

LISTE DES ACRONYMES

AMF Accord Multi- fibre
AFD : Alliance Française de Développement
ACM: Aviation Civil de Madagascar
ADEMA: Aéroport De Madagascar
ACORD : Appui aux Communes et aux Organisations Rurales du Sud
AGOA : Americana Growth Opportunities Agreement
BADEA : Banque Arabe Pour le Développement
BM : Banque Mondiale
COI: Commission de l'Océan Indien
COMESA : Marché Commun de l'Afrique Austral et Oriental
DSRP : Document Stratégique pour la Réduction de la Pauvreté
DTS : Droits de Tirages Spéciaux
EVP : Equivalent Vingt Pieds
FED : Fond Européen pour le Développement
FCE: Fianarantsoa- Côte Est
FER : Fond d'Entretien Routier
FMG : Franc Malgache
HIMO : Haute Intensité de Main d'Oeuvre
IDA : Association Internationale pour le Développement
Km : Kilomètre
MAP : Madagascar Action Plan
MLA : Moramanga Lac- Alaotra
MID : Marché Intermédiaire des Devises
NPF : Nation les Plus Favorisés
ONG : Organisation Non Gouvernementale
PMA : Pays Moins Avancés
PCD : Plan Communal de Développement
PIC : Pôle Internationale de croissance
PNB : Produit National Brut
PPTE : Pays Pauvres Très Endettés
PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement
PPRR : Programme de Promotion des Revenus Ruraux
RN : Route National
RUR : Redevances d'Usages des Routes

RR : Route Rurale

RIP : Route d'Intérêt Provincial

SADC : Communauté de Développement de l'Afrique Austral

SEPT : Société d'Exploitation du Port de Toamasina

SIDA : Syndrome d'Immuno Déficience Acquise

TRM : Transport Routier de Marchandise

TRI : Taux de Rentabilité Interne

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

TPP : Taxe sur les Produits Pétroliers

TCE : Antananarivo Côte Est

TA : Antananarivo -Antsirabe

t : Tonne

UE : Union Européenne

VIH : Virus d'Immuno déficience Acquise

ZAE : Zone d'Activité d'Exploitation

ZFE : Zone Franche d'Exploitation

LISTE DE TABLEAU

	Page
Tableau 1 : Comparatif de rendement : septembre 2003 -----	2
Tableau 2 : Zone franche industrielle (agglomération et Antsirabe 2000) -----	13
Tableau 3 : Données statistique des véhicules nouvellement importes -----	16
Tableau 4 : Production forestière à Madagascar -----	18
Tableau 5 : Principale production agricole par province -----	19
Tableau 6 : Répartition de transport de marchandises par province en % en 2003 -----	22

LISTE DES GRAPHIQUES

	Page
Graphique 1 : Distribution de Gasoil en litre par 30 jours par kilomètre en RN : Route National -----	23
Graphique 2 : Parc de véhicules de TM par province en 1998 -----	24
Graphique 3 : Estimation de parc automobile en 1999 -----	24
Graphique 4 : Concurrence modale : route ferroviaire -----	27

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : TRAFIC DE MARCHANDISES.....	2
CHAPITRE I : ETAT DES INFRASTRUCTURES DE LA RN2.....	2
SECTION I : ETAT DU PORT DE TOAMASINA.....	2
SOUS SECTION 1) Etat de port de Toamasina	2
a) Suprématie du port de Toamasina.....	3
b) Les activités portuaires	3
SOUS SECTION 2) Le renouvellement du port	4
a) La nécessité de réhabilitan	4
b) Les innovations des des services	5
c) Le transport fluvial	5
SECTION II. LES ROUTES ET LES CHEMINS DE FER	6
SOUS SECTION. 1) Etat des routes et des chemins de fer	6
a) Les routes et les chemins de fer	6
b) Fond d'Entretien Routier (FER).....	7
SOUS SECTION 2) Les réhabilitations 7.....	7
a) Construction de nouvelles routes ruraux à ANTANANARIVO et TOAMASINA	7
b) Relance des chemins de fer.....	9
c) RéhabilitatIon des aéroports.....	9
CHAPITRE II : LES TRAFICS DE MARCHANDISES GENERE PAR LA RN2 ...	10
SECTION I] L'EXPORTATION ET ET L'IMPORTATION	10
SOUS SECTION 1) L'exportation	10
a) Les productions agricoles.....	10
b) Les produits manufacturés	12
c) Problème des exportations à Madagascar	14
SOUS SECTION 2) L'importation.....	15
a) Les produits importés	15
b) Problème des importations	16

b) Problème des importations	16
SECTION II] LES TRAFICS INTERREGIONAUX	17
SOUS SECTION 1) Les principaux trafics de marchandises entre la province de ANTANANARIVO et la province de TOAMASINA	17
a) Trafic de production forestière	17
b) Les autres trafics de production agricole	18
SOUS SECTION 2) Le trafic propre à la ville de ANTANANARIVO	21
a) Trafic lié au train-train de la capitale	21
b) Comparaison du parc automobile de la province de ANTANANARIVO par rapport à celui des autres provinces	24
DEUXIEME PARTIE : LA PLACE DU TRANSPORT DANS L'ECONOMIE	26
CHAPITRE I : ROLE DU TRANSPORT DANS L'ECONOMIE	27
SECTION I] ROLE DANS LE DEVELOPPEMENT : TRAFIC DE MARCHANDISES ET DEVELOPPEMENT	27
SOUS SECTION I) Etat du port de Toamasina	27
a) Développement du commerce	27
b) Développement rural	28
SOUS SECTION 2) Rôle des différents modes de transport	29
a) Rôle des modes de transport routier et ferroviaire et aérien	29
b) Rôle des modes de transport maritime et fluviales	31
SECTION II] ROLE DANS LE FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES	32
SOUS SECTION I) Contribution de la branche transport, dans la valeur ajoutée d'une entreprise de transport	32
a) Notion de productivité et de facteurs de production	32
b) Exemple d'étude d'une entreprise de transport en France en 1998	33
c) Dépassement de la théorie classique :	34
d) Impact de l'amélioration du réseau routier	35
SOUS SECTION 2) Contribution dans le fonctionnement des usines et des industries	36
a) Régime de la zone franche	37
b) Les accords de marchés régionaux	37
e) Redynamisation de la Zone franche	37
d) l'exploitation du sous sol	38

CHAPITRE II FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE TRANSPORT.....	39
SECTION I] LES GRANDS PILIERS DU SYSTEME DE TRANSPORT.....	39
SOUS SECTION 1) Le gouvernement.....	39
a) Cadre politique des transports terrestres (DSRP version mai 2000).....	39
b) Objectifs du point de vue économique :	39
c) Stratégies sous sectorielles de transports terrestres (DSRP, version définitive, Mai 2003, page 98 et 99).....	40
SOUS SECTION 2) L'économie.....	40
a) Influence de coût dans la formation de prix.....	40
b) Influence de marché dans la formation de prix.....	42
SECTION II] L'ENJEU DU TRANSPORT.....	43
SOUS SECTION 1) Point fort du transport : le tourisme	43
a) Rôle du transport aérien dans le tourisme	43
b) Rôle des ports : dans le tourisme.....	43
c) Rôle des transports routiers dans le tourisme	44
SOUS SECTION 2) Le principal point faible du transport : la pollution.....	44
a) La source de pollution	44
b) Pollution : source de pauvreté :.....	45
 CONCLUSION.....	 49

ANNEXE

Tableau n°1 Trafic de marchandises par port : débarquement
Tableau n°2 Trafic de marchandises par port : embarquement
Tableau n°3 Perspective de trafic du réseau Nord du chemin de fer
Tableau n°4 Trafic ferroviaire
Tableau n°5 Trafic aérien entre 2001 et 2004
Tableau n°6 Trafic d'Antananarivo - Ivato
Tableau n°7 Evolution de prix affiché à la pompe des produits pétrolier 2003-2006
Tableau n°8 Consommation de gasoil par provinces

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

INTRODUCTION

La présente étude se propose de mettre en lumière les problèmes et les possibilités de développement économique en relation avec le sous secteur d'activité qu'est le « TRANSPORT DE MARCHANDISES ». Des mesures ont été prises en vue de la facilitation des échanges : réhabilitation et construction des infrastructures à fin d'accélérer le processus de développement économique. L'échange fait passer les marchandises des mains dans lesquelles elles sont des non valeurs d'usages aux mains dans lesquelles elles deviennent des valeurs d'usages. L'échange donne lieu à des réciprocitys, d'une part la vente qui constitue l'échange de marchandises contre de l'argent et d'autre part, l'achat opérant dans l'échange d'argent contre les marchandises. La circulation simple de marchandises se définit précisément comme l'échange des marchandises par le moyen d'argent. Dans cette circulation simple de marchandises, la fonction du transport est d'être le moyen de circulation ; en effet la facilitation du transport donne un coup de pouce majeur à l'échange, surtout que le Pays est très vaste et que Madagascar a des choses à revendre. Malheureusement l'état des routes, surtout dans les zones productives rurales laisse à désirer. Les réseaux ferroviaires construits depuis le début de ce siècle, long de 869 Km sont restés longtemps non compétitifs et n'ont été réhabilités que très récemment. Actuellement le réseau routier est long de 49 869 Km ; dont 5 781 Km sont goudronnés en 2001 et qu' en 2005, la route goudronnée mesure environ 7 500Km. Mais l'objectif de l'Etat étant de 1 500Km de routes à bitumer et/ou à réhabiliter et 1 500Km de route rurale ou piste chaque année. Qu'est ce qui justifie donc cet engouement au niveau du secteur des transports ? Pourquoi la construction de la route est devenue la principale source d'endettement pour Madagascar ? Pour comprendre, le trafic de marchandises sur l'axe : ANTANANARIVO-TOAMASINA sera mis en évidence dans la première partie et en deuxième partie sera exposée la place du transport dans l'économie malgache

PREMIERE PARTIE : TRAFIC DE MARCHANDISES

CHAPITRE I : ETAT DES INFRASTRUCTURES DE LA RN2

I. ETAT DU PORT DE TOAMASINA

1- Etat de port de Toamasina

a) Suprématie du port de Toamasina

A partir des chiffres relatifs à l'activité portuaire, il est constaté la suprématie du port de Toamasina, qui est à la fois le port des provinces de Toamasina, d'Antananarivo et d'une partie importante de celle de Fianarantsoa. Le **port** de Toamasina est le premier avec 810.000 t de conteneurisation en 1999 (759.000 t en 1997) ; en 2002, il a atteint les 700.000 t. Pour Mahajanga 23.442 t de marchandises importées et 26.940 t exportées ont été mises en containers en 1999. Cependant le rendement de manutention constaté dans les ports malgaches reste faible car il est sensiblement inférieur à celui des autres ports concurrents de la Région de l'Océan Indien (Durban, Maurice, La Réunion). A titre indicatif, la concurrence régionale des ports se présente comme suit : cinq à dix conteneurs par heure et par équipe dans les ports malgaches contre vingt dans les autres ports de la région. En ce qui concerne la manipulation de conteneurs et de sacs : Maurice débarque 500 conteneurs par jour alors qu'à Madagascar, le port principal de Toamasina manipule de 150 à largement inférieur à 500 conteneurs pleins par jour. Le tableau suivant nous permet de comparer le rendement journalier de ports.

Tableau 1 : Comparatif de rendement : septembre 2003

Pont de l'Océan Indien	En boîte/heure/portique ou grue		Durée en boîte (en minute)
	rendement global (rade-rade)	Rendement (le long du quai)	
Madagascar	6,3	8,3	15 (1 grue)
La Réunion	25	30	1 (1portique)
Maurice	20	25	

Source : conférence internationale sur le développement et le commerce (Genève 24-26 septembre 2005)

Ces indicateurs prouvent que Madagascar est classé en dernier au niveau de la concurrence régionale. Selon ce tableau, il faut 7,5 fois plus de temps pour manipuler une boîte ou port principal de Madagascar par rapport au port de la Réunion, ce qui justifie le choix des armatures à faire transiter leurs bateaux dans les ports de l'Océan Indien.. Pour la manipulation de sacs, 1 500 à 2 000 tonnes / Shift pour Durban en Afrique du Sud contre 1 000t /Shift en travaillant nuit et jour au port principal de Toamasina de Madagascar.

b)- Les activités portuaires :

Ce sont des activités relatives à l'embarquement et au débarquement des marchandises (CF Annexe n°1). Actuellement la gestion du port de Toamasina est confiée à la SEPT (Société d'Exploitation du Port de Toamasina), les infrastructures de base relevant toujours du secteur public. La SEPT est une société Anonyme créée en 1976 le décret N° 76-430 du 04/12/76 modifié par le décret N° 85-282) :

- les activités d'exploitation

Ce sont des activités qui concernent directement à la réalisation des chiffres d'affaires à savoir :

- **La capitainerie** : toutes les opérations se rapportant aux manœuvres d'entrées et de sorties des normes, ainsi que les mouvements à l'intérieur de la zone portuaire (pilotage, marquage, lamage, veille de saisies).

- **La manutention** : il s'agit des opérations de chargement et de débarquement de marchandises à l'importation (manutention à bord, mise à terre, transport jusqu'au lieu de l'entreposage, arrimage et livraison) et à l'exportation (manutention à bord, arrimage en cale n'incluant par les saisies).

- Le **terminal conteneur accès sur la gestion du conteneurs** : cette activité concerne la réception et la livraison de conteneurs et aux opérations de transfert ainsi que l'empotage et le dépotage effectué au port.

- Le **magasinage** : cette activité consiste en l'entreposage et au gardiennage de marchandises avant embarquement et débarquement.

- Le **silos portuaire** utilisé à des opérations de débarquement, de stockage, de conditionnement et d'exploitation des produits céréaliers.

- Les activités de prestations internes

Il y a quatre activités de prestations internes :

- Les *prestations de main d'œuvre* : elles consistent à satisfaire les besoins des départements opérationnels en matières de main d'oeuvre journalières (recrutement, affectation des équipes, suivi des réalisations).
- Les *présentations de matériels*

Cette activité vient principalement en appui aux activités d'exploitation en leur fournissant les matériels roulant, matériel flottant et accessoires de manutention dont elles ont besoin (Tracteur et remorques, chariots élévateurs, grues, porte conteneurs, chalands, remorqueurs, vedettes).

- Les *prestations techniques*

Elles concernent les activités de maintenances (entretien et réparation de matériel roulant, matériel flottant, bâtiment, et l'ensemble des infrastructures) et d'installations diverses (étude technique de construction, installation électrique et plomberie, ouvrage en bois, ouvrage métalliques).

- Les *activités de l'administration*

Il s'agit de toutes les activités à caractère administratif et social. Parmi, celle-ci on notera principalement :

- L'approvisionnement en matériels et fournitures
- L'administration du personnel
- La gestion comptable
- La facturation et les recouvrements
- Les actions médico-sociales
- La sécurité portuaire

2) Le renouvellement du port

Disposer d'un port efficace, technologiquement avancé et doté des infrastructures nécessaires est une gage d'intégration dans l'économie mondiale mais aussi une condition essentielle pour une productivité accrue.

a- La nécessité de réhabilitation

L'agrandissement de taille de navire et la containerisation du trafic sont des facteurs qui occasionnent des transformations portuaires.

Une réorganisation en profondeur du port de Toamasina a été faite en vue de pallier le problème de surcoût économiquement inadmissible dans sa façon de fonctionner. Concrètement, le

port a présenté des situations délicates comme le délai d'attente trop important, les opérations de douanes compliquées et lentes, la durée longue d'entreposage, la manutention perturbée par de fréquentes pannes de matériel, le contrôle des conteneurs sans démarches coordonnées et organisées des différents services. Le port de Toamasina n'était pas saturé par son tonnage mais plutôt par la multitude de démarches, d'action, d'intervention, et d'opérations superflues qui engendraient la non utilisation maximale. Par rapport à ces problèmes, des mesures d'innovation du port de Toamasina ont été prises.

b-Les innovations des services

Les ressources humaines de la SEPT ont fait l'objet d'une formation en gestion et les améliorations concernent⁽¹⁾ :

- l'acquisition d'un nouveau remorqueur.
- la construction d'un nouveau terminal spécial container
- l'extension du parc à containers existant avec une surface supplémentaire de 5 hectares, ramenant à plus de 6 000 containers sa capacité théorique de stockage.
- L'aménagement du quai existant
- la mise en place d'une zone industrielle près du port
- la création d'un port sec occupant 250 ha à Tsarakofafa, sur des terrains extensibles à 2 000 ha. Il abrite un complexe commercial, des bâtiments à usage industriel, ainsi que des aires de stockage d'une superficie de 90ha.
- L'augmentation de la capacité d'accueil des équipements frigorifiques, l'amélioration du système informatique a également été opérée, par l'installation du code barre pour gérer et contrôler les stocks de containers.
- Enfin un guichet unique recentrant et simplifiant les procédures administratives a été mis en place.

c- Le transport fluvial

En ce qui concerne le développement du transport fluvial, les fleuves de Sofia et de Tsiribihina devront être aménagés (programme 2003) et serviront de projets pilotes pour l'aménagement d'autres fleuves ou rivières. Au vu des résultats de ces expériences pilotes, des travaux d'aménagement d'une dizaine de fleuves ont été programmés entre 2004 et 2006 au titre du

⁽¹⁾ Sources, ministère des transports

programme de transport rural. Pour la région du Melaky, la présence de plusieurs rivières exige des moyens à exploiter pour développer les infrastructures fluviales ; seule, celle de Maningozy dans la sous- préfecture de Besalampy est navigable toute l'année. Ce réseau fonctionne aidant à combler le déficit des autres modes de trafics. Le canal de Pangalane reliant Mananjary à Toamasina n'est pas utilisé en sa pleine capacité et nécessite des travaux de réhabilitation.

II. LES ROUTES ET LES CHEMINS DE FER

1. Etat des routes et des chemins de fer

a) Les routes et les chemins de fer

La route nationale N°2 reliant ANTANANARIVO à TOAMASINA est bitumée, mais des nombreux zones restent enclavées, beaucoup de RR ou RIP sont encore en mauvais état.

A titre indicatif , le volume de passagers transportés sur tous les réseaux routiers interurbains au cours de l'année 1990 s'élève à 15 186 000 passagers, selon les données obtenues dans le cadre de l'élaboration du plan national de transport (ministère de transport). Les réseaux routiers sont classés en :

- Route nationale : 8528 km
- Route d'intérêt provincial : 6786 km
- Circuit d'intérêt provincial : 10524 km
- Route non classée : 23 999 Km

En ce qui concerne le chemin de fer, le réseau déjà vétuste a été longtemps sous exploité. Le réseau ferroviaire est construit depuis le début de ce siècle est constitué de 869 km de voies et relie principalement les hautes terres au deux principaux ports de la côte est (TCE), Toamasina et Manakara :

TCE: 372 km reliant la capitale au premier port malgache qu'est Toamasina

- TA : ANTANANARIVO-Antsirabe longue de 159 km comprenant 13 gares, et reliant ANTANANARIVO à la région industrielle de Vakinankaratra

- Moramanga-Lac alaotra (MLA) reliant Moramanga de la ligne TCE au Lac Alaotra, région rizicole et productrice de chromique destiné à l'exportation (168 km)

- FCE: Fianarantsoa Côte Est reliant Fianarantsoa au port de Manakara (170 km)

En ce qui concerne les infrastructures aériennes, l'aéroport de Toamasina n'est pas aussi grand que l'aéroport international d'Ivato. Le réseau aérien malgache est relativement dense par rapport à la superficie de l'île car il dispose de 60¹ aéroports ouverts à la circulation aérienne et publique.

b) Fond d'Entretien Routier

A Madagascar, les infrastructures routières et les voies ferrées sont considérées comme des biens publics, mais elles sont soumises aux problèmes de non rendement. Leurs productions n'apportent pas de profit; c'est alors que des économistes, comme BUCHANAN et DIAMOND ont proposé la solution de taxer ceux qui utilisent les infrastructures, << qui en profite doit payer >>. Il s'agit d'impôts indirects comme c'est le cas du Fond d'Entretien Routier (FER).

- Création du FER :

Le FER a pour rôle de percevoir et d'administrer les fonds destinés à l'entretien de toutes les routes sur le territoire national.

- Ressources du FER :

Le FER est alimenté par une redevance et impôts directs sur les hydrocarbures (IDH) fixé à 1% du prix des produits. Ce système est instauré dans le but de faire participer les usagers bénéficiaires des routes à leur entretien. La réhabilitation et l'entretien des pistes rurales sont aussi assignés au FER qui utilisera de préférence la haute intensité de main d'œuvre (HIMO) ; il est aussi prévu une participation de la commune bénéficiaire à hauteur de 10%, moyennant l'implication des usagers de la route. Le secteur privé participe pour sa part aux travaux de cantonnement. Ainsi, le rôle du Ministère est circonscrit aux négociations des projets sous-traités.

- Rôle du fer :

Le FER a pour rôle de gérer et d'affecter les fonds destinés à l'entretien de toutes les routes sur le territoire national, quelle que soit leur classification définie dans la charte routière (routes nationales, routes régionales, routes départementales, routes communales et voies déserts), y compris les lacs, les ouvrages d'art routier et les autres infrastructures s'y rapportant (voiries, assainissement...).

¹ Source recherche sur google : thème transport

2) Les réhabilitations

a) Construction de nouvelles routes rurales à ANTANANARIVO et TOAMASINA

Elle permet d'assurer en premier lieu le désenclavement des zones pour le développement humain et économique et d'améliorer la performance du secteur routier afin de réduire la pauvreté.

L'aménagement, la réhabilitation et l'entretien périodique des infrastructures routières constituent la priorité du gouvernement comprenant 14 000 Km de routes nationale, primaire et secondaire. Ainsi, les routes reliant la capitale aux chefs lieux de provinces et de ceux-ci aux chefs lieux des régions ainsi qu' à l'intérieur des provinces devront être réhabilitées d'ici l'an 2008.

- de 2003 à 2006, 2000 km environ par an de routes rurales de désenclavement et de desserte, dans les six provinces de Madagascar et touchant plus de 75% de la population, ont été ménagés ou réhabilités.

- En coopération avec l'union Européenne, le gouvernement a retenu les axes prioritaires concernant les routes nationales (RN2, RN 4, RN7, ...), les routes d'intérêt provincial et communal (RN 25, RN4, RN7,.....), et les actions en matière de réhabilitation et d'entretien routier sont géographiquement concentrées dans le sud à réaliser dans le cadre du 8^{ème} FED (Fond Européen pour le développement)⁽¹⁾

- Travaux de routes rurales en cours (province autonome de ANTANANARIVO)

Novembre (2004)

axe : Merimandroso- Ambato : (RP)

Antsahafilo - Ambohipihaonana : route rural (RR)

axe : RN3- Ambodivoribe : route rural (RR)

axe :Manjakandriana - Andriambazaha (RR)

axe :Soavinimerina - Alakamisy (RR)

axe : Andramasina - Ambohimiadana (RR)

axe : Alarobia - Antanamalaza (RR)

axe :Ampitatafika -Andakondrama (RR)

axe : Soavinadriana - Mandiavatra : 14km (RR)

axe: Antsapanimahazo - Miandrarivo (RR)

axe: Miarinarivo – Manazary : 14km (RR)

axe :RN58 – Antanifisaka 22km (RR)

axe : Ambohidratrimo – Manjakaranodrono 13km ×7km (RR)

⁽¹⁾ Source : Ministre des transports

-Travaux de routes rurales (RR) (province autonome de Toamasina)

axe : Mahavelona – Andasibe 23km

: Ampasimanolotra – Andavakimena 15km

: Andarakimena – Androroranto 7km

: Anosibe an’ala – Longozobe 46km

: Moramanga – Anosibe an’ala 73km.

axe : Ankazotsaravolo- Amboarabe didy : 48km

b- Relance des chemins de fer (CF annexe n°3)

Des études de faisabilité de nouvelles lignes ferroviaires et une réactualisation de celles relatives à l’axe ANTANANARIVO- MAHAJANGA et l’axe nord et sud seront menées.

De 2003 à 2006, l’ensemble des infrastructures ferroviaires de Madagascar sont réhabilitées pour être fonctionnelles : voies, ouvrages d’art et ouvrages de drainage. Les opérations de réhabilitation permettront non seulement l’augmentation de trafic de marchandises diverses, pondéreuses ou des hydrocarbures mais aussi et surtout le désenclavement des zones non desservies par les routes. Ainsi après la réhabilitation de la TCE (Tana- Côte- Est : Moramanga et Brickaville) et la FCE (Fianarantsoa- Côte - Est, entre Fianarantsoa et Manakara), les exploitations des chemins de fer ont été ou vont être mises en concession. Le concessionnaire du réseau nord (TCE) est désigné et la ligne est ré ouvert.

De même, l’exploitation du FCE sera bientôt mise en concession.

- Complémentarité avec les autres transports.

Le transport par chemin de fer se croise avec les autres voies de transport, il peut traverser des zones généralement inaccessibles en route, et où la construction de la route n’est pas toujours évidente, sans compter que le transport ferroviaire pollue moins et prend peu de place. Il peut transporter en une fois ce qu’un camion transporte plusieurs fois. Au titre de la facilitation des transports internationaux et de développement des activités industrielles dans les grandes villes desservies par les chemins de fer, la complémentarité avec les transports maritime et routier fera l’objet d’une attention particulière et les interfaces comme l’aménagement de terminaux conteneurs au port de Toamasina, à Antananarivo, à Antsirabe et à Fianarantsoa seront développés.

c- Réhabilitation des aéroports

La réhabilitation d’aéroports de province, afin de soutenir le désenclavement est nécessaire pour les régions dépourvues de modes de transport terrestres fiables et praticables toute l’année.

Les réalisations sont:

- Amélioration des conditions de sécurité de trafics aériens : vols de nuits, balises, système de télécommunication.
- Amélioration de la sûreté dans les aéroports internationaux par la mise en place d'un système de contrôle entrées/ sorties
- Aménagement, réhabilitation et extension des infrastructures aéroportuaires selon les niveaux de trafic projetés en relation avec les besoins économiques et le désenclavement : ces travaux seront financé par des ressources publiques et privées dans le cadre du système de concession à mettre en place.
- De 1996 à 1999 la réhabilitation de 10 aéroports a été assurée pour un montant de 16,4⁽¹⁾ millions d'euros. L'intervention porte sur la fourniture d'équipements divers destinés à accroître la sécurité aéroportuaire (véhicule de pompiers, bateaux de sauvetages, balise, construction des hangars et des clôtures).

CHAPITRE II LES TRAFICS DE MARCHANDISES GENERES PAR LA RN2

I] L'EXPORTATION ET L'IMPORTATION

1) L'exportation

L'exportation et l'importation sont les principales utilisatrices des trafics existant sur la RN2 à cause du port de Toamasina. Toamasina abrite le port de sorties des produits venant de ANTANANARIVO, et certaines régions de la province de Fianarantsoa. L'exportation de Madagascar est constituée des productions agricoles des paysans.

a- Les productions agricoles

Depuis la période de la colonisation, les productions agricoles constituent la majeure partie des exportations de Madagascar. Il s'agit surtout des produits d'exportations traditionnelles ; mais de nouveaux produits (les fruits et légumes) intéressent actuellement les marchés mondiaux.

*** Les fruits**

Le marché Européen est de plus en plus ouvert aux fruits exotiques. Madagascar a opté une opportunité de gagner de l'argent, en s'attaquant aux marchés mondiaux. Les fruits exotiques sont considérés comme des produits de luxe. Aujourd'hui ils sont présents dans l'habitude alimentaire des Européens tout au long de l'année. La mangue est le fruit préféré des occidentaux, suivie par l'ananas, la papaye et l'avocat.

⁽¹⁾ Source union Européenne.

De nombreux fruits s'étant banalisés dans l'assiette des Européens (litchis, caramboles, longonis et autres ramboutants), il serait intéressant de partir à la conquête de l'Europe et les Etats-Unis pour d'autres variétés. En ce qui concerne la province d'Antananarivo, les fruits comme le poire, l'abricot, la fraise, le goyave, la grenadelle et d'autres peuvent être exportés, et pour la province de Toamasina, les bananes (il y en a différents types), le litchis, l'orange, la mandarine, l'exportation peut se développer. Les importations européennes de litchis venant principalement de Madagascar et aussi de l'Afrique du Sud ont augmenté de 90%² entre 1998 et 2002 (25.000 tonnes) et celle des avocats, un aliment désormais connu dans l'assiette des Européens, se sont élevées à 115.000 tonnes dont 66.000 pour la France. L'ananas est aussi très prisé surtout à l'occasion des diverses festivités.

*** Les légumes**

A Madagascar, les hauts plateaux sont les berceaux des légumes, surtout Antananarivo et Antsirabe. Actuellement, la grande île s'oriente vers l'exportation des légumes. Les principaux légumes de Madagascar exportés et vendus dans des supermarchés européens sont des haricots verts extra-fins « cueillis main » et « rangé main ». La grande société exportatrice des légumes opère à travers une société établie sous le régime de zone franche. L'Ecofruit a exporté 3 000 tonnes de produits dont 70% était des haricots verts fins. Mais les autres légumes de Madagascar comme les pommes de terre, l'oignon sont aussi exportés. Madagascar possède des variétés de légumes qui ne sont pas forcément vulgarisés sur les marchés mondiaux mais qu'on peut essayer d'exporter. Pour rendre effective les exportations, les usines comme l'Ecofruit doivent être multipliées, car entre l'exigence du marché et l'exigence de l'autorité (exigence sanitaire), faire de l'exportation de légume n'est pas du tout facile.

*** Les productions traditionnelles**

Les productions traditionnelles sont les produits appelés communément culture de rente que Madagascar a exporté depuis la période de colonisation : Poivre, girofle, vanille, cacao, coton, café...

En ce qui concerne le poivre, le marché traverse actuellement une période de crise à cause d'une surproduction vietnamienne. Sur le marché international, le cours du poivre durant l'année 2005 a toujours été inférieur à celui de 2004, malgré une baisse de 8% de la production mondiale. La chute du cours de poivre risque de se poursuivre dans les années à venir à cause d'une importante augmentation de l'offre et une demande mondiale qui ne progresse que lentement.

² Source :dmd : dans les médias de demain, Hebdomadaire, économique indépendant – N°974, p.15

En ce qui concerne le café robusta, au cours du mois de juillet 2006, le marché a connu une légère tendance en hausse qui s'est renforcée dès la première semaine du mois d'Août lorsque les marchés à terme de New York et du Londres ont enregistré d'importante augmentation de la demande. Durant l'année caféière 2005/2006, Madagascar a pu écouler quelque 94.000 sacs de 60kg contre 50.150 sacs en 2004/2005.

On constate donc que les pays pauvres sont toujours confrontés aux détériorations des termes de l'échange, mais Madagascar devrait essayer d'augmenter et d'améliorer sa production : la production de coton est par exemple suffisante sur l'ouverture à la SADC et l'Afrique demeure le plus gros exportateur de fèves de cacao. Le cours de la vanille et du girofle est très bas, mais comme ce qui a été déjà dit, des marchés restent à conquérir.

Tous ces produits agricoles des hauts plateaux et de la côte Est de l'île sont acheminés vers le port de Toamasina (port le plus près) pour être exportés. Il est important de les voir du près car les productions agricoles constituent un moyen de développement de Madagascar et son essor est tributaire du système de transport.

b) Les produits manufacturés

ANTANANARIVO est la ville des industries, leurs productions transitent aussi par le port de Toamasina en empruntant la RN2.

*** Les productions de la zone franche**

Les produits manufacturés sont les produits sortant des entreprises (premier concerné). Depuis sa politique d'ouverture en 1998, le volume total des échanges de Madagascar a doublé, passant de 1065,2 millions d'euros en 1998 à 2138,3 d'euros en 2001. En 2001, les exportations de Madagascar progressent fortement, et la balance commerciale devient pour la première fois excédentaire depuis 10 ans. La contribution des entreprises franches industrielles a été de 35% ; ce sont surtout des produits textiles (chemise, pull, pantalon...). Le secteur du textile et de la confection représente à lui seul 63,8% des entreprises des ZFE et 54% de leurs exportations. Voici un tableau indiquant le produit de la zone franche pour l'année 2000.

Tableau 2 : Zone franche industrielle (agglomération de Tana et Antsirabe) 2000

	Production en milliards de Fmg	Valeur ajoutée en milliards de Fmg	Valeur ajoutée en milliard de Fmg
Manufacture du textile	690,7	122,6	3
Manufacture d'article d'habillement de fabrique et teinture de fourrure	546,1	213,3	4,5
Manufacture de cuir et des chaussures	11,2	3,9	0,8
Industrie de lois (excepté le mobilier)	15,2	3,1	0,6
Manufacture d'instrument de précision médicale et d'optique et montres	25,2	10,8	3,6
Industrie d'équipement	52,8	12,7	2,1
Autres	32,4	12,3	1,8
Total	1373 ,6	378,7	3,3

Source : Banque mondiale, rapport Finding, mars 2002

*** La production de l'élevage et de la pêche**

Le cheptel animal malgache est essentiellement composé des bovins, des porcins, des petits ruminants et de volailles. D'autres types d'élevages ont été dénombrés dont l'importance varie d'une région à une autre : il s'agit de la sériciculture, de l'apiculture et de la pisciculture y compris la rizipisciculture. Le cheptel bovin mâle de la province d'Antananarivo est essentiellement composé de boeufs de trait, les vaches laitières représentent moins de 20% de bovins femelles. Les races améliorées ne représentent que 1,11% et avec une forte concentration dans la province d'Antananarivo et de Fianarantsoa. 67% du cheptel porcine se trouve à Antananarivo et Fianarantsoa³. La viande porcine est aujourd'hui très prisée en Asie dont la consommation actuelle représente 60%² de la production mondiale de porc. La viande de boeuf peut faire aussi l'objet d'une exportation ainsi que la filière production laitière. Le cheptel des poules seraient actuellement de 150000 à 200000 pondeuses concentrées géographiquement dans la zone de Mahitsy (ANTANANARIVO) qui avec 70%⁴ du cheptel, est considéré comme le berceau de l'œuf de consommation. La plupart des autres producteurs sont situés aux environs de la capitale, l'œuf des poules « gasy » est recherché pour la qualité du jaune d'œuf qu'elles fournissent à cause de l'alimentation à base de grains de la poule. En ce qui concerne la pêche, des sociétés exploitent la

³ Source : dmd Hebdomadaire économique indépendant, N° 975 p.22. (2) P. (20-N°969)

⁴ Source : dnd Hebdomadaire économique indépendant, N° 975 p.20

côte Est de Madagascar et la mer de Madagascar contient des produits de grande valeur : calmar, langouste, recette, thon, sardine ...

Voilà en ce qui concerne la production agricole et d'élevage exportable de Madagascar, tous ces produits sortent par le grand port de Toamasina.



c) Problème des exportations à Madagascar

Le problème des exportations à Madagascar dépend tout d'abord des problèmes de transport mais aussi des problèmes économiques.

*** Problème de transport**

Plusieurs zones rurales restent enclavées, ne bénéficiant d'aucune infrastructure de transports leur permettant d'écouler les produits ou d'avoir accès aux services sociaux. En effet, les réseaux routiers identifiés ne mesurent que 31.400Km² et le réseau ferroviaire ne comprend que 895km. On compte 17 ports classés pour tout Madagascar et la seule voie de navigation aménagée reste le canal des Pangalanes qui n'est plus tout à fait fonctionnelle. Quand au sous-secteur aérien, il ne dispose que de 12 aéroports principaux. L'absence ou l'insuffisance de complémentarité entre les infrastructures de transport entraîne la dégradation rapide des infrastructures surexploitées et la baisse des activités économiques. On peut prendre comme exemple, l'arrêt jusqu'à un passé récent du réseau ferroviaire TCE qui a obligé la totalité du transport des hydrocarbures par voie routière en empruntant la RN2, cela a entraîné le surcharge de la route. A part les insuffisances des transports, le coût élevé du transport des produits agricoles, sa lenteur, les avaries et les pertes qui en résultent pour les denrées périssables ont puissamment contribué à freiner l'accroissement des ressources en vivres.

Faute de moyen d'expédition, des récoltes pourrissent dans les champs et des denrées alimentaires précieuses telle que les oranges sont employés comme engrais.

*** Problème d'ordre économique**

- le prix auquel les collecteurs achètent les produits est très bas par conséquent, les agriculteurs ne sont pas motivés. Le fait que toutes les cueillettes se font en même temps ne joue pas en faveur des paysans.

- Les produits destinés à l'exportation doivent suivre des normes, et les paysans n'ont ni les moyens ni les connaissances pour satisfaire les exigences du marché

- En ce qui concerne les entreprises à Madagascar, les confectionneurs malgaches ne bénéficient pas des meilleures conditions d'approvisionnement en prix, en qualité et en délai, les distributeurs recherchent de plus en plus des confectionneurs « partenaires » qui assurent le

développement des produits et qui soient propriétaires des tissus. Pour les confectionneurs malgaches, le sourcing en tissu avec le besoin en fond de roulement devient un problème majeur. La situation conduite un certain nombre de distributeurs à se détourner de Madagascar pour leur approvisionnement en vêtements confectionnés.

- L'accroissement des exigences phyto-sanitaires sur les marchés d'exportation est bien évidemment, en premier lieu une contrainte supplémentaire qui fait croître le coût de production, voire le coût de commercialisation.

*** Les mesures possibles**

- Pour pallier le problème de pourrissement des récoltes, des mesures comme le séchage au soleil, le salage, le saumurage, l'étuvage, la déshydratation, l'emploi des antibiotiques permettant de conserver les produits sont utiles diminuant ainsi les besoins d'investissement en véhicules réfrigérés et en moyen de transport rapide.

- La création d'un entrepôt dans chaque région est aussi utile pour réduire la demande; la construction d'usine de traitement constitue un avantage non négligeable.

2) L'importation

Madagascar dépend à 75% de l'étranger pour ses besoins en textiles et même à 100% pour les tissus synthétique. L'importation de Madagascar est donc constituée par des intrants, des biens d'équipement et surtout des hydrocarbures ou marchandises dangereuses (produit radioactif ou inflammable).

a) Les produits importés

*** Les intrants**

Madagascar importe des intrants, venant de l'étranger surtout l'industrie de la confection Cela entraîne un problème car les industries supportent la fluctuation des coûts et, du coup elles risquent d'être non compétitives poussant l'envie d'aller ailleurs. Maurice constitue avec la France les principaux fournisseurs de la grande île, représentant 10,6%⁵ des importations malgaches. Les industries de la zone franche dont la plupart importent des intrants contribuent beaucoup à l'économie du pays 115 000⁶ emplois créés (39% de l'emploi industriel total). La filière textile malgache est très importante contribuant de manière importante à l'augmentation des importations.

⁵ Source : dmd hebdomadaire économique indépendant N° 978 P.10

⁶ REVUE / Eco à la Une

*** Les biens d'équipements**

Les machines représentent 20,1% des importations en 2001, il y a aussi les biens d'équipement (frigos, réfrigérateur, cuisinière à gaz, four, télévision, machine à laver...), les biens de consommation (boissons, viande, aliment en boîte) et les voitures. Voici un tableau donnant le nombre d'importation de véhicules en 2005.

**TABLEAU 3 :DONNEES STATISTIQUES DES VEHICULES NOUVELLEMENT
IMPORTES
AGE ET PIC
ANNEE 2005**

POIDS TOTAL EN CHARGE (Tonnes)	AGE				TOTAL
	Neufs	6 à 20 ans	1 à 5 ans	11 à 15 ans	
3,5 à 5	16	11	82	91	200
6 à 10	19	1	39	145	234
11 à 15	10	1	25	15 1	187
16 à 20	1	7	105	252	365
20	137	3	24	163	327
TOTAL	213	23	275	802	1313

Source : MTPTM/SG/DGO/DT/SST

La moyenne d'âge des véhicules importés est de 9 ans; ce qui veut dire que la plupart des importations de véhicules ne sont pas neufs.

b) Problème des importations

Madagascar est un pays dépendant des importations; et l'importation a depuis toujours entraîné des crises économiques.

*** Problème de coût**

La plupart des intrants pour l'industrie à ANTANANARIVO sont importés, en raison de l'insuffisance des matières premières locaux (exemple : le coton). Tous les machines et biens d'équipement sont aussi importés, car Madagascar n'en produit pas. Cela entraîne l'augmentation des coûts et l'inflation par l'importation, d'autant plus que les intrants sont soumis aux taxes à la douane (l'application de la détaxation étant constaté comme une erreur). On constate aussi que le coût des marchandises arrivées au port de Toamasina est supérieur à ce qu'il devrait être, c'est le cas par exemple des hydrocarbures. Les jeux de la concurrence ne fonctionnent pas normalement.

*** Problème relative au transport**

Les ports sont inefficaces et précaires. Pour Diégo par exemple: la longueur et la profondeur des quais sont insuffisantes, les aires de stockage exigües et le port est encombré par des épaves. Par ailleurs, la sécurité des biens et des opérations de manutention n'est pas garantie, le coût de transport des conteneurs est le double de ce que pratiquent les deux concurrents (Seychelles et Maurice). A Toamasina, la procédure de dédouanement est encore lente, et même si le gouvernement a fait des efforts pour activer le trafic des marchandises, on est encore au point de départ et les mesures prises ne permettent pas encore la fonction normale. L'insuffisance d'utilisation de transport ferroviaire entre TOAMASINA et ANTANANARIVO oblige les industries à transporter les conteneurs par voie routière augmentant ainsi le coût de transport.

*** Problème économique**

Les importations inondent le marché malgache et entrent en concurrence avec les entreprises locales. Les firmes produisant pour le marché intérieur (surtout les firmes les plus grands et les plus visibles), subissent de multiples audits d'impacts, d'inspections et autres formes de contrôles. Egalement, les compagnies enquêtées ont souligné qu'il est difficile d'obtenir en temps voulu des permis de travail et de permission permanent pour les expatriés auprès du Ministère du travail.

II] LES TRAFICS INTERREGIONAUX

1) Les principaux trafics de marchandises entre la province de ANTANANARIVO et la province de TOAMASINA

Les transports routiers jouent un rôle prépondérant dans les échanges intérieurs des personnes et de biens. Les services de transport routiers sont assurés par des opérateurs individuels ou regroupés en coopératives et société d'exploitation des services. Les productions agricoles et forestières représentent 95% * du tonnage global du transport routier national.

a- Trafic de production forestière

La production forestière est également très importante, influant dans certaines mesures la déforestation. Les principales provinces productrices sont celles d'Antananarivo, Mahajanga et dans une moindre mesure Fianarantsoa. De ces trois provinces s'opèrent des transports de bois vers l'ensemble du pays, notamment les régions côtières. Voici un tableau qui illustre la production forestière à Madagascar.

* Source : politique de transport routier de marchandises, P80, Ministère des transports.

Tableau 4: production forestière à Madagascar (2001)

	Bois non délité	Bois délité	Charbon de bois	Bois de chauffage
	M ³	M ³	M ³	M3
Antananarivo	12.885	94.578	2.663.010	1.620.249
Antsiranana	1.9-794	3.302	123.354	11.684
Fianarantsoa	19.075	243.461	1.462.370	45.461
Mahajanga	18.860	11.004	3.543.610	111.160
Toamasina	16.372	25.774	327.194	132.107
Toliara	214	18.101	128.646	10.854
Total	69.200	396.210	8.248.184	1.931.515

Source : Ministère de l'environnement des aux et forêts

b- Les autres trafics de production agricole

La demande de transport en produits agricoles est caractérisée d'une part par la collecte passant par les réseaux secondaires et ruraux et, d'autre part, par du transport à longue distance sur route bitumée pour acheminer ces produits vers les lieux de consommations ou vers les ports d'exportation. La totalité de la collecte s'effectue par le transport et aussi par les moyens intermédiaires de transport telles que les charrettes à zébus. La route assure le transport de plus de 8 millions ⁽¹⁾ de tonnes de produits dans une première phase qui est celui de la collecte locale et dans une seconde phase qui est celui du transfert interrégional et vers l'exportation. L'axe de transport le plus lourd est localisé entre Toamasina, Antananarivo, Antsirabe, Ambositra et Fianarantsoa ; cette remarque vaut autant pour les marchandises sèches que les hydrocarbures et les conteneurs. Les trois tableaux suivants montrent la production agricole principale par province (en tonne).

¹ source étude politique des transports routières, Ministère de transport P 77

TABLEAU 5 : PRINCIPALE PRODUCTION AGRICOLE PAR PROVINCE (Année 2001)

Province	Paddy	Patate douce	Arachide	canne. A sucre	Haricot	Café	Maïs	Manioc	Pomme .de terre
ANTANANARIVO	560 850	230 960	9 705	59 310	34 260	305	86 770	386 350	264 900
FIANARANTSOA	417 540	150 840	8 680	329 600	28 020	28 325	23 670	1 217 610	27 380
TOAMASINA	706 060	24 790	2 175	362 320	4 790	21 295	13 740	282 020	1 175
MAHAJANGA	559 095	11 400	9 930	536 290	2 475	1 295	21 060	124 770	690
TOLIARA	158 910	126 920	7 660	313 360	4 825	720	30 560	438 990	260
ANTSIRANANA	260 010	7 220	1 090	607 570	680	12 590	3 750	60 600	350
Tonnage total	2 662 465	525 130	35 240	2 208 450	75 050	64 530	179 550	2 510 340	294 755

Source : Ministère de Transport

Trafic de merchandise axe : Antananarivo- Toamasina

Province	Poivre	Girofle	Vanille	P du cap.	Sisal	Cacao	Tabac	Coton	Sucre
ANTANANARIVO							533		
FIANARANTSOA	375	1 770					316		
TOAMASINA	175	9 880	945				274		6 378
MAHAJANGA	155	30	60	65			906	14 671	3 829
TOLIARA				7 335	17 130		96	9 817	15 372
ANTSIRANANA	890	150	3 550			4 410	79	2 030	4 936
Tonnage total	1 595	11 830	11 830	7 400	17 130	4 410	2 204	26 518	30 515

Source : Ministère de Transport (Année 2001)

	Tonnage
ANTANANARIVO	1 600 943
FIANARANTSOA	2 234 126
TOAMASINA	1 436 017
MAHAJANGA	1 282 721
TOLIARA	1 131 955
ANTSIRANANA	969 905
Tonnage total	8 661 667

Source : Ministère de Transport (Année 2001)

La RN2 est chargée d'une part d'un fret important venant des hautes terres vers le principal port d'exportation de Toamasina, mais en charge par des camions et d'autre part d'un fret importé puis en charge de manière plus équilibré entre camions et ensembles articulés . Parmi les régions destinataires des transports de marchandises, les régions d'Ambatolampy, Moramanga et Antsirabe méritent une attention particulière.

Ambatolampy et Moramanga

De ces deux régions circulent des tonnes de marchandises, de nature importante pour la vie du pays.

<u>Origine</u>	<u>destination</u>	<u>Nombre de transport (en %)</u>
<u>Ambatolampy</u>	- Vers Antsirabe	: 54,30%
	- Vers Antananarivo	: 45,70%
<u>Moramanga</u>	- Vers Toamasina	: 10,60%
	- Vers Antananarivo	: 89,40%

Ce qui veut dire que sur la base du nombre de transport de marchandises partant d'Ambatolampy, 53,30% sont acheminées vers Antsirabe et 45,70% vers Antananarivo. Il en est de même pour Moramanga, sur la base de nombre de transport partant de Moramanga 89,40% partent vers Antananarivo et 10,60% seulement vers Toamasina. Antananarivo et Antsirabe sont les destinations privilégiées des transports de marchandises ; ce qui est normale car ce sont les deux régions les plus industrialisées et les plus peuplés du pays.



2- Le trafic propre à la ville de ANTANANARIVO

a- Trafic lié au train-train de la capitale

Il n'y a pas que les industries qui entraînent la charge du transport à Antananarivo ; il y a aussi les transporteurs, les collecteurs, les grandes surfaces, les différentes épiceries, les différents magasins, le transport urbain. Dans la capitale, la qualité de la route y est meilleure car la densité du réseau routier favorise l'usage de véhicule automobile. Grâce aux réseaux routiers ANTANANARIVO dispose du nombre de transport le plus élevé. Le tableau ci-dessous donne la répartition des transports.

TABLEAU 6 : Répartition des transports de marchandises par provinces en % en 2003

Province	Agric + Forest 95 %	Port 5%	Total 100%
Antananarivo	31,80%		30,20%
Fianarantsoa	20,70%		19,67%
Toamasina	10,00%	76%	13,30%
Mahajanga	25,10%	13%	24,50%
Toliara	6,70%	5%	6,61%
Antsiranana	5,70%	6%	5,72%
Total	100%	100%	100%

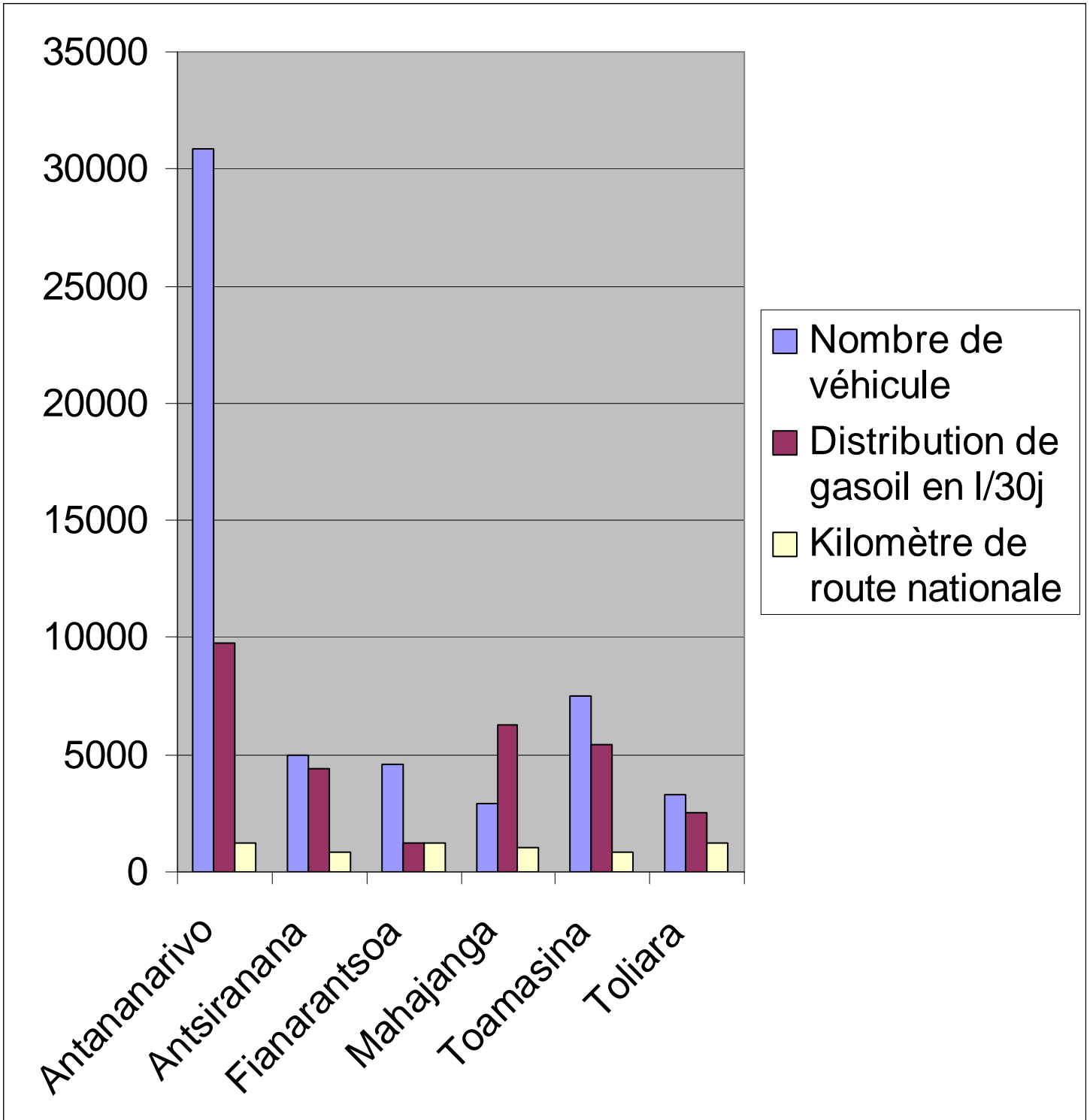
Source : Ministère des transports ; octobre (2003)

On constate que : ANTANANARIVO dispose le nombre de transport le plus élevé (31.80 %).

La comparaison du nombre de véhicules (ici en bleu) et la comparaison de la consommation en gasoil par province montre que la province de ANTANANARIVO dispose du nombre de transport le plus élevé et consomme le plus de carburant.

Graphique 1 :

TITRE : DISTRIBUTION DE GASOIL EN LITRE /30jours/Kilomètre en Routes National.



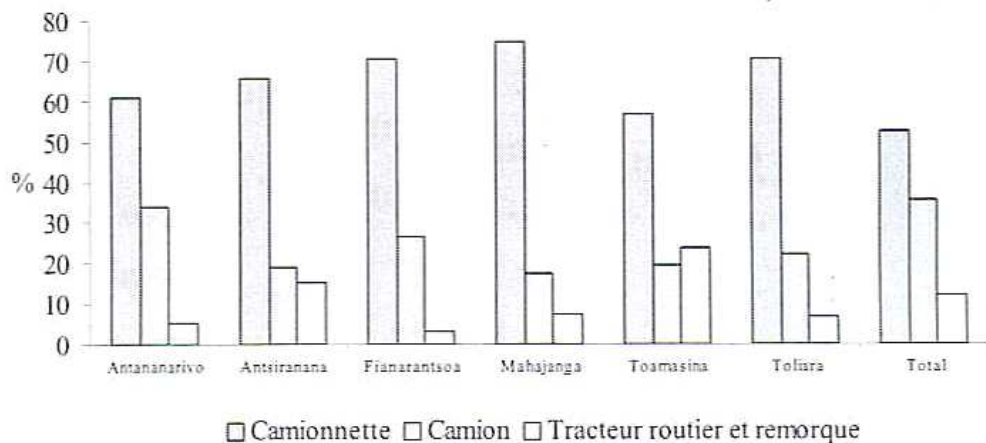
Source : Ministère des transport Octobre (2003)

b- Comparaison du parc automobile de la province de ANTANANARIVO par rapport à celui des autres provinces

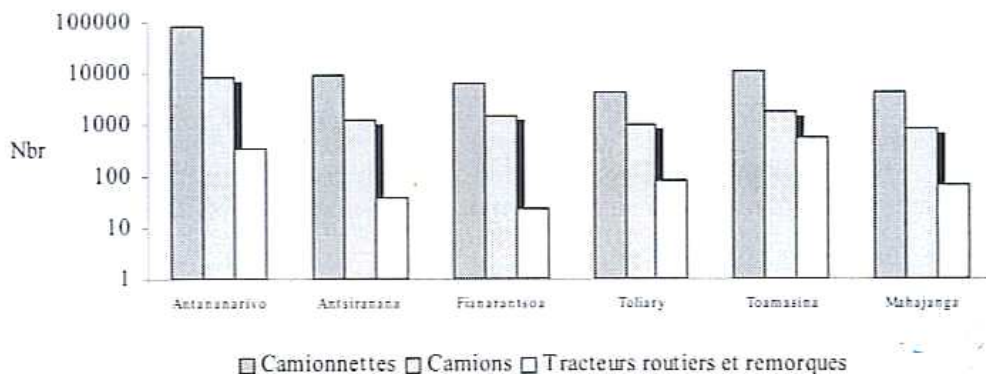
Le parc est trop vétuste, cause des effets externes négatifs (accident). Cette situation amène à de coûts d'exploitation très élevés, les transporteurs de poids lourds entre Antananarivo et Toamasina ne dispose pas de lieu de repos aménagé le long de la route et vivent, ainsi, de l'insécurité permanente. La détérioration de la route est due au surcharge des poids lourds, par rapport à la charge maximale, à l'essieu et à la contrainte budgétaire pour financer les opérations de l'entretien et de réhabilitation. Les transporteurs de poids lourds contribuent à la réhabilitation/entretien routière à travers des taxes sur les produits pétroliers (TPP), redevances d'usage des routes (RUR), vignette et potence aux transports.

Voici la répartition par province du parc automobile du Madagascar :

GRAPHIQUE 2 : Parc de véhicule de transport de marchandise par province en 1998



GRAPHIQUE 3 : Estimation du parc automobile en 1999



Source : UNCTD, conférence et complémentarité du transport multimodale et logistique (Eric Razafimandimby), Genève (24-26 Septembre 2003).

Trafic de marchandise axe : Antananarivo- Toamasina

D'après les graphes ci-dessus, on peut dire que la disponibilité en nombre de camionnettes, camions, et tracteurs routiers est proportionnelle pour chaque province. La province de Toamasina où se situe le port principal et la province d'Antananarivo comptent beaucoup plus de camions que les autres provinces.

Voilà en ce qui concerne la présentation de l'axe, Antananarivo - Toamasina, il était important de savoir pourquoi la RN2 constitue l'axe le plus lourd en matière de transport de marchandises; à cause de la présence du port de Toamasina et des entreprises importatrices et exportatrices à Antananarivo.

DEUXIEME PARTIE : LA PLACE DU TRANSPORT DANS L'ECONOMIE MALGACHE

CHAPITRE I : ROLE DU TRANSPORT DANS L'ECONOMIE

I] ROLE DANS LE DEVELOPPEMENT : TRAFIC DE MARCHANDISES ET DEVELOPPEMENT

a) Développement du commerce

Le système d'échange est étroitement lié à des dispositions des infrastructures de transport. C'est pourquoi sont indispensables l'amélioration, la multiplication et l'entretien des voies de communication, ainsi que l'intégration de l'ensemble de la zone dans son environnement de la région. En conséquence, dans la réalisation du projet routier, il faut intégrer et/ou multiplier les infrastructures d'échanges (routes rurales, aéroport, port de cabotage...), pour que les producteurs soient régulièrement informés de l'évolution du marché.

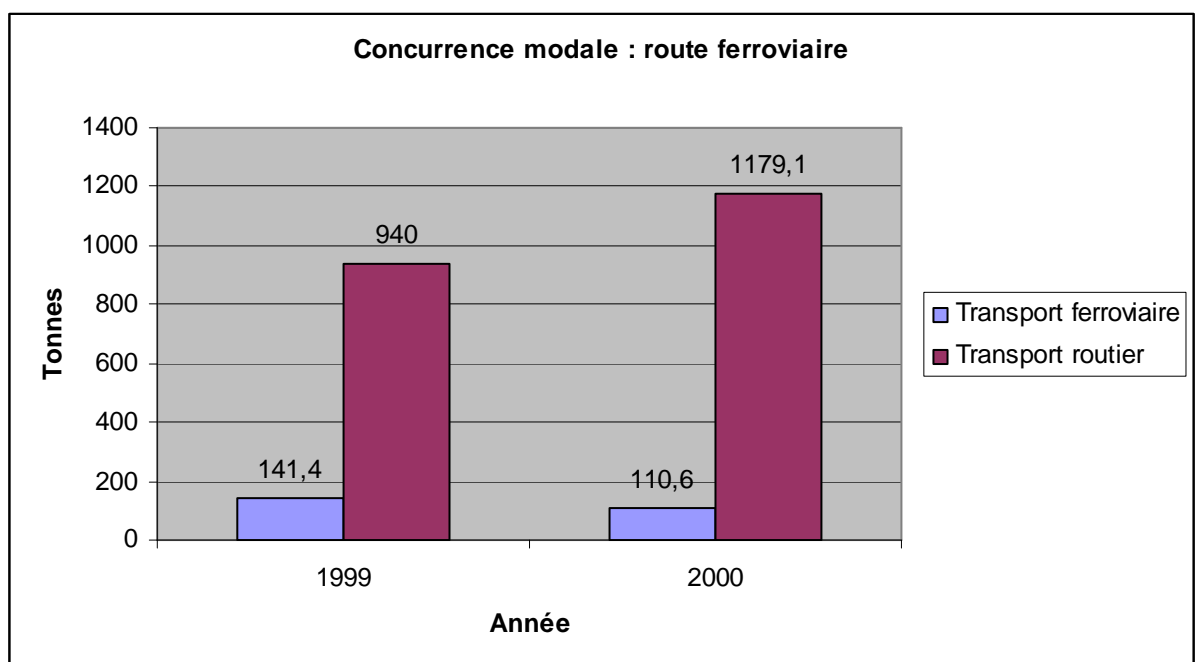
*** Rôle du transport routier dans le commerce**

Le rôle de la route est de dynamiser l'échange intérieur et de permettre l'expédition des marchandises à l'exportation vers le port le plus proche, afin, de les acheminer à destination. L'échange de produits issus du secteur primaire se fait à travers tout le pays par exemple : beaucoup de régions à Madagascar ne sont pas autosuffisants en riz, et les régions excédentaires en riz comme Tsiroanomandidy, Fenoarivobe, Moramanga, Ambatondrazaka comblent les déficits des autres régions. La région du Moyen Ouest est excédentaire en production de manioc le quel est commercialisé vers d'autres régions qui en ont besoin. Dans la région du sud-ouest (Toliara II, Morombe, Betioky, Ampanihy) les produits agricoles et les produits de mer sont acheminés par les collecteurs vers Antananarivo. Bref chaque région se spécialise dans un type de spéculation en relation directe avec les ressources naturelles ; c'est pourquoi l'échange est nécessaire pour combler le déficit et expédier le surplus. En tant qu'acteur économique, les paysans s'approvisionnent en produits non agricoles et écoulent leurs productions sur le marché où ils tireront des avantages. C'est dans ce contexte que les routes ont été construites, pour la plupart des routes secondaires reliées avec l'axe national, on peut citer : la RN 25 qui est particulièrement en mauvais état reliant Mananjary à l'axe principal qu'est la RN7. La RN12, reliant Irondro, Manakara, Farafangana, Vangaindrano. Il en est de même de la RN11 reliant Mananjary et Nosy-Varika la route d'intérêt provincial RiP4 (reliant Ifanadiana à Ikongo), et des autres routes reliés à l'axe principal RN4.

* Rôle du transport ferroviaire dans le commerce :

La société Madarail, concessionnaire du réseau ferroviaire Nord a investi 2,9 millions d'euros pour la construction de la plate-forme multimodale d'une superficie de 7 ha à Androndra à Antananarivo. Ce réseau relie la capitale Antananarivo ou port principal de Toamasina. Etant donné que les clients potentiels (importateurs) de conteneur résident à Antananarivo ou à Antsalova, Madarail voudraient entrer en concurrence avec les transporteurs routiers qui détiennent actuellement le monopole de transport des conteneurs (cf graphique ci-dessous)

GRAPHIQUE 4 :



Source : MADARAIL

Les importateurs pourraient faire transporter leurs marchandises par voie ferroviaire, mais le service de transport de conteneurs n'est pas encore effectif pour le chemin de fer. Le réseau sud reliant Fianarantsoa à Manakara est actuellement en bon état, ce système devrait jouer un rôle très important pour la liaison entre la province d'Antananarivo, de Fianarantsoa et la région Atsimo Atsinanana.

* Rôle du transport maritime dans le commerce

La capacité d'accueil des ports dynamise le commerce avec l'extérieur, par exemple à Diégo, de 1999 à 2003, la production en tonnes nettes vendables de la compagnie salinière de Madagascar est passée de 54.000 tonnes à 56.000 tonnes. La compagnie exporte aujourd'hui 16.000

tonnes de sel et prévoit d'en exporter 4.000 t de plus en 2012 mais la capacité de stockage des produits finis au port est toujours limitée à 1.000 tonnes. L'efficacité des ports et des infrastructures portuaires est en relation avec le nombre de trafic maritime, notamment l'importation et l'exportation. Le port principal de Toamasina assure 68% du trafic transitant dans les ports de Madagascar. Les trois ports secondaires n'assument que 23% du volume ; car par rapport au port de Toamasina les autres ports manquent d'équipement et surtout de grandeurs. Même le port de Toamasina n'est pas concurrentiel face aux ports de nos îles voisines. Le rendement de manutention constaté dans les ports de Madagascar est faible (cinq à dix conteneurs par heure et par équipe) contre le rendement de la région de l'Océan Indien (Durban, Maurice, La Réunion (vingt conteneurs par heure et par équipe)).

Madagascar a la capacité et les potentialités pour développer ses exportations : les produits artisanaux, les produits agricoles et les produits de mer malgache sont de plus en plus appréciés à l'extérieur ; de plus l'augmentation incessante du nombre d'entreprises qui s'installent à Madagascar nécessite la mise en service d'un port pouvant répondre les besoins en importation et en exportation. Le mode de transport maritime est donc l'un des clés du développement du pays, car les investisseurs (source de croissance) n'arriveront que s'ils sont sûrs d'être approvisionnés à temps réel et en quantité suffisante de matières premières ; il en est de même pour l'acheminement des produits vers le marché extérieur.

b) Développement rural

Le désenclavement des zones par la mise en place des infrastructures routières acceptables a été surtout fait en vue d'accélérer le développement rural.

*** Lutte contre la pauvreté :**

Le DSRP (Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté) consacre une place prépondérante au développement rural et à l'augmentation de revenus agricoles. Le DSRP insiste également sur la nécessité de susciter l'adhésion et la mobilisation de tous les acteurs et considère la relance du processus de décentralisation, comme le moyen d'assurer l'encrage et l'appropriation des actions de développement par la population. Dans cette perspective, plusieurs interventions et mesures ont été prises : renforcement du rôle des communes dans leur position d'interlocuteur privilégié, renforcement de leurs capacités institutionnelles, le développement des dispositifs de coopération intercommunale et l'amélioration de l'autonomie financière des communes.

*** Les programmes d'appui**

Beaucoup de projets sont mis en oeuvre pour développer le monde rural ; tous ces projets ont besoin des infrastructures pour pouvoir aboutir à terme. L'UE initie un programme d'appui aux communes et aux organisations Rurales du Sud (ACORD), d'un montant global de 60 millions d'euros⁽¹⁾ selon trois axes.

Prioritaires : les investissements communaux (21 millions d'euros), les investissements intercommunaux (20 millions d'euros), et le développement des capacités (7 millions d'euros) s'articulent autour des objectifs spécifiques à savoir l'édification de base du développement régional intégré, le renforcement des ressources et capacités locales, l'amélioration de l'accès aux services sociaux : santé, éducation et l'accès à l'eau potable, ainsi que l'augmentation des revenus agricoles par l'augmentation de la productivité et la protection des bassins versants.

*** La stratégie adoptée.**

La stratégie adoptée vise à financer les investissements en ressources humaines et en infrastructures sur la base des plans communaux de développement (PCD). Sa mise en oeuvre satisfait à la fois à la volonté du gouvernement de faire des communes le principal point d'ancrage du développement en vue de créer des pôles de croissance à l'intérieur des régions, ainsi qu'aux recommandations faites dans le cadre de l'évaluation des programmes précédents de développement rural (il faut combiner les actions classiques d'amélioration de la productivité avec l'autre type d'interventions), c'est à dire que plusieurs actions doivent être menées dans différents secteurs.

2) Rôle des différents modes de transport

a) Rôle des modes de transport routier et ferroviaire et aérien

L'ouverture d'une route permet de désenclaver plusieurs localités. L'amélioration de la route et donc du transport entraîne l'augmentation de revenu de la population et de la qualité de leur vie, et cela de différentes façons.

*** Aides aux paysans :**

Une fois leurs régions désenclavées, les paysans peuvent enfin sortir leurs productions venant de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche, et voici comment le mécanisme fonctionne : Durant les saisons de récoltes, ce sont les collecteurs qui viennent à l'encontre des paysans et achètent leurs récoltes sur place. Ceci constitue les revenus monétaires. Durant les saisons sèches les flux de marchandises transportés entre les villes et les campagnes sont quasi inexistantes, sauf pour les régions à fortes capacités d'élevages comme Tsiroanomadidy, Beravina et la partie sud de l'île.

⁽¹⁾ Source : Union Européenne

L'ouverture d'une route est synonyme de progrès, les pôles économiques rurales pourront enfin se développer grâce aux revenus tirés des opérations de désenclavement. C'est l'effet direct, mais il y a aussi les effets dérivés comme la création d'hôtel, de restaurant, l'arrivée des touristes, ce qui crée des emplois supplémentaires.

Le désenclavement aide aux femmes chefs de famille et aux vieux qui n'ont plus de force de travailler la terre, par le développement de l'artisanat (principal souvenir des touristes et des vacanciers). Ces femmes peuvent aussi développer des petits commerces et ouvrir des épiceries. Au delà de l'enjeu économique, l'amélioration des infrastructures routières inclut un volet stratégique social. Elle facilite l'accès aux infrastructures scolaires et sanitaires. Selon le PNUD et le CAP (OCDE), les manques de capacités humaines sont des éléments de la pauvreté. En gros, les mesures d'impacts de la construction d'une route s'apprécient par l'augmentation des revenus des paysans et par l'amélioration de la qualité de leur vie, l'arrivée de l'électricité, du téléphone, possession de certains biens durable comme les frigos et les télévisions. Le revenu rural est très important, car cela permettrait aux paysans d'épargner en vue d'obtenir des micro crédits pour acheter les moyens de production et des nouvelles semences et devenir compétitifs. C'est pourquoi le secteur transport est le créneau qui conduit le secteur rural au développement. Le programme de réhabilitation des pistes rurales pour aider les paysans est accompagné de plusieurs programmes comme le PPRR(Programme de Promotion des Revenus Ruraux), la microfinance comme l'OTIV.

*** Aides aux entreprises :**

Les transports constituent un facteur capital pour le développement de l'industrie et des activités commerciales. Les entreprises sont les plus gros consommateurs de routes notamment en allant chercher leurs facteurs de production dans les régions voisines, en faisant des importations et enfin pour les livraisons. Les classiques comme ADAM SMITH et DAVID RICARDO préconisaient déjà cette mobilité des biens. Ils disaient que comme les pays ne sont pas dotés du même facteur de production, chaque pays doit se spécialiser dans la production de biens ou le facteur de production est le plus abondant chez lui. Mais dans l'hypothèse de DAVID RICARDO, le coût du transport est nul et les moyens de production non mobiles, c'est là qu'il a eu tort car actuellement les matières premières tout comme les mains d'œuvres et les capitaux peuvent se déplacer, le transport qui n'est pas toujours évident coûte cher et devient un véritable obstacle au développement. C'est là que l'Etat intervient : l'Etat met à la disposition des ménages et des opérateurs des infrastructures de base pour le transport et du cadre législatif et réglementaire propice à l'exercice professionnel, à la protection de l'environnement et à la sécurité des biens et des personnes. Depuis le 17^{ème} siècle, les mercantilistes savaient déjà que le transport de marchandises est essentiel pour la richesse de l'Etat. Il a développé le commerce avec l'extérieur et

favorisé l'essor de la monnaie marchande; c'est à cette époque que furent nées les grandes compagnies maritimes. L'Etat est puissant lorsque le commerce et l'industrie se développent. En France, Jean baptiste Colbert (1679-1683) professait l'industrialisme. Pour attirer l'or. La conquête des marchés extérieurs passe par la qualité du produit intérieur et l'importation de matières premières ; pour cela, une des conditions était la construction de la route et canaux; avec Colbert, il y a eu la première tentative de planification économique et financière à l'échelle de l'Etat.

A Madagascar, le mode de transport ferroviaire n'est pas aussi développé que le mode de transport routier (CF Annexe n°4). En ce qui concerne le transport aérien, Madagascar pourrait tirer un meilleur avantage de sa position géographique pour devenir une plaque tournante des échanges avec les autres pays de la région australe. Sa localisation lui offre un atout privilégié pour devenir une plate forme servant de relais de fret entre la zone de l'Océan Indien, l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Le transport aérien n'est pas aussi mal en point que le transport ferroviaire (CF Annexe n°5). L'essor du secteur touristique a généré une hausse de 75%⁷ des trafics aériens de 1995 à 2000

b- Rôle des modes de transport maritime et fluviales

Beaucoup de zones pourtant à haute potentielle sont injoignables par route ou voie ferrée ; il faut traverser en pirogue, en bateau, en canoe et les transporteurs de marchandises comme les camions et les voitures prennent le bac à moteur et dont l'attente est longue et la traversée dure longtemps et car la capacité du bac est trop limitée, seulement deux ou trois voitures. La défectuosité du bac à moteur pénalise les villageoises, comme le cas d'Ambila Lemaitso, un site balnéaire situé sur la côte Est à 20 km de Brickaville. Isolé, l'état de route dégradé et le bac à moteur hors service provoquent l'enclavement d'Ambila Lemaitso. La piste de 20 km reliant Brickaville à Andavakomena se dégrade faute d'entretien et la ligne ferroviaire n'est pas régulière.

En ce qui concerne le transport maritime, Madagascar est un pays à économie ouverte et échange de produit et des services avec le monde entier. Le trafic maritime joue un rôle primordial pour Madagascar pour deux raisons :

- les relations avec l'extérieur du fait de l'insularité
- le désenclavement des arrières pays de certaines régions non desservies par la route

ou bien le réseau routier est impraticable durant certaine période de l'année. Concernant le transport de marchandises, le premier port malgache, Toamasina, concentre 80% du trafic total. Les autres principaux ports sont : Antsiranana, Mahajanga, Nosy-Be, Toliary, Tolagnaro et Morondava. Madagascar est un pays dépendant de l'étranger, on compte 17 ports principaux dont la plupart sont des ports de cabotage (CF Annexe n°6).

⁷ source: DSRP version 2003, Ministère de Transport

II] ROLE DANS LE FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES

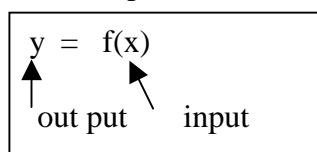
1) Contribution de la branche transport, dans la valeur ajoutée d'une entreprise de transport

Au plan national, la production est l'ensemble des biens et services produits y compris celui des entreprises. L'augmentation de la richesse (bénéfice) d'une entreprise de transport dépend de sa mode de production : combinaison des véhicules et des salariés.

a) Notion de productivité et de facteur de production

Comme disait H.VON. THUNEN(178-1850, théoricien classique), la production de la richesse ou d'un bien se réalise à travers l'utilisation de facteur de production. La combinaison des facteurs de production donne la fonction de production.

Par exemple :



Ceci veut dire que le producteur produit un bien y en fonction d'un bien x . C'est un modèle simplifié mais on verra plus tard qu'un modèle peut prendre plusieurs formes.

En général, les producteurs n'utilisent pas un seul facteur de production mais plusieurs.

Le transport routier met œuvre deux facteurs principaux de production : les conducteurs et les véhicules de transport routier. Les fonctions des productions permettent de mesurer la part de la valeur ajoutée attribuable aux facteurs de production. Par définition la valeur ajoutée se mesure par le chiffre d'affaires dont on soustrait les consommations intermédiaires (matière première, énergie, transport...).

Valeur ajoutée = chiffre d'affaire – consommation intermédiaire

Pour assurer son service de transport, une entreprise peut soit faire appel à une entreprise de transport, soit assurer lui-même son service. Il serait difficile d'avoir un modèle de fonction de production unique pour chaque entreprise selon le pays et les résultats des entreprises sont très variés : ils dépendent de la spécialisation des entreprises (courte et longue distance), de leur taille et même à l'intérieur d'une catégorie, les résultats peuvent être dispersés. Néanmoins les facteurs de production sont plus ou moins les mêmes, il s'agit du véhicule et du conducteur. La contribution du transport dans la valeur ajoutée d'une entreprise se mesure par la productivité du transport.



$$\text{Productivité du transport} = \frac{\text{richesse créée}}{\text{Ressources en transport utilisés}}$$

$$\text{Productivité des salariés} = \frac{\text{richesse créée}}{\text{Ressources en salariés}}$$

$$\text{Productivité des véhicules} = \frac{\text{richesse créée}}{\text{Ressources en véhicules utilisés}}$$

Il est indéniable que le transport contribue à la valeur ajoutée des entreprises, sans le transport il n'y aurait rien. L'étude de cas d'une enquête d'entreprise de transport en 1998 en France permet d'illustrer plus amplement l'importance du transport dans la production.

b) Exemple d'étude d'une entreprise de transport en France en 1998

- Voici les résultats d'une enquête annuelle d'entreprise en France (1998)
- La fonction de production est une fonction de Cobb-Douglas de la forme :

$$Y = P \cdot \prod_i P_i^{a_i} \cdot \prod_j V_j^{b_j}$$

(Modèle 1)

$$P_i = \frac{Y_i}{L_i}$$

; P_i est la productivité relative de la catégorie d'emploi i par rapport à la catégorie P et L_i les effectifs de la catégorie i .

$$V_j = \frac{Y_j}{V_j}$$

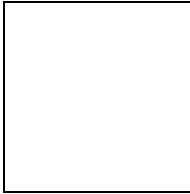
est la productivité relative de la catégorie de véhicule j par rapport aux véhicules de catégorie q et V_j le nombre de véhicule de la catégorie j .

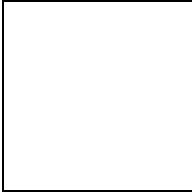
$$\text{VACOR} = \text{Valeur ajoutée} + \text{redevance de crédit - bail et location de matériel de transport}$$

Ce modèle fait apparaître les productivités relatives des différentes catégories de mains d'œuvres et des véhicules. La productivité d'un conducteur « longue distance » est supérieure de 5% à 10% à celle d'un conducteur de distance plus courte (rentrant tous les jours chez lui). Ce

résultat est à mettre en rapport avec la durée de travail inférieure de 10% pour celui-ci. Toujours par rapport à un conducteur de courte distance, la productivité d'un employé sédentaire est supérieure de 17% à 20%. Pour les véhicules, par rapport à un ensemble << tracteur + remorque >>, la productivité d'un camion de plus de 3,5 tonne de charge utile est inférieure de 10% pour la courte distance et de 7% dans la longue distance car le type « tracteur + remorque » le plus répandu est celui de l'ensemble articulé de 40 tonnes de type « savoyarde » qui permet de tracter de plus grosses charges qu'un camion.

L'analyse des fonctions de productions sur plusieurs années permet également de mesurer des gains de productivité, en y introduisant des éléments temporels. Deux modèles sont ainsi estimés sur quatre années de 1995 à 1998 pour les entreprises de la longue distance.

Modèle 2: VACOR = 

Modèle 3: VACOR = 

Les modèles 2 et 3 sont des variantes du modèles 1 dans lesquelles est introduit le temps.

L'étude de ces différents modèles a montré que la fonction de production dans le cadre du transport ne suit pas forcément la loi des fonctions de production dans la définition classique.

c) *Dépassement de la théorie classique :*

Dans la définition classique de fonction de production, l'augmentation de l'un ou l'autre des facteurs de production entraîne l'accroissement des biens produits ; ce qui n'est pas le cas dans le secteur transport où les rendements sont faiblement décroissants : si on double les effectifs salariés et les véhicules, toutes choses égales par ailleurs, on ne double pas nécessairement la valeur ajoutée. Le transport routier n'est pas un secteur dans lequel on puisse augmenter fortement la productivité du travail par une plus grande durée d'utilisation du capital. L'explication tient à la faible substitutabilité des facteurs de production dans le transport routier de marchandises. Dans la théorie néoclassique également qui postule une situation d'équilibre de concurrence parfaite, la productivité marginale de chaque facteur de production est égale à sa rémunération. Cette hypothèse sous-jacente à la méthode du surplus de productivité n'est pas vérifiée dans le cas du transport routier de marchandises. En effet, la part de la rémunération du facteur travail (salaires, charges et participation) est nettement moins que la productivité marginale du travail. Ce constat que l'on

retrouve également dans d'autres secteurs ne vaut que dans la mesure où la fonction de production est de type cobb-douglas.

L'étude de cette fonction de cobb- douglas a permis de comprendre que l'accroissement de la valeur ajoutée grâce aux transports n'est pas attribuable seulement au travail ou au nombre de véhicule. La performance de la branche transport d'une entreprise dépend surtout de sa capacité à gérer le système : bien gérer le temps, employer des salariés motivés et capables, éradiquer les dépenses inutiles. En bref, le bénéfice qu'une entreprise obtient en fonction du transport dépend de l'organisation ; dans certains cas au contraire, le transport peut être une grosse charge, si l'entreprise ne fait pas attention. Mais même si l'entreprise essaie d'être compétente par rapport à cette situation, l'augmentation de la productivité n'est pas attribuable à la seule action de l'entreprise, il y a aussi et surtout l'intervention des facteurs externes.

d) Impact de l'amélioration du réseau routier

L'origine des gains de productivité apparente des facteurs de production dans la branche transport vient surtout de l'extérieur notamment l'amélioration du réseau routier et la conjoncture macro-économique. L'amélioration des réseaux routiers entraîne la diminution de coût et la facilitation de gestion du stock.

*** Libre gestion du stock**

Une usine a besoin d'être constamment approvisionnée en combustible (énergie), en matières premières et en pièces détachées ; elle doit aussi avoir des débouchés sûres pour ses produits. Avec la construction de la route, l'usine s'assure de la régularité de la livraison, elle n'est plus obligée d'entretenir à grands frais des stocks excessifs de peur d'être à court de matières premières. Désormais l'entreprise est libre de gérer son stock selon sa trésorerie.

*** La diminution des coûts :**

Le premier avantage obtenu à partir de l'amélioration des réseaux routiers est le gain de temps et il va de soi, la diminution de coût. Pour bien illustrer l'avantage, avec un exemple, comparons la situation pour un même trajet avant l'amélioration de la route et après.

Avant	Après	Avantage
Durée du trajet : 24 h	8 h	gain de temps
Nourriture pour chauffeur : 50 000 F	10 000 F	diminution de la dépense
Dépense en panne : 100.000F	Plus de panne	diminution de la dépense
Le véhicule se détruit beaucoup plus vite.	Le véhicule dure plus longtemps	augmentation de la productivité

Avec la même quantité d'heure de travail et le même véhicule, on peut transporter beaucoup plus. Il y a augmentation du surplus des entreprises mais aussi pour la société en général.

- Le chauffeur sera beaucoup moins fatigué, il va rentrer le plus souvent chez lui, il se reposera et sera de plus en plus motivé, en bonne santé.
- Le trajet sera moins lourd, les gens vont vouloir de plus en plus bouger et l'échange se développe.
- Le développement de l'échange va générer des revenus supplémentaires

Il y a donc tout un phénomène d'impacts positifs qui se croisent autour de l'amélioration du réseau routier.

*** La croissance économique**

La croissance économique a un impact positif sur le transport. L'augmentation des revenus par tête entraîne l'augmentation de la demande, toutes choses égales par ailleurs, les offres ont la même tendance. La différence de prix entraînera la mobilité des consommateurs et des producteurs, et cette mobilité sera assurée par le service transport.

2- Contribution dans le fonctionnement des usines et des industries

Il y a plusieurs années les industries du vêtement et du textile se regroupaient à Antananarivo et Antsirabe, où la plupart des ZAE (Zone d'Activité d'Exploration) sont localisées, les firmes représentent actuellement près de 90%⁽¹⁾ de la valeur de la production des ZAE dans ces villes. Ces firmes sont les principaux bénéficiaires directs de la RN2 en tant qu'importateur et exportateur sur le port de Toamasina. Ces firmes contribuent de manière directe au développement

⁽¹⁾ source : Finding, Banque mondiale.

(1) source : Revue, Tirelire, Union Européenne P. 10

du pays. Maurice et Madagascar ont fondé leur développement industriel sur le textile / habillement : toutes les activités y sont représentées, filature, tissage, tricotage, ennoblissement, sur des créneaux bas et moyenne gamme. Des sociétés locales se sont progressivement développées pour devenir des groupes internationaux : groupe CIEL avec Floréal (l'un des dix premiers producteurs mondiaux de pulls) et Aquarelle (4,6 millions de chemise par ans), groupe SOCOTA : première unité textile de Madagascar orienté coton (filature, tissage, teinture et impression), groupe Shilani (présent à Maurice et en Inde, produit annuellement 1,8 millions de pulls/...

La Zone franche instaurée depuis 1992, compte aujourd'hui plus d'une centaine d'unités de productions dans la confection, la filature le tissage en coton. Avec 34% d'entreprises françaises et 28% de sociétés mauriciennes, la Zone franche (dont 70% d'entreprise textiles) représente 75% des exportations manufacturées malgaches².

a- Régime de la zone franche :

Institué par loi, le régime de la zone franche constitue un régime d'exception en matière d'investissement et accorde des avantages attractifs sur le plan fiscal douanier, financier et social. Le gouvernement malgache offre plusieurs mesures incitatives aux firmes localisées dans les ZAE y compris une période de grâce sur les taxes industrielles pour opération de 2 jusqu'aux 15 premières années, l'exemption des droits et taxes de douane sur les équipements importés, la taxation des dividendes à 10% seulement, et des baux de 99 ans pour l'investissement dans le foncier. Il y a une TVA de 20% sur les intrants importés et supposée être remboursée dans un délai d'un mois sur présentation de la preuve d'exportation ; empêchant de ce fait la fuite de marchandises dans le marché intérieur. L'application de cette formule de TVA handicapante a été difficile et constitue une préoccupation actuelle. Les industries exportatrices bénéficient aussi de l'accord de commerces régionaux.

b) Les accords de marchés régionaux

L'industrie de la Zone franche a longtemps prospéré avec l'accord multi-fibre (AMF) qui a pris fin janvier 2005, la fin de la règle spéciale AGOA prévue pour les PMA en 2008. Après 2008, les entreprises malgaches ne conserveront leur accès au marché américain en franchise de droit qui si elles utilisent des tissus produit localement aux Etats Unis ou provenant d'autres pays bénéficiaires de l'AGOA. Donc cela ne laisserait qu'une reprise de 3 ans pour développer une industrie cotonnière locale capable d'approvisionner l'industrie de la confection en qualité et en quantité de tissus requis ou trouver des sources d'approvisionnement dans les pays éligibles à

² Source : Revue : Tirelire, union Européenne P.10

l'AGOA. Avec la participation de Madagascar aux COMESA, et dernièrement l'adhésion à la SADC, la concurrence va être rude pour les activités à l'exportation, c'est pour cela que le gouvernement a besoin de politique de redynamisation des entreprises malgaches.

c- Redynamisation de la Zone franche

La grande île présente de fortes potentialités de développement dans le textile : reconnu pour son savoir-faire (travail artisanal de la soie naturelle la broderie à la main aussi lieu que des productions industrielle), Madagascar a tenté de mettre en place un cadre légale pour les investissements extérieurs. Pour les zones franches, durant la période de janvier à mai 2004, le nombre d'entreprises créées s'élève en moyenne à 67 par mois³.

Le nombre d'agrément de création d'entreprises franches en 2002 et en 2003 marque la volonté du pouvoir de favoriser le développement des entreprises sous régime de zone franche dans le pays. Il est important de parler de ces zones franches et des différentes entreprises qui existent à ANTANANARIVO, car elles sont les responsables direct des fluctuations des importations, et sont les principaux utilisateurs du système de transport sur l'axe RN2.

d) l'exploitation du sous sol

Si le gouvernement investit autant dans les routes, c'est parce qu'il pense profiter au maximum de capacité de ces routes. Madagascar veut se lancer dans l'exploitation de pétrole, pour redresser les conditions de vie des Malgaches. D'après des études, des prospections menées par des grandes compagnies internationales comme Exxon mobiles et la compagnies britannique Sterling. Energy plan, la nappe pétrolifère en haute mer en large de Madagascar pourrait produire 5 milliards⁽¹⁾ des barils de pétrole par an, assez pour palier la consommation annuelle de l'Amérique. Selon Hugues Rajaoson, secrétaire générale du ministre de l'énergie et des mines « ... le secteur pourrait contribuer à 15 % du PNB ». Les grandes compagnies internationales disent que les eaux marines de Madagascar peuvent produire autant de pétrole qu'il y a en Afrique de l'Ouest⁽²⁾.

***Les minerais**

Madagascar possède de plusieurs minéraux, actuellement le gouvernement explore en reconnaissance des lieux exploitables. Madagascar renferme d'énormes richesses minières, or, saphir, béryl, grenat, améthyste, cristal, zircon, mica, leuxite, ilménite, (oxyde de fer et de titane) monozite (phosphate de terre narre). Actuellement aussi, beaucoup d'entreprises exploitent des gisements , comme dynatec , Qit Madagascar Minerals ltd (Qit- -FEK). L'exploitation de ces minéraux est censée renflouer la caisse nationale contribuant ainsi au développement de la population malgache.

³ Source : Revue : Tirelire, Union Européenne

⁽¹⁾ : source : Revue,essentielle Union Européenne

⁽²⁾ Source : Union Européenne.a

CHAPITRE II FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE TRANSPORT

I] LES GRANDS PILIERS DU SYSTEME DE TRANSPORT

1) *Le gouvernement*

Le gouvernement légifère le système de transport. Il installe la règle réglementaire et politique afin que le système de transport prospère. Les objectifs spécifiques de la composante « transport routier de marchandise » sont :

- Promouvoir la mise en place des éléments manquant à la chaîne logistique
- Renforcer la gestion et réglementation de la TRM
- Fournir un système d'informations aux décideurs, aux chargeurs et aux opérateurs.

a) Cadre politique des transports terrestres (DSRP version mai 2000)

Cette politique concerne l'ensemble des transports et sont notamment :

- 1- L'amélioration physique des infrastructures de transports
- 2- La rationalisation de leur gestion et de leur exploitation
- 3- La facilitation de leurs usages avec un confort et une sécurité.

Un programme de construction de nouveaux axes routiers sera élaboré et réalisé en fonction de besoins socio-économiques ; donc la politique nationale est concrète à partir des objectifs macro-économiques du gouvernement en matière du développement et de la connaissance. En effet, le secteur transport est reconnu comme le principal vecteur de développement à travers la promotion des échanges internationaux et régionaux.

b) *Objectifs du point de vue économique :*

Du point de vue économique ,l'objectif est l'intégration régionale par l'intensification des échanges économiques et sociaux de proximité entre ville et campagne, et aussi la diffusion du développement économique sous l'effet de l'élargissement des zones des échanges à des territoires connexes , à partir des principaux pôles :

- Du point de vue des processus de peuplement et d'urbanisation, l'accélération de la mobilité géographique de la population.

- Du point de vue de l'efficacité des investissements publics et privés ; l'optimisation de leurs rendements social et économique, rendement largement liés à la concentration des établissements humains.

- du point de vue de l'unité nationale : le renforcement des échanges économiques, sociaux et culturels entre les régions soutenant l'intégration économique nationale.

c) *Stratégies sous sectorielles de transports terrestres (DSRP, version définitive, Mai 2003, page 98 et 99)*

- Mise en œuvre d'un vaste programme de sécurité routière
- L'appui à la professionnalisation du métier de transport à travers un plan de formation
- La réduction de l'impact du transport routier sur l'environnement, l'aménagement et construction des infrastructures connexes, tels que les plates formes multimodales, les gares routières de marchandises et des voyageurs, les aires des stationnements ou de repos.
- L'amélioration des conditions fiscales pour le métier les opérateurs transporteurs à procéder au renouvellement du parc du véhicule, automobiles et à la réduction des tarifs de transports
- L'amélioration des cadres règlementaires du transport routier
- La mise en concession des chemins de fer (réseaux nord et sud)

2) *L'économie*

Par la libéralisation de l'économie, on a établi le système de la concurrence pour gérer le système de transport. Logiquement le prix de transport devrait être fixé par l'offre et la demande

a) Influence de coût dans la formation de prix

Une approche de plus près des activités de transport permet de comprendre que les coûts des facteurs des productions entraînent l'augmentation des prix du transport. Ici les facteurs de productions peuvent être assimilés aux voitures utilisées, aux capitaux investis, et en prix (cf. **annexe**) qui n'arrête pas de monter avec les produits pétroliers.

*** Les charges relatives aux véhicules**

Le potentiel de transport d'un véhicule peut être calculé à partir de la charge utile réelle du véhicule et de son utilisation maximale possible, en tenant compte des facteurs suivants :

- Temps perdus en entretien courant, vision et réparation.
- Temps perdus en attente de fret et en opération de manutention des frets (embarquement et débarquement).
- Temps de conduite estimé à partir de la réglementation du travail.
- Vitesse moyenne de parcours selon le type de route le plus fréquemment utilisé.
 - o Le potentiel de production d'un véhicule est donc obtenu en faisant le produit de la charge utile réelle par kilomètre total pouvant être parcouru en cours de la période considéré.

- Le potentiel de production d'un véhicule de transport varie dans le temps de façon décroissante, qui provient de ce que la durée, utile d'usage de véhicule diminue en fonction de l'âge alors que les temps perdus en entretien courant sont constant, et ceux passés en entretien périodique et en réparation accidentelle croissent fortement.
- les kilomètres roulés induisent des charges de fonctionnement des véhicules qui constituent une grande part des dépenses d'une entreprise des transports :
- Parcours à vide (trajet terminant, retours à vide).
- Le trajet, en charge (transport de fret, livraison).

Enfin, il y a les dépenses liées aux consommations de carburant, de lubrifiants, de pièces de rechange, de pneumatiques ; les dépenses dues aux taxes professionnelles (patente, fiscale, visites techniques, droit et timbre d'enregistrement) aux frais de personnel de conduite et d'accompagnement, et en dernier lieu aux primes et indemnités.

La voiture constitue les principaux facteurs de production des entreprises de transport et les charges dues à l'utilisation de la voiture peuvent être considérées comme des consommations intermédiaires. Le second facteur de production peuvent être le capital ou l'argent utilisé pour l'acquisition des véhicules.

*** Le facteur capital**

Comme toute entreprise, l'entreprise de transport nécessite des investissements pour pouvoir survivre et devenir compétitif.

La décision d'achat d'un véhicule neuf peut être influencée principalement par deux facteurs : le remplacement de l'ancienne devenue usée et obsolète et la demande liée à la croissance économique.

Deux modes d'acquisition de véhicules sont possibles d'abord l'achat, dans ce cas, l'acquisition est financée sur la marge d'autofinancement que permet de dégager la valeur ajoutée ; ensuite, la location ou le crédit bail : les dépenses offertes sont alors comptabilisées par les entreprises comme des consommations intermédiaires et sont donc exclues du calcul de la valeur ajoutée.

En remplacement du crédit bancaire, les entreprises ont recours aux facilités de paiement accordées par les importateurs de véhicules qui font payer très chers compte tenu le risque qu'ils prennent. Ce qui accroît encore les difficultés financières des entreprises du transport. Le facteur capital est cher à Madagascar et les entreprises privées n'ont pas recours aux crédits bancaires à cause de la symétrie d'information ; il en résulte que les véhicules ne sont pas renouvelés. Il faut

aussi constater qu'il est souvent fait usage de véhicules adaptés aux chargements à transporter : sur charge, insuffisance d'assurance, espacement des entretiens, réparations sommaires, usure des pneumatique, rémunération de personnel rabotée).

Pour conclure, l'entreprise de transport de marchandises, comme les industries lourdes ne peuvent pas tarifier en coût marginal. Elle impute aux prix de transport du premier tonne de marchandises les différents coûts qu'il supporte, même ceux qui n'ont pas de lien direct avec les marchandises transportées, par exemple : le retour à vide, les taxes professionnelles. Le prix de transport de marchandises est donc largement supérieur au prix de la dernière quantité de marchandises que le véhicule peut supporter. A part les coûts, le prix de transports est conjointement influencé par le niveau de l'offre et de la demande de transport.

b) L'influence du marché dans la formation des prix

Cette loi d'or des classiques, selon laquelle le prix est déterminé par l'offre et la demande est toujours de mise dès qu'il y a possibilité de concurrence. En effet le prix du transport fluctue beaucoup selon l'offre et la demande de service; à Madagascar cette fluctuation se trouve surtout dans les transports régionaux.

Pour la ligne Antananarivo - Antsirabe par exemple, le coût du transport varie entre 3000 Ar et 5000 Ar pour un aller simple ; les transporteurs sont bien informés sur l'affluence des passagers et ils augmentent les frais, surtout pendant les jours fériés et les vacances où les élèves et les gens veulent partir pour retrouver leurs famille. Ceci est aussi valable pour les transports de marchandises, s'il n'y a pas de camion libre, le prix augmente; dans ce cas là, le contrat n'a pas été conclu à l'avance, mais pour les entreprises en règles, et où il y a des contrats avec les clients, le prix est stable, au moins à court terme. La demande de transport est une demande dérivée. Elle dépend de la demande de marchandises transportées et de la demande des avantages que procurent les voyages. Ainsi, son élasticité est déterminée essentiellement par l'élasticité de la demande de marchandises livrées. La demande de transport n'est que peu affectée par la substitution d'autres services (stockage, et télécommunication) et ce n'est qu'à long terme que les décisions de localisation lui confèrent un surcroît d'élasticité. La demande de transport est très saisonnière et les points apparaissent à l'époque des récoltes, c'est pour cela que l'augmentation des produits agricoles nécessite l'accroissement des services de transport. L'acquisition de nouvelle part de marché, aussi bien par le pays que par l'entreprise comme l'adhésion à une zone de libre échange par exemple, augmente aussi la demande de transport du pays et s'il n'y a pas assez d'offres, le prix va automatiquement grimper. Si le coût du transport est trop élevé, les entreprises ne veulent rien transporter, c'est pour cela que le facteur transport peut être un blocage par l'économie. La concurrence peut donc exister mais être à un prix supérieur au coût marginal.



III] L'ENJEU DU TRANSPORT

Le transport dans un pays en développement comme Madagascar présente un enjeu considérable, il y a beaucoup à gagner mais il y a aussi beaucoup à perdre

1) Point fort du transport : le tourisme

Depuis quelques années, le tourisme est devenu une industrie importante mondialement. La demande ne cesse d'augmenter. Le tourisme est un secteur en pleine croissance et qui se range aujourd'hui en deuxième position des rentrées en devises, contribuant de manière substantielle à la reprise de l'économie malgache. Il ne s'agit pas de brader le pays, il s'agit de construire des poches économiques pérennes. Les zones touristiques peuvent être des pôles efficaces. En effet le transport et le tourisme sont complémentaires ; le transport a un grand rôle à jouer au développement touristique.

a) Rôle du transport aérien dans le tourisme

Malgré les tarifs élevés du transport aérien, le nombre de visiteurs s'accroît avec les touristes, les chercheurs et les hommes d'affaire. Alors mieux vaut se concentrer sur l'amélioration des infrastructures d'accueil dès aujourd'hui. Madagascar est comblé de zones touristiques dispersées aux quatre coins de l'île et le trafic aérien est salubre surtout pour les régions inaccessibles en saison de pluie comme Mananjary par exemple.

b) Rôle des ports : dans le tourisme

Se situant dans l'Océan Indien ; Madagascar dispose de magnifiques plages et de magnifiques vagues : activités nautiques et plongées sous-marines sont au rendez-vous, le port servirait de point d'attache. Du côté sud, Madagascar possède une mer calme, à Ifaty par exemple, situé à 26km au nord de Toliara, se trouve une plage superbe, destination privilégiée des touristes ; on y trouve à moins de 6m de profondeur un aquarium naturel où mérous poissons perroquets exhibent leur beauté en toute quiétude. Il y a aussi les plages aux sables fins de Fort Dauphin. L'existence des ports, du point de vue touristique permet aux bateaux de sillonner sans problème les côtes du pays et peut être même attirer les grands bateaux des hommes riches mondiaux. On peut même aller jusqu'à organiser des croisières. Le transport fluvial est aussi important pour le tourisme, Madagascar possède de nombreux cours d'eaux recelant des espèces animales et végétales endémiques.

c) rôle du transport routier dans le tourisme

L'existence d'infrastructures routières apporte un réel développement du secteur tourisme. En effet, les zones à vocation touristique doivent être reliées entre elles. Pour la côte sud

par exemple, l'existence de route permet de faire la visite, de Miandrivazo à Belo-sur-Tsiribihina. La région du sud est une zone à un climat sec, ce qui fait que les routes sont praticables en toute saison. Le côté sud regroupe de potentialités touristiques comme les baies de Loharo, de Sainte-luce, d'Italio, la réserve d'Amboasary et celle de Mahampoana...

Sur les côtes Est et Ouest par contre le tourisme est limité à cause de l'impraticabilité des routes en toute saison. Il faut se rendre à l'évidence, l'infrastructure touristique est insuffisante à Madagascar ; le long de toute la côte sud par exemple, un paysage désertique s'offre au visiteur, mais l'enclavement et le manque d'infrastructure d'accueil restent des handicaps majeurs.

2) Le principal point faible du transport : la pollution

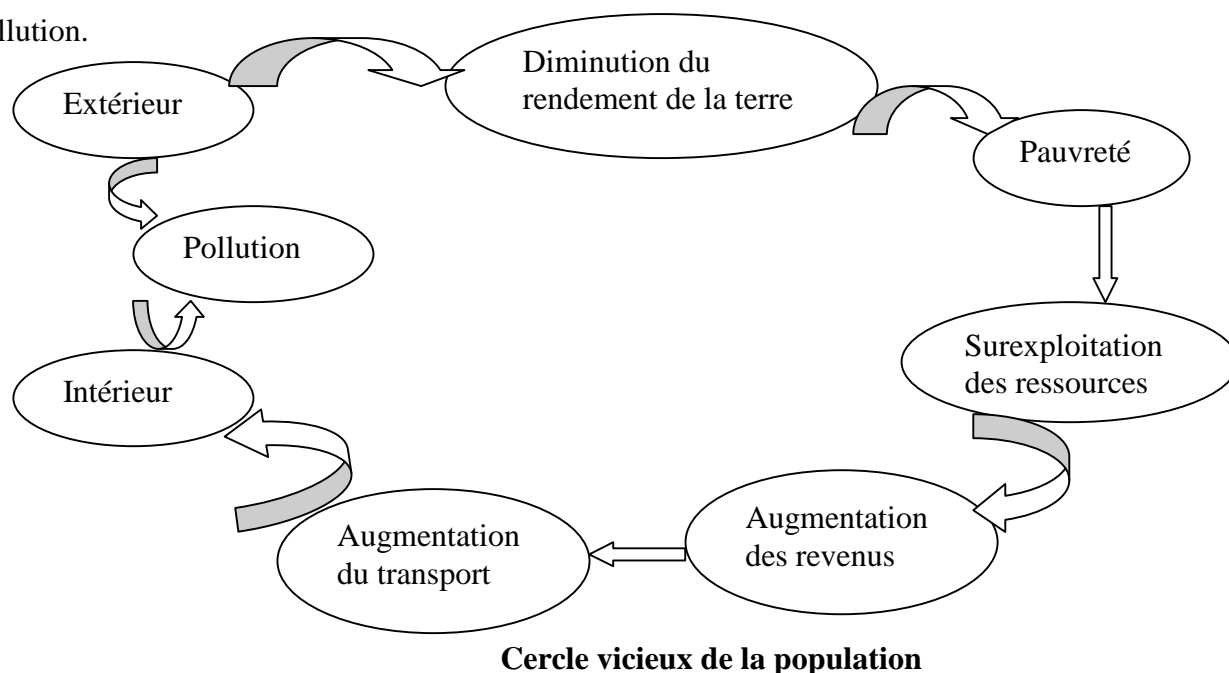
La dégradation de l'environnement frappe aujourd'hui de plein jouet les pays en développement comme l'Afrique y compris Madagascar.

a) La source de pollution

Le secteur transport est fortement responsable de la dégradation de l'environnement à Madagascar. Pour son fonctionnement, le secteur des transports est dépendant à 96% des produits pétroliers et ils émettent des polluants issus de la combinaison de produits pétroliers : gaz à effet de serre, rejet de monoxyde de carbone, hydrocarbure, oxyde d'azote. Ces gaz détruisent la couche d'ozone, plus la couche d'ozone est détruite, plus la terre se réchauffe et devient sèche, ce qui entraîne la disparition des végétations comme la forêt et la disparition des animaux endémiques. Le système des transports est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie à Madagascar. La hausse de consommation de carburant s'explique par la croissance continue des trafics des voyageurs et de marchandises qui se résulte non seulement d'une multiplication des déplacements et des échanges mais également d'un allongement des distances parcourues (l'augmentation de la mobilité urbaine et périurbaine due à l'extension des villes explique en partie l'accroissement des trafics de voyageurs). La consommation de carburant dans le secteur routier occupe 58% en volume des consommations du pays. Il y a aussi les incidences des routes sur le paysage et les écosystèmes naturels. En ce qui concerne le transport maritime, les bruits émis par les bateaux risquent de troubler la vie aquatique, sans compter les accidents, épandage de produits toxiques.

b) *Pollution : source de pauvreté :*

Actuellement les pays en développement ont l'air d'être engloutis par un cercle vicieux de la pollution.



* **La pollution :** la pollution vient de l'extérieur (pollution forte par les pays étrangers : mouvement transfrontaliers des déchets), de l'intérieur (érosion naturel comme les lavaka, les Tavy, l'utilisation du charbon de bois), mais aussi du transport.

* **Diminution du rendement de la terre :**

Avant la loi des rendements décroissants de la terre de D.RICARDO selon laquelle, la pollution de plus en plus nombreux amène de moins en moins de terre fertile et s'ajoute aussi l'effet de la pollution sur la diminution du rendement de la terre : diminution de la quantité de pluie, source d'effet néfaste sur la production agricole, par exemple, mauvaise qualité des letchis, à cause du manque d'eau, diminution des rendements de la rizière, effet néfaste aussi sur l'élevage : les bêtes sont maigres, ils peuvent même mourir...

* **Pauvreté :**

Par conséquent, les hommes sont pauvres, cette pauvreté se manifeste par le manque de nourriture, manque d'eau potable, voire même la famine et dans certains endroits, il y a la maladie.

* **Surexploitation des ressources :**

Parce que les hommes sont pauvres ils surexploitent les ressources, c'est une question de survie. Ils brûlent la forêt et les Tanety. La libéralisation des échanges fait partie de l'exploitation des ressources : il faut produire toujours plus pour vendre toujours plus et il en est de même pour l'exploitation des ressources minières.

*** Augmentation des revenus**

Nécessairement l'augmentation de la production régénère des revenus supplémentaires. On parle toujours d'exploitation optimum des ressources; mais à Madagascar, c'est loin d'être le cas.

*** Développement du transport :**

Augmentation de revenus veut dire croissance économique, et dans le second chapitre, il est stipulé clairement que la croissance économique entraîne l'augmentation de la demande de transport donc l'augmentation du trafic, c'est par ce biais que le transport contribue à son tour à l'augmentation de la pollution.

L'endettement constitue aussi une autre faiblesse du secteur transport.

▪ L'endettement du système de transport

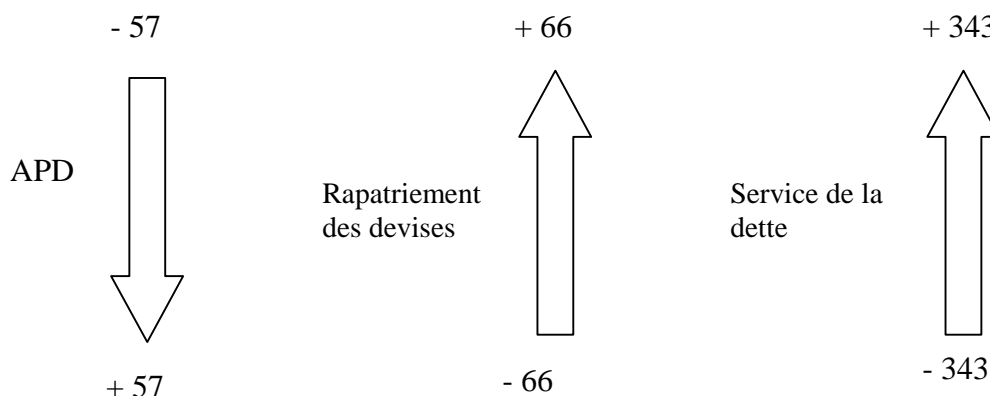
Le secteur routier est une priorité étatique, dont le programme de financement se fait en collaboration avec les bailleurs de fonds. L'Etat malgache adopte un vaste projet de réforme et de réhabilitation du système des transports. L'Association Internationale pour le Développement (IDA) a consenti en juin 2001 un accord de crédit qui s'élève à 48,4 millions de DTS, soit 965 millions ou 420,9 milliards de Fmg. La répartition du financement est définie comme suit : 13,6 millions pour le renforcement des capacités pour la réalisation des différentes études (les routes principales, les transports, l'environnement), 12,2 millions pour l'entretien périodique des réseaux routiers principaux, 9,1 millions pour la réhabilitation portuaire maritime et fluviale, 7,6 millions pour la protection du littoral de Toamasina et de Morondava, 5,8 millions pour la réorganisation du Ministère des transports et de la Météorologie, 4,1 millions pour l'enlèvement des épaves, 3,7 millions pour le renforcement institutionnel de l'Aviation civile de Madagascar, 2,5 millions pour la mise en place des ponts métalliques démontables et 1,8 millions pour le développement de l'industrie locale de construction navale. La Banque Arabe pour le développement (BADEA) a aussi approuvé l'octroi d'un prêt de 814 millions (environ 92 milliard de Fmg) pour cofinancer à 32,6% du coût total des travaux, la réhabilitation d'une portion de 158 km de la RN6 (Nord Sud). D'autres institutions ont isolément apporté leur contribution : 15,97 millions par la Banque Africaine pour le Développement et 9,75 millions pour le Fonds koweïtien. L'apport de gouvernement malgache est de 3,21 millions. Le remboursement s'étalera sur 28 ans avec un délai de grâce de 6 ans l'intérêt annuel étant fixé à 29. L'apport du Japon de l'ordre de 15 à 20 millions se présente sous forme de dons non remboursables dans le projet « by-pass ». Pour la réhabilitation de la R% 11 A ; la Chine a signé une convention constituée en un don de 22 millions de Yuans, soit 72 milliards de Fmg. Le gouvernement a également lancé une vaste série de constructions principalement sur fonds de l'OPEP. En matière de route, la Banque Mondiale est pionnière car, présente depuis 1966, le huitième projet routier qu'elle finance porte sur une enveloppe de 207

millions de Dollars. L'union Européenne a accordé le financement de la réhabilitation des réseaux structurants sur 1847km reliant la capitale aux trois ports internationaux (valeur de 67 millions d'euro). Enfin l'Agence de Coopération Norvégienne (NORAD), est présentée à Madagascar depuis 1986 pour la promotion du système HIMO.

Une comparaison de transfert de capitaux en 2002 montre clairement que les pays du sud sont fortement défavorisés.

Comparaison du transfert de capitaux en 2002

Pays du Nord : Total :



Pays du Sud : Total : - 352 milliards de dollars

Source : Association des enseignants chercheurs, conférence du 02 Juin 2006 à l'Université d'Antananarivo

Ce graphique montre qu'en donnant 57 milliards de dollar en pays pauvres, les pays riches récupèrent 352 milliards de dollar. On constate donc que le cercle vicieux de l'endettement n'a pas disparu, c'est à dire qu'en empruntant aux riches, les pays pauvres s'appauvrissent de plus en plus. Le retour de capitaux vers le nord se divise comme suit :

- Boni (Prime pour la Banque Mondiale), 1,5 Milliard de dollar par an pour faire fonctionner la BM.
- Prestation de service
- Remboursement de la dette : capitaux et intérêt.
- Flou Back, par exemple : exploitation de Nickel.

Les pays pauvres obtiennent l'allègement de la dette en échange de participation dans une industrie ou entreprise du pays.

En 2002, la nouvelle dette de Madagascar s'élève à 3.800 millions de dollar

Autre dettes non classés :

C2D : (appui au budget de l'Etat) : 22,8 millions

Union Européenne : 55 millions d'euro soit 65 millions dollar

AFD (agence française de développement pour Sons) : 48 millions de dollar Madagascar doit donc payer sa dette en acceptant les conditions posées par les bailleurs de fonds mais aussi en essayant de dégager un excédent courant c'est à dire une recette d'exportation supérieure aux importations, ce qui n'est pas évident car la monnaie malgache : Ariary, poursuit sa chute, et avec l'ouverture à l'extérieur, la concurrence à l'exportation va être rude. Donc pour le moment il est difficile pour Madagascar de payer sa dette ; on assiste à une phase de crise continue pour l'économie malgache.

CONCLUSION

« **Trafic de marchandise et développement sur l'axe RN2** », tel est le thème traité dans ce mémoire de maîtrise.

La RN 2 est une route nationale N°2 bitumée reliant la ville d'Antananarivo à la ville portuaire de Toamasina. Mais entre la province d'Antananarivo et la province de Toamasina, des trafics régionaux réguliers apparaissent à cause de nécessité de transport de marchandises. C'est le cas par exemple du trafic de la région d'Antsirabe, de Moramanga, d'Ambatolampy et certaines régions de hauts plateaux de Fianarantsoa. Des réhabilitations (dont le premier responsable est le FER) ont été faites en vue d'améliorer la performance de ces infrastructures. Les différents trafics de marchandises reliés à la RN2 sont constitués par l'importation et l'exportation et des trafics régionaux comme le trafic de charbon, de riz, et d'autres produits alimentaires.

La place du transport dans l'économie malgache se voit à travers l'importance des différents modes de transport. Les transports routier et ferroviaire contribuent au développement de l'échange et aussi à l'installation des infrastructures d'éducation et de santé. Les transports maritime et fluvial sont tout aussi importants. Dans certaines régions où les fleuves sont navigables, les ports de cabotages sont utiles pour les exportations et les importations. Le transport a aussi son rôle dans le fonctionnement des entreprises : les entreprises travaillant dans le service de transport et les industries ou usines travaillant dans le secteur primaire.

Le gouvernement est le premier responsable de l'installation du système de transport à Madagascar, il met en œuvre les politiques et règlements nécessaires, ensuite, c'est la libre concurrence où l'économie qui fixe le prix. Pour finir, l'enjeu de transport pour un pays en développement est très important. Avec le développement du système de transport, on peut associer le développement du tourisme qui peut être un facteur de croissance non négligeable. Néanmoins, il faut faire très attention à la pollution qui nuit petit à petit l'économie de Madagascar.

L'empressement du gouvernement malgache à la construction de route est donc justifié ; car les routes sont les premiers moyens à l'accès au développement ; les infrastructures de transport sont comme les vaisseaux sanguins qui font vivre le pays. Dans l'objectif d'un développement durable il serait judicieux de s'orienter vers la question de l'environnement. Avec la raréfaction du pétrole et l'orientation vers le biocarburant, on se demande si à long terme, toutes les activités liées au transport n'auront pas des mauvais effets irréremédiables sur l'écosystème.

ANNEXE

Rapport-Gratuit.com

ANNEXE

Trafic de marchandises par port : DEBARQUEMENT (Unité : Tonne)

ANNEXE N°01

PORTS	2001			2002			2003			2004		
	Long-cours	Cabotage	TOTAL	Long-cours	Cabotage	TOTAL	Long-cours	Cabotage	TOTAL	Long-cours	Cabotage	TOTAL
TOAMASINA	1 293 068	533 795	1 826 863	...	...	...	...	...	...	...	...	...
MAHAJANGA	312 333	2453	314 786	...	...	...	...	...	...	126 196	71 883	198 079
ANTSIRANANA	28 732	16 276	45 008	41 706	91 741	133 447	76 946	109 754	186 700	56 598	89 455	146 053
NOSY-BE (1)	36 288	8 784	45 072	15 131	11 136	26 267	16 529	17 623	34 152	13 237	27 991	41 228
TOLIARA	96 572	3 597	100 169	99 819	-	99 819	113 203	45 163	158 366	120 890	51 779	172 669
TOLAGNARO	3 500	18 928	22 438	6 525	10 514	17 039	8 408	9 837	18 244	-	18 978	18 978
MANAKARA	-	13 991	13 991	-	17 900	17 900	1 266	9 845	11 111	-	6 301	6 301
MANANJARY	-	1 552	1 552	-	2 073	2 073	-	-	-	-	1 000	1 000
MORONDAVA	-	11 957	11 957	7 716	11 942	11 942	-	12 638	12 638	-	11 749	11 749
MOROMBE	-	1 631	1 631	-	-	-	-	-	-	-	225	225
SAMBAVA	-	-	-	...	...	...	...	...	...	-	...	...
ANTALAHA	-	15 860	15 860	-	12 588	12 588	2 963	14 088	17 051	450	11 080	11 530
MAROANTSETRA	-	13 009	13 009	-	-	-	...	...	...	-	6 745	6 745
VOHEMAR	2 400	44 632	44 632	5 678	72 966	72 966	12 110	94 422	106 532	-	97 174	97 174
ANALALAVA (2)	-	13 767	13 767	-	5 330	5 330	-	9 806	9 806	-	16 272	16 272
MAINTIRANO	-	1 321	1 321	-	391	391	-	-	-	-	2 227	2 227
TOTAL	1 772 893	701 563	2 474 456	176 575	236 581		231 424	323 176	554 600	317 371	412 859	730 230

Sources : Douanes

(1) : y compris Port Saint-Louis

(2) : y compris Antsohihy

Trafic de marchandises par port : EMBARQUEMENT (Unité : Tonne)

ANNEXE N°02

PORTS	2001			2002			2003			2004		
	Long-cours	Cabotage	TOTAL	Long-cours	Cabotage	TOTAL	Long-cours	Cabotage	TOTAL	Long-cours	Cabotage	TOTAL
TOAMASINA	251 870	361 746	613 616	...	...	...	...	...	...	...	...	...
MAHAJANGA	92 790	2 188	94 978	...	...	...	...	...	...	9 427	88 497	97 924
ANTSIRANANA	4 648	20 076	24 724	18 639	55 397	74 036	23 988	79 598	103 586	45 776	56 210	101 986
NOSY-BE (1)	10 527	8 982	19 509	3 730	5 813	9 543	3 638	5 939	9 577	9 750	5 059	14 809
TOLIARA	25 335	447	25 782	29 819	-	29 819	12 423	12 500	24 923	21 951	22 764	44 715
TOLAGNARO	-	9 652	9 652	-	10 208	10 208	3 747	4 040	7 787	-	11 185	11 185
MANAKARA	-	2 827	2 827	1 850	3 042	4 892	1 136	1 788	2 924	-	136	1 769
MANANJARY	-	257	257	-	598	598	-	426	426	-	-	-
MORONDAVA	-	3 134	3 134	-	1 634	1 634	-	1 961	1 961	-	938	938
MOROMBE	-	3 563	3 563	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SAMBAVA	-	-	-	...	...	...	...	...	...	-	...	...
ANTALAHA	-	6 860	6 860	-	4 399	4 399	-	2 466	2 466	-	2 052	2 052
MAROANTSETRA	-	3 824	3 824	-	-	-	...	...	...	-	409	409
VOHEMAR	753	3 943	3 943	-	7 833	7 833	-	9673	9673	-	8 730	8 730
ANALALAVA (2)	-	1 662	1 662	-	2 643	2 643	-	4 290	4 290	-	4 948	4 948
MAINTIRANO	-	207	207	-	89	89	-	65	65	-	70	70
TOTAL	385 923	429 368	815 291	54 038	91 656		44 932	122 746	167 677	88 537	200 998	289 535

Sources : Douanes

(1) : y compris Port Saint-Louis

(2) : y compris Antsohihy

ANNXE N°03

Perspective de trafic du réseau Nord du chemin de fer (par produits)

Produits	Unité	2004	2005	2006	2007
Chromite	Tonne	110 000	100 000	60 000	
Hydrocarbure	Tonne	50 000	70 000	112 000	120 000
Conteneurs	EVP*	2 900	12 500	15 000	20 000
Ciment local	Tonne	72 000	90 000	108 000	120 000
Ciment import	Tonne	25 000	45 000	60 000	80 000

* : EVP = Equivalent Vingt Pieds

La synthèse des tonnages, des Tonne-kilomètres et des distances moyennes de transport toutes catégories de marchandises confondues du Réseau nord est indiquées par le tableau suivant :

Perspectives globales d'activité du réseau Nord

Unité	2004	2005	2006	2007
Tonnage Total	407 000	531 000	600 000	636 000
Tonne-kilomètre 10 ⁶	140	182	202	312
Distances moyenne en Km	342	342	337	335

ANNEXE N°04

TRAFIC FERROVIAIRE

RUBRIQUE	Unités	1995	1996	1997	1998	1999/2000
Voyageurs transportés	10 ³	384,3	321,0	358,6	292,8	273,5
TCE (Tanà côte Est)		131,9	130,90	149,90	117,40	-----
MLA		167,9	180,10	189,30	171,90	-----
FCE		-----	-----	-----	-----	-----
TA		48,5	10,00	19,40	3,40	-----
Voyageur kilométrique	10 ⁶	42,00	37,20	81,30	35,30	27,60
TCE (Tanà côte Est)		15,80		34,20	14,00	-----
MLA (Moramanga Lac Alaotra)		20,50		42,70	20,80	-----
FCE (Fianarantsoa Côte Est)		-----		-----	-----	-----
TA (Tanà Antsirabe)		5,70		4,40	0,40	-----
Marchandises transportées (*)	10 ³ t	255,40	242,00	227,10	213,10	141,40
TCE (Tanà Côte Est)		130,8	105,10	95,70	73,70	-----
MLA (Moramanga Lac Alaotra)		118,5	131,90	128,80	135,70	-----
FCE						-----
TA		6,1	5,00	2,60	3,70	-----
TONNE KILOMETRIQUE	10 ⁶ t	89,70	81,10	81,30	71,00	44,30
TCE (Tanà Côte Est)		45,40		34,20	24,60	-----
MLA (Moramanga Lac Alaotra)		42,10		46,10	45,20	-----
FCE (Fianarantsoa Côte Est)		-----		-----	-----	-----
TA (Tanà Antsirabe)		2,20		0,90	1,20	-----
TRANSPORT DE CHROMITES						
TONNAGE	Tonnes	105 ,33	105,447	105,447	130,149	56,413
TONNE KILOMETRIQUE	10 ⁶ t	41,20	41,20	41,20	45,50	16,10

Source : RNCFM

(*) : y compris bagages et transport en service.

ANNEXE N° 05

Trafic aérien entre 2001 et 2004

RUBRIQUES	Unités	2001	2002	2003	2004
TRAFIC INTERIEUR					
Nombre de vols	Vol	17 662	8 138	15 720	15 894
Kilomètres parcourus	10 ³ Km	5 096	2 510	4 738	1 802
Passagers : Bruts	Passagers	469 822	165 508	311 898	346 896
	10 ³ Passagers	168 823	58 223	153 757	175 429
	Kilomètre Km				
Fret : Bruts	Tonne	2 272	1 889	597	833
	10 ³	638	757	1 444	285
	Kilomètres Tonnes Km				
Poste : Bruts	Tonne				
	10 ³				
	Kilomètres Tonnes-Km				
Coefficient de remplissage :					
Les sièges	%	66,6	52,4	63,4	64,5
Les avions	%	61,6	48,2	56,5	54,7
TRAFIC EXTÉRIEUR (Transit exclu) (3)					
Nombre d'avion (arrivé+départ)	Avion	3 647	2 488	3 154	4 103
Passagers : TOTAL	Passager	372 053	192 059	317 122	352 651
Embarqués		188 149	98 899	159 855	177 514
Débarqués		183 904	93 160	157 267	175 137
Frêt : TOTAL	Tonne	13 654	11 130	13 868	14 219
Embarqués		7 906	6 797	7 126	8 563
Débarqués		5 748	4 333	5 742	5 656

Source : Trafic intérieur : AIR MADAGASCAR

Trafic extérieur : ASECNA (Ivato-Toamasina-Mahajanga)

(3) : Aéroport Ivato-Toamasina-Mahajanga

ANNEXE N°06

Trafic d'Antananarivo-Ivato

RUBRIQUES (suivant la nature des vols)	Unités	2001	2002	2003	2004
MOUVEMENTS D'AVIONS (arrivées + départ)	MVT	11 337	6 460	10 626	11 285
Internationaux		3 061	2 202	2 944	3 519
Intérieurs		8 276	4 258	7 682	7 766
PASSAGERS EMBARQUES	Passagers	334 256	161 298	266 560	297 118
Internationaux	-	177 435	94 178	155 330	167 819
Intérieurs	-	166 821	67 120	111 230	129 299
PASSAGERS DEBARQUES	-	354 818	157 797	276 835	308 415
Internationaux	-	173 401	88 153	152 527	164 416
Intérieurs	-	181 417	69 644	124 308	143 999
PASSAGERS EN TRANSIT DIRECT	-	15 566	17 115	9 253	11 651
Internationaux	-	15 150	16 810	9 253	11 651
Intérieurs	-	416	305	-	-
FRET EMBARQUE	Tonnes	8 879	7 838	7 967	9 416
Internationaux	-	7 902	6 792	7 122	8 550
Intérieurs	-	977	1 046	845	866
FRET DEBARQUE	-	6 620	5 234	6 506	6 450
Internationaux	-	5 728	4 330	5 741	5 655
Intérieurs	-	892	904	765	795
POSTE EMBARQUEE	-	165	86	106	120
Internationaux	-	82	49	40	45
Intérieurs	-	83	37	66	75
POSTE DEBARQUEE	-	166	87	153	142
Internationaux	-	140	70	139	130
Intérieurs	-	25	17	14	12
SERVICES EXCLUSIFS DE Frêt/Poste (1)					
Frêt/Poste (1)	-	-	-	-	-
MOUVEMENTS D'AVIONS (arrivées + départ)	MVT	...	...	...	...
Frêt/Poste embarqués	Tonnes	...	...	...	-
Frêt/Poste embarqués	-	...	...	...	-

Source : ASECNA

ANNEXE N°07

OMH

Evolution des Prix Affichés à la Pompe
des produits Pétroliers 2003-2006

(Prix TTC en Ariary/Litre)

Date				SC		ET		PL		GO	
2003	S	01-mars		1 372		1 098		584		800	
	Ma	01-avr		1 350	↓	1 084	↓	598		832	
	J	01-mai		1 328	↓	1 062	↓	542	↓	778	↓
	D	01-juin		1 268	↓	1 002	↓	504	↓	714	↓
	Ma	01-juin	(6)	1 260	↓	994	↓	486	↓	692	↓
	V	01-août		1 292		1 024		492		700	
	L	01-sept		1 322		1 054		524		726	
	Me	01-oct		1 314		1 046		526		738	
	S	01-nov		1 268	↓	1 002	↓	516	↓	718	↓
	L	01-dec		1 274		1 008		536		734	
2004	J	01-janv		1 276		1 008	⇒	548		744	
	D	01-févr		1 312		1 044		570		788	
	J	25-mars		1 478		1 208		648		896	
	L	03-mai		1 646		1 320		690		982	
	D	16-mai		1 780		1 424		740		1 070	
	D	06-juin		2 380		1 690		740		1 280	
	Ma	27-juil	(7)	1 980	↓	1 798		890		1 354	
	J	08-oct	(8)	2 030		1 798	⇒	1 060		1 552	
	Me	22-déc		1 980	↓	1 738	↓	1 020	↓	1 478	↓
2005	L	11-avr		2 090		1 790		1 230		1 596	
	S	23-juil		2 230		1 920		1 340		1 596	
	L	26-sept		2 300		1 985		1 410		1 720	
	L	24-oct		2 500	⇒	2 150		1 530		1 830	
	M	26-nov		2 500		2 030	↓	1 420	↓	1 720	↓
	Ma	27-déc		2 350	↓	1 930	↓	1 390	↓	1 670	↓
2006	L	26-janv		2 350	⇒	2 030		1 440		1 740	
	D	26-févr		2 370		2 260		1 540		1 890	
	S	01-avr		2 400		2 260		1 590		1990	

ANNEXE N°08**. Consommation de gasoil par provinces (source Ministère des transports 2003)****CHIFFRES PAR PROVINCE**

	ANTANA- NARIVO	ANTSI- RANANA	FIANARA- NTSOA	MAHA- JANGA	TOAMA- SINA	TOLI- ARA	TOTAUX
Nombre de véhicules	30 969	4 813	4 508	2 823	7 448	3 250	53 811
Distribution de gasoil en litres/jour	295 020	128 729	45 165	184 739	160 979	77 346	891 978
Kilomètres de Routes Nationales	1 331	826	1 504	1 204	956	1 367	7 188

POURCENTAGE

	ANTANA- NARIVO	ANTSI- RANANA	FIANARA- NTSOA	MAHA- JANGA	TOAMA- SINA	TOLI- ARA	TOTAUX
Nombre de véhicules en %	57,60	8,90	8,40	5,20	13,90	6,00	100,00
Litres/ jour de gasoil en %	33,00	14,00	5,00	21,00	18,00	9,00	100,00
Kilomètres de RN en %	18,52	11,49	20,92	16,75	13,30	19,02	100,00

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET DOCUMENTATIONS

- Les systèmes de transport intelligent : enjeu stratégique mondial. Léon – Luc – Ignace, Etienne de Bonville – Paris : la documentation française ; 1999. 126p.
- Transport routier, ferroviaire international pour l'Europe. Genève Transport information nations Unis New York : 1990.123p
- Conférence des Nations Unis sur le commerce et de développement. Inventaire des mandats restant et nouveau projet de programme de travail dans les domaines de transport multimodal et du progrès technologique. CNUCED. Genève, 1990.57p
- Conférence des Nations Unis sur le commerce et de développement. Etude sur les transports maritimes 2003 rapport du secrétariat de la CNUCED, Genève : Nations- Unis 2003.171p
- Conférence des Nations Unis sur le développement et de commerce. Expériences de Madagascar dans les domaines de la facilitation des échanges, Henriette Rasoamampionona, Genève, 21-23-septembre 2005.
- Conférence des Nations Unis sur le développement et de commerce et complémentarité de transport multimodal et logistique, Eric RAZAFIMANDIMBY, chargé de mission, transport et météorologie Madagascar Genève 14-26 septembre 2003)

Mission des transports :

- notes sur l'exploitation de transport marchandise
- document stratégique de réduction de la pauvreté : version juillet 2003.
- politique de transport routier de marchandises
- Ministère du tourisme :
 - Bilan sectorielle de tourisme
 - Objectif du Ministère du tourisme
 - Politique générale en matière de tourisme à Madagascar
- Revue : D.M.D : dans les médias de demain, hebdomadaire économique indépendant, N° 975, 978
- Recherche sur google
- * Rapport de la Banque mondiale, Finding. 202, mars 2002
- * Prix, coût, investissement et conjoncture dans le secteur du transport routière de marchandise. Alain Sauvant. Note de synthèse du SES, novembre 2002.
- * Transport routier de marchandise, route de marchandise, route de synthèse du SES, octobre, septembre 2000) Français JEGER.

*contexte et enjeu

Cours

*cours Economie monétaire, à l'université de Tananarive, cours de la troisième année de l'économie (2003)

Cours d'économies de transport, quatrième année de l'économie (2006)

Cours de Statistique et d'Econométrie, quatrième année de l'économie (2006)

Rapport-Gratuit.com

Nom : BESO A

Prénom : Harifela

Adresse : Logt 162 cité civil Ambohipo

Titre : « Trafic de marchandise et développement ».

Nombre de tableau : 6

Nombre de graphique : 4

Nombre de page : 49

RESUME ANALYTIQUE

Le trafic de marchandises contribue en développement du pays. il y tient une place importante dans l'importation des intrants et dans l'exportation. La construction et la réhabilitation des infrastructures de transport sont donc prioritaires : - 14 .000km de routes nationales primaires et secondaires reliant la capitale aux chef lieux de province ou des régions à l'intérieur des provinces devront être réhabilités en 2008. Du 2003 à 2006, 2000km environ par an de routes rurales du désenclavement et de desserte dans le six provinces de Madagascar et touchant plus de 75% de la population ont été aménagés et réhabilités. Malgré les efforts entreprises par le gouvernement, nombreuses régions restent sous équipées dans différents modes du transports dans le développement et le trafic de marchandises et la mobilité des gens. Le transport représente aussi le rôle du gouvernement et de l'économie dans la régularisation du système du transport.

Mots clés : Transport routier de marchandises, transport ferroviaire , transport maritime, transport aérien, port de cabotage; route nationale, route rurale, route d'intérêt provincial, importations et exportations, transport multimodal, trafic de marchandises, trafics interrégionaux.

Spécialité : Transport de marchandises

Encadreur RANDRIANARISOA Bernard Victor