

UNIVERSITE D'ANTANANARIVO
Faculté de Droit, d'Economie, de Gestion et de Sociologie
Département: ECONOMIE
Option: DEVELOPPEMENT
Promotion : ANDRAINIA
Mémoire de maîtrise es-Sciences Economiques



LE TRANSPORT MARITIME
A MADAGASCAR POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE

Encadré par : Monsieur RAJAONSON Gédéon

Elaboré par : Mademoiselle RAOBELINA Aina

Date de soutenance : 14 Décembre 2007

Année universitaire : 2006 - 2007

Mémoire de maîtrise ès-Sciences Economiques

**LE TRANSPORT MARITIME
A MADAGASCAR POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE**

Encadré par : Monsieur **RAJAONSON Gédéon**

Elaboré par : Mademoiselle **RAOBELINA Aina**

REMERCIEMENTS

Je remercie de tout mon cœur Le Bon Dieu Tout Puissant pour sa bénédiction pour m'avoir fait sortir de toutes les épreuves afin de réaliser mes études et particulièrement ce travail.

Mes plus vifs remerciements:

A Monsieur RAJAONSON Gédéon, notre Professeur encadreur, malgré ses hautes responsabilités a bien voulu nous orienter et nous donner des conseils nécessaires pour la réalisation de ce mémoire.

A toute l'Equipe de l'Agence Portuaire Maritime et Fluvial, pour leur aimable accueil et aides pendant l'accomplissement de ce travail.

A toutes les personnes qui ont bien voulu me conseiller tout au long de la réalisation de ce mémoire.

A ma famille, de m'avoir supporté de tout cœur, matériellement et moralement.

A tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation du présent mémoire.

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	4
LISTE DES TABLEAUX	5
LISTE DES FIGURES	6
LISTE DES ABREVIATIONS	7
INTRODUCTION.....	8
IMPORTANCE DU TRANSPORT MARITIME POUR L'ECONOMIE DE MADAGASCAR.....	10
1. <i>L'Economie de Madagascar.....</i>	<i>10</i>
2. <i>Le contexte mondial du Transport Maritime : Les conventions Internationales et les tendances actuelles.....</i>	<i>15</i>
PREMIERE PARTIE : LA SITUATION DU TRANSPORT MARITIME A MADAGASCAR	18
CHAPITRE I : L'OFFRE DU TRANSPORT MARITIME.....	19
CHAPITRE II. LA DEMANDE DU TRANSPORT MARITIME.....	38
CHAPITRE III : LE SYSTEME DE GESTION DU TRANSPORT MARITIME AMADAGASCAR	53
DEUXIEME PARTIE: PERSPECTIVES SUR LE TRANSPORT MARITIME A MADAGASCAR A MOYEN TERME	60
CHAPITRE I. PERSPECTIVES ECONOMIQUES A MOYEN TERME	61
CHAPITRE II: VISION PROSPECTIVE DES PORTS DE MADAGASCAR A L'HORIZON 2030.....	70
CONCLUSION.....	73
BIBLIOGRAPHIE.....	77

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Les Caractéristiques des Ports de Madagascar	21
Tableau 2: Les établissements de signalisation portuaire.....	23
Tableau 3: Comparaison de rendement par l'heure et durée de manipulation de conteneur des Ports de l'Océan Indien	29
Tableau 4: Navires immatriculés à Madagascar	30
Tableau 5: Les produits importés par Madagascar	38
Tableau 6: Principaux produits exportés par Madagascar	40
Tableau 7: Trafic maritime	42
Tableau 8: Trafic de marchandises par type de trafic maritime.....	44
Tableau 9: Trafic Maritime et PIB	46
Tableau 10: Trafic de passager de Soanierana Ivongo- Sainte Marie	49
Tableau 11: trafic de passagers : Toamasina- La Réunion.....	49
Tableau 12: Comparaison des modes de transport en terme de transport de marchandises.....	51
Tableau 13: Quelques Indicateurs Economique pour le Développement durable a Madagascar.....	62
Tableau 14: Estimation du Trafic maritime par rapport au taux de croissance	63

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Les Ports de Madagascar	22
Figure 2: Trajet de cabotage national	25
Figure 3: Lignes Maritimes long courrier.....	26
Figure 4: Trafics maritime depuis 6 ans	43
Figure 5: Comparaison entre PIB et Trafic maritime.....	47
Figure 6: Transport maritime et Economie.....	67
Figure 7: Vision porspective des ports de Madagascar à l’horizon 2030	72

LISTE DES ABREVIATIONS

AMF: Accord Multifibre

APMF: Agence Portuaire Maritime et Fluvial

APACM: Association professionnelle des Armateurs a Madagascar

CCIAA : Chambre de Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat d'Antananarivo

CNM: Compagnie Nationale de Cabotage

COI: Commission de l'océan Indien

COMESA: Common Market of Eastern and Southern Africa

EVP : Equivalent conteneur de Vingt Pieds

F.O.B : Free On Board

MAEP: Ministère de l'Agriculture, d'Elevage et de Pêche

MAP: Madagascar Action Plan

MEFB: Ministère de l'Economie, des Finances et du Budget

NPF: Nation la Plus Favorisée

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

PIB: Produit Intérieur Brut

SADC: Southern Africa Development Community

SMTM: Société Malgache de Transport Maritime

QMM: Quit Mineral Madagascar

VPM: Vice Primature chargée du Transport et des Travaux Publics

INTRODUCTION

La Mondialisation se manifeste essentiellement par le développement des échanges commerciaux entre pays. Ces derniers se concrétisent grâce à l'existence du Transport. En tant qu'île, c'est le Transport Maritime qui constitue une véritable porte d'ouverture pour l'Economie malgache vers le reste du monde même si la place de Madagascar dans le Commerce International est encore marginalisée surtout par rapport aux pays développés.

Ce mode de Transport est qualifié le plus vieux au monde par le fait qu'il peut transporter d'immenses quantités de marchandises à des coûts attractifs.

Actuellement, le défi d'un Développement rapide et durable demeure la priorité du Gouvernement et de la population Malagasy. La « Vision Madagascar naturellement » vise un pays qui se développe rapidement et rencontre des succès face à la compétitivité sur le marché mondial. Tous les secteurs et branches d'activités doivent être dynamisés. Le plan d'action stratégique MAP (Madagascar Action Plan) vise ce Développement durable. D'ailleurs Madagascar comme tous les autres pays, cherche à atteindre les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) élaborés par l'Organisation des Nations Unies tels que la lutte contre la pauvreté, et l'ouverture au marché mondial.

Le niveau Economique de Madagascar doit s'élever. La branche Transport, y compris le Transport Maritime est l'un des secteurs porteurs de croissance Economique qu'il faut exploiter.

Récemment, Madagascar est à la croisée des chemins en matière Economique par l'arrivée de grandes compagnies industrielles extracteurs minières (QMM-Rio KINTO: Ilménites à Tolagnaro et DYNATEC SHERRITT: Cobalt, Nickel à Ambatovy Moramanga).

Par conséquent, les marchandises à transporter par voie maritime, vont augmenter considérablement tant au niveau de l'importation qu'exportation.

Le Transport Maritime à Madagascar satisfait-il les exigences d'un Développement durable ?

Avons-nous des infrastructures et de flottes de Transport Maritime capable de répondre aux besoins de transport et de déplacement des usagers potentiels?

Les entreprises de transports maritimes satisfont-elles les exigences des consommateurs ?

Pour répondre à la problématique, mettons d'abord en évidence l'importance du Transport Maritime pour l'Economie de Madagascar.

Dans la première partie, nous allons présenter la situation du Transport Maritime à Madagascar. Il est nécessaire de connaître les éléments de l'offre du Transport Maritime à Madagascar tels que l'état de lieu des infrastructures portuaires, l'évolution des trafics maritimes, les flottes immatriculées à Madagascar, le système de gestion de cette branche d'activité ainsi que d'éventuels problèmes relatifs à ces éléments de l'offre du Transport Maritime.

Dans la seconde partie, nous analyserons les perspectives qui s'offrent au Transport Maritime, particulièrement grâce au développement récent du secteur minier et la politique « Révolution verte ». Nous allons démontrer qu'il est nécessaire d'améliorer et d'étendre les infrastructures portuaires existantes pour l'accostage de gros navires adaptés pour le transport en grande quantité. Finalement, nous pouvons déduire que le Transport Maritime est fondamental pour l'Economie de Madagascar, notamment pour le Développement durable, disons à l'horizon 2030.

IMPORTANCE DU TRANSPORT MARITIME POUR L'ECONOMIE DE MADAGASCAR

1. L'Economie de Madagascar

Madagascar est la quatrième Ile du monde de par ses dimensions. Elle est située dans l'Océan Indien. Etendue sur 587 040 Km². Elle mesure 580 Km de l'Est à l'Ouest et 1580 Km du Nord au Sud.

Grâce à la proclamation de son indépendance le 26 juin 1960, la République de Madagascar est indépendante.

La monnaie nationale est l'Ariary.

Madagascar est un pays en développement dont le taux de croissance annuel s'affiche autour de 5% depuis l'an 2000.

Le Secteur Primaire formé principalement par l'agriculture et l'élevage est la base des activités économiques à Madagascar sachant que les 75%¹ de la population vivent en milieu rural, même si cela ne leur procure que de faible revenu. Cette situation est due aux petites surfaces cultivées et cultivables, à la non utilisation d'équipements agricoles modernes mais d'engrais et surtout au mode de vie basé sur la tradition ; exemple : culture de riz traditionnelle.

En gros l'agriculture assure généralement l'autoconsommation.

La riziculture est la principale activité agricole de la population quelque soient les régions mais c'est la région du Lac Alaotra qui est premier producteur de riz à Madagascar. Les produits sont à la fois destinés au marché local et aux marchés extérieurs. Les pirogues et les boures transportent le riz d'une région à l'autre.

Les régions de la SAVA, d'ANALANJIROFO et toute la côte Nord-Est sont les principaux fournisseurs des produits d'exportation tels que la Vanille, le Café, le Poivre, le Girofle, le Letchis, le Cacao. L'exportation de ces produits est une

¹ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

source de devises pour Madagascar. Ce sont ces produits de rentes qui forment la majorité de nos exportations.

Cependant la production agricole demeure insuffisante, ce qui représente de véritable lacune quant à notre participation au Commerce International.

De ce fait, le taux de croissance annuel engendré par ce secteur demeure faible ; soit en moyenne 2,5%² par an. Le Secteur Primaire contribue donc en moyenne 30% du PIB de Madagascar par an.

Quant au Secteur Secondaire constitué par l'Energie, les Mines, ainsi que les Industries manufacturières, il réalise en moyenne une croissance économique de 5%³ par an. Les Industries manufacturières demeurent les principaux moteurs de ce secteur, constituée par les industries textiles, les industries métalliques, et les industries de matériaux de transport et de constructions. Il s'agit d'une branche performante à taux de croissance annuel supérieur à 6% par an; les branches Energies et les Mines ont un taux de croissance entre 2% et 6%⁴ par an depuis l'année 2002. Mais espérons que le secteur minier va accroître sa part dans l'Economie grâce aux nouveaux investisseurs dans le domaine.

Le secteur secondaire contribue à l'Economie la part la plus faible parmi les trois secteurs d'activités ; soit en moyenne égal à 12% par an; surtout après le démantèlement de l'Accord Multifibre limitant notre quotas d'exportation de produits textiles, ce qui provoque une baisse de 30%⁵ en valeur de nos exportations depuis 2005.

Le Secteur Tertiaire grâce à l'essor des branches Transport, Commerce, Banque et Tourisme contribue le plus à la croissance économique avec une hausse de 7%⁶ par an en moyenne. Constituées essentiellement par les branches Bâtiments et Travaux Publics, Commerce, Tourisme, Institutions

² Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

³ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

⁴ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

⁵ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

⁶ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

financiers et mutualistes et Transport, ce secteur rapporte à l'Economie de Madagascar presque la moitié du PIB; soit en moyenne 48,5%⁷ par an.

Concernant le Transport en general, celle-ci contribue jusqu'à 15 % du PIB par an. Par ailleurs, le Transport est nécessaire pour le déplacement des personnes et des marchandises à l'intérieur même du pays. Il permet surtout les échanges avec le reste du monde dans le cadre de la Mondialisation des échanges.

A Madagascar, l'on trouve plusieurs modes de transport tels que le transport routier, le transport ferroviaire, le transport aérien, le transport fluvial et le transport maritime.

Pour les échanges et le déplacement à l'intérieur du pays, le transport terrestre: routier et ferroviaire dominant même s'il y a insuffisance d'infrastructure. Le transport aérien est nécessaire pour les urgences et pour l'accès à des régions enclavées. Le transport aérien est aussi indispensable pour le transport de passagers et de marchandises vers le reste du monde.

Comme Madagascar est une Ile, le Transport Maritime demeure le plus important et le plus efficace pour les échanges avec les autres pays du fait que les navires peuvent transporter en grosses quantités et à moindre coût contrairement au transport aérien dont les charges sont très limitées et très cher.

Le Transport Maritime est intrinsèquement lié à l'Economie de Madagascar. En effet, les échanges commerciaux les plus importants sont réalisés grâce au Transport Maritime. Rappelons que l'ouverture de l'Economie nationale vers le reste du monde est fondamentale pour son développement économique.

Par définition, le « **Transport Maritime est un mode de transport assurant le déplacement des hommes ou des biens d'un lieu (origine) vers un autre lieu (destination), sans dommage ni perte** »⁸.

⁷ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

⁸ Cours d'Economie du Transport, Quatrième Année Economie, Option Developpement, Année 2007

Ce mode de transport nécessite des infrastructures spécifiques dont les coûts d'installation et de construction sont significatifs (Ports, Navires), ainsi que des services liés à la sécurité du Transport (Phares, Balises).

Le fret représente la part la plus importante du Transport Maritime. Plus de trois quarts des échanges de marchandises mondiaux empruntent la voie maritime, mais la place des passagers (y compris les croisières) reste relativement marginale.

Les activités auxiliaires au Transport Maritime sont nombreuses: la collecte de fret maritime, la manutention portuaire, les consignations (dépôt des marchandises), le transit (organisation du transport maritime : émission des documents, des dossiers d'assurance et des formalités douanières), etc.

Madagascar tient une place dans les échanges internationaux grâce à son entrée aux différents Accords commerciaux : OMC, SADC, COMESA, COI ... Ceci accélère le processus de Développement durable.

Actuellement, les échanges commerciaux ne cessent de se développer. Ainsi dans le cadre des Accords d'intégration régionale, le pays est membre de la COI (Commission de l'Océan Indien), du COMESA (Common Market of Eastern and Southern Africa); regroupant 14 pays, et récemment de la SADC (Southern Africa Development Community), incluant également 14 pays.

Les pays membres du COMESA ne sont pas obligatoirement Membre de la SADC, à l'exemple de l'Egypte, un grand pays qui n'appartient qu'au COMESA.

Dans ces deux derniers Accords de commerce, les consommateurs potentiels comptent environ 400 millions.

Que ce soit au niveau régional ou international, ces marchés de biens et services profitent directement à la branche Transport pour un pays-île comme Madagascar .

a. Le Défi de Développement durable à Madagascar

Le Développement durable se définit comme la réalisation d'une croissance Economique a long terme et que cette croissance doit permettre une évolution de la société ou du pays telle que l'amélioration du niveau de vie de la population, la diminution du nombre des chômeurs, la construction ou amélioration des infrastructures : réseaux de communication (routes, ports, aéroports) et l'accès facile aux services publics (éducation, santé, etc) mais en même temps le devoir de préserver de l'Environnement tout au long des processus de production et de consommation de biens et de services.

Ainsi, toute activité Economique doit respecter les conditions de Développement durable, y compris le Transport Maritime. Les branches d'activités doivent concourir pour atteindre un taux de croissance économique élevé.

L'objectif Economique de Madagascar est d'avoir une croissance Economique moyenne de 8,5% de l'année 2005 à l'année 2012. Le produit Intérieur brut (PIB) de 5000 millions de UDS en 2005 devrait s'accroître jusqu'à 12 000 millions de USD en 2012. Mais surtout, le pourcentage des pauvres de 85,1% (2003) doit diminuer jusqu'à 50% en 2012.

Les échanges commerciaux que Madagascar fait avec le reste du monde sont généralement assurés par le Transport Maritime.

Aussi, le Transport Maritime est fondamental pour les échanges et les transports de marchandises entre les différentes régions du pays.

A travers ces Situations Economiques, nous allons apprécier le Transport Maritime à Madagascar grâce aux problèmes qui se posent tout au long de ce présent mémoire qui est de savoir quel est le rôle du Transport Maritime dans notre Economie ?

2. Le contexte mondial du Transport Maritime : Les conventions Internationales et les tendances actuelles

Comme Madagascar exploite le Transport maritime avec le reste du monde, le pays est membre de l'Organisation Maritime International (OMI). Cette dernière a son siège à Londres (Angleterre).

L'Organisation (OMI) a pour fonction d'élaborer les différentes Conventions Internationales en matière de Transport Maritime.

Parmi ces conventions sur le Transport Maritime mondial, il y a :

- SOLAS 1974⁹ régit des textes sur la sauvegarde de la vie en mer et le tonnage à respecter proportionnellement la capacité d'un navire ainsi que le Code ISPC sur la sécurité des ports, consistant en la détection des clandestins et les tentatives d'attentat à la bombe par exemple.
- STCW 1995¹⁰ concerne la formation des marins: Comment et où former les marins, ainsi que la formation de leurs salaires.
- MARPOL 1973/78¹¹ concerne les textes et réglementations sur la prévention des pollutions marines susceptibles d'être causées par les navires pendant leurs voyages sur mer.

Quant aux tendances actuelles du Transport Maritime, celui-ci Maritime a connu des progrès spectaculaires depuis quelques années .

Durant les dix (10) dernières années, le secteur a été marqué par un rythme accéléré de trafic conteneurisé, passant de 4 400 EVP à 10 000 EVP¹².

La containerisation des marchandises facilite les opérations d'embarquement et de débarquement dans les ports.

⁹ Conférence Annuelle sur les Transports, "Sécurité et transport", VPM, Juin 2004

¹⁰ Conférence Annuelle sur les Transports, "Sécurité et transport", VPM, Juin 2004

¹¹ Conférence Annuelle sur les Transports, "Sécurité et transport", VPM, Juin 2004

¹² www.cyberpresse.ca, "Reflexion sur l'évolution du Transport Maritime Mondial"

L'on constate aussi que les échanges de marchandises ont progressé en volume ; soit une croissance aux alentours de 9%¹³ en 2005. Selon l'Organisation Mondiale du Commerce ou OMC, les exportations mondiales ont augmenté de 9000 milliards de dollars en 2005, soit une hausse de 21% en valeur.

Ensuite, Le développement du commerce mondial et le rôle croissant des économies dans l'hémisphère sud / Chine et Inde, notamment le rôle joué par les grands ports chinois entraînent le développement du Transport Maritime mondial par la promotion de la destination ASIE- OCEAN INDIEN- AFRIQUE.

Le développement du Commerce international rend directement profit au Transport Maritime puisque d'après les estimations, de 2005 à 2009, la flotte mondiale devrait s'accroître d'environ de 50 % d'ici l'année 2009 en tenant compte de l'estimation de la hausse des échanges mondiaux.

L'industrie de la ligne régulière est répartie entre 300 groupes exploitants 4 650 navires au niveau mondial. La capacité de l'ensemble représentant un total de 6,3millions de conteneurs équivalents de vingt pieds ou EVP à la fin de l'année 2002.

D'après ces informations, nous pouvons déduire que notre participation au Commerce International est nécessaire et fondamentale. Nous allons présenter la situation actuelle et les perspectives sur le Transport Maritime à Madagascar afin d'en déduire la contribution de cette branche dans l'Economie du pays.

Pour pouvoir mieux répondre aux problèmes, il est nécessaire de présenter les étapes suivies dans ce présent mémoire.

¹³ www.cyberpresse.ca, « Réflexion sur l'évolution du Transport Maritime Mondial »

Méthodes et procédures de collecte d'informations :

1-Documentation sur le transport maritime en général: Centre de documentation de l'INSTAT (Anosy), Bibliothèque de la Banque Mondiale (Anosy), Bibliothèque Universitaire (Ankatso)

2-Recherche d'informations et de données sur internet

3-Conférence sur le "Transport maritime a Madagascar", donnée par le Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluvial ou APMF, Amphi A Faculté DEGS ANKATSO ANTANANARIVO, 19 juillet 2007

4-Entretien et demande d'informations et de données auprès de l'APMF (Alarobia)

5- Entretien avec un Opérateur sur le Transport Maritime

6-Entretien avec le Secrétaire Général de l'Association Professionnelle des Armateurs et Consignataires a Madagascar ou APACM.

Après avoir obtenu des informations et des données statistiques relatifs au Transport Maritime et à l'Economie de Madagascar, nous avons regroupé ces derniers afin de mieux situer le thème.

Nous avons fait des estimations et des déductions concernant le rôle du Transport Maritime dans l'Economie et les perspectives sur le Transport Maritime en tenant compte des objectifs économiques du pays dans le cadre du Madagascar Action Plan (MAP). Ces derniers sont nécessaires pour mieux connaître la place prépondérante du transport maritime dans l'économie actuelle et principalement dans l'avenir.

Première partie : LA SITUATION DU TRANSPORT MARITIME A MADAGASCAR

Comme Madagascar est une Ile, le Transport maritime est un mode de Transport efficace pour les échanges commerciaux et le déplacement de la population. Pour mieux connaître la réalité sur le Transport maritime à Madagascar, nous allons présenter successivement les éléments de l'Offre du service de Transport Maritime à Madagascar tels que la capacité des ports, les navires, les Compagnies maritimes qui opèrent à Madagascar et les lignes maritimes existantes. Puis analysons la Demande, en tenant compte des trafics portuaires et les secteurs servis par le Transport Maritime. Finalement nous verrons le système de gestion du secteur maritime à Madagascar.

Chapitre I : L'OFFRE DU TRANSPORT MARITIME

Afin de mieux apprécier le Transport Maritime, nous allons voir successivement dans ce chapitre les infrastructures portuaires existantes et leurs capacités, la compétitivité de nos ports par rapport à ceux des pays de l'Océan Indien, puis nous verrons les flottes immatriculées à Madagascar et une idée sur le pavillon national. Enfin nous allons voir les grandes compagnies de navigation exploitant sur la destination Madagascar en citant des lignes maritimes long courrier et cabotage.

Section 1. Les Infrastructures portuaires et les lignes maritimes

& 1. Les Ports long courrier : principal et secondaires

Madagascar est la quatrième grande Ile du monde. Cependant, elle ne possède dix-sept (17)¹⁴ Ports, classés en « port principal » et en « port secondaire ».

Ces deux catégories de ports sont encore repartis en « port long courrier » et en « port de cabotage ».

Le Port de Toamasina est très important et est considéré comme un « port principal long courrier » puisque c'est lui seul qui a la capacité d'accueillir les gros navires. Les arrivées et départs internationaux des bateaux s'effectuent le plus souvent dans ce port. C'est dans ce port que se réalisent les 60%¹⁵ des activités portuaires à Madagascar. Le trafic annuel moyen de ce port est de 2,5¹⁶ millions de tonnes.

¹⁴ Fiches Techniques et Portuaires, APMF, Année 2007

¹⁵ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

¹⁶ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

Notons que seul celui-ci a un « tirant d'eau » ou « profondeur » de 10 mètres, le seuil minimum nécessaire pour l'accostage des navires d'une capacité de 30 000 à 40 000 tonnes.

Les ports d'Antsiranana, de Mahajanga et de Toliara sont des «ports secondaires long courrier». Les départs et arrivées internationaux peuvent également être effectués dans ces trois ports long courrier selon leurs capacités à recevoir les navires. Ces ports sont également indispensables pour le cabotage régional et national.

Les marchandises arrivées au port principal sont réparties dans les ports secondaires par cabotage.

& 2. Les Ports de cabotage : primaires et secondaires

Les treize ports restants sont des ports de cabotage primaire et secondaire.

Dans les ports de cabotage primaire s'effectuent les départs et arrivées des navires venant ou allant dans les pays voisins. Tandis que dans les ports de cabotage secondaire se fait le transport de port en port des marchandises et des personnes. Dans le cas de cabotage, les navires effectuent la desserte des côtes malgaches ou ceux des pays voisins.

Les ports de cabotage primaire à Madagascar sont :

PORT SAINT LOUIS – NOSY BE – VOHEMAR – MANANJARY – MANAKARA –
TOLAGNARO – MOROMBE - MORONDAVA

Les ports de cabotage secondaire à Madagascar sont :

ANTALAHA -ANTSOHIHY – MAINTRANO – MAROANTSETRA –SAINTE
MARIE.

Nous allons voir à l'aide du tableau suivant les caractéristiques de ces différents Ports.

Tableau 1: Les Caractéristiques des Ports de Madagascar

	PORTS	LONGEUR Long Courier	QUAI Caboteur	Tirant d'eau (m)	Terre plein: magasin (m2)
01	ANTALAHA		183	1,8 2,8	3 800
02	ANTSIRANANA	301	62	8,5 4,5	6 602
03	ANTSOHIHY		185	1,5	2 520
04	MAHAJANGA		819	0,5 4,5	16 935
05	MAINTIRANO		66,20	5 2	1 750
06	MANAKARA		214	1,5	7 785
07	MANANJARY		157	1,5	980
08	MAROANTSETRA		190	1,2 2	
09	MOROMBE			6	
10	MORONDAVA		137	2,5	4 775
11	NOSY BE		150	0,5 5	11 250
12	PORT SAINT LOUIS		120	3 4	1 000
13	TOLAGNARO		145	1,5	6 565
14	TOAMASINA	706	314	6 10	870 000
15	TOLIARA	169	144	4,5 8	23 500
16	VOHEMAR		100	5 8	14 619

Source: Agence Portuaire Maritime et Fluvial (APMF), Année 2007

A partir de ce tableau, nous constatons que les tirants d'eau des ports de Madagascar ne dépassent les 10 mètres. Ils sont dus à l'ensablement des ports, phénomène de plus en plus rapide entraînant une diminution du tirant d'eau (ou profondeur de la mer). L'ensablement dû à l'érosion des sols qui bordent les cours d'eau suite à la déforestation massive. Le drainage est donc nécessaire car l'ensablement est due a la dégradation de l'environnement. Ainsi, le canal des Pangalanes se trouve le plus envahi par les bancs de sable et les arbres morts. **Les ports de Madagascar sont représentés dans la carte suivante :**

Figure 1: Les Ports de Madagascar



Source: Fiche Technique Portuaire, APMF 2007

Par conséquent, les tonnages des navires demeurent limiter pour pouvoir accoster dans les ports malgaches. Ceci représente une perte Economique.

Au Port de Toamasina, l'ensablement limite le tirant d'eau à 10 mètres, seuil limite pour les navires de moins de 40 000 tonnes.

Par ce fait, les gros navires de plus de 60 000 tonnes (tendance actuelle) ne peuvent accoster dans ce port principal.

Cette situation pousse les Compagnies Maritimes à faire des transbordements à l'île Maurice. Le Port Louis possède un tirant d'eau plus profonds, soit environ 14 mètres nécessaires pour l'accostage de gros navires. Ce qui engendre des coûts supplémentaires pour les armateurs exploitant à Madagascar puisqu'il y a obligation de reprise des marchandises par feeders ou caboteurs depuis l'île Maurice, ce qui entraîne le coût élevé du taux du fret maritime à destination de Madagascar . Il y a aussi une perte de temps non négligeable.

L'on recense actuellement 4225¹⁷ marins en activité a Madagascar.

& 3. Les Phares

Sur les régions portuaires de la grande Ile, on localise en total 103 établissements de signalisation maritime. Nous allons résumer ces différents moyens de signalisation par le tableau suivant :

Tableau 2: Les établissements de signalisation portuaire

Catégories	Nombres
Grands phares	04
Phares et feux d'accès aux ports	61
Phares et feux de jalonnement côtier	21
Bouées lumineuses	17
TOTAL	103

Source : Agence Portuaire Maritime et Fluvial, Année 2007

¹⁷ SAMBALYS Jérôme, DIRECTEUR GENERAL APMF, Conférence sur le Transport Maritime à Madagascar: Situations et Perspectives, 19 juillet 2007, Faculté DEGS, UNIVERSITE D'ANTANANARIVO

Ces phares et feux de signalisation sont indispensables pour l'accès des navires dans les ports. Grâce à ces signaux, la vision des ports est devenue plus précise donc l'accostage du navire est plus facile et plus sécurisé.

Les quatre grands phares sont situés aux Cap d'Ambre au Nord de l'Ile, au Cap Saint André à l'Ouest, au Cap Sainte Marie au Sud et au cap Est à l'Est de Madagascar. Les autres signaux sont répartis autour des côtes de Madagascar.

Les phares et les autres feux de signalisation sont indispensables pour la sécurité de la navigation.

& 4. Les lignes maritimes : Long courrier et Cabotage

Le Transport Maritime Long courrier est un transport sur une longue distance ; par exemple de Madagascar vers l'Asie, tandis que le cabotage est un transport sur courte distance comme le cas de Madagascar vers l'île Maurice ou de port en port sur les côtes de l'île même : du port Toamasina vers le port d'Antsiranana.

Actuellement, chaque compagnie de navigation se base sur ce qu'on appelle « ligne régulière »¹⁸. Les navires longs courriers et caboteurs suivent des trajets bien définis et travaillent de manière régulière.

En ce qui touche la grande Ile, la ligne régulière suit le trajet ci-après :

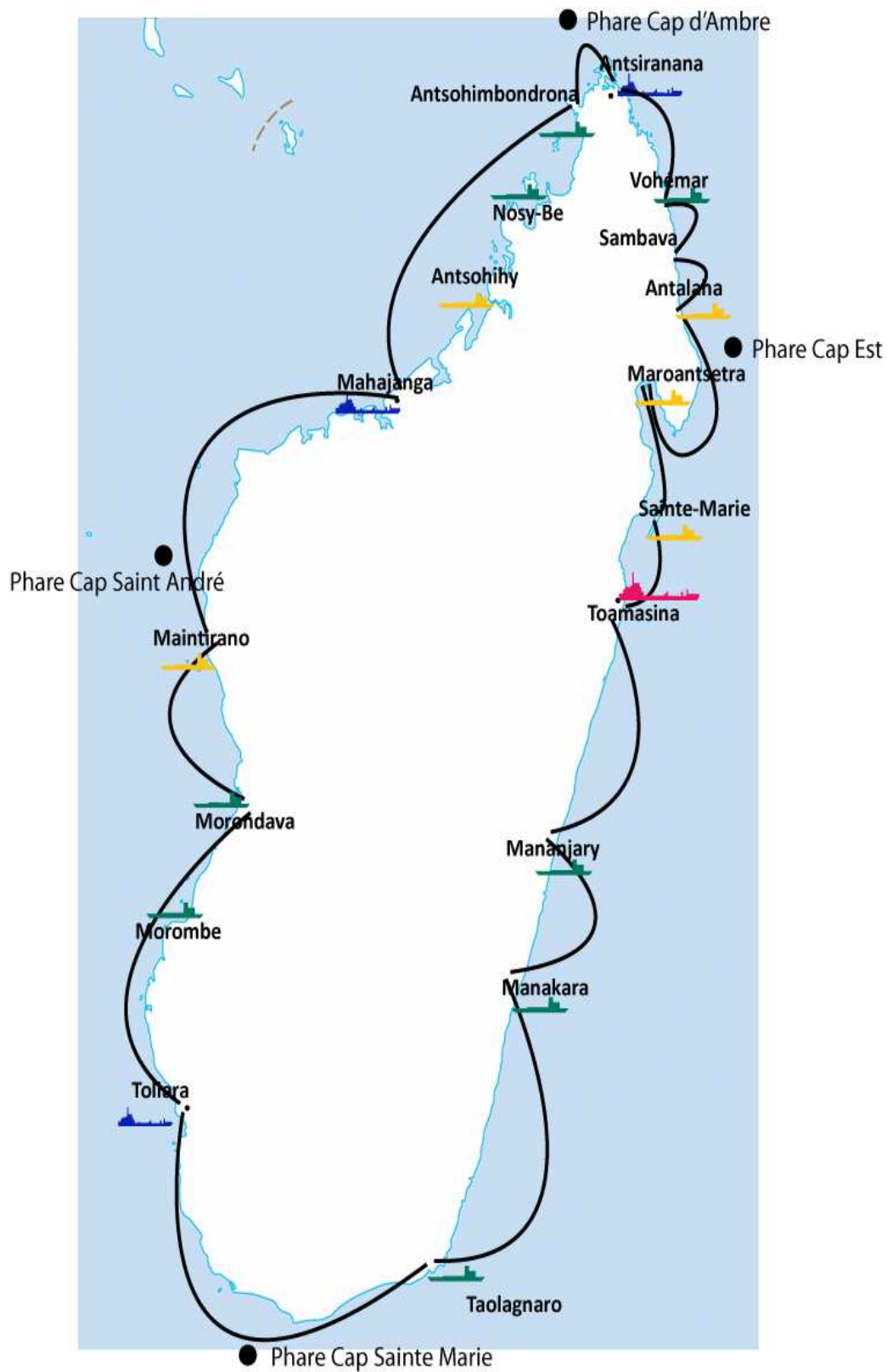
ASIE - OCEAN INDIEN (MADAGASCAR) – AFRIQUE

Ces destinations maritimes sont surtout dues à la croissance des trafics maritimes de l'hémisphère Sud. Du fait de l'explosion des échanges de matières premières, de l'émergence de nouvelles puissances économiques telles que la Chine et l'Inde, le Transport Maritime peut en profiter en rendant des services dans ces « zones de croissance Economique ». La nécessité de la conteneurisation facilite le ramassage lors des passages des caboteurs.

Nous allons considérer les lignes maritimes par cabotage et long courrier par les deux cartes suivantes :

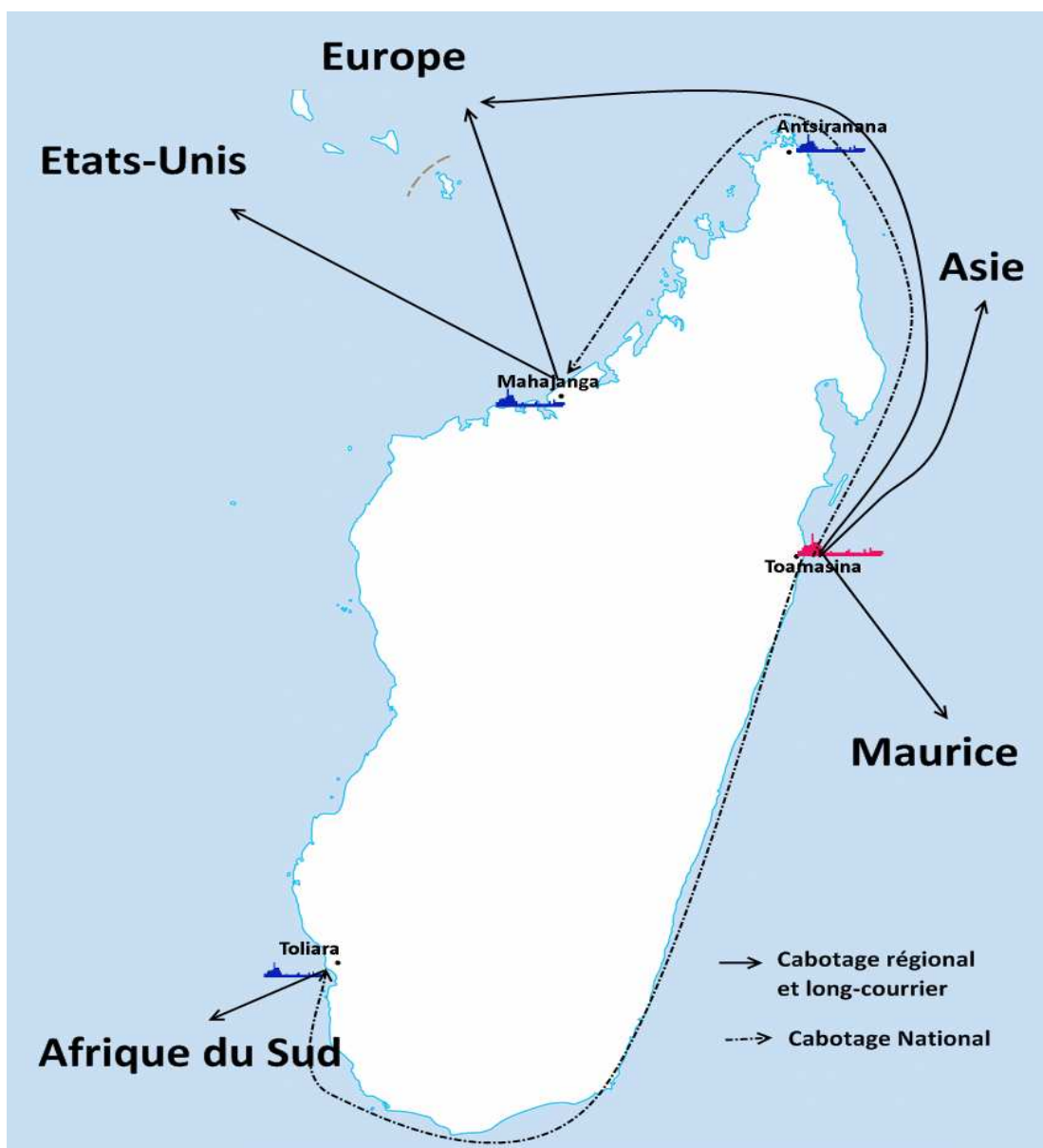
¹⁸ Entretien avec le Secrétaire General de l'APACM, RANDRIAMANANA

Figure 2: Trajet de cabotage national



Source: Fiche Technique Portuaire, APMF 2007

Figure 3: Lignes Maritimes long courrier



Source: Fiche Technique Portuaire, APMF 2007

D'après la dernière carte (figure 3), ci-après les lignes maritimes régulières long courrier et cabotage régional passant par l'Océan Indien et Madagascar :

***Madagascar – Maurice - Afrique du Sud :**

Port de débarquement/ Embarquement : Toamasina, Toliara, Mahajanga.

***Madagascar- Asie :**

Port de débarquement/embarquement : Toamasina

***Madagascar -Etats Unis :**

Port d'embarquement : Toamasina puisqu'il y a le transbordement à l'île Maurice

***Madagascar -Europe :**

Ports d'embarquement/débarquement : Toamasina, Antsiranana, Mahajanga

L'embarquement (Exportation) et le débarquement (Importation) des navires long courrier se font en général au port primaire de TOAMASINA, et de temps en temps aux ports de Mahajanga, d'Antsiranana et de Toliara. Mais ces opérations dépendent surtout de la capacité des navires et de sa provenance. En tout cas, les caboteurs régionaux et nationaux peuvent aussi accoster dans ces ports long courrier.

Le cabotage national se fait presque autour de Madagascar, dans les 17 ports. Il s'agit en effet de nourrir les ports de cabotage à partir marchandises débarquées dans les ports long courrier et inversement transporter les produits locaux dans les ports long courrier pour être embarqués vers l'étranger.

Section 2. Compétitivité dans les ports de l'Océan Indien

& 1. Caractéristiques de la « destination Océan Indien »

Dans les Ports de l'Océan Indien (Durban, l'Ile Maurice), le rendement de manutention seul a dépassé largement le rendement des ports de Madagascar car ces ports possèdent les infrastructures utiles pour l'accostage des gros navires (plus de 60 000 tonnes) et des équipements pour la manutention facilitant ainsi les chargements et déchargements rapides des conteneurs.

Remarquons que la destination Océan Indien affiche le taux le plus élevé du fret maritime dans le monde, en particulier la destination Madagascar. La principale raison de cette cherté est la non performance de nos Ports. Cela entraîne l'augmentation de leur « droit de stationnement » dans les ports puisqu'on les oblige à y transiter plus longtemps.

Ainsi, les frets maritimes dans l'Océan Indien restent faible par rapport aux frets mondiaux ; soient respectivement en moyenne 500 000 Equivalents de Vingt Pieds (EVP) sur les 100 000 000 Equivalents de Vingt Pieds (EVP) par an. C'est-à-dire 0,5 % seulement du fret maritime mondial. Cette situation s'explique par la place de l'Afrique encore marginale dans le commerce mondial.

& 2. Comparaison du Transport Maritime dans les pays de l'Océan Indien

Concernant les trafics et rendement des ports malgaches, l'on y constate de faible productivité par rapport aux ports de la région de l'Océan Indien.

A titre indicatif, la concurrence régionale des ports se présente comme suit : entre cinq à dix conteneurs (5 à 10) par heure par équipe au niveau des ports malgaches contre vingt (20) dans les autres ports de l'Océan Indien.

Quant aux rendements journaliers, l'on trouve d'énormes différences sur la productivité des ports de l'Océan Indien. Si nous comparons les situations entre l'île MAURICE qui débarque 500 conteneurs pleins par jour alors que

MADAGASCAR, au port principal de TOAMASINA ne débarque seulement qu'entre 150 et 200 conteneurs pleins par jour.

Le tableau suivant montre les Rendements des Ports dans l'Océan indien :

MADAGASCAR et l'île MAURICE.

Tableau 3: Comparaison de rendement par l'heure et durée de manipulation de conteneur des Ports de l'Océan Indien

Ports	Rendement global/h	Durée par conteneur (minutes)
MADAGASCAR	6,3	9,52
L'ILE MAURICE	20	3

Ces chiffres indiquent que Madagascar est parmi les derniers quant à la concurrence régionale. D'après ce tableau, il faut trois fois de temps en plus dans le port de Toamasina pour manipuler un conteneur par rapport au port de l'île Maurice. Ce qui justifie le choix et l'obligation des armateurs à faire transiter leurs navires dans le Port Saint Louis au lieu de venir directement à Madagascar.

Quant à la manipulation de sacs, 1500 à 2000 tonnes/shift ; c'est-à-dire par équipe ; pour Durban en Afrique du Sud contre 1000 tonnes/shift au port principal de Madagascar travaillant nuit et jour.

Bref, le niveau de capacité de concurrence en transport maritime dans les ports malgaches reste encore faible par rapport à ceux des pays voisins.

Section 3. Les Flottes

& 1. Les Navires immatriculés à Madagascar

Madagascar ne possède pas de navires commerciaux comme les navires de charges. Seules les Compagnies maritimes étrangères exploitent le transport

maritime long courrier et le cabotage régional à Madagascar. Certains caboteurs nationaux appartiennent à des opérateurs Malgaches.

Récemment, au mois de Novembre 2007, nous avons assisté à l'inauguration du nouveau navire dénommé « Atsantsa » pour lutter contre tous les trafics illicites dans les eaux territoriales malgaches.

Les navires immatriculés à Madagascar sont classé comme suit :

Tableau 4: Navires immatriculés à Madagascar

Catégories	Nombres
Navires de charge	495
Navires de pêche	233
Navires pour passagers	34
Botry, Canoës et autres	504

Source : Agence Portuaire Maritime et Fluvial, Statistique Année 2007

Les navires de charge sont les navires qui transportent les marchandises. Ce sont donc des navires commerciaux appartenant à des Compagnies maritimes travaillant à la grande Ile.

Quant aux navires de pêche, ils prennent les fruits de mer sur le territoire marin malgache. Ce sont eux qui ont la licence pour pouvoir exploiter les ressources halieutiques de Madagascar.

Les navires pour passagers immatriculés à Madagascar demeurent faible puisque le transport maritime de passager à Madagascar est peu exploité.

Le « **pavillon national** » concerne surtout les botry, les canoës, et les petits bateaux de pêche traditionnels utilisés par les pêcheurs traditionnels sur les côtes de Madagascar qui transportent aussi de temps en temps des passagers, et quelques navires commerciaux qui sont concernées par celui-ci.

En effet, la « **naturalisation** » est un acte administratif qui confère au navire le droit de battre le pavillon malgache avec les avantages qui s'y attachent. A titre d'exemple, il y a l'avantage fiscal ; c'est à- dire que le navire

battant pavillon malgache privilégie d'un allègement fiscal, et d'un avantage diplomatique qui donne au navire le droit d'accoster dans les autres pays en relation diplomatique et commerciale avec Madagascar. En contrepartie, l'armateur verse une contribution à l'Ecole Nationale d'Enseignement Maritime à Mahajanga dont le montant est fixé par un décret et que les frais de Transport des navires de nationalité malgache sont moins chers que ceux des autres navires.

Cependant, il faut remarquer que les navires de charge ou navires commerciaux exploitant la ligne maritime vers Madagascar ne sont pas nombreux, donc insuffisants pour répondre aux besoins de transport des usagers en raison de la non compétitivité de nos ports ainsi que la faiblesse des services portuaires.

Section 4. Les Compagnies maritimes à Madagascar

& 1. Les différentes compagnies maritimes

A Madagascar, les Compagnies Maritimes et les Armateurs sont regroupés dans l'Association Professionnelle des Armateurs et des Consignataires Maritimes à Madagascar ou APACM.

Notons que les compagnies exploitant à Madagascar sont toutes des compagnies étrangères. Elles travaillent à présent dans le cadre de la « ligne maritime conteneurisée » dont les trois premiers mondiaux à Madagascar sont :

-MAERSK-Sealand Line

-MSC (Mediterranean shipping Company)

-Groupe CMA-CGM-DELMAS

D'autres s'ajoutent à ces trois grandes compagnies et sont:

- DAL
- MOL
- PIL
- Mer Austral

& 2. Les lignes maritimes servies par chaque compagnie

La première mondiale ; MAERSK Sealand Line ; exploite les lignes entre Madagascar et les autres continents : Asie, Europe et Etats Unis tandis que les autres compagnies exploitent essentiellement la ligne Océan Indien :

Madagascar r- Maurice- Afrique du Sud.

Les principaux exploitants sur la ligne Océan Indien : Madagascar – Maurice- Afrique du Sud sont :

- MSC (Mediterranean Shipping Company)
- Mauritius Shipping Company
- Mer Austral

Les exploitant sur la ligne Madagascar- Asie

- MAERSK
- PIL
- MOL

Les exploitants sur la ligne Madagascar – Etats Unis

- MAERSK
- MOL (Mitsui Osaka line)
- MSC (Mediterranean Shipping Company)

Les exploitants sur la ligne Madagascar- Europe :

- MAERSK

- MSC (Mediterranean Shipping Company)
- CMA-CGM-DELMAS
- DAL

& 3. Principes de fixation du taux du fret maritime¹⁹

Les taux de fret sont fixés par les Armateurs et les Compagnies en fonction de la nature et catégorie des marchandises. Pour une même catégorie de marchandises, les tarifs varient suivant les modes d'expédition : en conteneurs, en vrac ou conventionnel.

Mais l'expédition en conteneurs a pour conséquence de réduire les écarts entre différentes catégories de marchandises.

La fixation du taux tient aussi compte des éléments suivants :

- âges des navires
- distances des lieux (entre origine et destination)
- performance des ports de destination : détermination de la durée de stationnement
- prix des hydrocarbures sur le marché mondial
- tarifs pratiqués par les concurrents.

Par conséquent, les Armateurs sont obligés de récupérer cette perte sur les frets maritimes.

& 4. Mode de paiement du taux de fret maritime²⁰

Les frets maritimes sont principalement libellés en USD, donc ils sont payables en devise : - a l'import malgache: le paiement du fret est a la charge de l'Expéditeur et au départ.

¹⁹ Entretien avec le Secrétaire Général de l'APACM, RANDRIAMANANA

²⁰ Entretien avec le Secrétaire Général de l'APACM, RANDRIAMANANA

- a l'export malgache : le paiement est a la charge du Destinataire et payable à destination.

D'apr²¹ès les entretiens auprès des Opérateurs du Transport Maritime à Madagascar, la fourchette du taux du fret maritime est la suivante :

UN Conteneur Equivalent de Vingt Pieds (EVP) est facturé entre

1 500 à 2000 USD ; soit environ entre 3 millions et 4 millions Ariary.

NB : Un Conteneur Equivalent de Vingt Pieds (EVP) de 28 m3 plein pèsent 18,5 tonnes de marchandises dans le « manifeste » ou état général du chargement du navire, la Douane se réfère sur trois pièces justificatives (pour l'importation) et les compare au « manifeste » :

-Facture commerciale

-Certificat d'Assurance : 1% de la Valeur F.O.B.

Pour la taxation de fret maritime, l'on se réfère sur la taxation de la Douane CAF, ce qui est possible seulement à l'importation. Pour assurer la véracité des déclarations a leur FOB

-Attestation de fret

& 5. Impact du frais du Transport Maritime sur les prix de quelques produits importés et exportés par Madagascar

En terme d'importation, le taux du fret maritime à destination de Madagascar s'affiche entre 20 % et 25 % de la valeur aux prix F.O.B (Free On Bord).

Ces taux illustrent le cas du Riz , des autres biens de consommation et les autres marchandises sèches. Pour le cas des hydrocarbures, les charges sur le Transport Maritime sont faibles par rapport à celles des marchandises sèches puisque cette catégories de produit est plus facile à transporter grâce à l'existence des grands réservoirs spécifiques.

²¹ Entretien avec le Secrétaire Général de l'APACM, RANDRIAMANANA

Concernant les prix des produits exportés par la Grande Ile, les produits textiles des industries franches bénéficient d'un traitement spécifique et leurs frais de transport maritime se situent aux environs de 6% de leurs valeurs au prix F.O.B. tandis que les autres produits suivent la loi de l'Offre et de la demande en matière de commerce maritime sauf pour les produits concernés par les Accords de Commerce entre pays où il peut y avoir des contrat sur les navires transportant les produits.

En résumé, le frais de Transport Maritime est le plus bas parmi les modes de transport à Madagascar.

Cependant, le taux du fret maritime à destination de Madagascar est assez élevé si l'on tient compte du niveau économique du pays et la faible performance des industries locales.

Section 5. Synthèse sur l'Offre du Transport Maritime à Madagascar : la capacité de l'offre du Transport maritime

Constitués par les ports et les autres infrastructures (phares), la flotte et les compagnies maritimes, la capacité de l'offre du transport Maritime dépend principalement de la performance de nos ports.

Les ports sont considérés comme un goulot d'étranglement en matière économique puisque c'est par eux que se réalisent les échanges commerciaux les plus énormes entre Madagascar et le reste du monde.

D'après les caractéristiques de nos ports et la localisation des grands phares, nous pouvons accéder à une information synthétique sur la capacité que peut offrir le transport maritime a Madagascar.

Si nous considérons les quatre grands ports de Madagascar, ils peuvent accueillir 3 à 5 millions de tonnes par an tandis que les ports secondaires ne peuvent supporter que 400 000 à 500 000 tonnes par an.

Comparé au port Louis à l'Ile Maurice, ou encore à ceux des pays développés, Madagascar n'enregistre actuellement qu' un trafic moyen de 3,5 millions de tonnes par an. Contre un trafic mauricien annuel de 5, 9 millions de tonnes.

Voici les raisons qui entravent le commerce maritime de Madagascar :

1-L'absence ou l'insuffisance de la zone pour le traitement des conteneurs dans les ports,

2-L'ancienneté des équipements utilisés. Il y a donc une contradiction sur l'essence des ports à recevoir des marchandises de part le monde entier et le fait d'utiliser encore des équipements obsolètes.

3-Les services portuaires sont non efficaces et se font très lentement. Il faut rester quelques jours dans la région portuaire pour avoir les colis ou les marchandises que les commerçants importent. Ce délai entrave l'échange rapide qui peut favoriser la croissance économique.

Tous ces problèmes empêchent de nouvelles compagnies maritimes à venir investir à Madagascar étant donné que les conditions de travail et les infrastructures portuaires ne sont pas très favorables. Or, il faut reconnaître que par rapport au frais du transport aérien, le Transport maritime est le moins cher. Ce mode de transport est même le plus rentable par rapport à tous les autres moyens de transports (aérien et terrestre).

Si telle est l'offre en terme du transport Maritime à Madagascar, comment se présente la demande ?

Chapitre II. LA DEMANDE DU TRANSPORT

MARITIME

Section 1. La Demande de Transport de marchandises

& 1. Les principaux secteurs servis par le Transport Maritime

Les principaux produits transportés par voie maritime sont:

En terme de Débarquement, Madagascar importe les produits suivants :

Tableau 5: Les produits importés par Madagascar

Produits	2003	2004	2005	2006	2007
Alimentation	83,0	61,1	87,2	68,3	67,2
-Riz	61,0	25,2	40,8	33,7	31,3
volume	265,0	151,4	280,5	206,2	204,6
prix	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
-Autres	22,0	35,9	46,4	34,5	35,9
volume	27,5	114,1	131,9	122,8	130,4
prix	0,8	0,3	0,4	0,3	0,3
Energie					
-Pétrole	132,2	147,4	259,4	263,3	278,4
volume	360,7	616,5	628,4	756,5	819,3
prix	0,4	0,2	0,3	0,3	0,3
Biens d'équipement					
Volume	155,8	254,2	186,4	198,6	218,0
prix	29,8	93,3	71,3	72,8	79,1
	5,2	2,7	2,7	2,7	2,8
Matières premières et pièces de rechange					
Volume	157,7	182,6	182,6	194,6	213,6
Prix	28,0	608,6	677,0	681,2	751,3
	5,6	0,3	0,3	0,3	0,3
Biens de consommation					
Volume	144,6	152,0	167,3	174,4	184,7
Prix	68,6	86,4	111,0	110,7	116,2
	2,1	1,8	1,6	1,6	1,6
Autres importations					
Autres que ZFI	259,4	336,3	249,2	276,9	282,2
Volume	115,0	80,8	82,4	75,4	66,7
Prix	1,2	0,8	0,8	0,6	0,5
	92,4	96,4	98,4	121,5	122,7
ZFI					
Volume	144,4	255,5	212,0	201,5	215,5
Prix	1,6	2,7	2,2	1,7	1,8
	99,6	96,4	98,4	121,5	122,7
Total (c.a.f), en DTS	932,7	1133,6	1132,1	1176,1	1244,2
Total (f.o.b), en DTS	792,8	963,6	962,3	999,7	1057,6
Total (f.o.b) en milliards d'Ar	1 382 905	2 708 482	2856472	3171148	3354813

Source : Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

Comme Madagascar est un pays en développement, ce sont les biens d'équipement (machines industriels, matériaux de construction, etc.) qui dominent l'importation du pays, puis les matières premières tels que les hydrocarbures mais aussi les produits consommables tels que le textile, et les produits de premières nécessités.

C'est surtout le secteur secondaire qui est le plus servi par le service de transport maritime si l'on se réfère aux produits débarqués dans les ports de Madagascar. En terme d'Embarquement, Madagascar exporte surtout des produits agricoles et miniers tels que :

Tableau 6: Principaux produits exportés par Madagascar

Produits (valeur en millions de DTS)	2003	2004	2005	2006	2007 Prévision
Café (valeur)	3,1	3,2	5,3	5,5	5,2
Volume	7,1	7,8	11,2	10,9	10,5
Prix unitaire	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5
Vanille	139,8	94,8	27,7	30,1	30,3
Volume	1,0	0,8	1,3	1,5	1,3
Prix unitaire	134,5	126,4	20,5	20,5	22,6
Girofle	20,5	19,1	13,1	13,8	13,3
Volume	15,7	12,6	9,6	9,5	9,3
Prix unitaire	1,3	1,5	1,9	1,4	1,4
Poivre	1,2	1,2	1,5	1,6	1,5
Volume	1,0	1,2	1,7	1,7	1,7
Prix unitaire	1,3	1,0	1,2	1,9	0,9
Crustacés	38,8	32,0	21,8	25,6	26,5
Volume	8,1	6,2	3,2	3,7	3,7
Prix unitaire	4,8	5,1	6,4	7,0	7,1
Sucre	0,7	7,1	1,4	1,4	1,2
Volume	1,7	16,6	3,7	3,4	3,0
Prix unitaire	0,4	0,4	0,8	0,4	0,4
Viande	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Volume	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Prix unitaire	3,6	0,0	5,7	5,9	5,9
Cacao	0,7	4,4	2,2	2,3	2,3
Volume	0,6	4,3	2,4	2,4	2,4
Prix unitaire	1,2	1,0	1,2	1,0	1,0
Tissus	3,7	5,0	0,0	0,1	0,1
Volume	1,1	1,4	0,0	0,0	0,0
Prix unitaire	3,4	3,5	1,4	1,4	2,7
Sisal	1,2	1,6	1,7	1,8	1,7
Volume	4,0	4,7	2,5	2,5	2,5
Prix unitaire	0,3	0,3	0,9	0,7	0,7
Produits pétroliers	22,9	12,0	0,0	0,0	0,0
Volume	222,8	112,9	0,0	0,0	0,0
Prix unitaire	0,1	0,1	0,6	0,2	0,2
Chromite	2,10	5,90	12,10	13,47	13,91
Volume	44,50	83,5	178,56	169,56	195,76
Prix unitaire	0,00	0,10	0,08	0,08	0,07
Graphite	5,30	3,00	2,93	3,26	3,36
Volume	14,00	7,90	8,06	7,65	8,83
Prix unitaire	0,40	0,40	0,47	0,43	0,38
Essence de girofle					
Volume	2,50	3,10	3,56	3,85	3,87
Prix unitaire	0,90	1,40	1,32	1,38	1,37
	2,80	2,10	2,59	2,79	2,82
Autres Produits	177,90	136,10	193,43	215,73	222,33
Volume	1,60	1,30	1,92	2,05	2,11
Prix unitaire	108,70	106,00	119,59	105,15	105,38
ZFI	191,00	340,80	279,52	310,01	319,27
Valeur	1,60	3,10	2,02	2,16	2,20
Volume	116,00	109,60	133,04	143,24	144,96
Total en DTS	610,70	662,20	564,92	627,13	643,82
TOTAL (mds Ar)	1065262	1861888	1676897	1989320	2042262

Source : Rapport Economique et financier 2005-2006, INSTAT

Ce sont surtout les produits de rente qui constituent les exportations de Madagascar ; il s'agit des produits agricoles. Nous exportons également des produits halieutiques et des ressources minières. Ainsi, le Transport Maritime à Madagascar rend service aux secteurs primaires, secondaires et tertiaires en terme d'Embarquement.

Nous exportons principalement des produits agricoles, des produits minières, et des produits manufacturés des industries et des zones franches. Ces échanges se réalisent par le fait que le pays participe au Commerce International.

Ainsi, à travers les échanges commerciaux, le Transport Maritime rend service aux secteurs primaires et secondaires à Madagascar.

Nous allons considérer le tableau suivant montrant l'évolution du fret maritime durant les six dernières années (2000-2006).

Tableau 7: Trafic maritime

Evolution des trafics maritime globaux: Long courrier, Cabotage, botry														
	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006	
PORTS	E	D	E	D	E	D	E	D	E	D	E	D	E	D
ANTALAHA	14962	21054	7536	18170	8517	21063	5575	26993	9431	22310	10254	15324	5480	8149
ANTSIRANANA	45331	146980	48642	141271	81851	125632	119145	171142	101986	168459	1175570	166133	84189	120387
ANTSOHIHY	1414	9462	1643	13787	3029	8791	4708	13732	5150	16332	2851	20406	1448	21610
MAHAJANGA	74156	235688	94979	314786	105852	250354	97947	289032	100732	200725	101105	195593	87546	155151
MAINTIRANO	342	2754	620	2572	602	2574	159	1529	131	3137	220	1427	ND	ND
MANAKARA	6669	11305	2827	13992	3943	18849	2924	11110	1769	6301	571	5522	1038	7040
MANANJARY	559	1451	258	1552	599	2072	426	0	0	1000	0	970	0	876
MAROANTSETRA	4722	6116	3274	5096	2615	5167	4096	7768	4177	13017	3240	10549	1580	4796
MOROMBE	1211	2029	3697	639	2237	1329	1899	1057	1740	1104	1403	314	2038	229
MORONDAVA	2880	13907	3186	11933	3825	24851	3783	16666	2877	15841	1261	14328	2120	11852
NOSY BE	14878	44937	10542	36853	9440	26860	9579	34911	13423	40648	12412	46490	15835	51176
PORT SAINT LOUIS	35475	4392	8968	8219	3412	2360	1062	1279	1386	1531	1928	1412	2435	1611
TOAMASINA	795800	1573295	608245	1761695	536006	1096539	774656	1746488	779522	1626323	615935	1426619	649274	1205030
TOLAGNARO	14746	24036	12725	26514	10208	17039	7786	18239	11185	18978	8871	17558	8604	22711
TOLIARA	24341	71290	21535	128476	27810	107221	30796	158102	44932	174086	33438	126283	19207	69984
VOHEMAR	3890	29476	3545	68993	7832	78645	9671	106533	8730	97174	11640	65570	8661	34772
TOTAL	1041376	2198172	832222	2554548	807778	1789346	1074212	2604581	1087171	2406966	1980699	2124498	1889455	1715384
ENSEMBLE (E+D)	3239548		3386770		2597124		3678793		3494137		4105197		3604839	

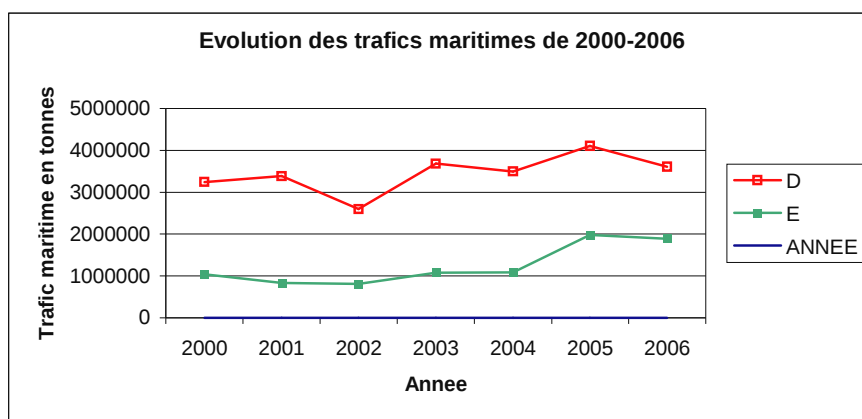
Source: Agence Portuaire Maritime et Fluvial, Statistique 2007

& 2. Evolution des trafics maritimes globaux de marchandises

Etant donné que MADAGASCAR est une Ile, c'est le Transport Maritime qui assure l'acheminement des marchandises échangées à destination. A Madagascar, les 60%²² des activités portuaires sont concentrées dans le port de TOAMASINA.

Considérons le trafic de marchandises par voie maritime, d'après le tableau nous donne le graphe suivant :

Figure 4: Trafics maritime depuis 6 ans



Source: Agence Portuaire Maritime et Fluvial, Statistique 2007

Depuis l'an 2000, c'est le Débarquement représenté par la lettre « D » (Importation) qui domine le Trafic maritime de Madagascar. Celui-ci excède l'Embarquement « E » avec des volumes de marchandises considérables; soit en moyenne près d'un million de tonnes (1 000 000 tonnes) par an.

Par ailleurs, et d'une manière général, le trafic maritime se trouve dans un état stationnaire, soit aux environs de 3 à 4 millions de tonnes par an, alors que cela a un impact direct sur la balance Commerciale. Cette dernière demeure alors déficitaire vu la faiblesse du tonnage transporté et

²² Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

échangé avec le reste du monde. En d'autres termes, notre exportation demeure faible en raison de la faiblesse de la production locale encore basée sur le secteur primaire.

Pour mieux apprécier le trafic maritime, prenons le cas des années 2004 et 2005 où l'on classe le trafic de marchandises par type de trafic : long courrier et cabotage.

Tableau 8: Trafic de marchandises par type de trafic maritime

Type de trafic	2004	2005
LONG COURRIER		
Embarquement	607 307	435 565
Débarquement	1 901 013	1 702 627
CABOTAGE		
Embarquement	406 178	350 021
Débarquement	579 639	1 616 984
TOTAL	3 494 137	4 105 197

Source: Rapport Economique et financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

D'après ce tableau, le trafic long courrier et le trafic des caboteurs sont à peu près les mêmes.

En effet, cette importance du cabotage s'explique par l'obligation de transbordement de certains navires au Port Louis à l'île Maurice.

A cela s'ajoute le cabotage national: les marchandises débarquées dans les ports long courrier sont réparties par cabotage vers les autres ports de la grande Ile, et inversement, les produits destinés à l'importation sont transportés dans les ports long courrier.

D'après ces chiffres, ce sont les trafics long courrier qui dominent le Transport maritime à Madagascar. Ces trafics atteignent près de 2,5 millions de tonnes contre les trafics par cabotage près de 1 million de tonnes.

Cette situation s'explique par le fait que les deux premiers partenaires commerciaux de Madagascar sont les pays de l'Union Européenne dont la France et les Etats Unis.

C'est la France qui demeure notre partenaire numéro un depuis notre participation au Commerce mondial, que ce soit en terme d'importation et d'exportation.

Les Etats Unis se trouvent en deuxième place quant à la destination des produits de Madagascar.

Tandis que Bahreïn est notre deuxième importateur d'hydrocarbures.

Après avoir vu l'évolution des trafics maritimes, nous pouvons en déduire les apports économiques dans l'Economie nationale.

& 3. Contribution du Transport Maritime à la Croissance Economique

La croissance Economique se traduit par une augmentation de la richesse globale d'un pays. Cette croissance économique est la condition sine qua non du Développement.

Ainsi tous les secteurs d'activité doivent mobiliser leurs facteurs de production pour pouvoir atteindre une croissance Economique élevée.

Selon la nouvelle théorie de la Croissance Endogène, le progrès technique est considéré comme un facteur endogène à la croissance Economique d'un pays et assure un rendement à long terme croissant.

Ainsi, le progrès technique ne peut être séparé des activités économiques, ici celles du Transport Maritime. En fait, l'utilisation des technologies modernes comme des engins de manutention et des équipements modernes pour les opérations de chargement et de déchargement des navires ; l'introduction des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), des gros navires, etc... assureront une plus grande croissance économique

Il est nécessaire d'avoir des ports plus équipés et plus performants pour que la branche Transport Maritime soit plus productive et plus rentable et contribue à l'accroissement de la richesse nationale.

Pour avoir une opinion sur l'apport du Transport maritime, nous allons comparer l'évolution du trafic maritime à Madagascar et le taux de croissance Économique durant les sept dernières années.

Tableau 9: Trafic Maritime et PIB

Année	Croissance du PIB en %	Trafic maritime en millions de tonnes
2000	5	3,25
2001	6	3,4
2002	-12	2,6
2003	9,8	3,68
2004	5,3	3,5
2005	4,6	4,11
2006	4,7	2,6
2007	5,6	7,6

Source : Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006 ; Agence Portuaire Maritime et Fluvial, Statistique 2007

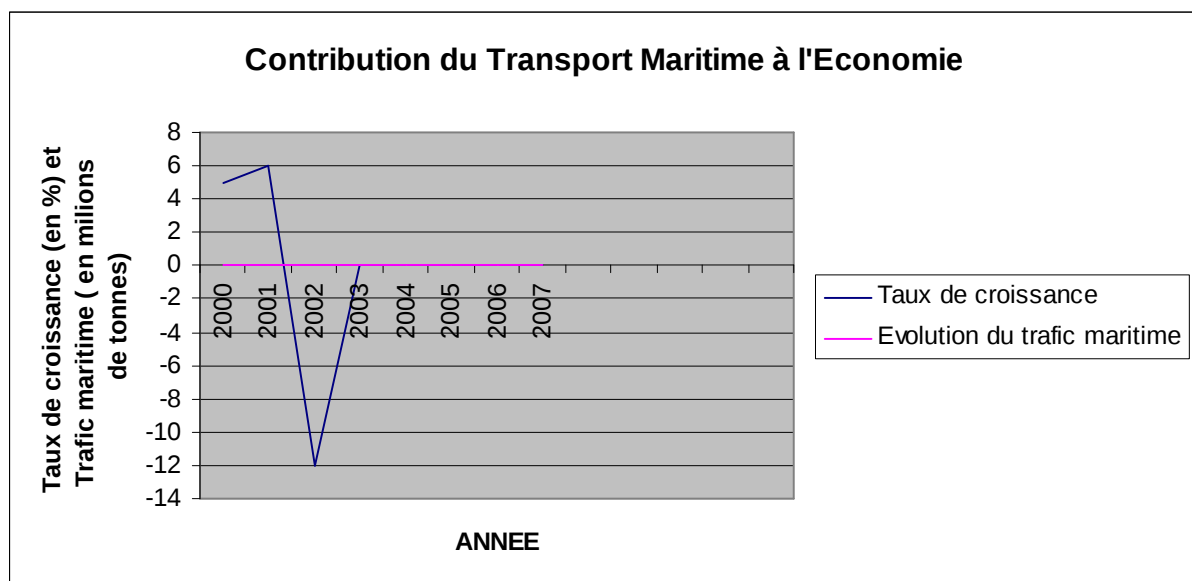
Depuis l'an 2000, le taux de croissance Economique de Madagascar stagne autour de 5% par an face à un trafic maritime d'environ 3 millions de tonne par an.

Notons que la branche Transport constitue les 15% du PIB et que les 7% proviennent du Transport Maritime.

Cette situation montre que le Transport maritime se classe parmi les branches d'activités qui créent la croissance Economique de Madagascar. Donc, il est fondamental pour l'économie car le principal objectif du pays dans le cadre du Développement durable est d'élever ce taux de croissance encore faible.

Bref, le Transport Maritime à Madagascar joue un rôle non négligeable quant a l' objectif de Développement durable.

Figure 5: Comparaison entre PIB et Trafic maritime



Source: Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006 ; Agence Portuaire Maritime et Fluvial, Statistique 2007

D'après ce graphe, l'évolution du taux de croissance et l'évolution du trafic maritime ont la même allure.

Si telle est la situation, nous pouvons en déduire que les trafics maritimes agissent directement sur la croissance Economique de Madagascar.

Le Transport Maritime est intrinsèquement lié à l'économie de Madagascar donc il ne peut être séparé aux activités économiques du pays notamment le Commerce International. C'est à travers ce mode de Transport que l'on voit l'image de Madagascar qui se reflète par sa participation au commerce international. Le commerce maritime constitue une source de croissance économique pour un pays donné grâce aux recettes d'exportation.

Même si la place de voyageurs est moindre dans le Transport Maritime à Madagascar, il est aussi utile de connaître la situation du transport de passagers pour ce mode de transport.

Section 2. Transport de passagers par voie maritime

& 1. Les lignes nationales

Le Transport Maritime à Madagascar est essentiellement basé sur le transport de marchandises. Toutefois, l'on assiste au transport de passagers à l'intérieur même du pays et avec les Iles voisines: l'Ile Maurice, la Réunion et les Comores. Ce sont les caboteurs qui assurent le transport de passagers par voie maritime.

De temps en temps, des navires de croisière étrangers passent sur les côtes de la Grande Ile.

Citons les lignes intérieures suivantes :

-De **Soanierana Ivongo à l'Ile Sainte Marie** : ce transport de passagers existe depuis 2005,

Tableau 10: Trafic de passager de Soanierana Ivongo- Sainte Marie

Trajet (aller-retour)	Durée (heure)	Nombre de passagers /voyage	Fréquence	Tarif (Ariary)
Départ : Soanierana Ivongo Arrive : Sainte Marie	1,30	33	2 fois / semaine	144 000

Source: www.seafrance.com, Année 2006

Cette liaison maritime entre Soanierana Ivongo et Sainte Marie est très utile surtout pour les touristes et la population environnante. En fait, Il s'agit d'un mode de Transport complémentaire ou de substitution du Transport Aérien en raison du coût élevé de ce dernier. En outre, la durée du trajet est seulement une heure et demi, contre une durée de vol partant de Toamasina d'environ trente minutes.

Ci-après les autres lignes intérieures servies par le Transport maritime:

-De Toliara à Anakao

-De Ankify à Nosy Be

-De Mahajanga à Katsepy à l'Ouest : l'existence d'un grand Bac est très utile et très important pour le commerce et le besoin de déplacement des populations environnantes et pour le transport des marchandises et des bétails

a. Les lignes régionales

Sur le plan régional, le SCOAM Center, une société maritime privée à Madagascar, exploite le Navire « Le Mauritius TROCHETIA » qui effectue la liaison maritime en transportant des passagers du port de Toamasina vers L'île Maurice et La Réunion. Ci- après la caractéristique de ce circuit :

Tableau 11: trafic de passagers : Toamasina- La Réunion

Trajet	Durée (heure)	Nombre passagers/ voyage	Fréquence	Tarif (Ariary)
TOAMASINA- REUNION	36	50 a 100	1 fois/mois	600 000

Source : www.seafrance.com, Année 2006

Le Transport Maritime de passagers de Toamasina vers les Iles voisines s'effectuent de manières plus ou moins régulières. En effet, le départ des navires dépend du nombre de passagers à transporter.

Comme nous voyons, ce mode de transport dure 36 heures, ce qui peut être une cause de la réticence des voyageurs à prendre le bateau, contrairement au transport aérien qui ne dure qu'environ 5heures. En terme de coût, c'est le transport maritime qui est le moins cher, soit seulement 600 000 Ariary contre un minimum de 1 000 000 Ariary pour un vol entre Madagascar et La Réunion.

Si telle est la comparaison du Transport Maritime de passagers et le Transport Aérien, nous allons apprécier cette comparaison au niveau global

Section 3. Comparaison entre le transport Maritime et les autres modes de Transport à Madagascar

Avant de comparer les différents modes de transport, il est nécessaire d'avoir des idées sur les caractéristiques des principaux modes de transport.

-Le Transport Maritime est le mode de transport adapté pour le transport de marchandises en grande quantité, il est le moins coûteux mais lent.

-Le Transport Aérien est le mode de transport adapté aux transports de passagers et de marchandises, le plus cher, mais par contre très rapide.

-Le Transport routier est aussi un mode de transport adapté aux transports de personnes et de biens, à des coûts moyens ou faibles par rapport

aux deux autres modes ci-dessus. La rapidité du transport routier est moyenne et dépend surtout des états des infrastructures routiers.

Comparons les modes de Transport à travers le transport de marchandises.

Tableau 12: Comparaison des modes de transport en terme de transport de marchandises

	Transport Maritime	Transport Routier	Transport Ferroviaire	Transport Aérien
Fret en tonnes/ an	3 500 000	1 000 000	232 000	11 375

Source : Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

Le Transport Maritime se trouve au premier rang pour le transport de marchandises.

Le transport routier malgache se trouve en deuxième position quant au transport de marchandises. Cet état de chose justifie la première essence du Transport telle qu'il est aussi adapté au transport de marchandises de grande quantité.

Le réseau routier à Madagascar mesure 29 599 Km. La qualité de routes est très variable. L' état des routes dans zones rurales, diminuent l'accessibilité des voitures pour aller et venir dans ces zones. Quant au transport ferroviaire, seul le réseau Fianarantsoa – Côte Est Manakara fonctionne régulièrement, ce qui limite le trafic ferroviaire à Madagascar a 232 000 tonnes de marchandises seulement par an.

La place des marchandises dans le transport aérien est la plus faible. Sachant que celui-ci est spécialisée en matière de transport de passagers, et vu sa cherté par rapport aux autres modes de transport, il est seulement capable de réaliser un fret de 11 375 tonnes par an, soit 0,03% de celui du Transport Maritime.

Section 4. Synthèse sur la Demande du Transport Maritime

Actuellement, la demande en transport maritime reste plus ou moins constante et égale à 3.5 millions de tonnes par an. Cette quantité assez faible est due à la réticence de opérateurs commerciaux et des Compagnies maritimes pour la destination vers Madagascar et peut être aussi à la non compétitivité de l'Economie malgache.

Il faut aussi reconnaître que la production locale est faible. Cette situation n'est pas tellement profitable pour le Transport Maritime et par conséquent pour l'Economie malgache.

Néanmoins, cette situation est susceptible de changer grâce à l'arrivée de nouveaux investisseurs dans le secteur minier, qui est un domaine assez intéressant pour l'avenir du Transport Maritime, donc pour notre économie à long terme.

Qui sont les Entités étatiques responsables du transport Maritime à Madagascar ?

Chapitre III : LE SYSTEME DE GESTION DU TRANSPORT MARITIME AMADAGASCAR

Dans ce chapitre seront présentées la sûreté et la sécurité du Transport maritime qui sont des facteurs très importants, puis il est nécessaire de connaître la signification de la réforme institutionnelle en matière de Transport Maritime en mettant en évidence les rôles respectifs de l'Etat et de l'Agence Portuaire Maritime et Fluvial

Section 1. La sûreté et la sécurité du Transport Maritime

& 1. La sûreté dans le Transport Maritime

Par définition, « **Ce sont des mesures et des procédures visant à prévenir les actes terroristes ou criminels compromettant la vie des passagers et équipages et la sécurité des navires et installations portuaires.** »²³

D'après cette définition, les objectifs du Transport Maritime en terme de sûreté sont les suivants :

- Fonder un cadre international de prévention des actes terroristes et criminels
- Etablir le rôle et les responsabilités des professionnels marines
- Garantir la collecte et l'échange d'information
- Assurer que les mesures adéquates sont prises.

²³ Conférence annuelle sur les Transports, “ Sécurité, Sûreté et transport”, VPM, Année 2004

& 2. La sécurité dans le Transport Maritime

Par définition, « **Ce sont des mesures et procédures visant à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, à préserver l'environnement marin, à garantir le transport des biens.** »²⁴

La sécurité dans le Transport maritime consiste donc à protéger les personnes et les biens transportés tout au long d'un trajet donné, par exemple grâce à l'installation des phares et des autres établissements de signalisation, le port de gilet de sauvetage, etc....

Afin de trouver un cadre réglementaire mettant en application ces mesures et procédures sur la sûreté et la sécurité dans le Transport Maritime, il est évident que chaque pays exploitant la route maritime mondiale, notamment Madagascar, ratifient les diverses conventions sur le Transport Maritime.

L'application de ces mesures et la mise en œuvre d'une politique en matière de Transport Maritime nécessitent par conséquent l'existence d'une entité de régulation, d'où la Réforme Institutionnelle faite à Madagascar.

Quels sont les rôles des différentes entités étatiques du Transport maritime à Madagascar ?

Section 2. Réforme Institutionnelle

& 1. Le rôle de l'Etat

Depuis l'an 2000, les Gouvernements successifs par le biais du Ministère du Transport visent à la réforme de la branche transport y compris le Transport Maritime.

Face à l'exigence de travailler en Partenariat Public Privé ou 3P, l'Etat se désengage de la branche Transport. Pour le cas du Transport Maritime, il y a

²⁴ Conférence annuelle sur les Transports, "Sécurité et transport", VPM, Année 2004

l'instauration de l'Agence autonome de régulation ou Agence Portuaire Maritime et Fluvial.

Actuellement, le Transport Maritime est sous tutelle du Ministère du Transport , mais le Ministère laisse à l'Agence Portuaire maritime et Fluvial, les travaux d'exécution, les politiques et les programmes sont définis pour ce mode de transport.

L'Etat demeure le concepteur des projets sectoriels, y compris les programmes pour le Transport Maritime. Il élabore également les textes réglementaires et législatifs de ce secteur.

Par ailleurs, c'est toujours l'Etat qui finance les travaux de construction et de réhabilitation des infrastructures portuaires à Madagascar par le budget annuel consacré à ces actions (Plan de travail annuel ou PTA avec les budgets y afférents).

Concernant les investissements publics en matière de Transport en général, les investissements internes et externes s'affichent autour d'un montant de 550 milliards Ariary par an depuis l'année 2003, soit les 3,64 %²⁵ du PIB annuel.

En outre, à travers le 3P, l'Etat malgache collabore avec des investisseurs étrangers sur des projets à moyen terme et à long terme.

En ce qui concerne les investissements pour le Transport Maritime, nous allons voir les cas des deux grandes compagnies minières : QMM et DYNATEC SHERRIT.

Actuellement, l'Etat Malagasy par l'intermédiaire du projet PIC (Pôle Intégré de Croissance) et la Société Canadienne QMM (Quit Mineral Madagascar) ont investi 140 millions USD pour la construction du nouveau deuxième grand port en Afrique ; port d' Ehoala à Tolagnaro au Sud de Madagascar. Ce port va permettre le transport des Ilménites vers l'exterieur mais également il engendrera de nouveau trafic de marchandises outre ces produits

²⁵ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

miniers. Notons que l'exploitation de cette grande société dans le Sud de l'île va durer environ soixante ans et dix jours sur trente par mois. Ainsi, les vingt jours restant seront consacrés aux traitements des autres produits traditionnels.

Le DYNATEC SHERRIT, de son côté, va consacrer les 100 millions de USD de son investissement total pour l'élargissement du port de Toamasina.

Ce sont à présent les deux grands investissements en matière de transport Maritime à Madagascar et relatif au Développement durable.

& 2. Le Rôle de l'Agence Portuaire Maritime et Fluvial

Suite au désengagement de l'Etat, il y a la création de l'Agence de régulation qu'est l'Agence Portuaire, Maritime et Fluvial ou APMF. Celle-ci est concrétisée par la **loi numéro 2003-25 du 5 septembre 2003 régissant les statuts des ports**²⁶ : création de cette Agence et le classement des ports en Port d'Intérêt National (PIN) ou ports à gestion autonome (Société Anonyme à majorité publique) et en Port d'Intérêt Provincial (PIP), société 100 % privée.

Ci- après le principe de la Reforme Institutionnelle dans le secteur de Transport maritime.

REGULATION : Agence Portuaire Maritime et Fluvial	
Classification des ports en	
-Port d'Intérêt National (PIN)	-Ports d'Intérêt Provincial (PIP)
Rôle d'Autorité portuaire exécuté par	
-Ports à Gestion Autonome (PGA) (Les PIN les plus importants)	-Sociétés privées (les autres ports)
EXPLOITATION (manutention, magasinage, remorquage, pilotage) assurée par	
-Titulaires de concession d'exploitation dans les PGA	-Titulaires de concession globale dans les autres ports

Source : Reforme Institutionnelle, Agence Portuaire maritime et Fluvial, Année 2007

²⁶ Reforme Institutionnelle, Agence Portuaire, Maritime et Fluvial, Année 2007

Les Ports à gestion autonome (PGA) sont:

Toamasina – Antsiranana – Nosy Be – Mahajanga – Toliara

Les Ports d'Interet National non autonome sont:

Port d'Ehoala – Antalaha- Morondava – Manakara

Les Ports d'intérêt provincial (PIP) sont

Maroantsetra – Port Saint Louis – Antsohihy – Maintirano – Morombe – Tolagnaro – Mananjary – Sainte Marie.

Le siège de l'APMF se situe à Ivandry ANTANANARIVO. Son organe exécutif est la Direction Générale, qui comporte trois Directions à savoir la direction de la Régulation, la direction technique et de sécurité et la direction des affaires administratives et financières et les ressources humaines. A part le siège, il y a des Agences à ANTSIRANANA, MAHAJANGA, TOAMASINA et TOLIARA.

L 'APMF est un établissement public à caractère industriel et commercial. Il est créé en 2000 et devenu opérationnel en 2004 sous tutelle des Ministères chargés des Transports et des Finances, cette agence a son autonomie sur le plan administratif et financier.

En tant qu'agence de régulation, ses attributions sont nombreuses :

- Assurer la régulation technique et Economique du secteur des ports et des transports maritimes
- Veiller à l'application de la réglementation maritime et portuaire
- Veiller au respect des conventions internationales ratifiées par Madagascar sur le Transport Maritime.

Sur le plan administratif, l'agence a pour rôle :

- la gestion des marins : délivrance des livrets marins
- la tutelle de l'organisme d'enseignement ENEM
- la gestion des navires (immatriculation, naturalisation)

- le contrôle de sécurité des navires
- la régulation du secteur du Transport Maritime et Fluvial : sur la gestion des ports, l'Agence a l'obligation de veiller au respect de la concurrence dans les gestions et exploitations des ports.

Section 3. Synthèse sur la situation du Transport maritime à Madagascar: Capacité de l'Offre et de la Demande

Certes, une prévision d'extension de certains ports ont été mise en œuvre, mais l'Offre du transport Maritime à Madagascar peut satisfaire la demande actuelle. Pour le cas du port principal, un travail d'extension est en cours soit un élargissement jusqu'à 63 hectares de la surface portuaire.

Néanmoins, il reste aux dirigeants d'être convaincus que les échanges commerciaux par voie maritime soit une source d'enrichissement pour un pays en développement comme Madagascar.

Ainsi, une planification du développement des ports et des autres infrastructures portuaires (phares, etc) et une dynamisation de la production locale seraient nécessaires pour améliorer la compétitivité de notre participation au Commerce International.

Deuxième partie: PERSPECTIVES SUR LE TRANSPORT MARITIME A MADAGASCAR A MOYEN TERME

Nous avons vu la situation actuelle du Transport Maritime, ainsi que sa contribution à l'Economie nationale.

A moyen terme, Madagascar est contraint d'atteindre un taux de croissance Economique plus élevée, ceci dans le cadre du défi d'un Développement durable selon le MAP ou Madagascar Action Plan. Nous allons détailler à travers cette seconde partie les perspectives économiques de Madagascar ainsi que les perspectives sur la demande et l'offre de service du Transport maritime qui sont généralement influencées par l'arrivée des grands investisseurs dans les secteurs mines (Ilménites, Cobalt, Nickel, Pétrole, etc.) à Madagascar et la nécessité d'extension et d'élargissement des ports. Finalement, nous allons assister à une vision prospective des ports de Madagascar à l'horizon 2030.

Chapitre I. Perspectives économiques à moyen terme

Le développement rapide et durable est le défi majeur des dirigeants et de la population Malgache actuellement. Il s'agit alors d'atteindre un certain niveau de taux de croissance Economique sur les années à venir. Pour ce faire, la branche Transport Maritime détient un rôle non négligeable pour l'avenir de l'Economie de Madagascar.

Section 1. Rappel du concept « Développement durable »

& 1. Définition

Le Développement durable se définit par la transformation en moyen et long terme dans un pays donné. Cette transformation est due principalement à l'existence d'un taux de croissance économique significatif à l'intérieur du pays considéré.

Selon la définition des Economistes durant la Conférence sur l'Economie et l'Environnement, en 1992 en Brésil, « **le Développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures a satisfaire leurs propres besoins** » ²⁷

Il s'agit donc d'une satisfaction des besoins présent et futur de la population ou d'une société après avoir réalisé une croissance économique.

Cette définition prend en compte également la préservation de l'environnement qui se trouve de plus en plus gaspillé et dévasté durant les processus de production et de consommation de la population terrestre.

Il s'agit donc d'une cohérence harmonieuse entre l'économie, la société et l'environnement.

²⁷ DELASSAL Malika, "Madagascar: Les defies d'un Développement durable", Août 2002

A partir de ces définitions, nous pouvons dire que le développement durable trouve son origine dans la croissance Economique. C'est cette dernière qui constitue la condition majeure de développement dans un pays.

La définition des objectifs sur la croissance Economique est fondamentale et sert de repère pour toutes les actions à entreprendre.

& 2. Objectif sur la Croissance Economique

Le tableau suivant résume les objectifs majeurs de Madagascar en terme de développement rapide et durable. Les chiffres suivants nous donnent un aperçu global sur le concept de Développement durable.

Tableau 13: Quelques Indicateurs Economique pour le Développement durable a Madagascar

Indicateurs	2005	2012
Taux de pauvreté (> 2USD/ jours)	85,1% :	50%
Taux de croissance économique	4,6%	7 % a 10 %
PIB global (millions USD)	5 000	12 000
PIB/hab (USD)	309	476
Investissements Directs Etrangers (millions USD)	84	500

Source : Madagascar action Plan (MAP), Année 2006

D'après ce tableau, les chiffres sur les deux années de référence sont très éloignés. Prenons les cas du taux de croissance Economique et des Investissements Directs Etrangers (IDE). Pour le premier, il s'agit s'avoir une croissance moyenne de 8,5 % (entre 7% et 10%)²⁸ de 2005 à 2012, tandis que le second mentionne la hausse du montant des investissements de 416 millions de USD.

Ces indicateurs signifient que beaucoup sont les efforts qu'il faut entreprendre pour conduire le pays dans un Développement durable, et cela au niveau de tous les secteurs d'activité à Madagascar.

²⁸ Madagascar Action Plan (MAP), Année 2006

Section 2. Perspectives sur la Demande du Transport maritime

& 1. Le développement du secteur mine

Tableau 14: Estimation du Trafic maritime par rapport au taux de croissance

Anne	Croissance du PIB en %	Trafic maritime en millions de tonnes
2000	5	3,25
2001	6	3,4
2002	-12	2,6
2003	9,8	3,68
2004	5,3	3,5
2005	4,6	4,11
2006	4,7	2,6
2007	5,6	7,6
2012	8,5	9

D'après l'objectif fixé dans le Madagascar Action Plan (MAP), le pays devrait avoir un taux de croissance économique entre 7 à 10 % de 2005 à 2012.

Comme nous pouvons constater que jusqu'en 2007, le taux de croissance du pays s'affiche autour de 6% par an face à un trafic maritime en moyenne de 3,5 millions de tonnes par an.

Cependant, la branche Transport contribue au pays jusqu'à 15% du PIB et le Transport Maritime apporte au moins les 7% de cette part du Transport.

Après avoir effectué des estimations, nous pouvons avancer que pour atteindre une croissance Economique moyenne de 8,5% entre 2005 et 2012, le

transport Maritime joue un rôle prépondérant dans l'économie de Madagascar : le trafic maritime doit s'accroître en moyenne de 500 000 tonnes par an.

Aussi, le commerce maritime devrait atteindre jusqu'à 9 millions de tonnes en 2012.

En terme commercial, nous allons considérer la Balance Commerciale du pays sachant que c'est le Transport Maritime qui permet les échanges commerciaux avec le reste du monde.

Surtout depuis l'année 2003, l'écart entre l'importation et l'exportation de Madagascar ne cesse de se creuser, allant de -181,0 DTS à -412,6 DTS²⁹ de 2003 à la prévision de 2007. C'est l'importation qui excède l'exportation de près de 1 million de tonnes par an. Au niveau des ports, ce sont les débarquements qui excèdent l'embarquement. Nous importons plus que nous exportons et nos devises s'en vont à l'étranger.

Par conséquent, pour pouvoir atteindre l'objectif du Développement durable à Madagascar, la **relance de l'économie par l'Offre** est peut être indispensable. **L'incitation de la production** s'avère une solution efficace pour augmenter l'exportation et cela entraînerait la diminution de l'importation, notamment celle des produits alimentaires. Il est constaté actuellement que c'est la dynamisation du secteur agricole qui est la première préoccupation des dirigeants et de la population dans le cadre de la « **Révolution verte durable** » afin de diminuer nos importations de produits alimentaires particulièrement le Riz : l'objectif est de faire passer la production de 3,42 millions de tonnes à 7 ³⁰ millions de tonnes, soit une production de 1,8 tonnes /ha à 3,5 tonnes /ha entre 2005 et 2012.

Ainsi, il faut faire des ajustements au niveau de l'importation et de l'exportation. Pour cela, ces deux éléments de la Balance Commerciale devraient

²⁹ Rapport Economique et Financier 2005-2006, INSTAT, Octobre 2006

³⁰ Madagascar Action Plan, Année 2006

être équilibrées. Traduit en terme de trafic maritime, l'embarquement et le débarquement doivent être équilibrés ; c'est-à-dire **l'augmentation du trafic maritime de 500 000 tonnes par an doit se répartir entre importation et exportation. Dans ce cas, il faut au moins une hausse de 250 000 tonnes de chacune d'elles pour que la Balance Commerciale aurait une diminution du déficit de 100 DTS par an.**

La balance commerciale serait au moins équilibrée jusqu'en 2012, ce qui serait favorable pour le Développement durable.

Cette perspective d'augmentation du trafic maritime pourrait se réaliser grâce à l'arrivée des Compagnies minières de grandes envergures à Madagascar pour extraire des ressources minières telles que Le QMM à Tolagnaro pour l'Ilménites, et le DYNATEC SHERRIT à Ambatovy Moramanga pour le Cobalt et Nickel.

Face à ces grands projets, les trafics maritimes vont connaître des hausses considérables.

Concernant le DYNATEC- SHERRIT, le port de Toamasina va doubler son trafic maritime tant au niveau de l'embarquement qu'au niveau de l'exportation, soit donc de 2,5 millions de tonnes à au moins 5 millions de tonnes. Cette grande Compagnie doit d'abord importer les matériaux et équipements nécessaires pour son exploitation mais elle va également exporter les ressources minières ainsi obtenues. Les estimations démontrent que la production serait de 35 000 tonnes par jour à commencer en 2010.

Tous les produits ne peuvent être acheminées que par voie maritime étant donné que seuls les navires peuvent transporter en grosses quantités.

De même, le QMM à Tolagnaro vont engendrer une hausse significative des trafics maritimes à Madagascar.

Aussi, la production de fer à Madagascar a été récemment évoquée.

& 2. La possibilité de production de pétrole à Madagascar³¹

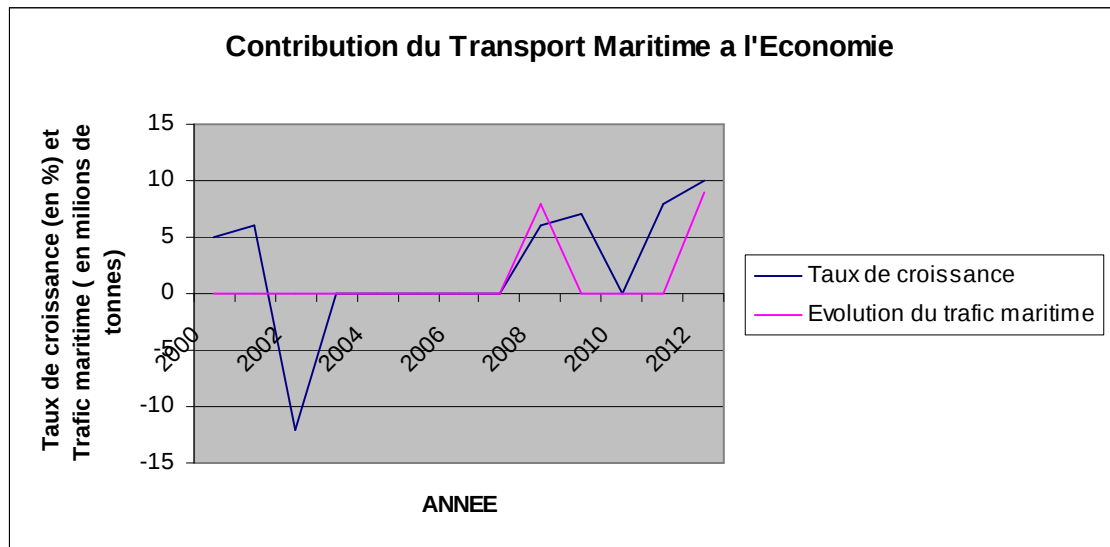
D'après les études et des projets concernant le gisement pétrolier à Madagascar, il y a actuellement une grande opération sur la côte Ouest (dans les régions maritimes de Mahajanga et de Nosy Be), qui consiste à détecter l'existence d'une ressources de l'or noir à Madagascar. Cette opération est appelée « forage ».

Après environ deux ans, nous aurons les résultats de ce forage et pourrons ainsi définir la production en pétrole à Madagascar. Si les estimations de production du pétrole trouvées jusqu'à présent seront réellement produites , Madagascar pourra exporter vers l'Extérieur et c'est le Transport Maritime qui bénéficie des frais de transport de ces produits difficilement transportable par avion.

Illustrons notre estimation sur le Développement durable par le graphe suivant en comparant le trafic maritime et l'évolution du taux de croissance Economique.

³¹ L'Eco Austral, Le Magasine de l'Océan Indien, Numéro 195, Février 2006

Figure 6: Transport maritime et Economie



Source : Tableau 14, Estimation du Trafic maritime par rapport au Taux de croissance Economique

Selon ce graphe, la courbe montrant l'évolution du trafic maritime ont la même allure que celle de l'évolution du taux de croissance. Elles ont toutes les deux une allure croissante.

Ainsi, L'évolution du trafic maritime suit à peu près la croissance de l'économie. Par conséquent, pour atteindre un taux de croissance en moyenne de 8,5% par an, le Transport Maritime, comme toutes les autres activités Economique a un rôle prépondérant pour le développement du pays.

Affirmons que le developpement du Transport Maritime est fondamental pour l'Economie de Madagascar et il faut considérer ce secteur en tant que source surue pour un developpement Economique.

Si de tels changements seront réalisés au niveau de la Demande de service du Transport maritime, qu'en est-il de l'Offre ?

Section 3. Perspectives sur l'Offre du Transport Maritime

Face à la perspective sur la Demande au sein du Transport maritime, l'Offre doit être capable de répondre aux besoins potentiels.

D'abord, un tirant d'eau de plus de 14 mètres pour pouvoir accueillir les navires a capacité plus de 60 000 tonnes est nécessaire pour le port primaire de port de TOAMASINA sachant que les trafics dans ce ports vont doubler grâce a la compagnie minière DYNATEC-SHERRIT .

L'arrivée récente des Compagnies d'extraction minière à MADAGASCAR reste un profit exclusivement destiné a ce mode de transport vu l'ampleur des divers projets : d'une part l' importation des biens d'équipements et matériels, d'autre part l' exportation des ressources minières.

L'ENGAGEMENT 2, défi 1, 2 et 3 du Madagascar Action Plan ou MAP précise la « nécessité de l'amélioration des infrastructures de développement telles que les ports et les réseaux routiers à Madagascar ainsi que les réseaux de communication » .

Aussi, les ports doivent être rénovés et réhabilités pour stimuler la croissance économique et par conséquent pour instaurer le développement durable.

Ci –après les travaux de réhabilitation de certains ports a Madagascar.

- Les ports en cours de réhabilitation sont:

-Port de Toamasina : le démarrage des travaux d'agrandissement de quais et des magasins de stockage pour doubler ses capacités dans le programme à court terme.

L'arrivée des Opérateurs significatifs comme DYNATEC_SHERRIT impose ces nouvelles infrastructures et un dragage du port pour accueillir les navires de grandes tailles. Ce port a déjà démarré sa réhabilitation terrestre depuis deux ans.

L'APMF vient d'initier un plan de réhabilitation du canal des Pangalanes qui demeure envahi par les bancs de sables et des arbres morts. Cette réhabilitation devrait se faire entre TOAMASINA et MANANJARY pour permettre une navigabilité sur ce canal. Celle-ci va réactiver l' Economie locale basée sur la culture de produits de rente (produits d'exportation), permettant l'entrée de devises étrangères.

-Port de Toliara : Réhabilitation et la modernisation des quais et du terre-plein du port sont achevées à Toliara.

-Port de Mahajanga: Ce port a vu sa réhabilitation annihilée par le passage d'un fort cyclone en fin de l'année 2006. Les travaux d'une nouvelle réhabilitation de la plate-forme devraient démarrer prochainement.

-Autres ports : Il existe des réhabilitations moindres dans les autres ports restants sur les cotes de l'île.

Chapitre II: VISION PROSPECTIVE DES PORTS DE MADAGASCAR A L'HORIZON 2030

La notion du Développement durable évoque un horizon à long terme. Dans ce présent mémoire, nous allons nous projeter sur l'année 2030 pour mieux appréhender l'évolution du transport Maritime à Madagascar.

-Supposons que les ports de Toamasina et d'Ehoala ne nécessitent aucune réhabilitation jusqu'à la fin des exploitations minières des grandes compagnies, ils pourrons atteindre chacun un trafic minimum de 5 millions de tonnes par an, soit à peu près le double du trafic portuaire actuel du port principal de TOAMASINA.

Par ailleurs, ces deux grands ports pourront être des lieux de transit idéal des navires qui vont en Asie et en Europe, comme le cas du Port Louis à l'île Maurice actuellement.

-Supposons également que les compagnies pétrolières qui exploitent à Madagascar réussissent à extraire du pétrole sur la côte Ouest de l'île, les ports de cette région devront à leur tour être réhabilités et étendus pour permettre l'accostage des navires de grandes tailles transporteurs d'hydrocarbures.

-Par ailleurs, les trafics illicites sur la côte Ouest devront s'arrêter grâce à la possession de l'Etat malgache d'un nouveau navire garde cote. Ainsi, les produits halieutiques convoités par les grandes puissances seront exporter légalement par voie Maritime.

Il y a également la production du Pois de Cap dans la région Sud Ouest de l'île du côté de Morombe et son exportation vont aussi augmenter.

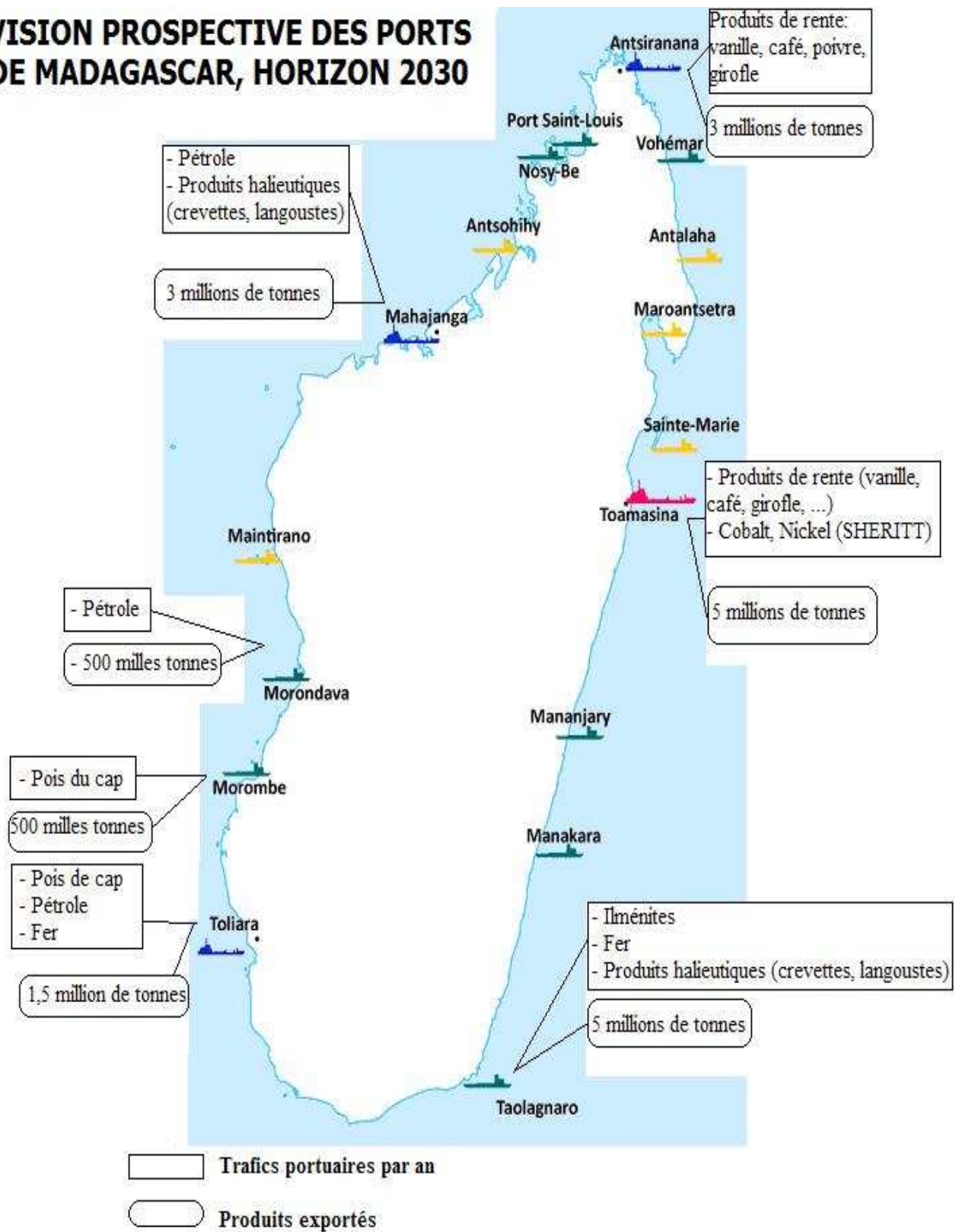
Ces exportations pourraient alors engendrer des devises considérables pour Madagascar.

Parallèlement a cela, la production agricole locale devrait être stimulée grâce à la politique de la « Révolution verte et durable ». Dans ce cas, l'importation des produits alimentaires et agricole baissera considérablement d'ici l'année 2030.

Bref, de 2007 à 2030, le trafic maritime va croître considérablement. Si notre estimation en 2012 montre un tonnage du trafic maritime à 9 millions, celui-ci va encore être doublé jusqu'en 2030 grâce à l'exportation des produits miniers, agricoles, et halieutiques. Par conséquent, Madagascar pourra atteindre un taux de croissance à deux chiffres ; plus de 10 %. Le PIB/ par habitant estimé à 476 USD sera doublé en 2030 et pourra atteindre les 1000 USD. Ce qui semble un seuil idéal pour la population malgache en 2030 dans le cadre du défi « Développement durable ».

Figure 7: Vision prospective des ports de Madagascar à l'horizon 2030

VISION PROSPECTIVE DES PORTS DE MADAGASCAR, HORIZON 2030



CONCLUSION

Le Transport Maritime est le mode de transport le plus rentable et est placé parmi le secteur d'activité rentable pour la croissance économique de Madagascar. Face à la Mondialisation où les échanges commerciaux vont s'accélérer et se multiplier, le transport maritime serait un besoin voire un atout pour notre pays. Cependant, cette branche rencontre des problèmes surtout au niveau de la compétitivité des ports et nécessitent d'être rénovés, et l'insuffisance des navires sous pavillon national nécessaire pour le transport de marchandises en grande quantité.

Il faut, de ce fait améliorer les infrastructures portuaires pour accueillir les gros navires venant de l'Extérieur, notamment face à la quasi-saturation de Port Louis à l'île Maurice. Les ports de Madagascar pourraient bénéficier des frais de transit des gros navires. Ceci profiterait également à l'Etat Malagasy en matière de recettes douanières.

L'utilisation des techniques modernes est sans doute nécessaire pour faciliter l'embarquement et le débarquement des conteneurs. Des innovations ont été faites mais il reste encore de nombreux ports qu'il faut équiper. De plus, il faut que ces infrastructures portuaires soient fonctionnelles à très long terme : ports modernes et durables.

De telles réformes sont indispensables pour accélérer la Croissance Economique de Madagascar, et par conséquent le Développement durable. Le transport maritime malgache devrait maintenir et développer la qualité des services sur les axes nationaux et internationaux d'échanges: assurer la pérennité et la qualité des services, utiliser au mieux les infrastructures existantes, améliorer la sécurité et la sûreté des transports.

Il faut surtout essayer d'augmenter le trafic maritime pour atteindre les 9 millions de tonnes par an indispensables pour assurer une croissance Economique entre 7 et 10% d'ici l'année 2012.

Sur le plan social, ce système doit assurer la cohésion sociale par l'amélioration de l'accessibilité dans les régions côtières enclavées (par le Transport Maritime par cabotage national).

Enfin, le Transport Maritime durable intègre la dimension environnementale dans les projets de construction d'infrastructures et les voyages sur mer.

La préservation de la biodiversité demeure à présent la priorité de la Communauté Internationale, d'où la mise en place du « marché de carbone ». Madagascar doit être conscient de ce fait et prend aussi son engagement.

En résumé, le Transport Maritime est une branche fondamentale pour l'économie de Madagascar. Les estimations Economiques quant à la contribution de ce secteur devront être atteintes pour réaliser les objectifs d'un développement durable à Madagascar. Le trafic maritime devrait atteindre jusqu'à 9 millions de tonnes en 2012. A l'horizon 2030, les ports de Madagascar pourront –ils enregistrer le double cette estimation à moyen terme, qui est égal à 18 millions de tonnes ?

TABLE DE MATIERES

SOMMAIRE.....	4
LISTE DES TABLEAUX	5
LISTE DES FIGURES	6
LISTE DES ABREVIATIONS	7
INTRODUCTION.....	8
IMPORTANCE DU TRANSPORT MARITIME POUR L'ECONOMIE DE MADAGASCAR	10
1. <i>L'Economie de Madagascar</i>	<i>10</i>
2. <i>Le contexte mondial du Transport Maritime : Les conventions Internationales et les tendances actuelles.....</i>	<i>15</i>
PREMIERE PARTIE : LA SITUATION DU TRANSPORT MARITIME A MADAGASCAR	18
CHAPITRE I : L'OFFRE DU TRANSPORT MARITIME.....	19
Section 1. <i>Les Infrastructures portuaires et les lignes maritimes.....</i>	<i>19</i>
Section 2. <i>Compétitivité dans les ports de l'Océan Indien</i>	<i>28</i>
Section 3. <i>Les Flottes</i>	<i>29</i>
Section 4. <i>Les Compagnies maritimes à Madagascar.....</i>	<i>31</i>
Section 5. <i>Synthèse sur l'Offre du Transport Maritime à Madagascar : la capacité de l'offre du Transport maritime</i>	<i>36</i>
CHAPITRE II. LA DEMANDE DU TRANSPORT MARITIME.....	38
Section 1. <i>La Demande de Transport de marchandises</i>	<i>38</i>
Section 2. <i>Transport de passagers par voie maritime.....</i>	<i>48</i>
Section 3. <i>Comparaison entre le transport Maritime et les autres modes de Transport à Madagascar</i>	<i>50</i>
Section 4. <i>Synthèse sur la Demande du Transport Maritime</i>	<i>52</i>
CHAPITRE III : LE SYSTEME DE GESTION DU TRANSPORT MARITIME AMADAGASCAR	53
Section 1. <i>La sûreté et la sécurité du Transport Maritime.....</i>	<i>53</i>
Section 2. <i>Réforme Institutionnelle.....</i>	<i>54</i>
Section 3. <i>Synthèse sur la situation du Transport maritime à Madagascar: Capacité de l'Offre et de la Demande.....</i>	<i>59</i>
DEUXIEME PARTIE: PERSPECTIVES SUR LE TRANSPORT MARITIME A MADAGASCAR A MOYEN TERME	60
CHAPITRE I. PERSPECTIVES ECONOMIQUES A MOYEN TERME	61
Section 1. <i>Rappel du concept « Développement durable »</i>	<i>61</i>
Section 2. <i>Perspectives sur la Demande du Transport maritime.....</i>	<i>63</i>

<i>Section 3. Perspectives sur l'Offre du Transport Maritime</i>	<i>68</i>
CHAPITRE II: VISION PROSPECTIVE DES PORTS DE MADAGASCAR A	
L'HORIZON 2030	70
CONCLUSION.....	73

BIBLIOGRAPHIE

-DELASSALE Malika, MADAGASCAR, les défis d'un Développement durable, Août 2002, 200 pages.

-Enjeux, magazine d'analyse et perspectives économiques de la CCIAA d'Antananarivo, Numéro 4-Mars 2006.

-Fiche technique portuaire, Agence Portuaire Maritime et Fluvial, année 2007

-L'ECO AUSTRAL, Le Magasine de l'Océan Indien, numéro 195, Février 2006

-Rapport Economique et Financier 2005-2006, Ministère de l'Economie, des Finances et du Budget, Secrétariat général, Direction Générale de l'Economie, Direction des Etudes Economiques, Direction de l'observatoire Economique et Social

-RAJAONSON Gédéon, Cours d'économie du Transport, Economie Quatrième Année, Option Developpement, Universite d'ANTANANARIVO, Année 2007

-RAVALOMANANA Marc, Président de la République de MADAGASCAR, MAP: Madagascar Action plan, 2006, 112 pages.

-Conférence Annuelle sur les Transports « Sécurité, Sûreté et Transport », Vice Primature, Juin 2004

RESUME ANALYTIQUE

Le transport maritime à Madagascar constitue une porte d'ouverture de notre Economie avec le reste du monde. En tant qu'Ile, le Transport maritime engendre 7% du PIB par an. Ce sont les ports qui forment essentiellement le goulot d'étranglement de l'Economie malgache du fait qu'ils permettent les échanges commerciaux interne et externe. Portant la faiblesse du Transport Maritime malgache réside dans l'insuffisance de son infrastructure portuaire. Par conséquent, il faut les réhabiliter, les moderniser, les étendre et équiper d'engins et de matériels performants. Ces rénovations sont nécessaires face au développement du secteur minier à la grande Ile.

Ainsi, les ports modernes et durables à Madagascar et le Transport Maritime pourront contribuer plus au défi « Développement durable » d'ici 2030.

Thème : « Le Transport Maritime à Madagascar pour un Développement durable »

Problématique : Le Transport Maritime à Madagascar satisfait-il les exigences d'un développement durable ?

Mots clés : transport maritime, ports, transport en grande quantité, ouverture de l'économie, échange commerciaux régionaux et internationaux, développement, durable

Nombre de pages : 74 pages