DEUG en Travail Social et Développement, option Socio-Organisation à l'Université d'Antananarivo, Faculté DEGS, Département de Sociologie, FPTSD ou Formation Professionnalisante en Travail Social et Développement.

2005 : Baccalauréat série D

DIVERS

Informatiques : Bureautique, Adobe Photoshop, Internet...

Langues : *malagasy : langue maternelle plus quelques notions en dialectes régionales

*français : courant

*anglais : notion

*allemand : notion

AUTRES ACTIVITÉS

- Responsable social de l'Association des jeunes « 2AT » à objectif culturel, social et sportif.
- Membre du Rotaract club Amontana.

Loisirs : lecture, handball, natation, découvertes environnementales

- 5) Sensibilisation sur l'interdiction de cultiver, de déboiser, d'effectuer des feux de brousse sur les emprises ferroviaires sans l'autorisation écrite de Madarail : toutes actes illicites seront transmis aux communes et présidents de Fokontany pour sensibilisation, sanction et action corrective (reboisement).
- 6) Participation au suivi des travaux d'assainissement (élagage, désherbage, curage) des Associations Villageoises par des actions de conseil, d'assistance, de règlement des conflits en cas de travaux mensuels non effectués

Obligations de MADARAIL :

En contre partie, MADARAIL s'engage à assister les communes et Fokontany (moyen humain, matériel et financier) à mener à bien les objectifs sécurité, sociaux et environnementaux du train DIA SOA dans la limite d'un apport de 50% maximum à tout projet relatif à ces objectifs.

Fait à Antananarivo, le

Pour la Commune

Pour MADARAIL

Patrick CLAES

Administrateur Directeur Général