

SOMMAIRE

INTRODUCTION	- 5 -
PARTIE I : SITUATION ECONOMIQUE ET IMPORTANCE DU SECTEUR TRANSPORT DANS L'ECONOMIE	- 6 -
I- LA SITUATION MACROECONOMIQUE MALGACHE :	- 6 -
II- IMPORTANCE DU SECTEUR TRANSPORT DANS L'ECONOMIE.....	- 8 -
PARTIE II : LE SECTEUR DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	- 16 -
CHAPITRE I : DEFINITION ET DESCRIPTION	- 16 -
I- DEFINITION DU SECTEUR DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURE	- 16 -
II- DESCRIPTION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES.....	- 18 -
III-1 POLITIQUE ACTUELLE :	29 -
III-2 L'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	30 -
III-3 VENTILATION DE L'INVESTISSEMENT SELON LES TRAVAUX REALISES.....	33 -
CHAPITRE II : MARCHE DANS LE SECTEUR DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	- 35 -
I- L'OFFRE DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :	- 36 -
I-1 NATURE DE L'OFFREURS	36 -
I-2 REALISATION DANS LA CONSTRUCTION OU REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.....	37 -
I-3 EXEMPLE D'UNE ENTREPRISE OFFREUR DE SERVICES DE CONSTRUCTIONS D'INFRASTRUCTURES.....	39 -
II- LA DEMANDE DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :	- 41 -
II-1 LES AUTORITES PUBLIQUES	41 -
II-3 CREATION D'EMPLOI	44 -
II-4 BILAN DE L'ANALYSE DE L'OFFRE ET DEMANDE.....	45 -
III- FINANCEMENT D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	- 46 -
PARTIE III : PERSPECTIVE ET OPTIQUE POUR 2012	- 51 -
I- OBJECTIF FUTUR DE L'ETAT DANS LE SECTEUR TRANSPORT.....	- 51 -
I-1 MADAGASCAR ACTION PLAN (MAP) 2007 – 2012	51 -
I-2 AXES STRATEGIQUES	52 -
II- EFFORT ENVISAGE POUR LA REALISATION DES OBJECTIFS FUTURS	- 59 -
CONCLUSION.....	- 61 -
TABLE DES MATIERES.....	- 62 -
BIBLIOGRAPHIE.....	- 64-
ANNEXES.....	- 65-

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : La croissance économique :	- 6 -
Figure 2 : Réseau routier malgache	- 19 -
Figure 3 : Situation de l'infrastructure routière	- 20 -
Figure 4 : Chemin de fer reliant Fianarantsoa-Manakara.....	- 21 -
Figure 5 : Ports à Madagascar	- 23 -
Figure 6 : Les aéroports de Madagascar	- 25 -
Figure 7 : Répartition des réseaux dans les 22 régions.....	- 26 -
Figure 8 : L'état des infrastructures dans les régions	- 27 -
Figure 9 : Répartition de la population par région.....	- 28 -
Figure 10 : Entretien périodique réalisé	- 31 -
Figure 11 : évolution de l'investissement en infrastructure de transport	- 33 -
Figure 12 : Perspectives pour la réhabilitation des routes nationales et pistes rurales.....	- 54 -
Figure 13 : Situation à atteindre	- 55 -
Figure 14 : Valeur de l'investissement 2000-2011	- 56 -
Figure 15 : Répartition des réseaux dans les 22 régions en 2012.....	- 57 -
Figure 16 : L'état des infrastructures en 2012	- 57 -
Figure 17 : Perspective de la croissance des secteurs d'activité.....	- 59 -
Figure 18 : Perspective de la part du secteur transport dans le PIB	- 60 -

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Parc automobile à Madagascar	- 9 -
Tableau 2 : Nombre de voyageurs par jour	- 9 -
Tableau 3 : Fret routier en tonne/jour	- 10 -
Tableau 4 : Nombre de passagers aériens	- 10 -
Tableau 5 : Fret aérien en tonne	- 11 -
Tableau 6 : Fret maritime en tonne	- 11 -
Tableau 7 : Transport ferroviaire en (tonne pour les marchandises)	- 12 -
Tableau 8 : Valeur des voyageurs en milliers de Ariary	- 12 -
Tableau 9 : Valeur des marchandises en milliers d'Ariary	- 12 -
Tableau 10 : valeur trafic aérien	- 13 -
Tableau 11 : Valeur du trafic maritime	- 14 -
Tableau 12 : Valeur du trafic ferroviaire	- 14 -
Tableau 13 : Etat des réalisations du PIP 2005 dans les 4 secteurs	- 29 -
Tableau 14 : Investissements publics	- 30 -
Tableau 15 : Entretien périodique réalisé par l'Etat au cours des 10 dernières années	- 31 -
Tableau 16 : Valeur de l'investissement en transport aérien	- 32 -
Tableau 17 : Valeur de l'investissement en transport maritime	- 32 -
Tableau 18 : Valeur de l'investissement en transport ferroviaire	- 33 -
Tableau 19 : Répartition des travaux réalisés	- 34 -
Tableau 20 : Pourcentage de la valeur des travaux réalisés	- 34 -
Tableau 21 : Répartition du chiffre d'affaires 2006	- 39 -
Tableau 22 : Répartition du chiffre d'affaires par métier année 2006	- 40 -
Tableau 23 : longueur de routes faites et prévues pour cette année	- 42 -
Tableau 24 : Evolution de l'offre et de la demande	- 45 -
Tableau 25 : dynamique de pauvreté à Madagascar	- 49 -
Tableau 26 : les indicateurs des objectifs du MAP	- 52 -
Tableau 27 : Projection pour 5 ans	- 54 -
Tableau 28 : Evolution de l'investissement en infrastructure de transport futur	- 56 -

INTRODUCTION

L'évolution du rapport de force sur le plan internationale dépend de la puissance économique du pays. Madagascar fait partie des pays en Afrique subsaharienne réputé jusqu'à aujourd'hui de pays très pauvre. Sa surface est de 594.148 Km² avec une population de 17,4 millions en 2005. La situation économique du pays est de 10.095 milliards d'Ariary de Produit Intérieur Brut soit environ 5 milliards de dollars. La valeur de l'importation annuelle est d'environ 952,2 millions de DTS et l'exportation 566,3 millions de DTS. La balance commerciale du pays est encore déficitaire. Le PIB augmente de 4% par année. La structure du PIB de l'économie malgache se présente comme suite : charges non imputées -2,36%, taxes indirectes 10, 96%, le secteur primaire 31,36%, le secteur secondaire 11,61% et le secteur tertiaire 48,43%. Il est clair que c'est le secteur tertiaire qui contribue le plus sur le PIB. Il faut connaître que le secteur transport est un des secteurs d'activité au sein du secteur tertiaire. Le secteur transport seul contribue 15% du PIB. Ce pourcentage n'est pas négligeable au contraire il montre l'importance de ce secteur dans l'économie. La part du secteur secondaire de 11,61% est même inférieure à celui du secteur transport. Ce pourcentage montre de ce fait l'importance du secteur transport dans l'économie. Dans le secteur transport il existe aussi un secteur qui est l'objet de ce mémoire, c'est le secteur de construction d'infrastructure de transport qui représente 3,64% du PIB. L'importance du secteur transport dans l'économie est d'autant plus favorisée par la part de ce secteur mais aussi la contribution du secteur de construction d'infrastructure de transport. En effet, la rentabilité du système de transport dépend du niveau de rentabilité des infrastructures de transport et le développement de l'économie dépend de la rentabilité du système transport. La question est, l'état actuel de l'infrastructure de transport contribuera t-il à la réduction de la pauvreté à Madagascar compte tenu de l'importance du secteur transport dans l'économie ? Dans cette interdépendance entre économie, secteur transport et infrastructure de transport, nous allons voir dans le contenu du mémoire la situation économique du pays afin de voir l'importance du secteur transport dans l'économie ensuite de définir le secteur de construction d'infrastructure avant d'entrer dans la description de l'infrastructure existante, la politique générale de l'Etat actuelle et future, l'investissement effectué et perspective pour le futur afin d'avoir une idée sur le marché dans le secteur de construction d'infrastructure de transport. Et enfin, pour boucler, le financement de ces investissements. L'entrée dans le vif du sujet nous permettra d'avoir un avis à la réponse du problématique posée.

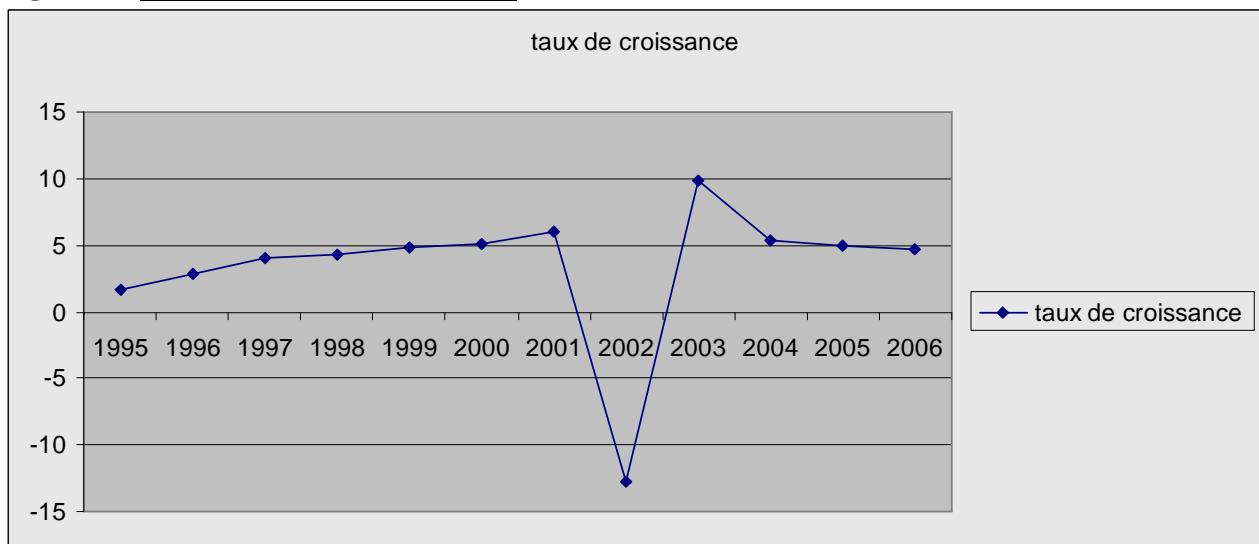
PARTIE I : SITUATION ECONOMIQUE ET IMPORTANCE DU SECTEUR TRANSPORT DANS L'ECONOMIE

L'analyse de l'économie est à la base de notre préoccupation, nombreux sont les facteurs qui peuvent jouer en faveur de la croissance économique. Dans notre cas, on va prendre le chemin suivant qui est le rôle du secteur transport dans l'économie. Comment décrire l'importance d'un secteur d'activité dans une économie, cette première partie va nous parler de la situation économique actuelle et l'importance du secteur transport dans l'économie.

I- La situation macroéconomique malgache :

Le PIB de l'année 2006 est de 10.569 milliards d'Ariary soit environ 6 milliards de dollars. Par rapport à 2005 il y a eu une augmentation de 4,7%. Cette augmentation du PIB est justifiée par la croissance de chaque secteur d'activité. L'évolution de cette croissance a été marquée par la part importante du secteur tertiaire avec un taux de croissance de 10,6% pour l'année 2003, 6,4% pour l'année 2004 et 6,1% pour l'année 2005. Il y a eu toujours un accroissement progressif de la croissance économique donc la valeur du PIB pendant les 10 dernières années sauf pour l'année de crise 2002. Notre transaction internationale contribue 25% du PIB pour l'année 2005 et les recettes douanières de 491 milliards d'Ariary représentent 4,6% du PIB. Le schéma ci-dessous résume la progression de l'économie malgache.

Figure 1 : La croissance économique :



Source : *Rapport économique MEFB*

Il y a de ce fait une amélioration au niveau macroéconomique. Les indicateurs macroéconomiques concernant la population dans le pays montre encore la pauvreté économique et sociale ainsi que l'insuffisance de notre production. En effet, la baisse des dépenses réelles des ménages malgache par capital entre 2001 et 2005 est de 1,4% évaluée à 298.600 ariary. Le niveau de consommation par

capital est évalué à environ 305.344 ariary pour l'année 2005. Madagascar est classé parmi les pays à faible revenu avec seulement un PIB par habitant de 284 dollars en 2005 contre les revenus mondiaux moyenne de 809 dollars. L'incidence de la pauvreté a diminué passant de 73% en 1996 à 64,6% en 1999. Cependant, l'intensité de la pauvreté augmente de 30% à 33%. Le nombre de personne dépassant le seuil de pauvreté a augmenté mais ceux qui restent en dessous deviennent de plus en plus pauvres. La production nationale est assurée par trois secteurs d'activité, le secteur primaire avec 28,1%, le secteur secondaire avec 15,7% et enfin le secteur tertiaire avec 56,3%. Etant donné la part importante du secteur tertiaire dans le PIB, il est très important de voir l'apport de chaque branche d'activité au sein du secteur tertiaire dans le PIB. Il s'agit du secteur BTP ou Bâtiments et travaux publics, le secteur transport, le tourisme et enfin le secteur télécommunication. Le secteur BTP a connu une croissance moyenne de 29% par année, le secteur transport avec le transport de marchandises 15,9% et transport de voyageurs 13,1% enfin le secteur télécommunication 8,3%. Le secteur transport de ce fait favorise la croissance économique et le développement social. Pour cette raison, il est logique de voir l'importance du secteur transport dans l'économie après la connaissance de la situation économique.

II- Importance du secteur transport dans l'économie

L'activité dans le secteur transport représente 15% du PIB. Ce pourcentage n'est pas négligeable dans une économie. La croissance du PIB est le fruit de la croissance de chaque secteur d'activité. Toutefois, le secteur transport intégré dans le secteur tertiaire est pour quelque chose. Comment peut-on évaluer cette importance ? Dans notre cas le secteur transport est évalué par l'échelle de valeur notamment l'accessibilité et la mobilité. La mise en évidence de l'importance du secteur transport dans l'économie malgache part de l'échelle de valeur. En effet, on doit prendre en compte la valeur apportée par ce secteur dans l'économie et à la population. Le cadrage de notre étude de l'importance du secteur par le PIB et l'échelle de valeur du secteur transport nous permet de se situer parfaitement dans la logique du devoir c'est-à-dire ceux qui relient l'économie avec le secteur transport et le secteur transport avec les infrastructures de transport. Pour illustrer cette importance du secteur transport dans l'économie. Notre analyse se porte sur la mobilité des biens et personnes et l'accessibilité des différentes régions de Madagascar. Il faut voir de ce fait l'apport de chaque mode de transport dans la mobilité et l'accessibilité. La méthode utilisée pour la mobilité est l'évaluation de l'évolution du nombre de passagers et du volume des marchandises transportées pendant cinq ans. Pour l'accessibilité, la méthode d'évaluation est la durée de trajet d'un point à un autre pour chaque mode de transport. En plus, il faut voir la valeur des trafics de chaque mode de transport pour accentuer cette importance du secteur dans l'économie. Pour cela, on estime la valeur des trafics par rapport au PIB. Cependant, la croissance économique ne se résume seul à la mobilité mais surtout à la vitesse de circulation des marchandises et l'abondance des offreurs et demandeurs de marchandises. L'accessibilité de chaque région, commune et *fokotany* permet davantage d'accentuer la mobilité des biens et personnes, une région coupée du reste du monde ne pourra guère sortir de la pauvreté. L'importance du secteur transport donc ne reste pas seulement au niveau de l'économie mais surtout sur le développement humain. Dans ce contexte, le secteur transport joue le rôle clé et même moteur car s'il se développe il y a augmentation de la vitesse de circulation sinon il y a diminution de la vitesse de circulation. Cependant, il faut une vérification chiffrée pour être sûr de l'importance du secteur dans l'économie, les indicateurs ci-après nous donne un aperçu sur les liens entre économie et transport. On va voir la valeur du trafic routier, la valeur du trafic aérien, ferroviaire et maritime par rapport au PIB.

II-1 Les grandeurs qui reflètent l'importance du transport dans l'économie :

II-1-1 Mode de transport routier :

Le réseau routier à Madagascar compte 50 routes nationales réparties en trois groupes, ajouté des routes communales et les pistes non classées de 10.024Km¹. C'est le réseau le plus utilisé en

¹ Source : INSTAT

matière d'infrastructure de transport. La mobilité dans le système de transport par définition c'est le nombre de déplacement effectué sur un réseau quelconque. Il s'agit des personnes et marchandises. Pour le transport routier on peut voir cette mobilité par l'évolution du nombre de voyageurs transportés.

Tableau 1 : Parc automobile à Madagascar

Provinces	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Antananarivo	94998	102142	103163	109823	118082	126961
Toamasina	13823	14862	15011	15980	17182	18474
Toliara	5617	6039	6100	6494	6982	7507
Fianarantsoa	7809	8396	8480	9028	9707	10436
Mahajanga	5395	5801	5859	6237	6706	7210
Antsiranana	11116	11952	12071	12851	13817	14856
Total	138758	149193	150685	160412	172475	185445

Source : JAS-INSTAT 2001-2005

L'évolution du nombre de voitures en circulation montre que le niveau du trafic routier est en augmentation. En conséquence, le nombre de personnes et marchandises en circulation augmente. Pendant cinq ans, le nombre total du parc automobile à Madagascar a augmenté d'environ 46.687 voitures tous types confondus. Ce qui équivaut à une augmentation de 33,64%. Le nombre de voyageurs transportés au cours de l'année 2000 à 2005 est représenté par le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Nombre de voyageurs par jour

Provinces	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Antananarivo	11066	11154	3350	11255	11345	11435
Toamasina	2590	2611	784	2634	2655	2677
Toliara	1036	1044	314	1054	1062	1071
Fianarantsoa	2136	2153	647	2173	2190	2208
Mahajanga	907	914	275	923	930	938
Antsiranana	2069	2086	626	2105	2121	2138
Total	19804	19963	5995	20143	20304	20466

Source : JAS-INSTAT 2001-2005

Le transport routier est encore le premier mode de transport le plus utilisé pour assurer les besoins en services de transport dans le pays. Le nombre de voyageurs dans les taxis-brousse reliant Antananarivo vers les autres cinq grandes villes est d'environ 20.466 passagers par jour. Cependant, en remarque une faible évolution en nombre, car depuis l'année 2000 le nombre de passagers était de 19.804 et ce nombre n'a augmenté que de 662 passagers soit une augmentation de 3,34% pendant cinq ans. La mobilité des personnes est encore très faible compte tenu du nombre total de la

population qui est d'environ 17,4 millions en 2005. Quand est-il de l'évolution en tonnage du transport routier ?

Tableau 3 : Fret routier en tonne/jour

Provinces	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Antananarivo	670	724	268	737	796	876
Toamasina	1299	1403	519	1429	1543	1697
Toliara	279	302	112	307	332	365
Fianarantsoa	1041	1124	416	1145	1236	1360
Mahajanga	301	325	121	331	358	394
Antsiranana	450	486	180	495	534	588
Total	4040	4363	1616	4444	4800	5280

Source : JAS-INSTAT 2001-2005

La quantité de marchandise transportée par jour par le transport routier est d'environ 5.280 tonnes/j. le transport routier assure donc la totalité de l'écoulement des produits de chaque localité vers les grandes villes. Il faut reconnaître que l'évolution des marchandises transportées n'est que de 1240 tonnes environ pendant cinq ans soit 30,6%. La quantité de marchandises et le nombre de personnes transportées par le transport routier n'ont connu un grand changement pendant l'année 200 à 2005. Deux hypothèses sont possibles, soit la productivité du pays n'a pas augmenté selon la croissance démographique soit la saturation du réseau routier. Pour cela, il faut voir l'accessibilité des régions. L'accessibilité peut être mesurée par la durée de trajet. Or, cette durée est variable selon la distance en Km des différentes routes nationales. Pendant cinq ans, la durée des trajets n'a pas vraiment changé. En effet, les 10.000 km de routes praticables pendant toute l'année sont en totalité des routes nationales primaires.

II-1-2 Mode de transport aérien

Tableau 4 : Nombre de passagers aériens

type de trafic	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Long courrier	204348	276618	70227	169899	206032	238631
Régional	154624	212607	121629	159906	180864	200423
Intérieur	482700	747798	167839	323831	356965	384625
Total Général	841672	1237023	359695	653636	743861	823679

Source : ACM 2005

Le nombre de passagers dans le transport aérien a connu des hauts et des bas. En effet, le nombre de voyageurs au cours de l'année 2001 qui est de 1.237.023 est le chiffre record en matière de transport de voyageurs enregistré par le transport aérien. En moyenne, le nombre de voyageurs annuel tourne autour de 800.000 passagers environ. Le transport aérien occupe la deuxième place en

matière de transport de voyageurs. Il contribue aussi dans la mobilité de la population surtout sur le plan international. Quand est-il des marchandises transportées ?

Tableau 5 : Fret aérien en tonne

type de trafic	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Long courrier	9810	10422	7562	7546	9445	7342
Régional	3934	5608	4307	4350	5125	4582
Intérieur	2716	2419	2021	1799	2358	1600
Total Général	16460	18449	13890	13695	16928	13524

Source : ACM 2005

La quantité transportée est encore inférieure à 20.000 tonnes par/an. L'évolution du fret en transport aérien n'est pas assez importante. Il faut tenir compte du coût et de la capacité des appareils existants pour connaître la raison de cette quantité. Mais, ce mode de transport dans l'accessibilité est le plus fiable. En effet, la durée d'un vol de Tolagnaro à Antsiranana n'est que de 2 H 45 minutes avec une escale de 1 H 15 à Antananarivo. C'est le moyen de transport le plus rapide.

II-1-3 Mode de transport maritime

Tableau 6 : Fret maritime en tonne

Long courrier	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Embarquement	416611	416611	416611	72819	88537	435565
Débarquement	1099779	1209757	1088781	468035	317371	1702627
cabotage						
Embarquement	827169	835441	167088	175802	169965	350021
Débarquement	735570	742926	148585	355127	392422	215738
Total	3079129	3109921	621984	1071783	968295	2703951

Source : APMF 2001-2005

Le transport maritime joue aussi un rôle très important dans la mobilité, mais cette mobilité est surtout visible sur la quantité transportée en marchandises. En effet, le transport maritime arrive à transporter une quantité de 3.079.129 tonnes de marchandises pendant une année. Cette quantité provienne surtout du débarquement, donc ce sont les importations de Madagascar. Le transport maritime assure la totalité des échanges commerciaux entre Madagascar et le reste du monde. Il contribue énormément dans la mobilité des marchandises. Concernant l'accessibilité, on compte actuellement 17 ports maritimes avec quatre ports long courrier à savoir Toamasina, Toliara, Ansiranana et Mahajanga. La durée de trajet pour le long courrier est d'environ 20 jours pour l'Asie et 1 mois pour l'Europe. Les ports de cabotages pour le transport de marchandise interne sont au nombre de 13, ces ports assurent le déplacement des marchandises provenant de Toamasina vers les autres ports. Car la voie maritime est plus efficace et rentable en terme de coût.

II-1-4 Mode de transport ferroviaire

Tableau 7 : Transport ferroviaire en (tonne pour les marchandises)

Transport ferroviaire	2000	2001	2002	2003	2004	2005
réseau nord						
marchandises	110636	85000	22685	63400	18148	213040
voyageurs	165000	75000	-	-	-	-
réseau sud						
marchandises	11376	15000	7094	13500	12971	12150
voyageurs	73618	100000	83000	148000	95530	131000
Total voyageur	238618	175000	83000	148000	95530	131000
Total M/ses	122012	100000	29779	76900	31119	225190

Source : MTM/Madarail 2001-2005

Le transport ferroviaire se divise en deux parties bien distincts, le réseau Nord et le réseau Sud. Tous deux participent à la mobilité des personnes et marchandises, cependant avec 650 Km pour le réseau Nord et 163 Km pour le réseau Sud, le trajet de ce mode de transport est assez limité par rapport aux autres modes de transport. Après la connaissance du nombre de trafic et du volume de chaque type de transport, il est aussi important de voir la valeur de ces trafics afin d'accentuer cette importance du secteur transport dans l'économie.

II-1-5 Valeur du transport routier par jour

Tableau 8 : Valeur des voyageurs en milliers de Ariary

Provinces	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Antananarivo	553280	597542	221312	608608	657297	723026
Toamasina	168350	181818	67340	185185	200000	220000
Toliara	181300	195804	72520	199430	215384	236923
Fianarantsoa	192276	207658	76910	211504	228424	251266
Mahajanga	95256	102876	38102	104782	113164	124481
Antsiranana	687680	742694	275072	756448	816964	898660
Total	1878142	2028393	751257	2065956	2231233	2454356

Source : MTM 2001-2005

Tableau 9 : Valeur des marchandises en milliers d'Ariary

Provinces	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Antananarivo	167580	180986	67032	184338	199085	218994
Toamasina	389600	420768	155840	428560	462845	509129
Toliara	418800	452304	167520	460680	497534	547288
Fianarantsoa	468300	505764	187320	515130	556340	611974
Mahajanga	301350	325458	120540	331485	358004	393804
Antsiranana	787200	850176	314880	865920	935194	1028713
Total	2532830	2735456	1013132	2786113	3009002	3309902

Source : INSTAT 2001-2005

La valeur du transport routier par jour est d'environ 4 milliards d'Ariary pour l'année 2000. Il faut reconnaître que c'est le transport de marchandises qui contribue le plus avec 2,5 milliards par jour. L'activité du transport de voyageurs est en zone urbaine, suburbaine et zone nationale. Pendant cinq ans le nombre de voitures utilitaires n'a cessé d'augmenter. Mais la répartition des voitures reste encore inégale par rapport à chaque province. Le nombre de camions transporteurs de marchandises a augmenté de 34,42% passant de 6232 à 8379 pour Antananarivo. La mobilité de la population d'Antananarivo est justifiée par l'augmentation des voitures taxi-be et taxi-ville avec une croissance de 47,5% pour le taxi-be et 27,82% pour le taxi-ville en plus des véhicules particulières. L'importance du transport routier dans l'économie est le fait qu'il assure la totalité des déplacements de la population et des marchandises à Madagascar. La valeur de ce trafic est d'environ 18% du PIB soit 1.825 milliards d'Ariary. La valeur du parc automobile est de VP : 29.073.413.040 Ariary, Taxi : 3.235.960.000 Ariary, Taxi be : 3.929.000.000 Ariary, Car brousse : 12.803.940.000 Ariary, Camionnette : 72.212.800.000 Ariary, Camions : 36.259.200.000 Ariary Autres types : 32.901.000.000 Ariary. Soit environ 190.412.000.000 Ariary.

II-1-6 Valeur du transport aérien

Le transport aérien est celui qui contribue le plus au secteur transport avec 238 millions d'Euro de valeur de trafic transporté pour une année. En plus le transport aérien favorise le développement d'autres secteurs comme le tourisme. L'évolution du tourisme est visible sur le nombre de touristes et visiteurs pendant toute l'année. On enregistre 170.208 pour 2001, 61.674 pour 2002, 139.230 pour 2003 et 220.000 pour 2004. Ces passagers sont des non résidents et les recettes du tourisme sont d'environ 54 millions de DTS par année. La valeur du transport par exemple de 139.230 touristes est de 124.610.850 Euro soit environ 343.552.113.450 Ariary équivaut à 3,4% du PIB. Pour l'année 2005, l'effectif des passagers long courrier est de 202.910. Avec un frais en moyenne de 895 Euro, on enregistre une valeur de 4,95% du PIB.

En milliers de ariary

Tableau 10 : valeur trafic aérien

type de trafic	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Long courrier	477017506	645720186	95403501	496098205	506020171	473660726
Régional	77431741	106468143	15486348	80529010	82139591	58965672
Intérieur	130556033	202257179	26111207	135778274	138493840	88257851
Total Général	685005280	954445508	137001056	712405490	726653601	620884250

Source : ACM 2001-2005

Le mode de calcul de la valeur du trafic est comme suite : Frais de transport en moyenne long courrier 895 Euro, Frais de transport en moyenne vol intérieur 103,7 Euro, Frais de transport en moyenne vol régional 129,2 Euro. La valeur total du trafic aérien pour l'année 2005 est l'équivalent de 6,5% du PIB de la même année.

II-1-7 Valeur du transport maritime

La valeur de notre activité économique en commerce international est de 952,2 millions de DTS et 566,3 millions de DTS. Le trafic maritime long courrier représente 1/8 de la valeur de notre commerce international.

En milliers de Ariary

Tableau 11 : Valeur du trafic maritime.

long courrier	2000	2001	2002	2003	2004	2005
embarquement	68740818	72177859	64960073	77952088	75786752	71984686
débarquement	181463583	199609942	179648947	229551433	252506576	281388703

Source : MTT 2001-2005²

Avec un frais de transport maritime long courrier en moyenne 1.750 dollars/conteneur après calcul, on estime que le transport maritime contribue une part assez importante dans le PIB avec 2,7%. Le transport maritime a été toujours un des moyens le plus utilisé pour les échanges commerciaux et pour assurer le déplacement vers d'autres pays. Le volume de transaction et sa valeur montre son importance dans l'économie depuis toujours. Pas en reste, le transport ferroviaire à Madagascar après la privatisation transporte au total 213,4 tonnes de marchandises pour le réseau nord et 12,15 tonnes pour le réseau sud.

II-1-8 Valeur du transport ferroviaire

En milliers de Ariary

Tableau 12 : Valeur du trafic ferroviaire

Type de trafic Nord	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Voyageurs	2.393.602.000	1.196.801.000	-	-	-	-
marchandises	18.792.955,8	19.168.815	3.833.762,99	1.916.881,5	3.067.010,39	36.187.600
Trafic Sud						
voyageurs	1.067.461.000	1.110.159.440	1.198.972.195	1.282.900.249	1.385.532.269	1.899.500.000
marchandises	1.932.360,77	1.951.684,37	2.029.751,74	2.841.652,45	2.192.131,89	2.063.834,68

Source : rapport économique 2005-2006

2 Après calcul

Le mode de calcul pour avoir la valeur des marchandises et voyageurs transportées se présente comme suite : le frais de voyageur en moyenne est de 14.500 Ar, la marchandise est de 125 Ar m^3/km . Le réseau nord est constitué de 650 km avec trois lignes TCE, MLA, TA. Avec les différents produits acheminés, ceci est estimé à 214.000 tonnes de marchandises avec une valeur globale de 36 milliards d'ariary. L'importance du secteur transport dans l'économie est justifiée par sa contribution dans le PIB d'environ 15% mais aussi et surtout son rôle dans la mobilité de la population, marchandises et l'accessibilité des lieux. Après la connaissance de l'importance du secteur transport dans l'économie, quel est le lien entre système de transport et infrastructure de transport ? La rentabilité du système de transport dépend du niveau de rentabilité des infrastructures de transport. Le secteur de construction d'infrastructure met en évidence l'importance du secteur transport dans l'économie par le niveau de rentabilité du secteur de construction d'infrastructure de transport. L'investissement effectué dans ce domaine est d'environ 3,64% du PIB. Comment est donc notre réseau d'infrastructure actuel compte tenu de l'importance du secteur transport dans le développement économique et humain ?

PARTIE II : LE SECTEUR DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Les liens entre économie et secteur transport nous ont poussé à voir dans un premier temps l'économie et le secteur transport. On a pu sortir donc que le secteur transport est important pour l'économie dans le cadre de sa contribution à la production nationale mais aussi sur le développement humain. Cependant, la rentabilité du système transport dépend du niveau de rentabilité des infrastructures de transport. Ce qui correspond à notre thème qui est le secteur de construction d'infrastructure de transport. L'analyse plus approfondie de l'infrastructure de transport à Madagascar, qui est le but de ce mémoire, a donc pour objectif de démontrer la rentabilité du système de transport et son impact sur l'économie.

CHAPITRE I : DEFINITION ET DESCRIPTION

Pourquoi doit-on étudier le secteur de construction d'infrastructure de transport ? La réponse est très simple, car le développement du secteur transport émane du niveau de rentabilité des infrastructures. Par conséquent, on doit analyser les infrastructures de transport à Madagascar. Avant toute chose, il faut connaître théoriquement ce dont on va parler, c'est-à-dire l'encadrer par une définition afin qu'on puisse donner une description plus détaillée de l'infrastructure existante. Ensuite, sortir la politique actuelle de l'Etat avant d'entrer dans le marché dans le secteur, le financement des projets et enfin les impacts de l'investissement sur la population. Ainsi sera la logique de description du secteur de construction d'infrastructure de transport à Madagascar.

I- Définition du secteur de construction d'infrastructure

Le secteur d'activité ou secteur économique est l'ensemble des entreprises qui ont le même type de propriété, qui produit des biens ou qui fournissent des services analogues entrant dans une même catégorie. Par exemple, la sidérurgie, le textile, l'industrie pétrolière et l'assurance. Une entreprise peut avoir des activités multiples. Mais, en général, ces activités se hiérarchisent par rapport à une fonction principale. C'est le type de produit correspondant à la fonction principale de l'entreprise qui commande le rattachement de l'entreprise à un secteur donné. Un secteur d'activité regroupe des entreprises de fabrication, de commerce ou de service qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur d'activité « n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré. Au contraire, une branche regroupe des unités de production homogènes. La classification par secteurs d'activité ne doit pas être confondue avec les classifications professionnelles. Le secteur de

construction d'infrastructure de transport est un secteur qui regroupe de nombreuses activités économiques et de nombreux acteurs économiques. Il s'agit d'activité de fabrication de commerce et de service. Quel est dans ce cas le pourcentage de ces branches d'activité pour le secteur de construction d'infrastructure de transport. A Madagascar il existe environ 119 entreprises dans le secteur de construction d'infrastructure de transport, presque la moitié c'est-à-dire 53,21% de ces entreprises sont des entreprises de fabrication. 36,25% des entreprises sont offreurs de services en infrastructure de transport, il y a les bureaux d'étude et les ingénieries, les différents techniciens et informaticiens. Le reste 10,52% c'est l'activité de commerce, en effet seul une partie des entreprises dans le secteur est spécialisée dans le commerce de matériels nécessaire pour la construction d'un infrastructure quelconque. Il faut catégoriser les entreprises de fabrication à Madagascar car la majorité de ces entreprises sont des Petites et Moyennes Entreprises qui ne peuvent pas faire les tâches plus complexes et les grandes œuvres. De nombreuses entreprises de niveau international, de ce fait, travaillent pour le compte du gouvernement, il s'agit de SOGEA, ALMA, ELTERRE, DAHIO, COLAS MADAGASCAR, pour la réalisation des grands projets d'investissement. Comment se présente le résultat de ces investissements sur les infrastructures dans le pays.

II- Description des infrastructures existantes

« *Les infrastructures de transport* sont l'ensemble des installations fixes qu'il est nécessaire d'aménager pour permettre la circulation des véhicules et plus généralement le fonctionnement des systèmes de transport. Les infrastructures sont généralement spécifiques d'un mode de transport, et sont conçues pour permettre la circulation de certains types de véhicules, plus ou moins diversifiés. Selon les modes de transport, la liaison entre véhicules et infrastructure est plus ou moins étroite, les extrêmes étant le véhicule tout-terrain, presque totalement indépendant, d'un côté, et la cabine de téléphérique, totalement liée à son infrastructure (câble porteur et câble tracteur), de l'autre. À la limite, l'infrastructure constitue la totalité du système de transport ; c'est le cas par exemple des canalisations destinées au transport de liquides de gaz ou de produits pulvérulents, telles que les aqueducs et oléoducs »³. Dans le cas de Madagascar, on va mettre en exergue l'ensemble des infrastructures de transport dans le pays. Il est important de ce fait de connaître la réalité en ce qui concerne l'état de l'infrastructure et son évolution. On peut caractériser en trois catégories : infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien. Voici les informations nécessaires et fondamentales pour les infrastructures de transport à Madagascar. Concernant l'infrastructure terrestre, on peut distinguer l'infrastructure routière et ferroviaire.

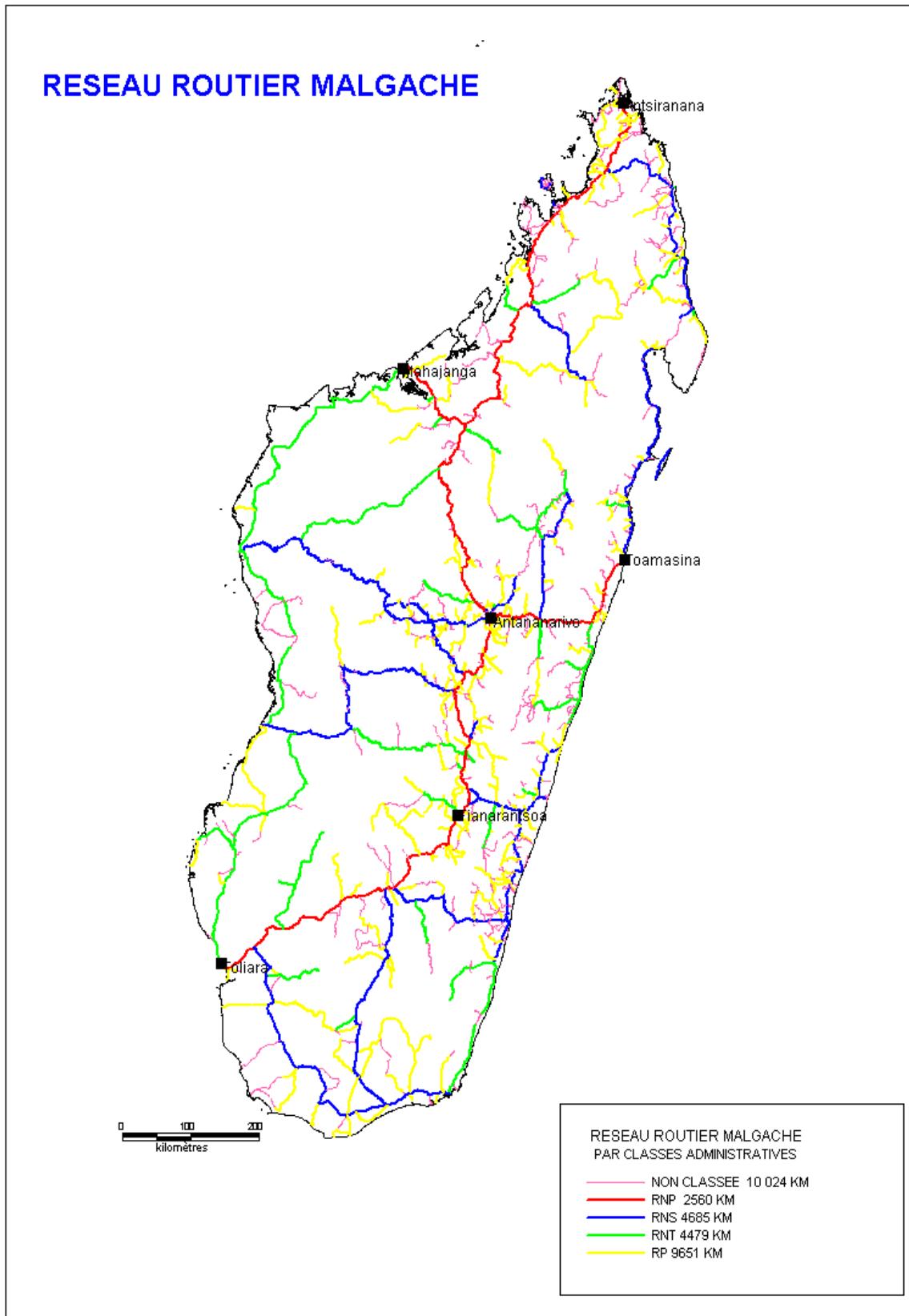
II-1 Infrastructure routière

II-1-1 La route

Il faut savoir que ce qui composent les infrastructures de transport routier est l'ensemble des installations fixes qui permet la circulation des véhicules dont la route bitumée ou en terre, les ponts, les signalisations. Pour l'infrastructure routière, il est à préciser que la route, bitumée ou non, est considérée comme une des plus grande infrastructure terrestre connue et visible par tous. A Madagascar, il existe trois types de routes nationales, les routes nationales primaires au nombre de quatre et qui mesurent en tout 2.560 km. Ce sont les grands axes qui relient les six grandes villes dans le pays. Les routes nationales secondaires au nombre de 24 et qui mesurent en tout 4.691 km. Les routes nationales secondaires sont des ramifications des routes nationales primaires vers les autres régions. Les routes nationales temporaires sont au nombre de 42, l'ensemble mesure 4.598 km. Il existe encore d'autres routes régionales et communales qui ne sont pas intégrées dans les routes nationales.

³ Wikipédia

Figure 2 : Réseau routier malgache

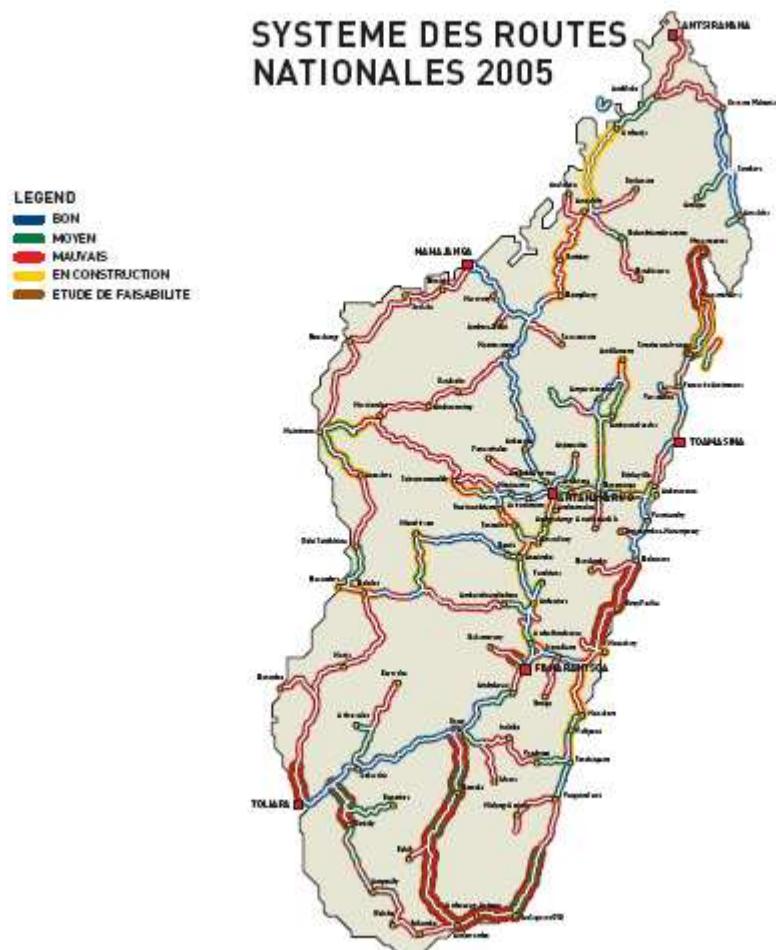


Source : JAS-INSTAT 2001-2005

Le réseau est composé de routes provinciales avec 9.651 km, routes nationales primaires 2.560 km, routes nationales secondaires 4.685 km, routes nationales tertiaires 4.479 km et routes

non classées 10.024 km. Le côté ouest dans les régions de Menabe et Melaky sont les plus enclavées en matière de route. Les routes existantes sont insuffisantes. C'est le cas aussi des régions de Betsiboka et Analanjirofo dans la partie Nord-Est de Madagascar. Il y a encore quelques zones enclavées par le manque d'infrastructure routière. Cependant, l'enclavement dépend aussi de l'état des infrastructures. Le système des routes nationales à Madagascar en 2005 montre l'état actuel de notre infrastructure routière. On remarque très facilement que la couleur rouge prédomine, ce qui équivaut à un mauvais état de la route estimé à 60%.

Figure 3 : Situation de l'infrastructure routière



Source : MAP 2007-2012

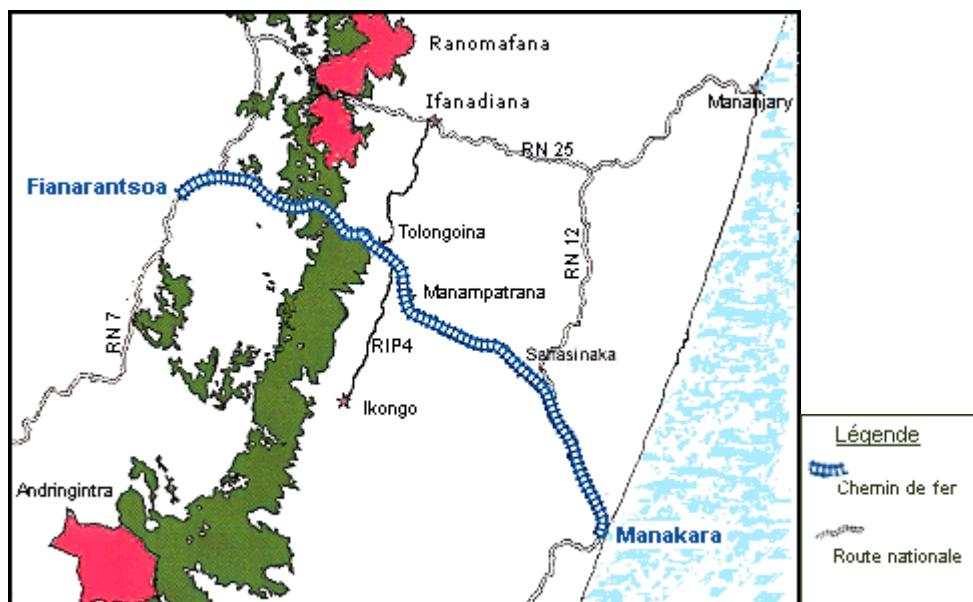
Le réseau actuel d'infrastructure routière est en tous cas dans la majeure partie en mauvais état. Seul les routes nationales primaires sont bitumées en totalité à l'exception de la portion Ambondromamy-Antsiranana en phase de construction. Les régions Atsimo Andrefana, Menabe, Bongolava, Melaky, Boeny sont délaissées en matière d'accessibilité et mobilité. En effet, les routes sont très mauvaises et insuffisantes par rapport à l'étendu des régions. Avec environ 30.000

km de routes seul 10.000 km sont praticables pendant toute l'année. On remarque aussi que les routes entretenues et en bon état sont des routes qui relient des régions à forte capacité économique. La région SAVA pour la vanille, il y a aussi les régions Itasy, Vakinakaratra et Analamanga qui sont des régions stratégiques pour l'approvisionnement en aliments. Les régions Atsinanana et Alaotra Mangoro bénéficient aussi d'entretien périodique de routes, car le plus grand port de Madagascar se trouve dans la région Atsinanana, l'entretien courant de la route nationale RN44 est le fait que c'est le grenier de Madagascar en matière de riz. . La stratégie actuelle d'entretien routier est encore selon le contexte économique et non social. Or, il faut reconnaître que la potentialité économique de nombreuses régions sont sous évaluées du fait de l'inexistence et la mauvaise état de la route surtout dans la partie Ouest. La productivité des régions est très faible car les infrastructures de transport routier existant n'assurent pas la mobilité et l'accessibilité de diverses régions de Madagascar. Le réseau n'est pas encore exploité au maximum. Donc pauvreté en milieu rural.

II-2 Infrastructure ferroviaire

Le terme « infrastructure ferroviaire » désigne généralement les voies ferrées, y compris tous ouvrages ou tous matériels qui facilitent l'exploitation du chemin de fer, ainsi que les franchissements de ces voies ferrées par des voies publiques ou des passages privés et les installations des sociétés de services publics ou autres qui interagissent avec les lignes de chemin de fer. Pour le cas de Madagascar, il faut savoir en tout cas qu'il existe 4 lignes de chemin de fer : TCE « Tamatave Côte Est », TA « Tananarive – Antsirabe », MLA « Moramanga Lac Alotra » le tous est de 650 km et géré par Madarail. Le reste FCE « Fianarantsoa Côte Est » est encore à l'Etat et qui mesure 160 km.

Figure 4 : Chemin de fer reliant Fianarantsoa-Manakara.



Source : www.infosPratiques.mg

Cette portion qui relie Fianarantsoa et Manakara est très stratégique en terme d'utilité et importante en terme de mobilité et d'accessibilité. Tout d'abord, il n'existe que deux routes nationales RN12 et RN25 qui relient cette région. Mais ces routes sont très mauvaises dans le temps (mais actuellement en cours de bitumage), ce qui implique le déplacement de l'habitat de la population à proximité de la voie ferrée. C'est le seul moyen efficace pour se déplacer et pour évacuer les marchandises. Long de 163 km cette portion de chemin de fer assure donc depuis des années la vie même de la population dans cette région. L'importance de cette infrastructure est caractérisée surtout par son rôle dans la mobilité de la population et l'accessibilité de lieu. L'impact économique dans la région est très visible dans le cas où il y a interruption du trafic. Il faut remarquer que ces lignes ont été créées pendant la colonisation, donc c'est pour les besoins des colonisateurs. Toutefois, elles ont contribué énormément dans la mobilité et accessibilité des régions au alentour avec 131.000 passagers environ chaque année. L'arrêt de ces lignes pour vétusté d'infrastructure et manque de moyen financier plongeait pas mal de ménages et d'investisseurs dans l'extrême difficulté. Ceci en raison principale que l'infrastructure ferroviaire est très distante de la route, c'est-à-dire beaucoup de villages ne sont accessibles que par la voie ferrée du fait de l'externalité positive sur la vie de la population, notamment le développement du commerce, moyen de déplacement, induit par l'existence de cette infrastructure. Actuellement elle est de nouveau opérationnelles et on espère que son importance au niveau économique et sociale dans le temps s'améliorera pour le bien être de la population.

II-3 Infrastructures maritime et fluvial.

Le terme infrastructure maritime désigne l'ensemble des installations fixes qui sont nécessaires pour le transport maritime. Il s'agit des ports d'embarquement et débarquement, les quais, ... A Madagascar, comme c'est une île, il existe 18 ports dont l'un est en phase de construction qui est le port d'Ehoala. Comme la mer constitue la majeure partie du globe, le transport maritime fut le premier transport qui permet de relier un pays à un autre. L'évolution et le développement de ce transport permettent ensuite la création d'infrastructure portuaire qui permettait d'assurer toutes les activités nécessitant le transport maritime. Un port maritime est une infrastructure pour les navires, servant à l'embarquement et au débarquement des marchandises et des passagers. Le nombre de port maritime à Madagascar est suffisant, reste à savoir la capacité de ces infrastructures portuaires par rapport aux flux de marchandises actuel. Le port de Toamasina est le seul port qui compte 870.000 m² de surface de terre pleine. Les 16 autres ont moins de 30.000 m² de surface. L'infrastructure fluviale est constituée généralement de canal, Madagascar ne compte qu'un seul canal qui est le Pangalane reliant Toamasina et Mananjary sur la côte Est.

Figure 5 : Ports à Madagascar

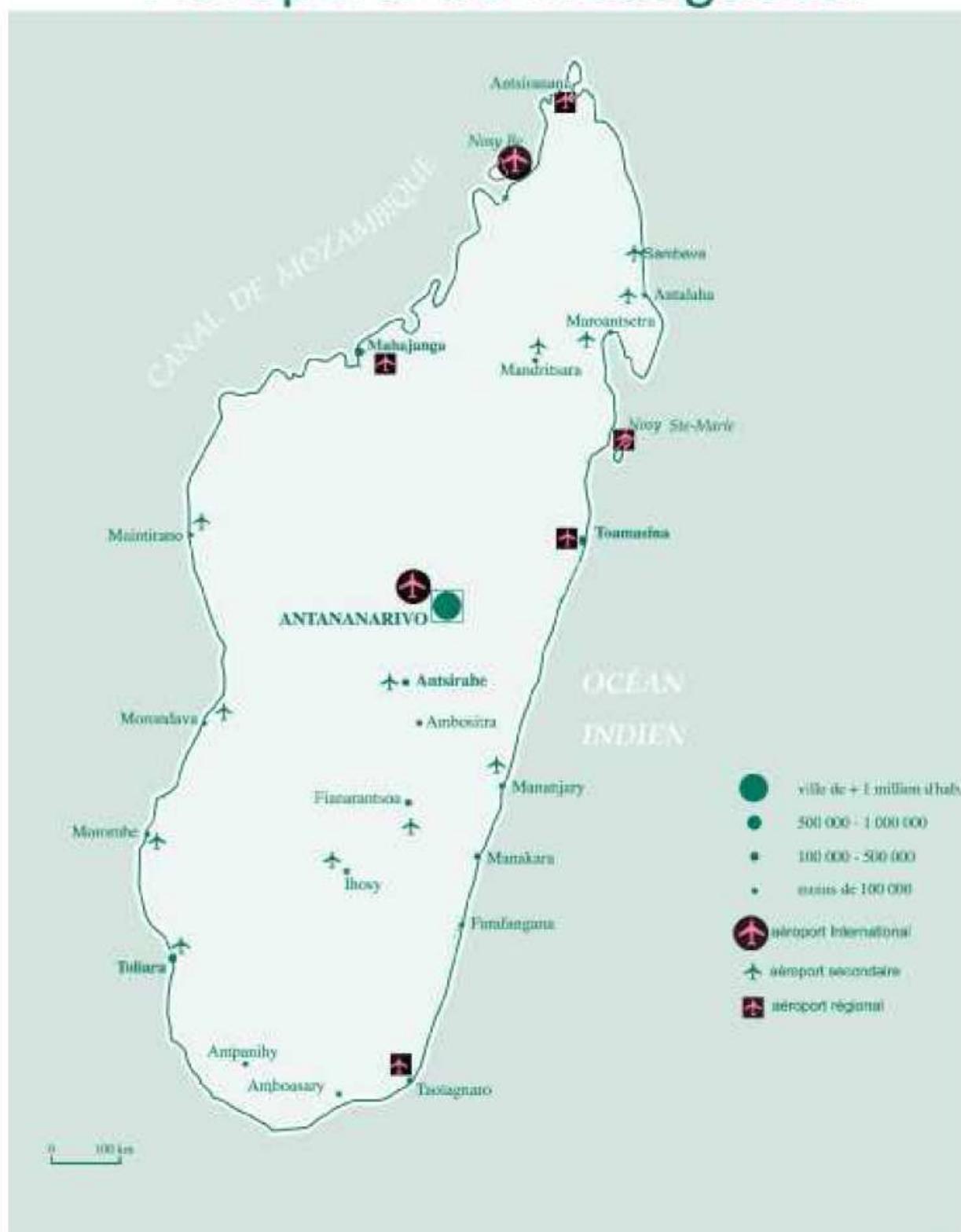


II-4 Infrastructure aérienne.

La mise en œuvre des infrastructures de transport aérien sont très récente par rapport aux autres moyens de transport car a nécessité beaucoup de technologie pour que le transport aérien puisse être opérationnel pour le transport des passagers et des marchandises. L'infrastructure aérienne au sol est très indispensable pour le transport aérien. Sans aéroport ou aérodrome un avion ne peut en aucun cas décoller ou s'atterrir. Madagascar compte 56 pistes d'atterrissages. L'aéroport international d'Ivato est le plus grand avec une surface de piste 3.100 x 45 m. cette piste peut acquérir un B 747. Les régions touristiques et quelques grandes villes ont aussi une surface de 2.200 x 40 m pour Toamasina, 2.190 x 45 m pour Nosy-Be Fascène. Mais les restes ne peuvent recevoir que des DC3, Twin otter et HS748. La réalité de l'infrastructure de transport à Madagascar montre bel et bien que le pays est entièrement recouvert d'infrastructure de transport. Toutes les régions sont accessibles si on se réfère aux nombres d'infrastructure existant. La question est, ces infrastructures jouent-ils leurs rôles sur l'économie de Madagascar ? Notamment sont-ils utiles, permettent-ils la mobilité et l'accessibilité. Répondre à cette question nous pousse à voir l'état actuel de la réalité macroéconomique du pays en tenant compte du rôle moteur du secteur transport dans la croissance économique. Le transport aérien depuis toujours est le seul qui à contribuer à la mobilité et l'accessibilité de diverses régions enclavées. En effet, Madagascar compte 56 pistes d'atterrissages réparties dans toute l'île. Elle a joué un rôle primordial pour développement du commerce des produits d'exportation (crevettes, vanille,..) qui se trouve dans les régions. Malgré tout, il n'y a pas eu d'effet direct sur la totalité des ménages du fait du coût du transport très important. Donc seul une partie de la population a pu profiter de ce moyen de transport dans le cadre des vols locaux. L'état actuel de notre réseau peut aussi être expliqué par la répartition même de la population. La densité de la population à Madagascar est mal répartie dans toutes les régions. La population malgache se dirige vers le centre urbain, c'est le phénomène d'exode rural. L'impossibilité de se développer financièrement par la manque ou l'inefficience des infrastructures de transport existantes pousse la population active vers les grandes villes. Conséquence, pénurie de main d'œuvre agricole et pauvreté rurale.

Figure 6 : Les aéroports de Madagascar

Aéroports de Madagascar



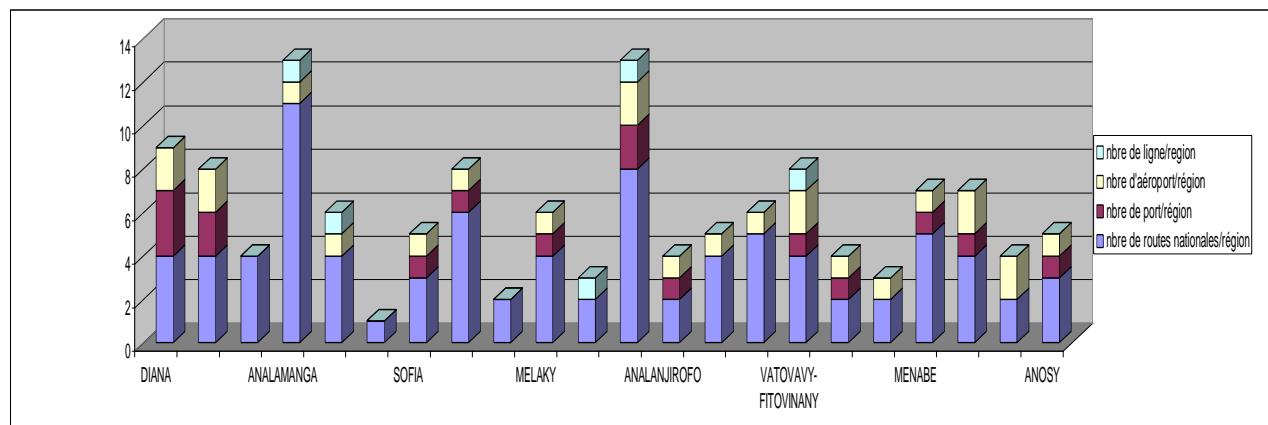
Source : Aviation Civile de Madagascar (ACM) 2003

Madagascar compte actuellement deux aéroports internationaux, il s'agit de l'aéroport d'Ivato et celui de Nosy-Be. Il y a aussi cinq aéroports régionaux qui relient Madagascar avec les îles voisines dont Toamasina, Sainte-Marie, Tolagnaro, Mahajanga et Antsiranana. L'emplacement des aéroports malgache correspond selon le développement des régions sur le plan économique. En effet, les régions enclavées de la partie Ouest reste toujours avec un minimum d'infrastructure. Il faut dans ce cas analyser le réseau d'infrastructure à Madagascar pour avoir une idée sur la répartition des réseaux et aussi pour connaître les régions servies et desservies par les réseaux d'infrastructure de transport.

II-5 Résultats de la description

Le nombre de mode de transport à Madagascar est au nombre de quatre : le transport routier, le transport aérien, transport maritime et fluvial et le transport ferroviaire. Ces modes de transport ont leurs spécificités dans le secteur transport. Cette spécificité est surtout au niveau de leur fonction dans la mobilité et accessibilité. Les transports routier et ferroviaire assurent la mobilité des biens et personnes du pays, les transports maritime et aérien assurent les transactions internationales. Les quatre modes de transport par leur importance fait vivre le développement de l'économie de chaque région. Quand est-il de leur répartition dans toute l'île ?

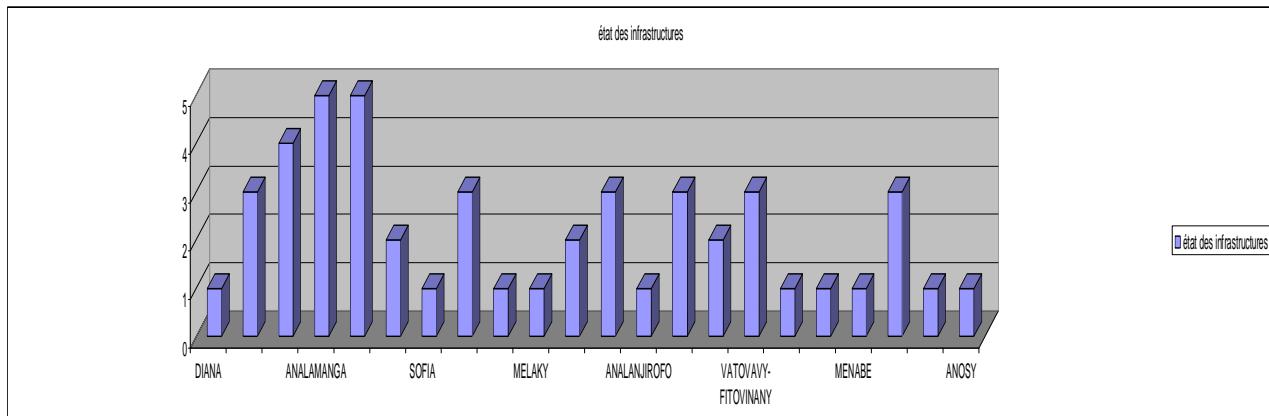
Figure 7 : Répartition des réseaux dans les 22 régions



Le schéma ci-dessus représente les quatre modes de transport dans chaque région de Madagascar. Ci-après les noms des régions selon l'ordre du schéma : SAVA, ITASY, ANALAMANGA, VAKINAKARATRA, BONGOLAVA, SOFIA, BOENY, BETSIBOKA, MELAKY, ALOATRA-MANGORO, ATSINANANA, ANALANJIROFO, AMORON'I MANIA, HAUTE MATSIATRA, VATOVAY-FITOVINANY, ATSIMO ATSINANANA, IHOROMBE, MENABE, ATSIMO ANDREFANA, ANDROY, ANOSY. Il est clair que la répartition est inégale en nombre et en quantité selon les régions. Mais on remarque très facilement que les régions à forte potentialité économique sont servies par les réseaux d'infrastructure. Il s'agit de la région d'Analamanga, capital du pays la région Antsinanana pour son port maritime long courrier

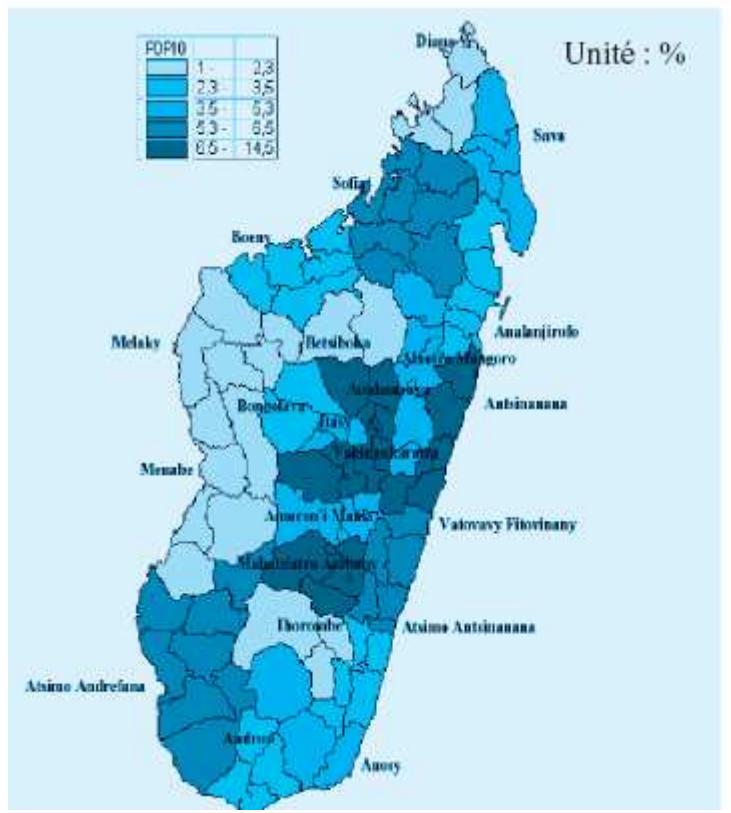
principal, la région de Diana pour les produits d'exportation. Il faut connaître également l'état des infrastructures dans les régions avant de tirer une conclusion sur l'infrastructure de transport à Madagascar.

Figure 8 : L'état des infrastructures dans les régions



L'échelle du niveau de l'état des infrastructures est de 1 à 5. 1 si les infrastructures sont en mauvais états. 5 si les infrastructures sont bonnes. Pour les 22 régions la répartition des infrastructures en bon état est aussi inégale. Le niveau dépend aussi de l'importance de chaque région sur l'économie de Madagascar. Les deux schémas, qui représentent les réseaux et le niveau de l'état des infrastructures ont les mêmes allures. Ce qui correspond à la conclusion suivante, le système du réseau en infrastructure de Madagascar dépend du niveau économique et la potentialité de chaque région en matière de consommation de services de transport. Les régions pauvres économiquement sont enclavées. Mais il y a aussi un autre argument selon laquelle l'initiative des modes de transports à élargir leurs champs d'action dépend de la demande de la population en service de transport. Etant donné l'évolution de la concurrence en matière de transport, les prestataires de services en transport cherchent à maximiser leur profit. La stratégie des entreprises tend vers la rentabilité de leur réseau et non pour l'équité sociale. De ce fait, les zones à faible densité de population n'intéressent guère les offreurs de services de transports. Ce déséquilibre accentue la pauvreté dans les régions. Dans ce sens, la répartition de la population malgache selon le schéma ci-dessous montre le niveau d'enclavement des régions pauvres et à faible densité. C'est pour cette raison qu'on a analysé en amont la situation économique malgache et l'importance du secteur transport dans l'économie afin de bien se situer dans l'analyse des infrastructures sur son nombre et son état selon les régions.

Figure 9 : Répartition de la population par région



Source : PNUD/Rapport national sur le développement humain à Madagascar 2006

La population à Madagascar se regroupe au centre du pays notamment dans les régions de Analamanga, Vakinakaratra et Mahatsiatra ambony de l'ordre de 6 à 14%. La partie Ouest est le moins peuplé avec environ 1 à 2% de la population. Ce qui signifie sans doute de l'inexistence d'infrastructure dans cette partie. Mais les régions à forte potentialité économique sont actuellement accessible du moins pour la plupart. Sur le plan macroéconomique l'évolution de la pauvreté dans les cinq provinces est comme suite : pour Toliara en 2001 76,1% et en 2005 74,8%, Mahajanga en 2001 72,4% et en 2005 70,2%, Fianarantsoa en 2001 83,2% et en 2005 77,6%, Antsiranana en 2001 69,2% et en 2005 64,2%, Toamasina en 2001 82,3% et en 2005 77,6%. L'amélioration et réhabilitation de ces routes nationales pendant cinq ans montre déjà un signe positif dans l'évolution de la pauvreté. Toutefois, la pauvreté tourne autour de 70% car seule les grandes villes sont accessibles régulièrement mais les routes rurales pour les 80% de la population restent très mauvaises et inaccessible. Le niveau actuel de l'infrastructure est au profit d'un poigné d'individu qui accapare les surplus de producteur et consommateur. Dans l'engagement à la réduction de la pauvreté en milieu rural, quand est-il de la politique du gouvernement pour le secteur de transport et l'entretien des infrastructures existantes ?

III- Politique générale de l'Etat sur l'infrastructure de transport

La politique adoptée par l'Etat joue un rôle majeur dans le processus de développement du secteur de construction des infrastructures de transport. Dans le cas de notre pays, les différents gouvernements ont essayé pour leur part de contribuer à l'amélioration du réseau de transport à Madagascar. Pour ces dernières années l'investissement public et privé constitue 23,7% du PIB. Pour l'investissement public ceci est en majorité consacré à la construction des infrastructures. Actuellement, pour démontrer à la population les efforts du gouvernement, l'élaboration d'un plan d'action pour cinq ans va permettre le jugement des travaux par les objectifs et indicateurs présentés dans ce plan. Cela se porte sur le plan macro économique et toutes les activités de l'Etat, mais pour nous c'est les indicateurs sur les constructions et améliorations des infrastructures qui nous intéressent.

III-1 Politique actuelle :

La politique actuelle du gouvernement en matière d'infrastructure de transport est « l'Accessibilité à un réseau de transport adéquat de toutes les régions clés à forte potentialité de croissance économique. Identification des priorités d'infrastructure en tenant compte de la rentabilité économique d'investissement afin que le secteur transport soit source d'investissement et non une charge. Accessibilité rapide des industries à forte productivité aux infrastructures appropriées en allégeant les procédures administratives. Participation du secteur privé en tant que partenaire dans le processus de planification et de développement stratégique, notamment pour les zones à forte potentialité. Amélioration des capacités et qualités des opérateurs intervenant dans le secteur. Promotion du Partenariat Public Privé. »⁴. L'enveloppe globale du PIP s'élève à MGA 1038,7milliards. Ainsi, 35% de ces investissements sont pour les infrastructures. La réalisation de cette politique pour cette année est résumée par le tableau ci-après.

Tableau 13 : Etat des réalisations du PIP 2005 dans les 4 secteurs

	Programmation (en millions d'Ariary)			Engagement (en millions d'Ariary)			Réalisations en %		
	Extérieur	Intérieur	Ensemble	Extérieur	Intérieur	Ensemble	Extérieur	Intérieur	Ensemble
Productif	139.047	64.375	203.423	212.888	67.117	280.005	153,11	104,26	137,65
Administratif	144.982	123.175	268.157	191.574	105.792	297.366	132,14	85,89	110,89
Social	133.601	66.262	199.863	80.125	62.178	142.304	59,97	93,84	71,20
Infrastructure	292.488	74.786	367.275	300.072	65.496	365.568	102,59	87,58	99,54

Source : rapport économique et financier 2005-2006 (Direction Générale de l'Economie).

⁴ Objectifs du MAP pour l'engagement 2

III-2 L'investissement en infrastructure de transport

En milliers de Ariary

Tableau 14 : Investissements publics

Domaines	2005		(Montant modifié) 2006		2007	
	Externe	Interne	Externe	Interne	Externe	Interne
Infrastructures	333.633.029	99.809.450	461.989.000	115.214.514	460.176.303	113.744.312
Sociales	217.498.880	98.372.668	236.616.126	109.999.743	278.929.875	135.958.865
Productions	109.984.272	48.242.821	200.375.166	47.657.543	219.622.583	45.101.760
Gouvernance	48.003.819	79.675.061	156.019.708	55.689.721	99.071.239	64.895.063
Total	710.120.000	326.100.000	1.055.000.000	328.561.521	1.057.800.000	359.700.000

Source : Loi 2006-034 du 19 Décembre 2006 portant loi de finances 2007

Le montant total du budget de fonctionnement de l'Etat malgache pour l'année 2007 est de 1.417,5 milliards d'Ariary. Soit une hausse de 2,5% par rapport à l'année 2006. La part consacrée pour les projets d'infrastructures est de 40,5 % du montant total. C'est pour la réalisation de 86 projets d'infrastructures. Il s'agit en principe de constructions ou réhabilitations pour améliorer l'environnement économique et sociale de Madagascar, parmi ces projets on peut citer la réhabilitation et construction de la RN 6 et RN 43. Il y a aussi la réhabilitation des ports Morondava et Antsiranana. Ces réhabilitations ont pour but d'améliorer la capacité du port et l'augmentation de sa productivité notamment la capacité d'embarquement et débarquement des ports. Amélioration des aéroports d'Antsirabe et d'Antalaha. Ces améliorations consistent à élargir la piste d'atterrissement pour recevoir des avions plus gros. Augmentation de la zone couverte par la technologie de communication. Sur le plan social, l'électrification rurale et urbaine, dans le contexte de la réhabilitation de la troisième centrale de production d'énergie Andekaleka. Adduction d'eau potable dans les zones rurales surtout dans les régions du Sud. Ce tableau résume ce que l'Etat doit dépenser pour l'année 2005, 2006, 2007. Cependant, le montant peut varier pendant l'exécution. Le pourcentage de réalisation se présente comme suite : la réalisation d'investissement public dans le secteur productif est de 137,65%. D'où il y a eu plus de dépenses par rapport à ce qui est prévu auparavant. L'augmentation de la production s'avère indispensable. L'administration publique a aussi augmenté ses dépenses car la réalisation est de 110,89%. Ceci concerne notamment sur l'amélioration des services publics. L'infrastructure dans le Programme d'Investissement Public (PIP) est de 35,35% pour l'année 2005. Or, le budget consacré pour l'infrastructure est de 41,82% pour l'année 2005. Donc il y a eu une diminution de la part consacrée pour les infrastructures pour cette année. La raison de cette diminution est sans doute pour compenser les dépenses en plus des secteurs productif et administratif. Mais dans le cadre de notre étude, c'est l'investissement public en infrastructure de transport qui nous intéresse afin d'avoir une idée sur l'état du secteur de constructions d'infrastructure de transport. Son importance pour le développement du pays et le niveau du marché dans ce secteur et enfin la politique de l'Etat vis-à-vis de ce secteur. Pour cela, ces engagements doivent contribuer à l'amélioration de l'environnement économique. Comment se

présente l'investissement en infrastructure à Madagascar compte tenu de la politique de l'Etat ? Il faut savoir dans ce cas le Programme D'investissement Public (PIP) et le 3P c'est-à-dire Partenariat Public privé avant d'entrer dans le marché du secteur de construction d'infrastructure de transport.

Investissement en transport routier

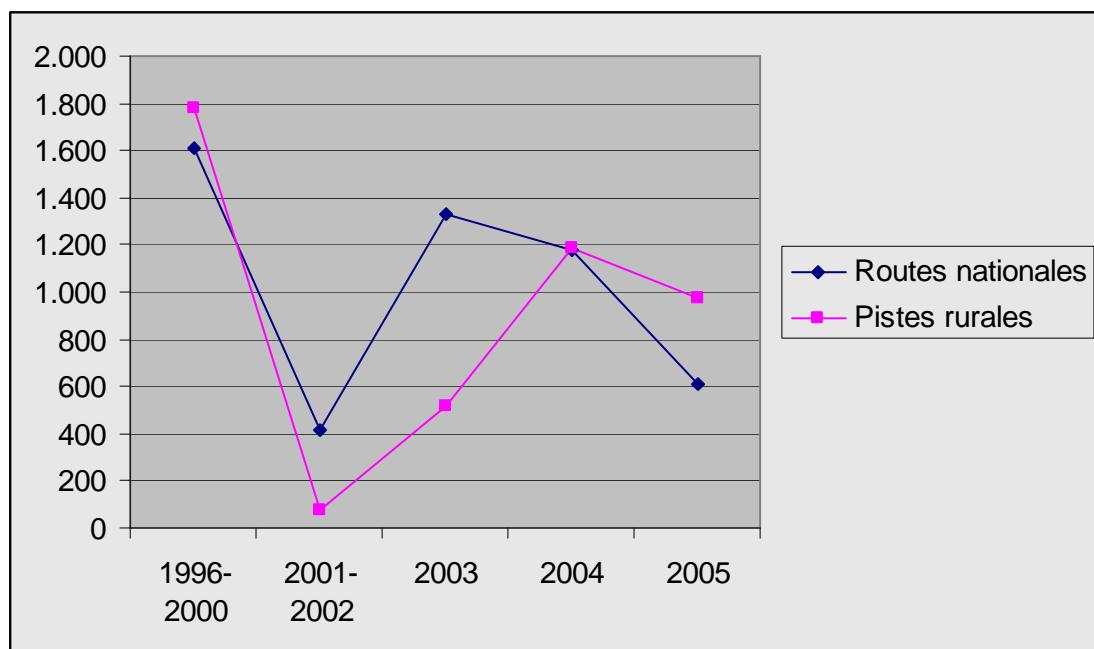
(En km de routes)

Tableau 15 : Entretien périodique réalisé par l'Etat au cours des 10 dernières années

	1996-2000	2001-2002	2003	2004	2005
Routes nationales	1.606	412	1.330	1.175	612
Pistes rurales	1.782	73	520	1.183	977

Source : rapport économique 2005-2006

Figure 10 : Entretien périodique réalisé



L'entretien périodique a été toujours une dépense pour l'Etat. Et d'après nos chiffres, ces entretiens périodiques n'ont cessé d'augmenter avec une enveloppe de plus en plus importante. Cependant, l'objectif fixé n'a jamais été atteint. C'est le cas de l'année 2005. Si on prend une moyenne pour 1996-2000, on a environ $1.606/5 = 321,2$ km de routes nationales entretenues chaque année et $1.782/5 = 356,4$ km de pistes rurales. Le cas de 2001-2002 est lié sans doute à la crise politique dans le pays. Cependant, l'entretien est nettement supérieur que la moyenne des années auparavant.

Investissement en transport aérien

L'entretien périodique de toutes les 56 pistes d'atterrissements et décollages est le principal investissement dans le transport aérien. En second lieu il y a les aéroports proprement dits.

Réhabilitation du terminal d'Ivato, l'Aéroport de Toamasina. L'investissement en matière d'équipement au sol et au fonctionnement des tours de contrôles occupe la troisième place. L'évolution de ces investissements pendant cinq ans est comme suit :

En milliers d'Ariary

Tableau 16 : Valeur de l'investissement en transport aérien

Mode de transport	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transport aérien	2.500.000	2.200.000	150.000	300.000	1.800.000	5.100.000

Source : ACM 2001-2005

L'investissement dans le domaine du transport aérien va augmenter considérablement pendant l'année 2008 par la réalisation de l'élargissement de l'aéroport d'Ivato.

Investissement en transport maritime et fluvial

L'investissement en infrastructure de transport maritime concerne généralement de réhabilitation et aménagement de ports existants, il s'agit du port de Mahajanga avec construction de nouvel quai de 172 m et réhabilitation de 12.000 m² de terre plein. Pour le port de Toliara, réhabilitation de digue d'accès, quai batelage et terre plein. Pour la région de SOFIA, aménagement des voies d'eau avec construction de 02 appontements en bois et deux magasins de stockage. Il y a aussi l'aménagement du fleuve de TSIRIBIHINA avec construction de 04 appontements en bois et 04 magasins de stockage. Réhabilitation du port de Morondava avec reconstruction du quai de 109m, confortation terre plein de 4.200 m² système d'éclairage. Les restes sont en cours d'études.

En milliers d'Ariary

Tableau 17 : Valeur de l'investissement en transport maritime

Mode de transport	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transport maritime	-	1.990.000	105.000	1.838.000	897.000	4.759.000

Source APMF 2001-2005

Il est important de connaître que le financement de ces investissements en infrastructures de transport maritime et fluvial est de la part des bailleurs de fonds à savoir la Banque Mondiale et la Banque Africaine pour le Développement. Quand est-il de l'investissement en infrastructure de transport ferroviaire.

Investissement en transport ferroviaire

L'investissement dans le transport ferroviaire début pendant l'année 2003, au cours duquel la société d'Etat est privatisée. L'objectif de l'investissement est pour l'ouverture de l'utilisation à nouveau des lignes de chemins de fer. En effet, les infrastructures de bases essentielles pour l'exploitation de ce mode transport sont vétustes et en manques (victimes de vols). La réalisation de renouvellement des voies entre Antananarivo-Toamasina et Moramanga-Ambatondrazaka,

installations de nouveaux équipements pour les signalisations. Pendant deux ans la valeur de l'investissement est comme suite :

En milliers d'Ariary

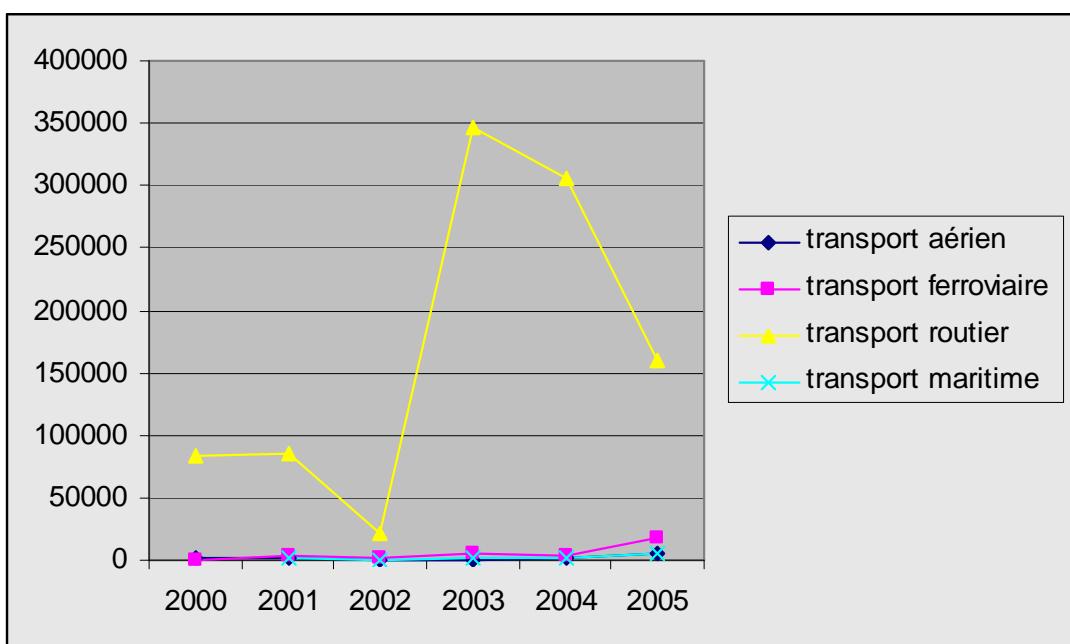
Tableau 18 : Valeur de l'investissement en transport ferroviaire

Mode de transport	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transport ferroviaire	-	3.532.000	1.060.000	5.000.000	3.179.000	16.953.000

Source : MTM/Madarail 2001-2005

La réalisation de ces investissements entre dans le 3P, c'est-à-dire partenariat entre public et privé, le financement provienne à la fois des bailleurs de fonds et du fonds propre de l'entreprise. L'évolution de l'investissement en infrastructure de transport pendant l'année 2000 à 2005 est encore très faible face à la réalisation future. Toutefois, on peut déjà voir son évolution dans le temps et sa part dans le PIB avec 1,84% pour environ 18,590 milliards d'Ariary.

Figure 11 : évolution de l'investissement en infrastructure de transport



L'investissement en infrastructure de transport routier domine largement les autres modes de transport. La raison principal c'est que le montant de réhabilitation en matière d'infrastructure routière est très élevé. En plus, le kilométrage de route à entretenir périodiquement est d'environ 1.500 km par an. La politique entamée depuis 1996 à 2005 par l'Etat est en faveur du secteur de construction d'infrastructure à Madagascar

III-3 Ventilation de l'investissement selon les travaux réalisés

L'investissement en infrastructure de transport se divise en trois catégories bien distinctes : l'entretien, la réhabilitation et la construction. L'initiative de dépenses dépend de ces trois travaux. L'entretien concerne surtout les infrastructures en parfait état, la réhabilitation et construction

concerne par contre c'est pour les infrastructures en mauvais état. Comment se présente dans ce cas, suite à l'initiative et politique du gouvernement, le niveau des travaux réalisés dans les trois catégories et dans chaque mode de transport.

Tableau 19 : Répartition des travaux réalisés

Réalisation %	Transport routier	Transport aérien	Transport maritime et fluvial	Transport ferroviaire
Entretien	90,1	45,1	12,6	26,9
Réhabilitation	06,2	28,3	34,2	67,2
Construction	03,5	26,6	53,2	05,9

Source⁵ : MTM-Madarail-APMF-ACM 2005

L'entretien domine largement surtout dans le secteur transport routier avec 7.000 km de routes entretenues périodiquement. Le transport aérien alloue 45,1% de son investissement en entretien des pistes et terminaux. Le pourcentage de réhabilitation et construction est très faible pour les trois mode de transport c'est-à-dire le transport routier, maritime et aérien. Par contre, le transport ferroviaire consacre plutôt son investissement vers la réhabilitation et construction avec 73,1%. La raison de ce pourcentage est très simple, le transport ferroviaire nécessite une réhabilitation total des lignes et gares avant que l'exploitation par Madarail soit possible. Cependant, la valeur des investissements ne dépend pas du nombre de travaux effectués. Le tableau ci-dessous montre la ventilation de la valeur selon les trois catégories de travaux.

Tableau 20 : Pourcentage de la valeur des travaux réalisés

Réalisation %	Transport routier	Transport aérien	Transport maritime et fluvial	Transport ferroviaire
Entretien	47,1	54,1	04,0	11,7
Réhabilitation	33,5	34,2	46,7	76,2
Construction	19,3	11,7	49,3	12,1

Source⁶ : MTM-Madarail-APMF-ACM 2005

Les travaux de réhabilitation et construction occupent ne tous 52,8% de la valeur de l'investissement en infrastructure de transport avec seulement 09,7% de travaux réalisé. Les résultats concernant l'investissement va nous aider dans l'analyse du marché dans le secteur et l'explication de la nature des acteurs dans le secteur de construction. . Comment se traduit ces investissements dans le partenariat public privé et dans la réalisation des travaux ?

⁵ Avec un calcul simplifié

⁶ Avec un calcul simplifié

CHAPITRE II : MARCHE DANS LE SECTEUR DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT.

Dans la partie II – Chapitre I, on a parlé de la description de l'infrastructure de transport à Madagascar. On a pu tiré une conclusion sur la cause de cette inégalité à travers chaque région par rapport au nombre de réseau existant et l'état des infrastructures. Compte tenu de la politique de l'Etat, beaucoup reste à faire en matière d'investissement en infrastructure de transport. L'accroissement de l'économie malgache dépendra de l'IDE. Actuellement la promotion des investisseurs joue en faveur de l'état de ces infrastructures. De nombreux pays nouvellement industrialisés se dotent d'infrastructures plus modernes pour attirer les capitaux étrangers afin de promouvoir leurs croissances économiques. De ce fait, les pays consacrent un montant considérable pour assurer le niveau élevé des infrastructures en matière de qualité et capacité. Le marché dans le secteur de construction d'infrastructure de transport est la valeur de tous les investissements en faveur de ce secteur. Le marché se chiffre à des milliards d'Euro et de dollars. Pour les départements et régions français, les dépenses en faveur de l'investissement en transport représentent 8 milliards d'euro en 2000. Les dépenses en 2001 sont de 2,9 milliards pour les départements, 1,8 milliard pour les régions et les communes plus de 10.000 habitants 1,1 milliard d'euro⁷. Or, le cas de Madagascar n'est que de 573.920.615.000 Ariary soit l'équivalent de 220.643.651,58 Euro, ce qui est encore très faible comparer aux autres pays. L'investissement en infrastructure de transport : réhabilitation, amélioration et création est d'environ 6,5% du PIB. Face à cette valeur assez importante du marché. Comment se comporte les entreprises spécialisant dans le secteur de la construction d'infrastructure face à la demande et quelle est alors la politique et stratégie mise en œuvre par les collectivités pour financer ces projets. On va analyser le marché dans le secteur de construction d'infrastructure de transport selon la logique suivante : on va parler de l'offre, de la demande dans le secteur avant de présenter un bilan. Ensuite on va parler du financement de l'investissement et l'impact de ces investissements sur la population. La limite de mon analyse reste sur le niveau de la demande émanant de l'Etat car une analyse plus avancée nécessite beaucoup plus de temps et d'enquête.

⁷ Sources : DGCP, DAEI/SES

I- L'offre de construction des infrastructures de transport :

C'est l'économie qui dicte le niveau de la demande et l'offre dans un pays en situation de concurrence pure et parfaite. Dans notre cas on a pris en compte seulement la demande effectuée par l'Etat au cours des cinq dernières années. Le raisonnement part donc de ce point de vue. L'offre c'est la demande satisfaite en référence à la politique actuelle de la part du gouvernement. Vu l'importance du secteur transport dans l'économie, le pourcentage de cette demande satisfaite doit être de l'ordre de 100%. Cependant, il devrait toujours y avoir une partie de la demande insatisfaite. Avant d'entrer dans la demande satisfaite, parlons d'abord des entreprises qui offrent les services de constructions d'infrastructure de transport à Madagascar.

I-1 Nature de l'offreurs

Face à la mondialisation et au développement des échanges et transferts internationaux, la plus part des entreprises qui travaillent à Madagascar sont des firmes étrangères. On peut citer COLAS, ELTERRE, DAIHO CORPORATION, HENRI FRAISE qui fait de la location d'engin. Cela n'empêche l'existence de quelques entreprises nationales qui sont considérées comme des PME⁸ et qui se spécialisent dans les infrastructures urbaines comme AGETIPA. Il faut savoir qu'il y a environ 119 entreprises spécialisées dans le Bâtiments et Travaux Publics enregistré à la chambre du commerce. On peut classer ces 119 entreprises dans les branches d'activités suivantes : Prestataires de service, construction, ingénierie, distribution, aménagement. Les entreprises prestataires de service constituent la moitié des entreprises existantes. Les services offerts sont généralement l'élaboration informatisée des données, cartographie en trois dimensions (3D), location de matériels et équipements. La branche construction représente 40% de l'entreprise total, ce sont les entreprises qui réalisent le travaux de construction, l'aménagement fait partie de la branche construction mais avec la différence que l'activité repose sur le terrassement, c'est-à-dire préparation de la surface. La branche ingénierie c'est le bureau d'étude qui est responsable des études techniques notamment les plans, calcul des dosages nécessaires et les éléments à utiliser. Cette branche fait aussi le calcul sur la faisabilité et rentabilité du projet. La branche distribution regroupe les entreprises qui importent et vendent les équipements et matériels utilisés au cours de la réalisation des travaux. Mais il faut préciser que les branches d'activité au sein du secteur de construction d'infrastructure de transport est complémentaire.

Les offreurs assurent la demande sur le marché dans le secteur qui est d'environ 573 milliards d'ariary par année. La demande satisfaite dans ce secteur est présentée par la réalisation en matière d'infrastructure de transport.

⁸ Petites et Moyennes Entreprises

I-2 Réalisation dans la construction ou réhabilitation des infrastructures de transport

I-2-1 Infrastructures routières

Le taux de décaissement des dépenses d'investissement public consacrées à l'aménagement, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures routières et ouvrages d'art est de 95,2% par rapport au crédit initial et de 100,0% par rapport aux engagements. La demande insatisfaite n'est que de 4,8% pour l'infrastructure routière.

Les travaux réalisés concernent notamment :

La poursuite du BY-PASS, route Ambohimangakely-Iavoloha dont 35,0% des travaux réalisés en 2005. La réhabilitation des routes de désenclavement notamment le traitement de points noirs à Ambatoboéni. L'extension du projet HIMO-pistes rurales par la réhabilitation de routes en terre dans la région de Vatovavy-Fitovinany. La réhabilitation de voies de desserte dans le Faritany de Fianarantsoa dont la RN25 Vohiparara-Irondro. L'aménagement des points critiques sur des pistes rurales dans les six provinces réalisées à 55,0% et la réhabilitation de la RN1 bis en cours dans le cadre de l'ex Programme de transport en milieu rural. La mise en œuvre du Projet Routier (VIIème FED) dont la construction du "Petit Boulevard de l'Europe". L'étude du Plan de Transport, la reconstruction du pont Fatihita, l'élaboration du schéma directeur des infrastructures de transport à Sainte Marie, les travaux de renforcement de la RN4. La construction en route bitumée de la RN5 Sambava-Antalaha et les travaux d'aménagement du Port d'Antalaha. Les Etudes et le début des travaux de réhabilitation et d'aménagement dans la zone sud RNS et RNT dans le cadre de la mise en œuvre du Projet Routier IXème FED. Les travaux d'entretien, de reconstruction et de réhabilitation de routes dans les six provinces dans le cadre du Programme National d'Entretien Routier Phase II. L'entretien courant et les travaux spécialisés des ponts et ouvrages d'art dans les 6 provinces dans le cadre du Programme National d'Entretien des Ouvrages d'Art, phase II. Les travaux d'entretien courant et périodique inscrit dans la Convention Programme N°6 campagnes 2004-2005 dans le cadre du Fonds d' Entretien Routier (FER). La démonstration en matière d'intégration de la dimension environnementale et sociale pour la protection de la RN34. Les projets sur l'infrastructure routière sont parmi les plus nombreux. En effet, la route est l'une des infrastructures très utilisées par la population pour les différents mouvements. Et actuellement, les infrastructures routières restent la propriété de l'Etat à usage public. Car les autres modes de transports sont gérés par des entreprises privées.

I-2-2 Infrastructures ferroviaires

La réhabilitation des lignes ferroviaires : Fianarantsoa – Côte Est, accélération de la remise en état des wagons et des travaux de réhabilitation de génie civile. Moramanga – Lac Alaotra et Antananarivo - Antsirabe : travaux réceptionnés au PK 31 de la ligne MLA, au PK 11 et PK 45 de la ligne TA. Les mesures prises par la société de chemin de fer en 2004 consistent à : installer une

usine de construction de traverses béton bi-bloc en novembre 2004, augmenter les tarifs de transport en juillet 2004 et signer des contrats avec les clients, réhabiliter des ouvrages d'art (6 ponts), acquérir 7 locomotives, 3 draisines, 2 engins rail-route et 2 élévateurs (42 Tonnes et 12 Tonnes), curer 259 Km de fossés et désherber de 453 Km de voie, changer 30 000 traverses. Les dalots et les ouvrages de drainage ont été réhabilités pour le réseau sud, en plus des voies ferrées et des ouvrages d'art. La reprise de l'activité au sein du réseau de chemin de fer malgache par le nom de Madarail a été marquée par un investissement considérable en infrastructures. Qui étant le problème fondamental qui est à l'origine de l'arrêt de son activité auparavant. Le premier Juillet 2003 l'apport au début était de 5.000.000.000 ariary ajouté d'un prêt de 25,7 millions d'Euro auprès de la Banque Mondiale, 11 millions d'Euro auprès de la Banque d'investissement européenne et enfin 190 millions d'ariary auprès de BFV - Société Générale. La réalisation de ces investissements a permis le début de l'exploitation en 2004. Tous les travaux au sein de transport ferroviaire dans le cadre de réhabilitation et entretien des infrastructures sont faits par des entreprises privées qui se rattachent directement avec la société Madarail. Il faut noter SOMATRAFER, mais en plus Madarail elle-même possède un organe spécialisé pour l'entretien et réhabilitation de ses infrastructures propres.

I-2-3 Infrastructures maritimes

La réalisation d'études de réhabilitation de la signalisation maritime des 17 ports, l'établissement de 125 signalisations maritimes, la construction de 4 grands phares de signalisation (Cap d'Ambre, Cap Sainte Marie, Cape Est, Cap Saint André). Port de Mahajanga (1ère phase) : Construction d'un nouveau quai avec terre-pleins conteneurs, d'un nouveau plan incliné et réhabilitation de terre-pleins dégradés. Port de Toliara : Réhabilitation des quais et du terre-plein, extension du quai long courrier et doublement du pont sur la jetée d'accès. Port d'Antalaha : Construction d'un nouvel appontement et plan incliné. Port de Manakara (1ère phase) : Réhabilitation des installations actuelles et réhabilitation du matériel de batelage. Port de Morondava : Réhabilitation des installations actuelles. Aménagement sur les fleuves Sofia et Tsiribihina. L'offre dans le transport maritime est encore très vaste car la majeure partie des ports à Madagascar nécessite une forte réhabilitation et même des grands travaux nécessitant des capitaux considérables. Ceci concerne sur la construction ou prolongement des quais et augmentation des surfaces terre-pleins pour l'emplacement des conteneurs. Il faut s'attendre à ces améliorations car le trafic mondial ne cesse de s'accroître. Compte tenu des améliorations présente et future apportées dans les infrastructures maritimes, il est évident de voir l'évolution du trafic en terme de quantité et qualité pour connaître l'importance de la réhabilitation des infrastructures et pour évaluer l'offre dans le secteur de construction d'infrastructure maritime et fluvial.

I-2-4 Infrastructures aériennes

La réalisation au sein du transport aérien se présente comme suit pour l'année 2005. Réaménagement de l'aéroport d'Ivato. Améliorer la capacité de transport. Poursuivre l'ouverture du ciel d'une manière plus cohérente. Remettre aux normes les aéroports par la sécurisation des emprises et par l'amélioration de la sécurité aux approches et aux décollages. Rechercher de nouveaux investissements et de nouveaux opérateurs. Renforcement de la piste d'atterrissage de Nosy Be. Installation de moyens de contrôle à Nosy Be, Toamasina, Mahajanga, Antsiranana, Taolagnaro, et Ste Marie. Construction de la clôture de l'aéroport Ivato-Nosy Be. Refonte du code de l'aviation civile : la loi réalisée à 100% et les textes règlementaires en cours. Réhabilitation des équipements endommagés par Gafilo Et Elita : Aérodromes Antalaha (réalisée) et Maintirano (en cours). Construction de la clôture de l'aéroport de Toamasina. Les améliorations faites sur les infrastructures de transport aérien consistent à augmenter la capacité des aéroports et aérodromes à supporter de plus gros appareils. En effet, peu des pistes d'atterrissages à Madagascar peuvent recevoir des avions de lignes long courrier. Ainsi, face au changement effectué pendant l'année 2005, ci-dessous représente l'évolution des activités du transport aérien. La réalisation en matière d'amélioration et entretien des infrastructures de transport jusqu'à présent semble encore insuffisante pour qu'il y ait des effets concrets ressentis au niveau des paniers du ménage. Ainsi, il faut voir la capacité des entreprises qui œuvre dans le secteur transport afin d'avoir une idée sur la qualité et la rapidité des travaux à venir.

I-3 Exemple d'une entreprise offreuse de services de constructions d'infrastructures

Dans un marché, l'offre est fonction de la demande, quelle est la place des entreprises de constructions d'infrastructures de transports dans la croissance économique d'un pays. COLAS, une entreprise française travaille à Madagascar, il est donc évident d'avoir des informations concernant cette entreprise. Le chiffre d'affaires pour l'année 2006 est de 10,717 milliards d'euro qui est répartie dans cinq zones géographiques.

Tableau 21 : Répartition du chiffre d'affaires 2006

Zones	France métropolitaine	Amérique du Nord	Europe (hors France)	Afrique/océan indien/Asie	Dom
Pourcentage (%)	54,8	19,2	17,3	4,9	3,9

Source : COLAS 2006

Cette entreprise travaille dans plusieurs pays et son chiffre d'affaires permet d'avoir une idée sur sa portée internationale. En effet, son chiffre d'affaires est presque le double du PIB de Madagascar. Cependant, il faut connaître que l'activité de COLAS est diversifiée sur le domaine de construction. Notamment, travaux routiers, génie civil,...

Voici les principaux métiers du COLAS répartie dans son chiffre d'affaires.

Tableau 22 : Répartition du chiffre d'affaires par métier année 2006

Métiers	Travaux routiers	Ventes de matériaux	Génie civil, canalisations	Etanchéité	Sécurité et signalisation	Bâtiment	ferroviaire
Pourcentage (%)	66,8	13,8	8,0	4,1	2,6	2,9	1,8

Source : COLAS 2006

La principale activité du COLAS est donc les travaux routiers qui occupent 66,8% du chiffre d'affaires. Actuellement, les grands travaux à Madagascar sont effectués par cette entreprise. Cela comprend effectivement des routes et aussi des bâtiments. La rénovation du Palais de la Reine fait partie de son contrat. Les offreurs de services de constructions d'infrastructures sont très performants en matière car le secteur nécessite une technologie et savoir faire. La valeur des capitaux propres est de 2,929 milliards d'euro et immobilisations corporelles de 1,622 milliard d'euro. La capacité de ces entreprises sur le plan financiers et technologiques leurs permettent d'acquérir des marchés internationaux. Cependant, il faut savoir qu'il y a des PME qui sont aussi des offreurs de services de constructions d'infrastructures. Les principales activités de ces PME sont sur la réhabilitation et amélioration des infrastructures de transport urbaines et communales. Les moyens utilisés sont encore assurés par des sociétés de location comme Henri Fraise, sinon ils sont obligés de recourir aux techniques qui nécessitent beaucoup plus de main d'œuvre très anciennes. Voici quelques noms de PME à Madagascar : AFIMA, AGETIPA, ASA LALANA MALAGASY, ASA MALAGASY, BTP MADAGASCAR, Entreprise de terrassement de Madagascar, Entreprise de terrassement et de construction, Entreprise de travaux publics et urbains,... Cependant, la situation actuelle de notre infrastructure de transport est encore très faible. Quelles sont les raisons principales de cette faiblesse ? Cela dépend-il de l'offre et de la demande ? Il faut voir la structure de la demande de construction d'infrastructure à Madagascar.

II- La demande de construction des infrastructures de transport :

Par définition simple La demande de construction d'infrastructure de transport est présentée par la prévision et objectif des collectivités pour l'amélioration du niveau d'infrastructure pour le développement du secteur transport. Cette demande d'infrastructure de transport émane des collectivités, de l'Etat et du secteur privé. En effet, la demande est aussi variée par le fait de l'existence des secteurs publics et privés qui ont besoins de constructions d'infrastructures pour le développement de leurs activités. Cette demande, malgré le coût très élevé, ne cesse d'augmenter. Mais le principaux demandeurs de services de constructions est l'Etat.

II-1 Les autorités publiques

Les principaux clients des entreprises sont évidemment l'Etat, ceci du fait de son rôle régional. Cette réhabilitation est le fait de la limite de durabilité des infrastructures. L'Etat malgache par le biais du Ministère des travaux publics est le premier responsable de la demande de construction. C'est cette entité qui régule les entretiens périodiques des différentes routes nationales revêtues ou en terres. La demande provient donc de la calendrier de cette ministère. La demande se présente comme suite.

II-1-1 Demande dans l'infrastructure routière

En matière d'infrastructure routière, la politique du gouvernement vise le rétablissement du niveau de service et de la fonctionnalité des réseaux routiers au cours de la période 2003-2009. L'objectif de 14.000 km de routes accessibles à tous les moyens de transport doit être atteint en 2008. Pour les routes rurales en particulier, l'objectif global est de promouvoir le développement économique et d'améliorer le cadre de vie rurale en assurant l'accès des populations rurales aux marchés et services sociaux de base. En matière d'aménagement du territoire, l'objectif spécifique dans le domaine des BTP est d'assainir et de développer les établissements humains. Les actions à entreprendre consistent notamment à l'élaboration des plans d'urbanisme simplifiés (PUS), l'aménagement harmonieux de zone de développements, la réhabilitation des infrastructures et équipements urbains et la sécurisation du déplacement, la propreté et la salubrité des villes, et enfin la protection des plaines contre les inondations. Ces actions sont mises en œuvre à travers (i) l'animation, l'encadrement et le suivi des réalisations des initiatives régionales, (ii) la dotation des Collectivités territoriales Décentralisées en équipements efficaces (iii) la planification et programmation des investissements publics et enfin (iv) la coordination et l'utilisation des sols pour une gestion rationnelle de l'espace.

Il faut savoir au début qu'il existe des institutions publiques concernées dans la réhabilitation et entretien des routes malgaches à savoir l'Autorité Routière de Madagascar (ARM), la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) et enfin le Fonds d'Entretien Routier (FER). Le

tableau ci-dessous montre la réalisation et prévision de l'Autorité Routière de Madagascar pour cette année 2007.

Tableau 23 : longueur de routes faites et prévues pour cette année

Localité	Réalisations Mai 2007	Prévision jusqu'à fin 2007
(En km)		
Entretien périodique routes revêtues		
RN 7	70	130
RNS 25 PK116 à 176 Irondro Mananjary	44	60
RNS 13	3	18
Sous total 1	117	208
Entretien périodique routes en terre		
RN44S	103	113
RNS 25 Ambalanivoahangy - Vohiparara	25	25
RN 13	42	43
Sous total 1	170	181
Réhabilitation Routes nationales		
RN 44N	70	70
RN1 bis	157	157
RNT 8a	50	119
RNS 12	15	30
RN 6	93	122
RNS 21	2	10
Sous total 1	387	508
Construction de Routes nationales		
RN6 lot 2	40	95
RN6 lot 3	177	187
RNT 31	10	10
Sous total 1	227	292
Total	901	1189

Source : MTT 2007

Le kilométrage des routes réhabilitées au fin Mai 2007 est de 901 km et la prévision pour cette année est de 1189 km. Pour le cas du Direction Générale des routes le kilométrage entretenues et réhabilités est de 235,54 km au fin Mai 2007 sur 426,2 km. En tous, la totalité des routes entretenues est donc de 1136,54 km.

II-1-2 Demande dans l'infrastructure ferroviaire

Pour l'année 2005, l'objectif est d'entretenir et de réhabiliter 650 km de réseaux. Pour le réseau nord, les actions ont porté sur le renouvellement de voies ferrées et la réhabilitation de matériels.

Les dalots et les ouvrages de drainage ont été réhabilités pour le réseau sud, en plus des voies ferrées et des ouvrages d'art.

II-1-3 Demande dans l'infrastructure aérienne

Pour le développement du secteur, il s'agit à la fois de :

Le trafic passager devait connaître une croissance de 8,6% entre 2003 – 2008, soit 330 000 à 500 000 passagers. Le fret aérien international devait s'accroître de 9,6% de 2003-2008, soit 12 300 tonnes à 19 500 tonnes.

Les mesures suivantes ont été prises :

Réaménagement de l'aéroport d'Ivato.

Améliorer la capacité de transport.

Poursuivre l'ouverture du ciel d'une manière plus cohérente.

Remettre aux normes les aéroports par la sécurisation des emprises et par l'amélioration de la sécurité aux approches et aux décollages.

Rechercher de nouveaux investissements et de nouveaux opérateurs.

Renforcement de la piste d'atterrissage de Nosy Be.

Installation de moyens de contrôle à Nosy Be, Toamasina, Mahajanga, Antsiranana, Taolagnaro, et Ste Marie.

Construction de la clôture de l'aéroport Ivato-Nosy Be.

Refonte du code de l'aviation civile : la loi réalisée à 100% et les textes règlementaires en cours.

Réhabilitation des équipements endommagés par Gafilo Et Elita : Aérodromes Antalaha (réalisée) et Maintirano (en cours).

Construction de la clôture de l'aéroport de Toamasina.

II-1-4 Demande dans l'infrastructure maritime

Les principaux objectifs du secteur demeurent l'amélioration de la performance et l'efficacité de nos ports et du secteur des transports maritimes, la sécurité de la navigation et le désenclavement des zones isolées.

Opérationnel depuis 2004, l'Agence Portuaire Maritime et Fluvial (APMF) est l'autorité de régulation des ports, du transport maritime et fluvial. Dans le cadre de la réforme institutionnelle des ports malgaches, des décrets et des arrêtés interministériels ont été adoptés. Ils concernent : La constitution des 04 ports à gestion autonomes : la Société du port à gestion autonome (SPAT) de Toamasina et les ports d'intérêt national autonome de Mahajanga, de Toliara et d'Antsiranana/Nosy Be. Le lancement des appels à souscription aux capitaux des dits 3 ports qui est en cours ; la mise en place des concessions globales dans les ports non autonomes.

Des travaux ont été également achevés ou en cours :

Port de Mahajanga (1ère phase) : Construction d'un nouveau quai avec terre-pleins conteneurs, d'un nouveau plan incliné et réhabilitation de terre-pleins dégradés. Port de Toliara : Réhabilitation des quais et du terre-plein, extension du quai long courrier et doublement du pont sur la jetée d'accès.

Port d'Antalaha : Construction d'un nouvel appontement et plan incliné

Port de Manakara (1ère phase) : Réhabilitation des installations actuelles et réhabilitation du matériel de batelage.

Port de Morondava : Réhabilitation des installations actuelles.

Aménagement sur les fleuves Sofia et Tsiribihina

Quatre grands phares (Cap d'Ambre, Cap Sainte Marie, Cape Est, Cap Saint André : réhabilitation en cours. Le cas des dépenses en infrastructures de transports des administrations centrales françaises pendant l'année 2001 est de 15,108 milliards d'euro. Cette dépense publique est répartie dans le servies communs 9,0%, aérien 5,6%, maritime 3,7%, voies navigables 7,5%, chemin de fer 39,3%, route 24,7%, TCU 10,1%. Les autorités publiques sont constituées de l'Etat ou le gouvernement et les collectivités locales notamment les communes et les régions. Dans le domaine de construction d'infrastructure de transport, les autorités publiques s'investissent dans les réhabilitations et améliorations du système mis en place.

II-2 Demande émanant des privés

Le secteur privé constitué par des entreprises privées et organisation non gouvernementale est aussi une entité qui demande la construction d'infrastructure de transport. Ces demandes sont surtout pour des utilisations privées de la part de ces entreprises. Cela peut être des infrastructures simples mais aussi complexes selon le demandeur. On peut caractériser les demandeurs comme des personnes physiques, c'est-à-dire une famille, associations et clubs, et des personnes morales qui sont les entreprises. Il faut préciser que le but d'un projet d'investissement en infrastructure de transport privé est surtout pour assurer son propre besoin de fonctionnement. Le développement du secteur privé à Madagascar après la privatisation des entreprises de l'Etat va augmenter cette demande du fait de l'amélioration des infrastructures de transports pour le développement du secteur privé. Comment se porte alors la demande de la part des sociétés privées, pour illustrer cette demande la société MADARAIL ancienne société d'Etat. Pour son compte cette société collabore avec une entreprise de construction d'infrastructure ferroviaire dénommée SOMATRAFER. Cette entreprise restaure et entretien les rails TCE⁹. Toutefois, cette demande a un effet positif direct sur la population. Car il y a création d'emploi par l'existence de cette demande.

II-3 Crédit d'emploi

Certainement, pour Madagascar constitué par une population jeune avec la moitié à moins de 20 ans¹⁰ et 4% plus de 60 ans, la recherche d'emploi s'avère une compétition pour les jeunes. Il faut cependant connaître les indicateurs de développement humain à Madagascar. Le taux de

⁹ TANANARIVE COTE EST

¹⁰ Source : INSTAT

scolarisation est de 68,9%¹¹ et le taux d’alphabétisation est de 73,1%¹². Le taux net de scolarisation primaire est de 76,5% en 2005 et Le taux brut de scolarisation dans l’enseignement supérieur est de 2% pour l’année 2005. La connaissance de ces indicateurs permet de situer les offres de travaux adaptées à la population. Pour concrétiser cette création d’emploi, la politique HIMO « Haute Intensité de Main d’Oeuvre » est la plus utilisée en conséquence du niveau de scolarisation de la population malgache. La réhabilitation des portions de routes dans les communes est souvent la source de création d’emploi pour l’HIMO. Cependant, les grands travaux de constructions offrent des emplois pour les techniciens et ingénieurs, le contrat de travail peut s’étaler pendant quelques années car la réalisation des travaux est toujours à long terme. Les grandes entreprises de constructions embauches des ouvriers qualifiés et diplômés afin que les travaux soient à la norme internationale. L’investissement fait par l’Etat génère aussi de l’externalité positive notamment la création d’emploi et formation des futures cadres et ingénieurs. Il est à préciser que les infrastructures de transport à Madagascar n’apportent que peu de contribution ou de rémunération du fait de la gratuité de services offerts. Comment dans ce cas, fait l’Etat pour avoir de l’argent pour ces investissements ? Cette question sera répondue dans ci-dessous.

II-4 Bilan de l’analyse de l’offre et demande

D’après la remarque ci-dessus, notre analyse de la demande est limitée sur la demande émanant de l’Etat. Donc, on peut dire que la demande ici est représentée par le PIP¹³. Et l’Offre c’est l’ensemble de toutes les réalisations des programmes. Au cours de 2000 à 2005, l’évolution de l’offre et de la demande est comme suite :

En milliards d’ariary

Tableau 24 : Evolution de l’offre et de la demande

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Demande	201,883	250,403	232,054	313,584	368,045	367,300
Offre ou demande satisfaite	175,638	265,427	190,285	244,282	445,062	365,463
Variation	26,244	-15,025	41,769	69,302	-77,016	1,836

Source¹⁴ : rapport économique 2001 à 2006

La demande sur le marché d’infrastructure de transport est d’environ 300 milliards d’ariary par an. L’évolution de ces investissements pendant cinq ans est de 165,417 milliards d’Ariary soit une croissance de 82,03% pendant cinq ans. Variation = demande – offre. Le signe négatif signifie dans ce cas une offre supplémentaire par rapport à la demande prévue. Plus précisément, le montant

¹¹ EPM 2005 INSTAT

¹² EPM 2005 INSTAT

¹³ Programme d’Investissement Public

¹⁴ Après calcul

décaissé pour l'investissement a dépassé de 15,025 milliards d'ariary. Mais dans l'ensemble la demande est satisfaite à 97,28%. Quand est-il du financement ?

III- Financement d'un projet d'infrastructure de transport

A la fin d'une étude de projet, les devis sont à la fois des obstacles pour la réalisation du projet. La résolution de ce problème est d'autant plus simple par l'octroi de crédit auprès des institutions financières. Il s'agit notamment des banques commerciales, et banques de crédits. L'Etat pour sa part peut adopter différents moyens pour avoir des crédits. A savoir les financements internes et les financements externes.

III-1 Financement interne

Le financement interne de l'Etat constitue donc les ressources collectées au sein du pays. Il se caractérise par la contribution de toutes la collectivité et institutions locales. Il faut distinguer par contre les taxes et les emprunts.

III-1-1 Taxes

Par voie de contrainte, ceci se manifeste généralement par des impôts et taxes collectés auprès des contribuables. Cela concerne les consommateurs, les entreprises. Le cas concret est la taxe collectée au coup de pompe, notamment pour le FER (Fond d'Entretien Routiers). Le système de paillage dans les communes est aussi fréquent. La somme collectée par le programme FER est de 43.900.000.000 Ariary¹⁵. Cette somme a été affectée pour assurer l'entretien courant de l'ensemble des réseaux routiers. L'entretien financé par le FER du 1^{er} Janvier 2007 au Mai 2007 est comme suit : Entretien courant des routes nationales 2.964 km sur 10.900 km prévu pour cette année et entretien courant de routes et pistes rurales 0 km¹⁶ sur 1.000 km. Le financement est donc assurer intégralement par le programme FER.

III-1-2 Emprunts auprès des institutions financières

L'Etat peut emprunter des crédits auprès des institutions financières, il s'agit des banques commerciales, la banque centrale et les bons de trésor par adjudication. Ce type d'emprunt est souvent de somme moins importante et pour assurer une urgence vis-à-vis des dépenses publiques. Il faut tenir compte dans ce cas du volume de l'épargne des ménages et entreprises afin que l'Etat puisse utiliser ces réserves pour son compte. Actuellement, l'existence des Organisations Non

¹⁵ Source : Exposé des étudiants 4^{ème} année économie

¹⁶ Attente de la fin du saison de pluie (source : MTT)

Gouvernementales qui assurent de nombreux financements et projets de l'Etat. Ces ONG sont donc une source de financement pour le bon fonctionnement des administrations centrales. Il s'agit notamment de PGDI¹⁷ qui assure le développement des administrations publiques, CARP¹⁸ qui est aussi un centre de financement pour la réduction de la pauvreté à Madagascar.

III-2 Financement externe

Il faut aussi compter des financements externes, car la totalité des grands travaux en infrastructures à Madagascar sont financés par des Etats étrangers ou organisations internationales. Le financement externe est donc si divers du fait de nombreux partenaires de la grande île. Cependant, on peut classer ces financements par deux catégories. Il s'agit de l'aide non remboursable et les aides remboursables.

III-2-1- Aide non remboursable

Il est donc évident que cette aide étant gratuite et sans contre partie, sa nature est souvent de relation entre Etats. L'Aide Publique au développement ou APD constitue un des financements possibles sans contre partie. L'initiative des pays donateurs dépend donc du budget affecté et de sa propre volonté pour aider le pays. L'aide non remboursable émane donc de la politique étrangère des pays donateurs et ces pays sont libres d'aider ou de réaliser leurs projets pour assurer le développement. Voici comme exemple concret l'APD du Japon pour aider Madagascar dans sa lutte contre la pauvreté.

III-2-2- Aide remboursable

L'insuffisance de l'épargne en devise pousse l'Etat malgache à emprunter auprès des bailleurs de fonds afin que les projets élaborés puissent être réalisés. Il faut préciser que l'initiative actuelle du gouvernement est d'améliorer les infrastructures de transports comme stratégie de base afin d'inciter les capitaux étrangers. La raison de cette stratégie est donc une croissance économique suivie d'un développement dans le futur. Cependant, la politique économique et monétaire ne permet pas à l'heure actuelle d'avoir une épargne importante pour la réalisation des projets. Mais et surtout les entreprises qui offrent les services de constructions sont étrangères. Notre réserve en devise s'avère insuffisant du fait de la faiblesse de notre exportation. Les organismes internationaux par contre rendent possible ses activités par l'emprunt. La fonction de la Banque Mondiale après le redressement économique de l'Europe se tourne vers les pays pauvres notamment l'Afrique et l'Asie dans le but de les aider à sortir de la pauvreté. La politique de financement et d'emprunt s'accompagne de ce fait d'un suivi évaluation de la part de cette banque et les projets doivent être

¹⁷ Projet de Gouvernance pour le Développement Institutionnel

¹⁸ Crédit d'Appui pour la Réduction de la Pauvreté

approuvés rentable pour que le pays puisse bénéficier de l'emprunt. Pour Madagascar, il y a la Banque Mondiale, le Fond Monétaire International, le Fond Européen pour le Développement, et diverses associations d'Etats riches qui sont devenus les créanciers potentiels de Madagascar. La Banque Mondiale, par exemple d'après les objectifs de l'Etat malgache sur l'amélioration des infrastructures économiques, a alloué 65 millions de dollars¹⁹ pour huit ans, c'est-à-dire de 2001 à 2008, le montant décaissé est de 8,7 millions de dollars. Ce projet vise essentiellement la réforme et réhabilitation du secteur de transport. Il faut noter aussi les projets de rénovations et d'entretien des infrastructures urbaines dans les communes, ce projet s'étale d'Octobre 1997 au Juin 2002. Le montant alloué est 33 millions de dollars et 9,09 millions de dollars décaissé. La concrétisation actuelle de l'emprunt par la Banque Mondiale étant le financement de la stratégie pour lutter contre la pauvreté. Il s'agit de l'APL ou *Adaptable Program Loan*, qui est un programme d'emprunt pour 3 phases. L'objectif de ce programme est donc pour le développement des infrastructures de transports en générales afin de diminuer les coûts de transports et faciliter les échanges. Pendant ces trois APL l'orientation des emprunts est comme suite. Pour l'APL phase 3, ce projet comprend cinq engagements, il s'agit tout d'abord de maintenance et réhabilitation des routes nationales, maintenance et réhabilitation des ports, renforcement institutionnel et modernisation des aéroports, support du ministère de travaux publics et de la météorologie (MTM) et programme d'investissement sur le transport ferroviaire. L'objectif étant focalisé sur le développement du secteur de transport. L'IDA (International Development Association) et BORROWER/RECIPIENT à octroyer la somme de 17,7 millions de dollars pour financer différents projets d'infrastructures. L'Union européenne aussi par le FED²⁰ emprunte un crédit destiné pour le développement du pays, c'est-à-dire dans les domaines des secteurs de transports, le développement rural et sécurité alimentaire, consolidation du cadre macro-économique et à la bonne gouvernance. La totalité de ces interventions sont de l'ordre de 267 millions d'euro dont 135 millions transports, 60 millions développement rural et sécurité alimentaire, 60 millions cadre macro-économique, 12 millions bonne gouvernance. La part affectée dans le secteur de transport consolide son rôle de pilier pour l'économie nationale. Tous ces projets sont donc encours et cette politique sectorielle ciblée vers le transport va engendrer d'ici quelques années des externalités positifs sur la croissance économique et qui conduira nécessairement à un développement durable.

¹⁹ Source : Banque Mondiale

²⁰ Fond Européen pour le Développement

IV- Impact de l'investissement sur le niveau de la pauvreté à Madagascar

L'effort d'investissement effectué au cours de ces dernières années est l'investissement public en infrastructure de transport. La politique en faveur de l'amélioration du secteur transport à Madagascar est soutenue par l'importance de ce secteur dans l'économie. Cependant, quel serait l'impact de ces investissements sur le panier des ménages et sur la situation de pauvreté à Madagascar.

Tableau 25 : dynamique de pauvreté à Madagascar

	Changement en %		Niveau
Indice de la pauvreté	1993-1997	1997-1999	1999
Nationale	3,3	-2,0	71,3%
Urbaine	13,1	11,1	52,1%
Rurale	1,5	0,7	76,7%

Source : INSTAT 1999

78% de la population malgache résident en milieu rural, 22% en milieu urbain dont 10% dans les grands centres urbains²¹. L'activité des ruraux est à la base de l'agriculture, la vente de leurs produits constitue leurs sources de revenu. Cependant, avec 10.000 km de routes et pistes praticables, les infrastructures de transports nécessaires pour l'écoulement des produits ruraux vers les grands centres urbains s'avèrent insuffisantes. Ce qui implique un fort taux de pauvreté dans le milieu rural. Pour l'acheminement des produits à Madagascar, il existe 6 types de transports utilisés : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime, le transport fluvial et le transport aérien. Malgré tout, les infrastructures y afférent sont très primitives datées de la colonisation. Des réhabilitations et créations des infrastructures capables d'assurer les flux sont donc primordiaux. Pour que la population malgache puisse donc jouir pleinement de la production nationale, en terme de coût et de quantité, il faut une amélioration ou même une création d'infrastructure de transport. En effet, une infrastructure peut générer à la fois une augmentation des flux de transports que de personnes. Cette mobilité est donc nécessaire pour le développement d'un pays. Les effets directs des infrastructures de transports sont le désenclavement des régions, la forte mobilité de la population, diminution du coût de transport, création de nouvelles sources de revenus à proximité des infrastructures nouvellement opérationnelles. Le système des infrastructures de transport interne du pays est encore mal réparti en matière d'existence et de qualité. En effet, les infrastructures au centre c'est-à-dire dans les provinces d'Antananarivo, Toamasina et Fianarantsoa, sont nombreuses et en bon état. Ce qui explique certainement la pauvreté dans certaines régions encore enclavées. En résumé, il y a un lien entre économie et secteur transport, secteur transport et

²¹ Source : EPM 2005

infrastructure de transport. Le développement de l'économie est le fruit de la rentabilité des infrastructures de transport et du secteur transport. On a pu démontrer l'importance du secteur dans l'économie et faire la description de l'infrastructure de transport à Madagascar. La répartition des réseaux et du niveau de l'état de ces infrastructures dépend de la potentialité économique de chaque région et de la densité de la population. L'investissement de l'Etat est donc orienté vers ces régions à forte potentialité économique. L'impact positif de cette politique n'est pas ressenti par toute la population. Toutefois, l'objectif futur de l'Etat semble promoteur sur l'investissement en infrastructure. Il faut voir donc les perspectives jusqu'en 2012 pour en tirer une meilleure conclusion sur l'avenir du secteur et sa contribution dans l'économie. Ce qui reste à venir en matière d'effort est encore très important ce qui permet de voir la perspective dans le secteur de transport.

PARTIE III : PERSPECTIVE ET OPTIQUE POUR 2012

Les perspectives prises en compte dans cette partie sortent de l'initiative de l'Etat malgache. En effet, face au développement du secteur secondaire par l'IDE, l'Etat doit en contre partie avec le 3P améliorer l'infrastructure de transport à Madagascar. L'analyse de cette troisième partie se fera comme suite : on va parler de l'objectif futur dans le cadre du secteur transport et l'effort envisagé pour la réalisation des objectifs avant la conclusion générale.

I- Objectif futur de l'Etat dans le secteur transport

I-1 Madagascar Action Plan (MAP) 2007 – 2012

Ce document stratégique pour le développement rapide de Madagascar contient en tous huit grands programmes. Ceci dans le but d'accroître le niveau de vie de la population et le niveau de l'économie en générale. Une partie de ce programme est consacrée pour le développement de la connexion des réseaux d'infrastructures de transports, l'objectif du gouvernement est « *l'Accessibilité à un réseau de transport adéquat de toutes les régions clés à forte potentialité de croissance économique. Identification des priorités d'infrastructure en tenant compte de la rentabilité économique d'investissement afin que le secteur transport soit source d'investissement et non une charge. Accessibilité rapide des industries à forte productivité aux infrastructures appropriées en allégeant les procédures administratives. Participation du secteur privé en tant que partenaire dans le processus de planification et de développement stratégique, notamment pour les zones à forte potentialité. Amélioration des capacités et qualités des opérateurs intervenant dans le secteur. Promotion du Partenariat Public Privé.* »²². Dans ce volet, ce qui est prioritaire avant tout est la qualité des routes, des rails, ports, aéroports et la technologie de l'informations et communications. Le premier challenge est tout d'abord les infrastructures qui permettent le développement et croissance économique. Ceci comprend des infrastructures de travaux publics pour le but de promouvoir le partenariat public privé et l'augmentation de la qualité et capacité des compagnies de constructions oeuvrant pour l'Etat. Cette stratégie est donc ciblée vers les promoteurs privés et les investisseurs étrangers. Le deuxième challenge est pour une parfaite mobilité des biens et personnes. L'objectif étant pour le développement du biens être de la population rurale, le développement des services de transports et adoptions d'un nouveau système de transport pour permettre une efficacité sur le développement humain, le développement du commerce et le surplus des consommateurs. Cette stratégie a pour finalité une harmonisation même des institutions existantes afin que les ruraux soient au même niveau de technologies, d'accès aux services publics et prestations que les urbains. Le troisième challenge est ciblé sur le développement de l'accès à des services de transports de portées nationaux. Ceci étant pour un niveau élevé de la

²² Objectifs du MAP pour l'engagement 2

qualité des transports nationaux. Permettre à chaque localité d'avoir accès à des services de transports modernes. La modernité est surtout sur le plan sécurité, sûreté et qualité. Ces trois challenges se portent sur l'amélioration de l'environnement économique et du bien-être de la population. Les quatre autres challenges se concentrent essentiellement sur le développement humain, il y a le développement de l'offre et l'accessibilité à de l'énergie à moindre coût. L'apport favorable sur l'amélioration du système de communication. Meilleur prévision météorologique et finalement l'adduction en eau potable pour les foyers malgache. Voici quelques indicateurs dans le MAP pour l'année 2012.

Tableau 26 : les indicateurs des objectifs du MAP.

Indicateurs	2005	2012
Nouvelles ou routes nationales réhabilités	805 km	7.800 km
Nouvelles ou routes rurales réhabilités	977 km	12.000 km
Maintenance régulière des routes nationales	5.700 km	12.000 km
Maintenance régulière des routes rurales	1.300 km	18.000 km
Niveau de satisfaction des usagers sur la qualité du service de transport	Voyageurs : 40% Marchands : 55%	Voyageurs : 70% Marchands : 80%
Pourcentage des communes accessible par la route pendant toutes les saisons. (base 1.557 communes)	35% (500 communes)	64% (1.000 communes)
Le ratio d'énergie hydroélectrique	64%	75%
Couvertures d'électricité des communes	04%	10%
Couvertures des communes qui peuvent avoir accès à la radio et télévision	TV : 23% FM radio : 28%	TV : 70% FM radio : 70%
Pourcentage d'accessibilité en eau potable	35%	65%
Pourcentage de la population accès au soin	54%	71%

Source : MAP 2005

I-2 Axes stratégiques

Les axes stratégiques sont nécessaires pour la coordination de fonctionnement pour atteindre les objectifs fixés. En effet, le déblocage de fonds de la part du gouvernement et un risque et engagement de sa part. Sinon comment connaître une stratégie performante étant donné que les décisions proviennent de plusieurs entités, il faut parler du gouvernement et des organismes internationaux. L'initiative de la part des Etats partenaires n'est pas remise en cause, mais la stratégie et la politique de l'Etat doit correspondre aux attentes des bailleurs selon l'objectif du millénaire pour le développement. Les axes stratégiques de ce fait se portent surtout sur la politique de la réduction de la pauvreté en milieu rural, ceci dans le cadre de Madagascar naturellement. La politique de protection de l'environnement s'intègre dans les secteurs d'activités économiques. Il

faut donc tenir en compte de la résolution verte. Les mesures d'accompagnement qui s'avèrent nécessaires se portent sur l'amélioration du niveau de vie de la population rurale sur le plan éducation, santé, eau potable associé à la politique environnementale mais surtout des infrastructures de transport. Pour cela des régions pilotes ont été instauré pour être une vitrine pour les autres. Ces régions sont des régions stratégiques au point de vue production et capacité de production. Après 10 années de dialogue avec la Banque Mondiale, Madagascar adopte une politique et stratégie pour le secteur de transport afin de réaliser ces objectifs. C'est l'axe stratégique adoptée par l'Etat et qui est acceptée par les bailleurs de fonds, il s'agit d'une stratégie focalisée sur le secteur transport pour les cinq objectifs suivants : renforcement de la stratégie de planification du gouvernement, création d'une contrôle de gestion sur le partenariat public privé, donner les activités opérationnelles au secteur privé par la privatisation et concession, développer le secteur privé local et réhabilitation des infrastructures de transports. Dans la version du MAP, il faut ajouter dans l'axe stratégique la révolution verte, c'est-à-dire l'intégration de la conservation de l'environnement et développement. Les régions d'Itasy, Vakinakaratra sont les premières bénéficiaires de cette politique de développement rural. Le développement de l'infrastructure de transport n'est pas en reste. Le grenier de riz de Madagascar notamment la région d'Alaotra est aussi ciblé par cette politique avec le projet de bitumage de la route nationale, malheureusement cela n'a pas pu être achevé du moins pour l'instant. Ces stratégies seront appliquées dans la totalité de Madagascar si elles sont efficientes et permettent d'atteindre l'objectif fixé par l'Etat.

La politique de développement durable adoptée se porte donc sur le développement humain et économique. Ces deux notions de développement sont complémentaires et doivent être atteinte pour que le niveau de vie de la population s'améliore, ceci dans le cadre de la conservation de notre patrimoine naturelle. En priorité, L'Etat doit pour sa part offrir les services publics adéquats pour la collectivité.

Perspective jusqu'en 2011

Année	2006	2007	2008	2009	2010	2011
B.T.P	22,5	22,1	18,1	18,0	14,0	14,0

Source : cadrage macroéconomique de MAP 2007

Ce tableau montre la croissance annuelle de l'investissement en BTP par l'Etat jusqu'en 2011. Dans la réalisation du MAP, l'Etat s'engage à augmenter ses efforts dans le domaine de dépenses en BTP, ceci en raison des résultats attendus pour 2012, c'est-à-dire réduire la pauvreté à Madagascar de moitié. Ce défi engendrerait une forte mobilisation du secteur de construction d'infrastructure de transport du fait du rôle moteur du secteur transport pour le développement et l'amélioration de l'environnement économique et sociale.

(En km de routes)

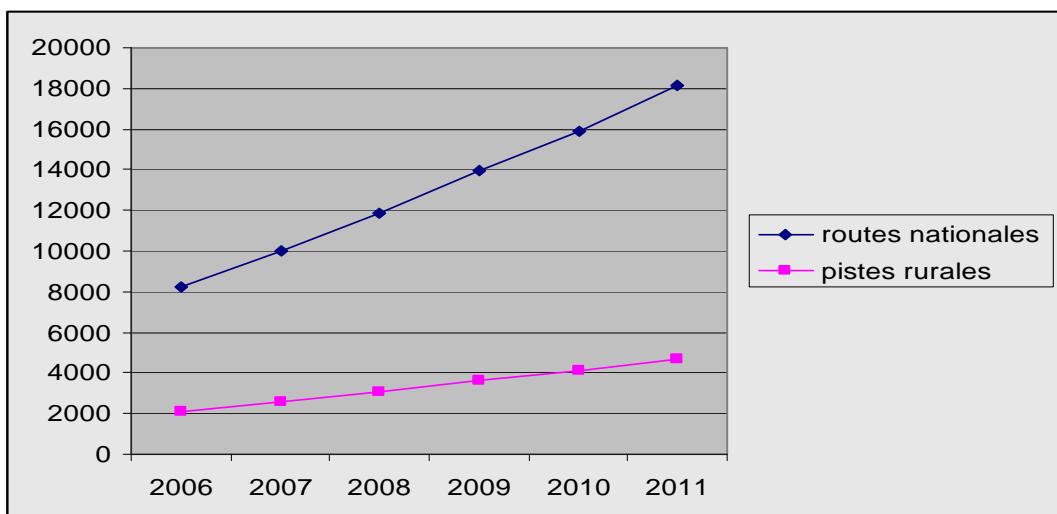
Tableau 27 : Projection pour 5 ans

Année	2006	2007	2008	2009	2010	2011
routes nationales	8200	10012	11824	13952	15905	18132
pistes rurales	2127	2597	3067	3619	4126	4704

Source : cadrage macroéconomique du MAP 2005

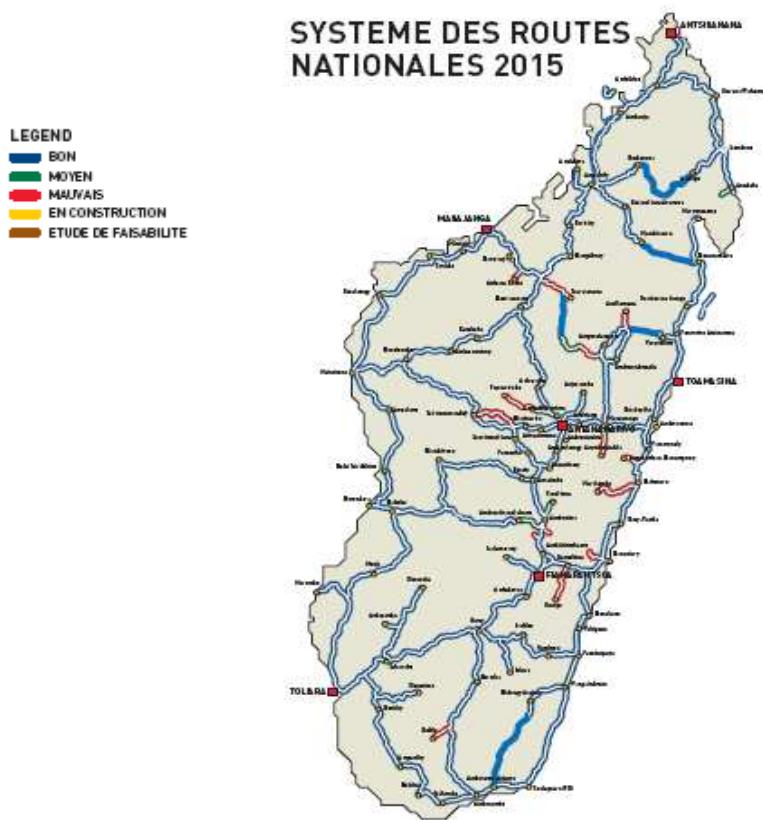
Après un calcul simplifié, on peut en conclure qu'en 2011, on peut avoir environ 20.000 km de routes entretenues périodiquement. En ce sens, on peut avoir l'idée sur la création de nouvelles routes dans les zones enclavées. La projection de ces données sur un graphe résume l'effort à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs. L'investissement effectué par l'Etat montre l'existence d'un marché sur le secteur de construction d'infrastructure de transport. Qui sont alors les offreurs et demandeurs dans ce marché ?

Figure 12 : Perspectives pour la réhabilitation des routes nationales et pistes rurales



L'élaboration de la politique future en matière d'infrastructure de transport permettrait l'évaluation du pourcentage réalisé au fur et à mesure où on avance. Le schéma ci-dessous montre l'objectif à atteindre pour 2015.

Figure 13 : Situation à atteindre



Source : MAP 2007-2012

On estime que les routes nationales seront à 90% en bon état. En plus il y a une création de cinq nouvelles routes nationales reliant : Tsaratanana-Amparafaravola, Andilamena-Vavatenina, Mandritsara-Mananara nord, Bealalana-Andapa, Amboasary atsimo-Midongy atsimo. La côte Est (Nord-est – Est – Sud-est) de Madagascar est le plus favorisé depuis la région d'Anosy, Atsimo Atsinanana, Vatovavy Fitovinany, Antsinanana, Alaotra Mangoro, Analanjirofo, SAVA, Diana. Ces régions sont spécialisées aux produits d'exportations (café, vanille, girofle, litchis,...). La région Ouest est actuellement le centre d'intérêt des firmes multinationales pour l'exploitation de pétrole. Les régions enclavées par le manque d'infrastructure ne bénéficient pas de cette création de nouvelle route il s'agit des régions de Menabe, Melaky et Bongolava mais les infrastructures existantes seront réhabilitées.

Pour le transport aérien, le projet à venir est l'élargissement de l'aéroport international d'Ivato, le début des travaux est pour 2008. Pour le transport maritime, le grand projet encours est la constructions d'un nouveau port c'est le port d'EHOALA avec une valeur de 11.740.000 dollars US, 11.560.741.161 yen et 13.940.664 Euro soit environ 242.761.594.800 Ariary l'exploitation du port est prévue pour Juin 2009. Il y a aussi la réhabilitation du port d'Antsiranana pour un montant

de 12,5 millions d'euro soit 32.602.500.000 Ariary pendant deux ans et enfin la réhabilitation du port de Toamasiana pendant huit mois avec un montant de 10.629.795.998 Ariary. Il faut aussi tenir compte de l'investissement futur dans transport ferroviaire qui est d'environ 14 millions de dollars soit 24.724.000.000 Ariary pour l'Achat de diverses locomotives et wagons pour le transport de passagers et l'augmentation du trafic ferroviaire. On peut cadrer ces investissements en infrastructures de transport selon le tableau ci-après.

En milliards

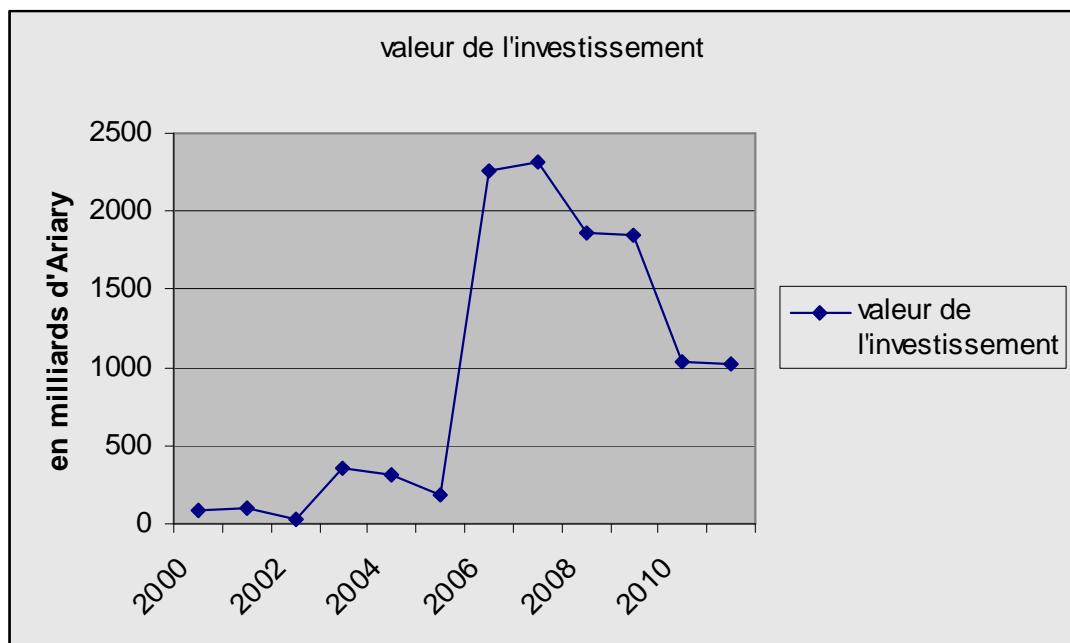
Tableau 28 : Evolution de l'investissement en infrastructure de transport futur

Monnaie	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dollars	1,28	1,3095	1,053	1,0476	0,58782	0,582
Ariary	2260,48	2312,577	1859,598	1850,0616	1038,09012	1027,812

Source : *Cadrage macroéconomique du MAP 2005*²³

Par rapport au cinq dernières années, c'est-à-dire en 2000 à 2005, le niveau d'investissement futur est très important. Dans ce sens, il va y avoir un changement en matière d'infrastructure du fait de l'existence de nouvelles infrastructures.

Figure 14 : Valeur de l'investissement 2000-2011

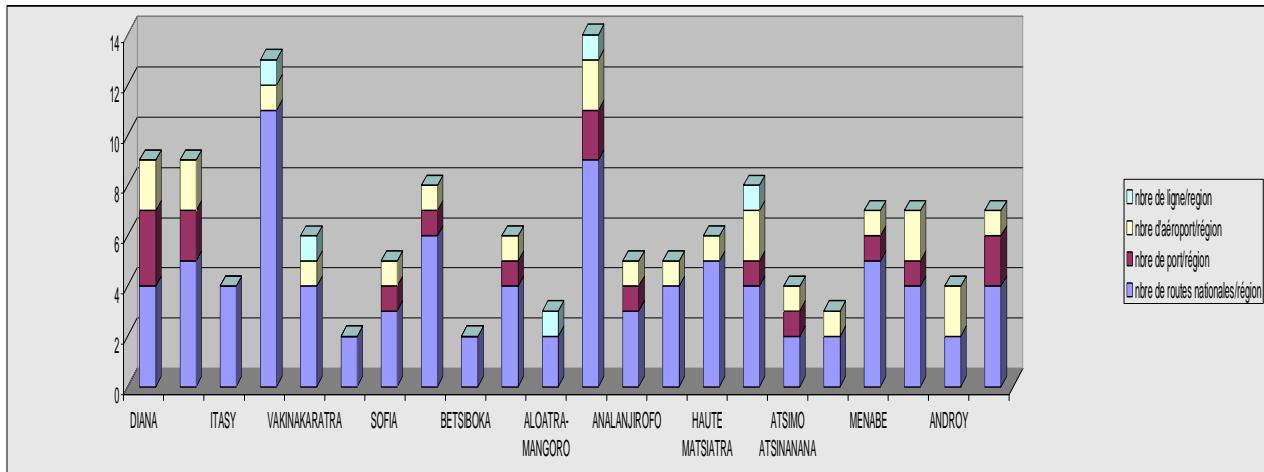


L'objectif macroéconomique pour 2012 à Madagascar est une augmentation de 9,02% du PIB en 2011. Cette augmentation est le fruit de la croissance des trois secteurs d'activité avec 3,2% pour le secteur primaire, 19,8% pour le secteur secondaire et 9,5% pour le secteur tertiaire. D'après la situation actuelle quelle devrait l'effort à fournir pour la réalisation de ces perspectives en matière de croissance économique et en tenant en compte de l'importance du secteur dans la contribution au PIB. La réalisation de ces objectifs sera d'un apport positif sur le secteur transport en particulier et

²³ Après calcul

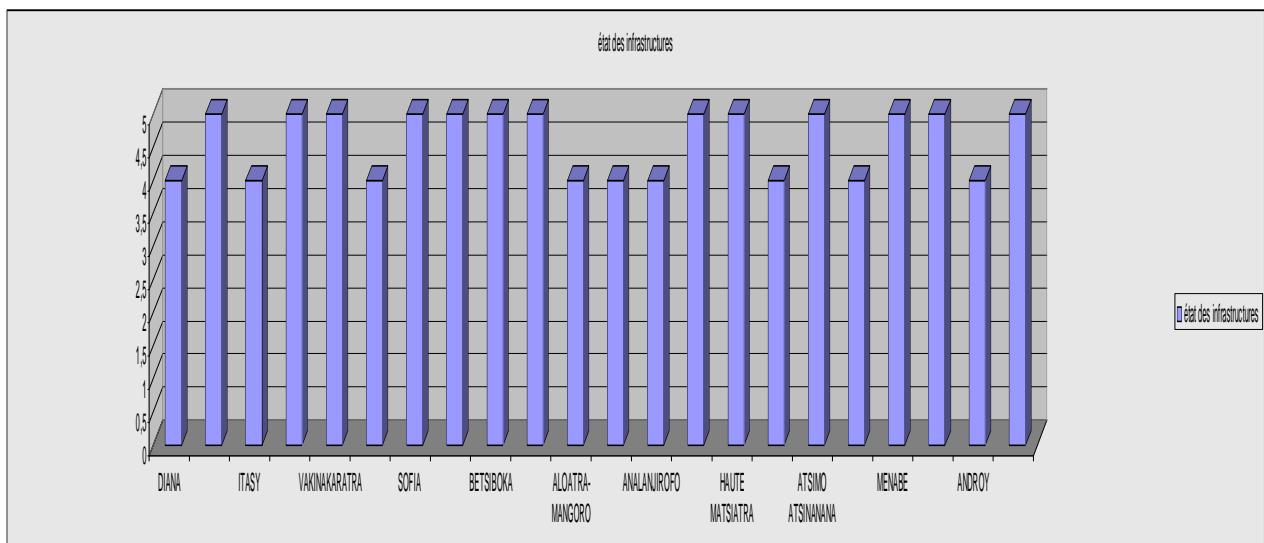
de l'économie en général. L'analyse antérieure est nécessaire pour la comparaison de l'objectif futur. Le schéma ci-dessous montre le niveau du réseau d'infrastructure de transport dans chaque région en 2012. On remarque très facilement que le changement est minimum car il n'y a eu que cinq nouvelles routes et un nouveau port.

Figure 15 : Répartition des réseaux dans les 22 régions en 2012



En effet, le système de route en terme de réseau n'est pas le problème, c'est le fait que ces infrastructures n'assurent pas son rôle dans la mobilité et accessibilité qui rend la pauvreté dans les milieux ruraux. Donc, ce qui est primordiale c'est la remise en bon état de ces infrastructures.

Figure 16 : L'état des infrastructures en 2012



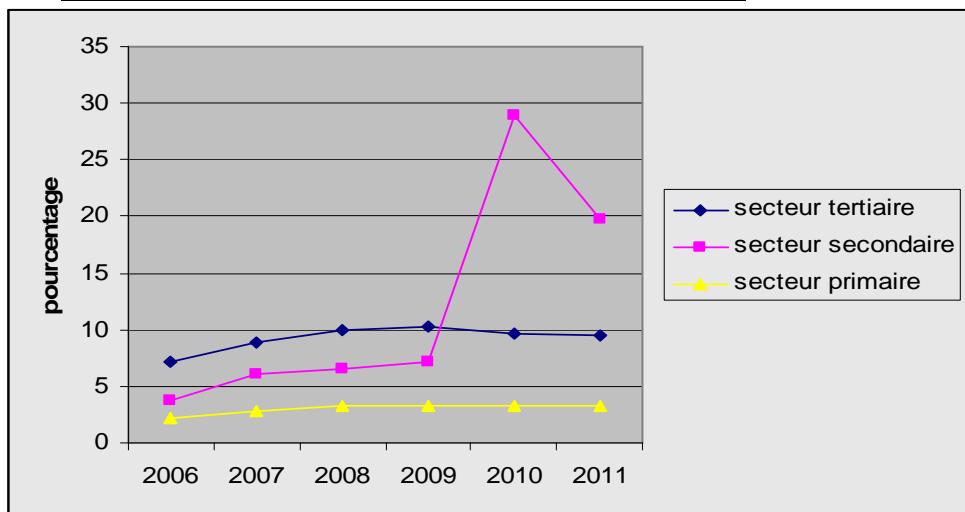
D'après ce schéma, avec une échelle de 1 à 5 le niveau de l'état des infrastructures de transport à Madagascar va s'améliorer à environ 90%. La politique future de l'Etat porte donc sur la réhabilitation et construction des infrastructures. Or, dans notre analyse précédent, la valeur de ces travaux est très importante. En plus, ces travaux nécessitent l'intervention des grandes entreprises internationales. Avec 119 entreprises qui sont constituées en majorités de PME, l'avenir de ces investissements reste floues en matière de faisabilité. La capacité des grandes entreprises semble

insuffisante compte tenu de leur nombre pour couvrir tous les travaux. Donc les questions suivantes se posent, notamment est ce qu'on peut le faire ? Si oui comment ? Peut-on améliorer notre infrastructure à 90% vu notre capacité actuelle ? Est-ce que nous disposons assez d'argent pour le financement de ces projets ? Et quelle est la place des bailleurs dans ce cadre là ? Néanmoins, pour que cela soit possible des efforts devraient être envisagés sur tous les fronts.

II- Effort envisagé pour la réalisation des objectifs futurs

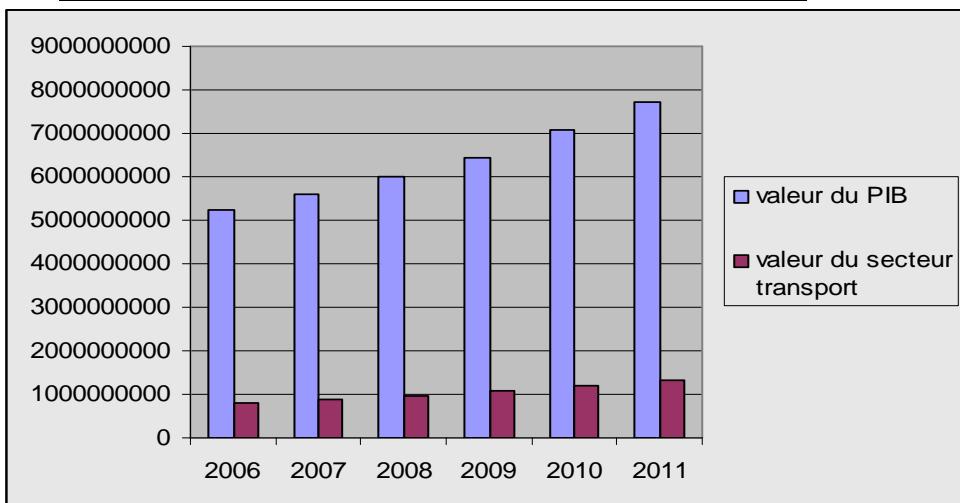
La réalisation de ces infrastructures nécessite environ 3,933 milliards de dollars pour la réhabilitation et création de nouvelle route pendant cinq ans. C'est un apport public et 1,887 milliards de dollars apport privé. La valeur de l'objectif pour l'infrastructure équivaut à 52,5% du PIB en 2011. On a besoin sans doute d'une aide de financement, l'effort sur les accords et partenariats entre secteur public et privé doivent être renforcés pour que les charges du gouvernement soient allégées au minimum. Car la réalisation de ces infrastructures conduira au développement du secteur transport et avec son importance dans l'économie le développement du secteur va permettre le développement économique. Avec une croissance moyenne du PIB de 7,48% pendant six ans, on aura en 2012 une valeur d'environ 7,704 milliards de dollars (avec dollar en base 2007). Le secteur transport devrait dans ce cas avoir en moyenne une croissance de 11% chaque année pendant six ans. Et la part du secteur dans le PIB devrait atteindre 17,20% estimé à environ 1,325 milliard en dollars base 2007. Pour il faut que les activités dans le secteur transport notamment le transport de marchandises, de voyageurs et auxiliaires soient en augmentation. De toute évidence l'infrastructure de transport doit être capable d'assurer le développement du secteur transport avec une croissance d'investissement d'environ 18% par année par le gouvernement. L'importance du secteur transport dans l'économie va donc pousser les efforts du gouvernement à atteindre les valeurs ci-dessus pour que la réduction de la pauvreté soit possible.

Figure 17 : Perspective de la croissance des secteurs d'activité



Source : cadrage macroéconomique MAP

Figure 18 : Perspective de la part du secteur transport dans le PIB



Source : cadrage macroéconomique du MAP

La valeur de la réhabilitation totale et création de nouvelles routes à Madagascar s'élève à 5,820 milliards de dollars. Ce qui est une somme considérable. Comment gérer cette somme pour que l'économie de Madagascar, plus précisément la population, puisse jouir de cette investissement. Un ordre de priorité semble être très utile dans le cas de la réhabilitation et création. Notre suggestion se porte sur la partie Sud-ouest, Ouest, Nord-ouest allant de la région d'Anosy, Atsimo andrefana, Menabe Melaky, Boeny, Sofia et Diana. Ces régions à forte capacité économique sur le plan ressources naturelles est l'objet de différents projets internationaux. Il s'agit des exploitations pétrolières et minières. Il faut profiter de la demande (nourritures, main d'oeuvre, approvisionnement en PPN) générée par ces investissements pour que les infrastructures de transport nouvellement réhabilitées et créées soient rentabilisées. Ce qui équivaut à la rentabilité du système transport et en conséquence impact positif sur l'économie et surtout amélioration du bien être de la population à long terme. La valeur du transport dans l'économie sera de plus en plus importante au fur et à mesure que l'économie progresse. Ceci est possible seulement si les infrastructures de transport permettent de ressortir la valeur du transport c'est-à-dire mobilité, utilité et accessibilité. La croissance économique serait alors le fruit d'un processus bien défini et ce processus serait à l'origine du développement du secteur transport à Madagascar.

CONCLUSION

Nos dépenses en infrastructure future seront de 5 milliards de dollars. Cette somme d'argent est pour la plus part consacrée à la réhabilitation et construction d'infrastructure de transport. Les entreprises locales constituées de PME ne sont pas en mesure de satisfaire cette demande. L'amélioration du système transport semble dans ce cas une rude épreuve pour le gouvernement. Après cela, on pourra constater l'effet de ces investissements sur l'économie et le niveau de vie de la population. Donc, on est dans une ère de changement au point de vue politique et sociale. Le retard accumulé au cours de ces dernières années est considérable, une stratégie est donc mise en place pour atteindre l'objectif qui est la lutte contre la pauvreté rurale à Madagascar. La mise en valeur de l'utilité et l'importance du secteur transport est la stratégie optée pour relancer la croissance économique, ce choix se résume par le rôle moteur de ce secteur dans la croissance économique. Malgré l'effort du gouvernement, la tâche est d'autant plus difficile à l'heure actuelle avec 7.800 km de routes nationales et 12.000 km de routes rurales réhabilités qui nécessitent quand même une somme considérable et des entreprises de constructions d'infrastructures très performantes. La compétence des entreprises est un critère exigeant pour la fiabilité et le développement du secteur de construction d'infrastructure de transport. L'incapacité du gouvernement actuel à payer la totalité de la demande entraîne l'intervention de divers organismes internationaux. Le taux de rentabilité de ces projets reste l'indicateur potentiel qui pousse les bailleurs de fonds à financer. La finalité de ces engagements est la population. Quels seront les impacts de cette politique sur la vie de la population et quelle est la combinaison parfaite pour sortir de ce cercle vicieux ? On espère être sur la bonne voie en attendant 2012.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	- 5 -
PARTIE I : SITUATION ECONOMIQUE ET IMPORTANCE DU SECTEUR TRANSPORT DANS L'ECONOMIE.....	- 6 -
I- LA SITUATION MACROECONOMIQUE MALGACHE :	- 6 -
II- IMPORTANCE DU SECTEUR TRANSPORT DANS L'ECONOMIE.....	- 8 -
II-1 LES GRANDEURS QUI REFLETTENT L'IMPORTANCE DU TRANSPORT DANS L'ECONOMIE :	- 8 -
II-1-1 <i>Mode de transport routier</i> :	- 8 -
II-1-2 <i>Mode de transport aérien</i>	- 10 -
II-1-3 <i>Mode de transport maritime</i>	- 11 -
II-1-4 <i>Mode de transport ferroviaire</i>	- 12 -
II-1-5 <i>Valeur du transport routier par jour</i>	- 12 -
II-1-6 <i>Valeur du transport aérien</i>	- 13 -
II-1-7 <i>Valeur du transport maritime</i>	- 14 -
II-1-8 <i>Valeur du transport ferroviaire</i>	- 14 -
PARTIE II : LE SECTEUR DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	- 16 -
CHAPITRE I : DEFINITION ET DESCRIPTION	- 16 -
I- DEFINITION DU SECTEUR DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURE.....	- 16 -
II- DESCRIPTION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES	- 18 -
II-1 INFRASTRUCTURE ROUTIERE.....	- 18 -
II-1-1 <i>La route</i>	- 18 -
II-2 INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE	- 21 -
II-3 INFRASTRUCTURES MARITIME ET FLUVIAL.....	- 22 -
II-4 INFRASTRUCTURE AERIENNE.....	- 24 -
II-5 RESULTATS DE LA DESCRIPTION.....	- 26 -
III- POLITIQUE GENERALE DE L'ETAT SUR L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	- 29 -
III-1 POLITIQUE ACTUELLE :	- 29 -
III-2 L'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	- 30 -
III-3 VENTILATION DE L'INVESTISSEMENT SELON LES TRAVAUX REALISES	- 33 -
CHAPITRE II : MARCHE DANS LE SECTEUR DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT.....	- 35 -
I- L'OFFRE DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :	- 36 -
I-1 NATURE DE L'OFFREURS	- 36 -
I-2 REALISATION DANS LA CONSTRUCTION OU REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	- 37 -
I-2-1 <i>Infrastructures routières</i>	- 37 -
I-2-2 <i>Infrastructures ferroviaires</i>	- 37 -
I-2-3 <i>Infrastructures maritimes</i>	- 38 -
I-2-4 <i>Infrastructures aériennes</i>	- 39 -
I-3 EXEMPLE D'UNE ENTREPRISE OFFREUR DE SERVICES DE CONSTRUCTIONS D'INFRASTRUCTURES	- 39 -
II- LA DEMANDE DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :	- 41 -
II-1 LES AUTORITES PUBLIQUES	- 41 -
II-1-1 <i>Demande dans l'infrastructure routière</i>	- 41 -
II-1-2 <i>Demande dans l'infrastructure ferroviaire</i>	- 42 -
II-1-3 <i>Demande dans l'infrastructure aérienne</i>	- 43 -
II-1-4 <i>Demande dans l'infrastructure maritime</i>	- 43 -
II-2 DEMANDE EMANANT DES PRIVES	- 44 -
II-3 CREATION D'EMPLOI.....	- 44 -
II-4 BILAN DE L'ANALYSE DE L'OFFRE ET DEMANDE	- 45 -
III- FINANCEMENT D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	- 46 -

III-1 FINANCEMENT INTERNE.....	- 46 -
<i>III-1-1 Taxes.....</i>	- 46 -
<i>III-1-2 Emprunts auprès des institutions financières</i>	- 46 -
III-2 FINANCEMENT EXTERNE	- 47 -
<i>III-2-1- Aide non remboursable</i>	- 47 -
<i>III-2-2- Aide remboursable</i>	- 47 -
IV- IMPACT DE L'INVESTISSEMENT SUR LE NIVEAU DE LA PAUVRETE A MADAGASCAR.....	- 49 -
PARTIE III : PERSPECTIVE ET OPTIQUE POUR 2012.....	- 51 -
I- OBJECTIF FUTUR DE L'ETAT DANS LE SECTEUR TRANSPORT	- 51 -
I-1 MADAGASCAR ACTION PLAN (MAP) 2007 – 2012	- 51 -
I-2 AXES STRATEGIQUES.....	- 52 -
II- EFFORT ENVISAGE POUR LA REALISATION DES OBJECTIFS FUTURS.....	- 59 -
CONCLUSION	- 61 -
BIBLIOGRAPHIE	- 64 -
ANNEXES	- 66 -

BIBLIOGRAPHIE

- RAHAINGOARIMANANA Noelisoa,,, RASOLOFONDRAIBE Mamisoa, « Rapport économique et financier 2001-2002» in Ministère de l’Economie des Finances et du Budget (MEFB) - Imprimerie Nationale, Antananarivo 2003, 104 pages.
- RAHAINGOARIMANANA Noelisoa,,, RASOLOFONDRAIBE Mamisoa, « Rapport économique et financier 2003-2004» in Ministère de l’Economie des Finances et du Budget (MEFB) - Imprimerie Nationale, Antananarivo 2005, 89 pages.
- RAHAINGOARIMANANA Noelisoa,,, RASOLOFONDRAIBE Mamisoa, « Rapport économique et financier 2004-2005» in Ministère de l’Economie des Finances et du Budget (MEFB) - Imprimerie Nationale, Antananarivo 2006, 96 pages.
- RAHAINGOARIMANANA Noelisoa,,, RASOLOFONDRAIBE Mamisoa, « Rapport économique et financier 2005-2006» in Ministère de l’Economie des Finances et du Budget (MEFB) - Imprimerie Nationale, Antananarivo 2007, 102 pages.
- CARPENTIER Paul, « Le commerce extérieur de MADAGASCAR en 2005 », Mission Economique de Tananarive, novembre 2006.
- « Loi de finances 2007» in Ministère de l’Economie des Finances et du Budget (MEFB) - Antananarivo : Imprimerie Nationale, année 2007.
- « Rapport national sur le Développement Humain MADAGASCAR », (chapitre II : évolution des indicateurs de développement humain à Madagascar) in PNUD : année 2006.
- *Paul Dorosh, Steven Haggblade, Christen Lungren, Tiaray Razafimanantena* : « Moteurs économiques pour la réduction de la pauvreté à Madagascar » - INSTAT 2006.
- « Republic of Madagascar: Selected Issues » FMI, Juillet 2007.
- « La sécurité dans le Transport à Madagascar » Forum International pour le Transport Rural et le Développement (FITRD) - Novembre 2006.
- « *L'impact de la crise dans Le secteur manufacturier* » - INSTAT : (Résultat d'une enquête menée durant les mois d'octobre et novembre 2002 avec le financement du Service de Coopération et d’Action Culturelle).
- « DECRET N°99-776 du 27 septembre 1999 Portant refonte du classement des Routes Nationales », Journal officiel n°2622, pages 420 du 24 janvier 2000.
- MAP : Engagement 2 «Infrastructure reliée » - 2007
- MINISTERE DU TRANSPORT ET DE LA METEOROLOGIE (MTM), Centre de documentation.

- « Rapport d'activités 2001-2005 » Aviation Civile de Madagascar (ACM), in MINISTERE DU TRANSPORT ET DE LA METEOROLOGIE (MTM), année 2007
- « Rapport d'activités 2004 » Madarail, in MINISTERE DU TRANSPORT ET DE LA METEOROLOGIE (MTM), année 2007.
- « Rapport d'activités 2004 » Agence Portuaire Maritime et Fluvial (APMF), in MINISTERE DU TRANSPORT ET DE LA METEOROLOGIE (MTM), année 2007.

- « Journée Africaine de la Statistique (JAS) 2001 »

Biblio Web :

www.instat.mg

www.Mefb.gov.mg

www.worldbank.org

www.imf.org

ANNEXES

D'après *DECRET N°99-776 du 27 septembre 1999 Portant refonte du classement des Routes Nationales Journal Officiel n°2622 Pages 420 du 24 janvier 2000.*

Sont classées, dans le réseau des Routes Nationales Primaires, reliant les chefs-lieux des Faritany et suivant l'article 4, alinéa 1 de la loi n°98-026 du 20.01.99 portant refonte de Charte Routière, les sections de routes figurant au tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Liste des routes nationales

N° R.N.P.	ITINERAIRES	Kilometrage
2	-Antananarivo – Moramanga – Brickaville – Toamasina	352
4	-Antananarivo – Ankazobe – Maevatanana – Ambondromamy – Mahajanga	570
6	-Ambondromamy – Antsohihy – Ambanja - Ambilobe – Antsiranana	713
7	-Antananarivo – Antsirabe – Ambositra – Fianarantsoa – Ihosy Toliara	925
	TOTAL	2 560

Source: *Direction des routes 2000*

b) sont classées, dans le réseau des Routes Nationales Secondaires, reliant les chefs-lieux des Faritany à des chefs-lieux des régions, les sections de routes figurant au tableau suivant :

N° R.N.S.	ITINERAIRES	Kilometrage
1	-Antananarivo – Miarinarivo – Analavory – Ambalanirina – Tsiromandidy –	234
1 bis	Analavory – Ihazomay – Tsiromandidy – Beravina – Bemahatazana -	481
3	Maintirano	90
5	-Antananarivo – Talata Volonondry – Anjozorobe	406
5a	- Toamasina – Fenerive – Soanierana Ivongo – Mananara – Maroantsetra	431
10	-Isesy – Vohémar – Sambava – Antalaha – Maromandia – Marofinaritra	449
11	-Andranovory – Betioky – Ampanihy – Tsiombe – Ambovombe	101
12	-Carrefour RN.25 – Nosy varika	291
13	-Irondro – Manakara – Vohipeno – Farafangana – Vangaindrano	495
21	-Ihosy – Betroka – Ambovombe – Amboasary – Taolagnaro	61
25	-Ambodiatafa – Ambodifotora – Aniribe (Sainte-Marie)	176
27	-Carrefour RN.7 Ambohimahasoa – Vohiparara- Ifanadiana Mananjary	272
30	- Ihosy – Ivohibe – Vondroza -Farafangana	10
30a	-Carrefour RN.6 – Ankify	27
32	-Helle Ville- Djamanjary – Andilana	202
34	-Carrefour RN.6 – (Antsohihy) – Mandritsara	330
35	-Antsirabe- Betafo- Miandrivazo- Croisement RN.35	172
41	-Malaimbandy- Mahabo- Morondava	42
43	-Carrefour RN.7 Kelikampona- Sandrandahy- Fandriana	136
44	-Analavory- Soavinandriana- Faratsihy- Ambohibary- Sambaina	228
45	-Moramanga- Ambatondrazaka- Imerimandroso-Vohitraivo	24
52	-Alakamisy Ambohimaha- Vohiparara	6
57	-Talatamaty- Aéroport d'Ivato	12
58a	-Hell-Ville- Fascène	15
	TOTAL	4 691

Source: *Direction des routes 2000*

c)-sont classes, dans le réseau des Routes Nationales Temporaires, suivant l'article 4, alinéa 3 de la loi n°98-026 du 20.01.99, les sections de routes figurant au tableau ci-dessous :

N° R.N.T.	ITINERAIRES	Kilometrage
2bis	-Ankorahotra- Université Ankatsos	2
3a	-Vohidiala- Amparafaravola- Vohitraivo- Andilamena	150
3b	-Croisement RN.5a Ambaromiambana- Andapa	97
8	-Marofotra- Belo Tsiribihina- Bekopaka- Antsalova	262
8a	-Maintirana- Betanatanana-Antsalova	123
8b	-Croisement RN.4- Marovoay- Ambolomoty	19
8c	-Bemahatazana- Morafenobe- Ambatomainty-Kandreho- Croisement RN.4	318
9	-Toliara- Manja- Mandabe- Dabara	472
11	-Nosy varika- Mahanoro	101
11a	-Mahanoro- Vatomandry- Antsampanana	204
12a	-Taolagnaro- Manantenina- Vangaindrano	238
14	-Ifanadiana- Tolongaina- Ikongo	94
15	-Sakaraha- Ankazoabo- Beroroho	232
16	-Carrefour RN.27- Ranotsara- Iakoa	81
17	-Carrefour RN.13- Bekily	41
17a	-Carrefour RN.10- Bezaha- Benenitra	114
18	-Vaingaindrano- Midongy Atsimo- Befotaka	130
19	-Maintirano- Besalampy- Soalala- Mitsinjo	523
20	-Carrefour RN.11- Ilaka- Antanambao Manampotsy	49
22	-Antsikafoka- Vavatenina- Anjahambe	55
23	-Mahanoro- Marolambo	132
23a	-Moramanga- Anosibe an'ala	71
24	-Carrefour RN.11- Vohilava	42
26	-Carrefour RN.7- Ilempona- Antanifotsy	3
31	-Carrefour RN- Ankazobetsihy- Bealanana	100
31a	-Carrefour RN.6- Analalava	79
33	-Morarano- Andriamena	88
33a	-Carrefour RN.4- Bekapaina- Tsaratanana	82
33b	-Carrefour RN.4- Andranofasika- Ambato-Boeni	23
35	-Ivato- Ambatofinandrahana- Malaimbandy	274
36	-Carrefour RN.4- Ampanotokana- Miantso- Firavahana-Fenoarivobe	134
42	-Fianarantsoa- Isorana- Ikalamavony	95
46	-RN.7- Ambovombe	17
47	-Ivato- Antoetra	25
51	-Carrefour RN.3- Ambohimanga	5
53	-Antalah- Aéroport d'Antsirabato	13
54	-Mahajanga- Aéroport d'Amborovy	8
55	-Carrefour RN.9- Ambahikily- Antanandava- Morombe	78
56	-Arivonimamo- Terrain d'aviation	3
58b	-Ankadindratombo- Ambohimanambola	7
59a	-Androrona- Port de Vohémar	4
59b	-Antsiranana- Ramena	20
	TOTAL	4 598

Tableau 2 : Liste des ports maritimes

Nom du port				Surface du terre plein (m ²)
	Long courrier	Caboteur	Chalutier	
Port d'Antsiranana	301	62	51	6.602
Port de Mahajanga		819		16.935
Port de Toamasina	706	314		870.000
Port de Toliara	169	144		23.500
Port de Nosy-Be		150		11.250
Port de port Saint Louis		120		1.000
Port d'Antsohihy		185		2.520
Port de Maintirano		66,20		1.750
Port de morondava		137		4.775
Port de Morombe				
Port de Tolagnaro		145		6.565
Port de Manakara		214		7.785
Port de Mananjary		157		980
Port de Maroantsetra		190		
Port d'Antalaha		183		3.800
Port de Vohémar		100		14.619
Pot de Sainte Maire				

Source : Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF) 2007

Tableau 3 : Liste des aéroports

Province	Nom/localisation	piste		
		Dimension (m)	Surface	Résistance
Antananarivo	Antsirabe	1.500 x 50	Grass	DC3
	Ivato-Antananarivo	3.100 x 45	Tarred	B 747
	Tsiroanomandidy	1.075 x 35	Bare ground	DC3
Antsiranana	Ambanja	960 x 15	Tarred	Win Otter
	Ambilobe Mahavavy	1.500 x 50	Tarred	DC4
	Andapa	1.250 x 30	Tarred	DC3
	Antalaha	1.193 x 27	Tarred	HS748
	Antsiranana	1.500 x 30	Tarred	B737
	Nosy-Be Fascène	2.190 x 45	Tarred	B737
	Sambava	1.800 x 30	Tarred	B737
	Vohémar	1.300 x 25	Tarred	DC3
Fianarantsoa	Ambalavao	1.100 x 30	Grass	DC3
		945 x 40	Grass	DC3
	Farafangana	1.050 x 25	Tarred	HS748
	Fianarantsoa	1.250 x 25	Tarred	HS748
	Ihosy	1.600 x 25	Bare ground	DC3
	Manakara	1.200 x 25	Tarred	HS748
	Mananjary	1.500 x 30	Tarred	B737
	Vangaindrano	900 x 30	Bare ground	Twin Otter
Mahajanga	Analalava	1.200 x 22	Graveled	DC3
		1.030 x 26	Grass	DC3

	Ankavandra Ankazoabo Antsalova Antsohihy Bealalana ankaizina Befandrina Nord Bekily Belo/Tsiribihina Beroroha Antsoa Besalampy Betioky Mahajanga Maintirano Mandrtsara Morafenobe Port Bérgé Soalala Tambohorano Tsaratanana	1.000 x 30 1.070 x 45 920 x 30 1.500 x 30 1.214 x 30 1.270 x 50 1.280 x 40 780 x 35 1.350 x 30 950 x 30 850 x 30 1.330 x 30 2.200 x 45 1.300 x 30 1.285 x 30 1.140 x 30 850 x 20 1.300 x 30 1.250 x 20 1.000 x 35 1.320 x 30	Grass Grass Grass Tarred Grass Grass Grass Grass Grass Grass Tarred Grass Grass Grass Grass Tarred Grass Tarred Grass Grass	DC3 DC3 DC3 DC3 DC3 DC3 DC3 Twin otter DC3 Twin Otter Twin Otter DC3 B707 DC3 DC3 DC3 DC3 Twin Otter DC3 DC3 DC3 DC3 DC3 DC3
Toliary	Ampanihy Betroka Malaimbandy Mandabe Manja Miandrivazo Morombe Morondava Tolagnaro Toliary	1.100 x 30 1.100 x 20 1.200 x 30 1.195 x 30 1.070 x 30 1.600 x 30 1.100 x 30 1.300 x 30 1.500 x 30 1.345 x 35 1.800 x 30 2.000 x 30 800 x 15	Grass Grass Grass Grass Gras Grass Tarred Tarred Tarred Tarred Tarred Tarred Tarred Tarred Tarred	DC3 DC3 DC3 DC3 DC3 DC3 DC3 DC4 B737 DC3 B737 B737 Twin Otter
Toamasina	Ambatodrazaka Amparafaravola Mahanoro Mananara avaratra Maroantsetra Sainte Marie Toamasina Vatomandry	1.000 x 30 1.200 x 50 1.350 x 55 1.250 x 25 1.300 x 30 1.025 x 30 660 x 30 2.200 x 40 1.175 x 33	Grass Grass Grass Tarred Tarred Tarred Grass Tarred Grass	DC3 DC3 DC3 HS748 DC4 HS748 DC3 B737 DC3
Total	56	Aéroports		

Source : Aviation Civile de Madagascar (ACM) 2007

Tableau 4 : Coût de la réalisation du MAP

	2007	2008	2009	2010	2011	Annual Average	Total
Governance							
Public sector	197.5	315.5	344.8	425.9	384.1	333.6	1,667.8
Private sector	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Infrastructure							
Public sector	537.3	648.8	866.9	945.0	932.9	786.2	3,933.0
Private sector	257.9	311.4	416.1	453.6	448.8	377.6	1,887.8
Education							
Public sector	75.5	109.8	130.4	164.7	205.8	137.2	686.1
Private sector	9.1	13.2	15.6	19.8	24.7	16.5	82.3
Rural development							
Public sector	142.4	211.6	229.6	242.4	261.7	217.5	1,087.6
Private sector	11.4	16.9	18.4	19.4	20.9	17.4	87.0
Health, family planning, HIV/AIDS							
Public sector	144.2	191.7	227.5	252.7	308.0	224.8	1,124.0
Private sector	8.6	11.5	13.6	15.2	18.5	13.5	67.4
Economic growth							
Public sector	104.8	93.6	75.0	69.4	64.8	81.5	407.6
Private sector	3.1	2.8	2.3	2.1	1.9	2.4	12.2
Environmental protection							
Public sector	35.3	49.3	53.0	58.2	62.1	51.6	257.8
Private sector	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
National solidarity							
Public sector	48.0	51.1	56.9	55.5	62.5	54.8	274.0
Private sector	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.6
Total investment	1,575.2	2,027.3	2,450.1	2,723.8	2,797.1	2,314.7	11,575.4
<i>Of which</i> : contribution of public sector	1,285.0	1,671.3	1,984.0	2,213.7	2,282.1	1,887.2	9,438.0
<i>Of which</i> : contribution of private sector	290.3	355.9	466.1	510.1	515.0	427.5	2,137.4

Source: Malagasy authorities.

Tableau 4 : Liste des entreprises BTP à Madagascar

Noms des Entreprises	Activités
AFIMA	Prestataire
AGETIPA	BTP – Service
AQUAMAD	Commerce - BTP
AREMEC	BTP – Service
ASA LALANA MALAGASY	BTP – construction - services
ASA MALAGASY	BTP – construction - services
ASSOCIATION FRISA – SCHMALZ	Prestataire
ATELIER DUBOSSC-LANDOWSKI	BTP
AURLAC	BTP – construction - services
BACHY SOLETANCHE	Prestataire
BARITEX	BTP – construction - services
BAU ANDRIANAIVO UNTERNHMEN	BTP
BETA CONSTRUCTION	BTP – construction - services
BOTO ZDISON BERNARD	BTP – construction - services
BTP MADAGASCAR	Prestataire
CASTHOR SARL	BTP – construction - services
CIVIL AND GEOLOGICAL ENGENEERING	BTP – construction - services
COGENAL	Aménagement – BTP – construction - services
COLAS	BTP – construction - services
COMABAT	BTP - services
COMELEC	Aménagement – BTP – ingénierie - services
COMINOR	BTP – construction
COMPAGNIE MADECASSE	Distribution – importation
CONSTRUCT	BTP – construction
CONSTRUCTION SOA	BTP – construction
ECOJF	BTP – construction
ECOMET ENTREPRISE	BTP – construction – services
ECOMI	BTP – construction - services
ECORAMA	Services
ELIBAT	BTP –services

ENTRACOM	BTP
ENTREPRISE MIRA	Prestataire
ENTREPRISE ATLAS	Ingénierie – BTP – construction - services
ENTREPRISE BERTH	BTP – construction - services
ENTREPRISE CALDO	BTP – construction
ENTREPRISE DANIELSON	BTP – construction
E/SE DE CONSTRUCTION A M/car	BTP – construction
E/se de construction de l'océan indien	BTP – construction
E/SE DE CONSTRUCTION EN BTP	BTP – construction
E/SE DE CONSTRUCTION GENERALE	BTP – construction
E/SE DE CONSTRUCTION TOJO	BTP – construction
E/SE DE CONSTRUCTION MANITRA	BTP – construction
Entreprise de diffusion industrielle pour la construction et l'aménagement	Aménagement – BTP – ingénierie - services
Entreprise de terrassement et de construction à Madagascar	Aménagement – BTP – ingénierie - services
Entreprise de terrassement de Madagascar	Aménagement – BTP – ingénierie - services
Entreprise de terrassement et de construction	Aménagement – BTP – ingénierie - services
Entreprise de travaux publics et urbains	BTP – construction
Entreprise DINA	BTP – construction
Entreprise DINIKA International	BTP – construction
E/e Elysée Rolland et Cie	BTP – construction
E/se Générale de Construction	BTP – construction
E/se Gle de Const° Ramanankandrasana	BTP – construction
Entreprise générale RAMAROSON	BTP – construction
Entreprise Henintsoa Harilala	BTP – construction
Entreprise JM	BTP – construction
Entreprise KAROKA	BTP – construction
Entreprise LIANA	BTP – construction
Entreprise MAHAY	BTP – construction – commerce
Entreprise MAHEFA	BTP – construction
Entreprise malagasy de génie civil et TP	Prestataire
Entreprise MAMIA Rakotovao Fils	BTP – construction

Entreprise MANARIVO	Prestataire
Entreprise Mandimby	Prestataire
Entreprise Miatrika	BTP – construction
Entreprise Mirindra	BTP – construction
Entreprise Nbimbihasina	Commerce et distribution – services
Entreprise Razakarisoa	BTP – construction
Entreprise ROSO	BTP – construction
Entreprise SARA & Cie	Prestataire
Entreprise SIROT & Cie	Prestataire
Espace INGENIERIE	BTP – construction
Ets MOURDINE Alibay & Cie	BTP – construction
Femmes entrepreneurs de Madagascar	BTP – construction
FINARITRA	BTP – construction
France ALU	BTP – construction – services
FRANCINE PUYOS	BTP – construction
CAMBODGI CONSTRUZIONI	Prestataire
General building Corporation	BTP – construction
Générale de Construction	BTP – construction
HAIKY/ALFA	BTP – construction
HOLCIM	BTP – construction – commerce – industrie
ICC	BTP – construction
IFRAMAC MADAGASCAR	BTP – construction
IRLO	BTP – construction
LA MISE	BTP – construction
LE BETON	BTP – construction
MAC ETUDES ET TRAVAUX	BTP – construction
MALAGASY CONSTRUCTIONS	BTP – construction – Ingénierie
MENUISERIES ET TRAVAUX	BTP – construction - services
MIHAJA BTP	BTP – construction – Ingénierie
MITAHA ENGINEERING	BTP – construction – Ingénierie
IMITSINJO	BTP – construction
PARPAING TAHIRISOA	BTP – construction
PRECIA CONSTRUCTION	BTP – construction

PROFILAGE DE MADAGASCAR	BTP – construction
RABEZANAHARY	BTP – construction
RAKOTONIRINA Tovo Mbolatina	BTP – construction
RAMBININTSOA GERARD	BTP – construction - services
RANDRIAMAHEFASOA Raymond Aimé	BTP – construction - services
RANO	BTP – construction - services
RIANA BTP	BTP – construction - services
S2PC	Services
SANIFER	Services
SICAGEBAT	BTP – construction - services
SMARTY	BTP – construction - services
SOBRICTA	BTP – construction - services
SOCIETE DE CONST ET BATIMENTS	BTP – construction - services
STE d'étude et de réalisation des travaux d'ingénierie	Ingénierie – BTP – construction - services
STE d'exploitation et de travaux Malagasy	BTP – construction - services
Ste générale de CONST et d'irrigation	BTP – construction - services
STE nationale des TP internationale	BTP – construction - services
STE SINO-Malagasy de TP	BTP – construction - services
SOMEAH	BTP – construction - services
SOTRAMAD	BTP – construction - services
TOMETAL	BTP – construction - services
TOP DESING	BTP – construction - services
TSELATRA	BTP – construction - services
COMETAN	BTP – construction - services – ingénierie
HENRI FRAISE	Services et location

Tableau 5 : Madagascar: Taux de croissance par branche d'activités

(variation annuelle en %)	2006 Prov	2007 Prov	2008	2009	2010	2011
Secteur Primaire	2,1	2,8	3,2	3,2	3,2	3,2
Agriculture	2,6	3,0	3,5	3,5	3,5	3,5
Elevage et pêche	1,9	3,0	3,2	3,2	3,2	3,2
Sylviculture	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5

Secteur secondaire	3,7	6,0	6,6	7,1	28,9	19,8
Secteur Secondaire hors ZFI	4,3	6,9	7,6	8,0	32,4	21,6
Agro-indus.	-12,5	5,5	6,0	6,0	6,0	6,0
Indus.Extra.	9,1	10,5	11,5	33,5	801,3	73,7
Energie	4,4	4,5	5,6	5,6	5,6	5,6
Indus. Alimen	0,0	7,3	8,3	8,3	8,3	8,3
Indus. Boissons	9,3	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Indus.Tabac	11,6	3,6	4,6	4,6	4,6	4,6
I.Corps gras	3,6	5,0	5,2	5,2	5,2	5,2
Pharmacie	2,2	3,0	3,5	3,5	3,5	3,5
Indus. Textile	0,8	5,0	6,0	6,0	6,0	6,0
I. Cuir	0,0	2,5	5,0	5,0	5,0	5,0
I. Bois	4,1	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Mat.Const.	11,6	14,5	16,9	13,0	12,0	11,0
I. Metallique	2,4	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Mat. Transport	19,3	7,3	7,3	7,3	7,0	7,0
Appareil Elect	0,5	7,6	7,6	7,6	7,6	7,0
I.papier	-10,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres	-6,0	7,0	7,0	7,0	6,0	6,0
<i>Zone Franche Industrielles (ZFI)</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Secteur Tertiaire	7,1	8,8	10,0	10,2	9,6	9,5
B.T.P	22,5	22,1	18,1	18,0	14,0	14,0
Transports de marchandises	8,7	9,5	11,1	11,0	10,0	10,0
Transports de voyageurs	3,1	9,8	11,4	11,4	11,4	11,4
Auxi. Transport	6,8	7,8	9,4	9,4	9,4	9,4
Telecommunications	12,0	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8
Commerce	4,4	7,3	8,9	8,9	8,8	8,8
Banque	14,2	8,8	7,6	7,6	7,6	7,6
Assurance	10,6	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Services rend. Entrep. & ménages			5,5	7,9	9,5	9,5
Administration	2,1	2,5	4,1	5,6	5,6	4,2
Serv. banc. non impute	14,2	8,2	8,2	8,2	8,2	7,6
PIB aux coûts des facteurs	4,7	6,4	7,3	7,6	10,1	9,3
Impôts indirects	6,2	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7
PIB aux prix du marché	4,9	6,46	7,26	7,50	9,76	9,02

Source : cadrage macroéconomique du MAP 2007

Calcul du coût d'1 km d'une route bitumée (prix année 2005)

Réglage plateforme : $1000 \text{ m} \times 6 \text{ m} = 6.000 \text{ m}^2 \times 2.509 \text{ Fmg} = 4.516.200$

Couche de fondation : $0,30 \times 6 \text{ m} \times 1000 \text{ m} = 1800 \text{ m}^3 \times 207.993 \text{ Fmg} = 374.387.400$

Couche de base : $0,25 \times 6 \text{ m} \times 1000 \text{ m} = 1.500 \text{ m}^3 \times 207.993 \text{ Fmg} = 331.989.500$

Accrochage : $0,3 \text{ kg/m}^2 \times 6 \text{ m} \times 1000 \text{ m} = 1,8 \times 6.228.781 \text{ Fmg} = 11.211.805,8$

Imprégnation : $1,2 \text{ kg/m}^2 \times 6 \text{ m} \times 1000 \text{ m} = 7,20 \times 5.545.725 \text{ Fmg} = 39.929.220$

Enrobé danse à chaud : $0,06 \times 6 \text{ m} \times 1000 \text{ m} = 360 \text{ m}^3 \times 2,450 \text{ T} = 882 \text{ T} \times 588.351 = 518.925.588$

Total : 1.280.959.713,8

Dans le cas où le trajet entre la construction et la base est supérieur à 5 km, il y a un plus value de transport à payer : $360 \text{ m}^3 \times \dots \text{km} \times 2.785 =$

$193 \text{ km} \times 1.280.959.713,8 = \mathbf{247.225.224.763,4 \text{ Fmg}}$ soit **49.445.044.952,68 Ariary**

Les prix mentionnés dans ce calcul correspondent aux prix de la construction du petit boulevard de l'Europe 2005 par la société COLAS.

Par ailleurs, 13.240 emplois locaux ont été générés par la réalisation des travaux routiers au niveau national, soit un ratio de 1,7 emploi/km sur un total de routes traités de 7.850 km. En moyenne, l'effectif permanent employé par les entreprises enquêtées a connu une augmentation de 17,5% en 2003 par rapport à 2002.

Tableau 6 : Exportation de la Chine de ces 10 derniers mois de cette année.

Produits exportés	Valeur en milliards de dollars	Augmentation* (en %)
Équipements électromécaniques	85,802	39,9
Vêtements et produits concernés	30,035	25,2
Produits de technologies de pointe	29,509	51,8
Les matières premières et produits textiles	13,430	28,3
Les chaussures	8,202	18,1
Les jouets	4,728	13,2
Les produits plastiques	4,078	29,4
Les meubles	2,913	37
Le ferroalliage	1,918	77,1
Les produits aquatiques	1,771	20,8
Les produits d'huile raffinée	1,641	102,3
Les médicaments	1,465	6,1

Source : www.amb-chine.fr

Tableau 7 : Croissance des exportations de contre-plaqués d'Indonésie

Année	Nombre d'usines	Volume des exportations (milliers de m ³)	Valeur des exportations (millions de \$ U.S)
1977	17	15,1	4,0
1978	19	68,1	16,7
1979	21	140,6	40,5
1980	29	282,7	74,4
1981	40	764,3	201,0
1982	61	1250,4	349,6
1983	79	2023,3	584,4
1984	89	3021,1	814,2
1985	95	3778,1	989,6
1986	96	3335,5	882,5
1987	98	5951,4	1892,5
1988	106	6901,4	2310,9
1989	110	8051,2	2079,1
1990	113	8492,7	3013,9

Source : Apkindo, 1991