

ACRONYMES

AGETIPA : Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public

DIANA : Diego-Ambilobe-Nosy be-Ambanja

DSRP : Document Stratégique pour la Réduction de la Pauvreté

FER : Fond d'Entretien Routier

INSTAT : Institut National de Statistique

KM(s) : kilomètre(s)

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

NTIC : Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication

PIB : Produit Intérieur Brut

PIC : Pôles Integrés de Croissance

PME : Petites et Moyennes Entreprises

PPP : Partenariat Public-Privé

RN : Route Nationale

SAVA : Sambava-Antalaha-Vohémar-Andapa

VPM : VICE PRIMATURE

SOMMAIRE

Remerciement

Acronymes	
Sommaire	
INTRODUCTION.....	1
PARTIE 1 :Infrastructures routières et développement économique.....3	
<u>Chapitre 1: La situation des Infrastructures routières</u>	
à Madagascar.....4	
<u>Section 1: L'état des routes à Madagascar.....4</u>	
A-Vue générale de l'état des routes à Madagascar.....4	
1-Introduction.....4	
2-L'état actuel des infrastructures routières.....5	
B-Les facteurs déterminant l'état des routes.....6	
1-Le manque d'entretien routier.....7	
a)La création du Fonds d'Entretien Routier (FER).....7	
2-Les cataclysmes naturels.....8	
3-Les autres causes de la dégradation des routes.....10	
a)L'âge.....10	
b)L'accroissement du trafic.....10	
c)L'instabilité politique.....10	
<u>Section 2: Le coût élevé de la construction et / ou de la réhabilitation des routes.....11</u>	
A-La mobilisation des ressources financières.....11	
1-La mobilisation des ressources intérieures.....11	
2-Le financement et l'assistance extérieure.....12	
a)La disparition de l'AGETIPA.....12	
B-Les raisons d'effectuer les dépenses en infrastructure routière.....13	
1-Les routes: base d'une compétitivité du secteur privé.....13	
2-Réduire les inégalités en infrastructures routières entre les régions.....14	
<u>Chapitre 2: Relation entre infrastructures routières et</u>	
<u>développement économique.....15</u>	
<u>Section 1: L'impact du manque d'infrastructure routière.....15</u>	
A-L'accentuation des effets de la pauvreté15	
1-L'accroissement de l'insécurité.....15	
2- L'accentuation de l'inflation.....18	
B-La déficience en infrastructures routières: contrainte à l'expansion	
du secteur privé.....18	
1-Le coût élevé de l'activité du secteur privé.....18	
2-L'incidence sur la compétitivité du secteur privé.....19	
<u>Section 2: Les conditions nécessaires au développement du secteur privé exportateur de</u>	
<u>produits agricoles.....19</u>	
A -L'établissement d'un cadre propice à l'investissement.....20	

1-L'existence d'infrastructure efficace.....	20
2-Concurrence et réglementation simplifiée.....	20
B-Le développement des entreprises privées.....	21
1-Le secteur informel.....	21
2-Les petites et moyennes entreprises (PME).....	21
PARTIE 2:Modernisation et développement des infrastructures routières dans le cadre du projet PIC.....	22
<u>chapitre1:Présentation du projet PIC.....</u>	23
<u>Section1:Historique du PIC.....</u>	23
A-Les motifs de la création des pôles.....	24
1-Le concept du projet PIC.....	24
2-Indicateurs de résultat.....	24
B-Présentation des Pôles Intégrés de Croissance.....	26
1-Pôle Fort Dauphin (Tolagnaro).....	26
a)Présentation de la région.....	26
b)Les atouts de la région.....	26
2- Pôle Antsirabe.....	27
a)Présentation de la région.....	27
b)Les atouts de la région.....	27
3-Pôle Antananarivo.....	28
a)Présentation de la région.....	28
b)Les atouts de la région.....	28
<u>Section 2:Nosy-Be:un des pôles intégrés de croissance.....</u>	29
A-Présentation de la région DIANA.....	29
B-Les atouts de la région.....	30
C-Réorientation des infrastructures routières de Nosy-be.....	31
1-Création de nouvelles routes.....	31
a)État général de la route à réhabiliter.....	31
b) Création d'une route ceinture.....	32
<u>chapitre 2:Les impacts de la réorientation des infrastructures routières sur l'économie de Nosy-be.....</u>	35
<u>Section 1:Les secteurs économiques de la région.....</u>	35
A-Les cultures de rente.....	36
1- Le café.....	37
2-Le poivre.....	37
3-La vanille.....	39
4- Les cultures industrielles.....	40
a)La canne a sucre.....	40
b)Plantes à parfum et essence.....	41
B-Les infrastructures existantes.....	42
1-Trafic routier	42
2-Infrastructures portuaires.....	42

<u>Section 2: Les effets de la modernisation et du développement des infrastructures routières dans la région de DIANA.....</u>	43
A-L'augmentaiton de l'activité du secteur privé.....	43
1-Incidence sur la production.....	43
2-Lien vital avec la compétitivité.....	44
B-Les effets sur l'environnement.....	44
1-Les impacts probables de la construction de cette route sur l'environnement.....	44
a)Sur le milieu physique.....	44
b)Sur le milieu biologique.....	45
c)Sur le milieu humain.....	45
2-Les mesures d'atténuation des impacts négatifs.....	45
a)Sur le milieu physique.....	46
b)Sur le milieu biologique.....	46
c)Sur le milieu humain.....	46
CONCLUSION.....	48

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

RESUME ANALYTIQUE

INTRODUCTION

Le développement et l'amélioration des infrastructures routières peuvent reprendre à des préoccupations diverses: des raisons d'ordre social, politique mais surtout d'ordre économique. Le niveau de priorité accordé par le gouvernement dans le développement des infrastructures routières est influencé par le souci d'aider les zones défavorisées, d'intégrer au développement du pays les régions géographiquement éloignées ayant une forte potentialité économique ... Mais la priorité des priorités est surtout de stimuler l'activité du secteur privé, parce que la relance économique repose sur le développement du secteur privé qui est le moteur de la croissance économique. Or deux (2) facteurs influencent principalement les investissements du secteur privé, à savoir un environnement économique sain, stable et incitatif et l'existence d'infrastructure adéquate. Cependant Madagascar est caractérisé par des déficiences importantes au niveau des infrastructures routières, clés de la compétitive à long terme du secteur privé

D'où notre intérêt à focaliser l'étude de ce thème sur: «L'apport des infrastructures routières au développement économique», car le développement des infrastructures routières touche tous les aspects du développement économique d'un pays et le bien être de sa population en dépend.

Pour mieux orienter notre étude nous allons approfondir la connaissance sur la relation entre infrastructures routières et développement économique: de quelle manière la déficience en infrastructures routières constitue-t-elle un obstacle au développement économique d'un pays?

Plusieurs tendances influencent à développer les infrastructures routières: pour accroître la performance du secteur privé exportateur de produits agricoles, mais également afin de répondre aux besoins des éléments les plus pauvres de la population. C'est pourquoi au cours de ces dernières années, les pays en développement ont beaucoup investi en infrastructure routière.

Ensuite, nous verrons les effets que pourraient avoir ces améliorations quantitatives et qualitatives pour le cas de Nosy-Be dans le cadre des Pôles Intégrés de Croissance (PIC). Mais le concept de développement durable impose de prendre en considération les impacts que pourraient avoir ses améliorations quantitatives et qualitatives des infrastructures routières sur l'environnement.

Il ne fait pas de doute qu'il y a dans l'ensemble beaucoup à gagner, en diversifiant et en modernisant les infrastructures routières pour relancer le secteur privé et leur développement est également essentiel dans la lutte contre la pauvreté.

PARTIE I: Infrastructures routières et développement économique

L’insuffisance des infrastructures économiques diminue les performances en matière de croissance et de réduction de pauvreté. Il existe une corrélation assez étroite entre la pauvreté et l’insuffisance des infrastructures routières dans les vingt deux (22) régions de Madagascar. D’où la création et le développement des infrastructures économiques constituent la première priorité du pays. Un accent particulier est mis sur les infrastructures routières tant au niveau du réseau structurant qu’au niveau des routes rurales. Ces 2 réseaux seront interconnectés afin d’assurer une circulation fluide entre campagnes et villes, et un total désenclavement des régions à forte potentialité économique¹.

Dans cette première partie, nous parlerons d’abord de la situation des infrastructures routières à Madagascar. Ensuite, nous verrons les liens entre infrastructures routières et développement économique.

¹ DSRP, mars 2003, page 102

Chapitre 1: La situation des Infrastructures routières à Madagascar

La longueur totale². du réseau routier de Madagascar atteint 31.999 kms. On peut dire qu'elle est de faible importance par rapport à l'étendue du territoire, mais également du fait qu'une partie du réseau est praticable durant seulement une partie de l'année à cause du mauvais état de la route ou des coupures de route à chaque saison de pluie. Pourtant l'existence de route permanente est essentielle au développement économique du pays. L'infrastructure routière de Madagascar est encore faible et entraîne au cours du processus de développement des charges financières considérables.

Section 1: L'état des routes à Madagascar

Madagascar se caractérise par des déficiences importantes au niveau des infrastructures routières, clés de la compétitivité à long terme du secteur privé. Les insuffisances en infrastructure routière se font sentir dans toute l'économie en raison de leurs effets sur les coûts de l'activité économique. La détérioration des routes a fait perdre à Madagascar une infrastructure précieuse valant des milliards d'Ariary. C'est pourquoi Madagascar a commencé en 2003 à déployer des efforts importants pour entretenir et reconstruire les infrastructures routières existantes, parce que de vastes réseaux routiers construits à grands frais ont été sous entretenus et utilisés de façon beaucoup plus intensive qu'on ne l'avait prévu. Par conséquent, les routes se sont dégradées à un rythme accéléré, et les anciennes chaussées se sont délabrées.

A-Vue générale de l'état des routes à Madagascar

1-Introduction

Le boom de la construction routière qu'a connu Madagascar pendant les années 60 et 70, avait créé une infrastructure routière qui s'est délabrée au cours de ces dernières années. Ces infrastructures routières risquent de tomber en ruine si elle n'est pas rapidement renforcée et protégée; car la restauration de ces routes coûtera trois (3) à cinq (5) fois plus cher que si on les avait entretenues correctement en temps voulu. De vastes réseaux routiers, construits à grands frais ont été mal entretenus et ont supporté un trafic beaucoup plus lourd que prévu. Certaines routes sont en si mauvais état que l'entretien ordinaire ne suffit plus.

² DSRP, mars 2003, page 103

C'est pourquoi, l'aménagement, la réhabilitation, l'entretien périodique et courant des infrastructures routières constituent la priorité du gouvernement³.

D'un point de vue général, l'infrastructure englobe l'ensemble des équipements collectifs durables aménageant le territoire: routes, ports, aéroports, pont, voies ferrées, ... L'infrastructure routière est appelée à jouer un rôle capital dans la reprise et l'accélération de la croissance économique. Des infrastructures routières performantes sont primordiales pour que Madagascar puisse participer à des phénomènes tels que la mondialisation des échanges et qu'elle puisse en tirer des avantages. Les infrastructures routières sont également importantes pour l'efficacité des programmes de lutte contre la pauvreté. L'infrastructure routière doit faire face à un certain nombre de défis. Le premier consiste à soutenir la reprise de la croissance après une période de crise en 2002⁴. Sans oublier que Madagascar est passé par des processus d'ajustement qui ont débouché sur des économies sensiblement restructurées, des politiques économiques plus cohérentes. Mais la réponse de l'offre à l'ajustement n'a cependant, pas été aussi forte que prévu en raison de l'insuffisance des infrastructures, dans la mesure où elles déterminent de manière cruciale la réponse du pays aux tendances mondiales telles que l'accélération de l'urbanisation, l'ouverture de l'économie, la mondialisation des échanges et les innovations techniques dans les domaines de la production.

Les défis apparaissent d'autant plus redoutables dans le cadre où l'infrastructure routière de Madagascar est apparemment «en crise». Dans la mesure où la pénurie et la dégradation des routes dans de nombreuses régions, à l'exception d'Antananarivo, entravent gravement la réalisation des objectifs de développement économique du pays.

2-L'état actuel des infrastructures routières

Comme nous l'avons dit précédemment, la longueur totale du réseau routier à Madagascar atteint seulement 31.999 kms. Sans oublier qu'une partie de ces infrastructures routières est impraticable durant la saison des pluies à cause des coupures de route. Ces coupures sont dues aux éboulements de terrain, aux débordements des fleuves en saison de pluie.

³ DSRP, mars 2003, page 103

⁴ La crise 2002 a eu des conséquences économiques énormes

Pour remédier à cette déficience en infrastructure routière, la priorité du gouvernement est la réhabilitation du réseau routier à Madagascar⁵:

-1400 kms de routes nationales primaires et secondaires, reliant la Capitale aux 22 régions, devront être réhabilitées en 2008,

-2000 kms environ par an de routes rurales pour désenclaver les 22 régions, devront être aménagées ou réhabilitées de 2003 à 2006;

-Des travaux d'aménagement sur les routes et pistes rurales ont été entrepris sur 2300 kms;

-249 kms de pistes rurales ont été réhabilitées dans la région de SAVA;

-Au niveau des entretiens courants 8077 kms sur 14050 kms ont été faits. Pour la réhabilitation, les réalisations ont été de 586 kms sur 5100 kms de routes revêtues.

-Les grands travaux concernent les routes reliant Toliara-Antananarivo –Mahajanga – Toamasina. Le plus grands travaux se situent sur RN 6⁶ entre Ambondromamy et Antsiranana. Les travaux sont en voie de finition.

-La RN 44 de Marovoay à Vodihala long de 113 kms a été réhabilitées.

-L'entretien du tronçon Ampasampito –Brickaville sur la RN2 et la mise à niveau d'une partie de la RN 44 vers Ambatondrazaka ont été également réalisés.

On remarque qu'un énorme effort a été entrepris par le gouvernement pour la réhabilitation et la construction des routes. Mais dans l'ensemble, beaucoup reste encore à faire.

B-Les facteurs déterminant l'état des routes

L'ampleur prise par la dégradation des routes à Madagascar est énorme. La dégradation des routes n'est pas un phénomène propre aux pays en développement. Malgré le mauvais état des routes, cela n'a jamais découragé les usagers ni réduit le volume du trafic. Mais il gonfle le coût des transports routiers, principal mode de transport des hommes et des marchandises à Madagascar. C'est pourquoi nous avons essayé de déterminer les principales causes de la dégradation des routes.

⁵ Les données citées en dessous sont tirés du DSRP, juillet 2004, page 31

⁶ Route Nationale 6

1-Le manque d'entretien routier.

Laisser les routes sans entretien équivaut à un désinvestissement, car cela revient à sacrifier des investissements routiers antérieurs. L'entretien d'un réseau routier est nécessaire. Parce que l'âge, le climat, le trafic ont pour conséquence la dégradation de l'infrastructure routière. A Madagascar, de vastes réseaux routiers construits jadis, ont été sous entretenus. Du fait de cette négligence en matière d'entretien routier, les routes se sont dégradées à un rythme accéléré, parce que les routes revêtues neuves, si elles sont mal entretenues, se dégradent au cours de la première moitié de leur durée de vie . La situation des routes non goudronnées est encore pire puisque nombreuses d'entre elles sont en très mauvais état.

Les différences régionales sont très marquées au niveau des infrastructures routières. Dans la mesure où les routes dans la majorité des régions à l'exception d'Antananarivo, sont dans un état particulièrement piteux, faute d'entretien.

a)La création du Fonds d'Entretien Routier (FER)

L'assemblée Nationale a voté en 1997 la Loi portant création du FER. La création du FER a grandement facilité les travaux de maintenance du réseau routier. L'Etat malgache a renforcé le Fonds d'Entretien Routier au niveau de sa gestion et de ses ressources financières, car il coûte plus cher de reconstruire une route que ce qu'aurait coûté un entretien. Les ressources financières du FER sont revues annuellement à la hausse au fur et à mesure de l'augmentation des longueurs de kilomètre de route à entretenir.

Kilométrages de routes faisant l'objet d'entretien périodique ou de réhabilitation

Type de route	Programme de réhabilitation		Programme engagé 2003	Réalisé en 2003	Programme prévu 2004
	1997-2000	2001-2002			
RN revêtu	1504	369	800 (100 %)	180 (22,5 %)	2000
RN non revêtu	102	43	1500 (100 %)	1150 (76,7%)	1300
Autres routes	1782	73	1460 (100 %)	520 (35,6 %)	2400
Total	3388	485	3760 (100 %)	1850 (49,2 %)	5700

Source:vice primature

D'après ce tableau, les programmes d'entretien prévu en 2004 étaient de 5700 kms, or le FER a entrepris durant la période juillet 2003 en juin 2004, un entretien courant de 3077 kms⁷. On remarque donc que le Fer a réalisé un énorme effort pour l'entretien des routes à Madagascar.

2-Les cataclysmes naturels⁸

Madagascar, étant une île située dans une zone tropicale, doit faire face chaque année à des cyclones lors de la saison de pluie. Par conséquent une partie du réseau routier est impraticable en saison de pluie à cause des coupures de routes. Ces coupures de routes sont dues aux débordements de fleuves, aux éboulements de terrain causés par des pluies torrentielles.

Les deux derniers cyclones «Gafilo» et «Elita» ont causé d'énormes dégâts sur le secteur routier dans tout Madagascar:

-La RN4 PK 314 a été impraticable du fait qu'elle était inondée. Or cette route relie Mahajanga et Antananarivo.

-La route reliant Antsiranana et Mahajanga a été coupée à cause d'un effondrement de terrain RNT 31 PK 57

-La RNT 3B reliant Sambava et Andapa a été impraticable à cause d'un éboulement de terrain.

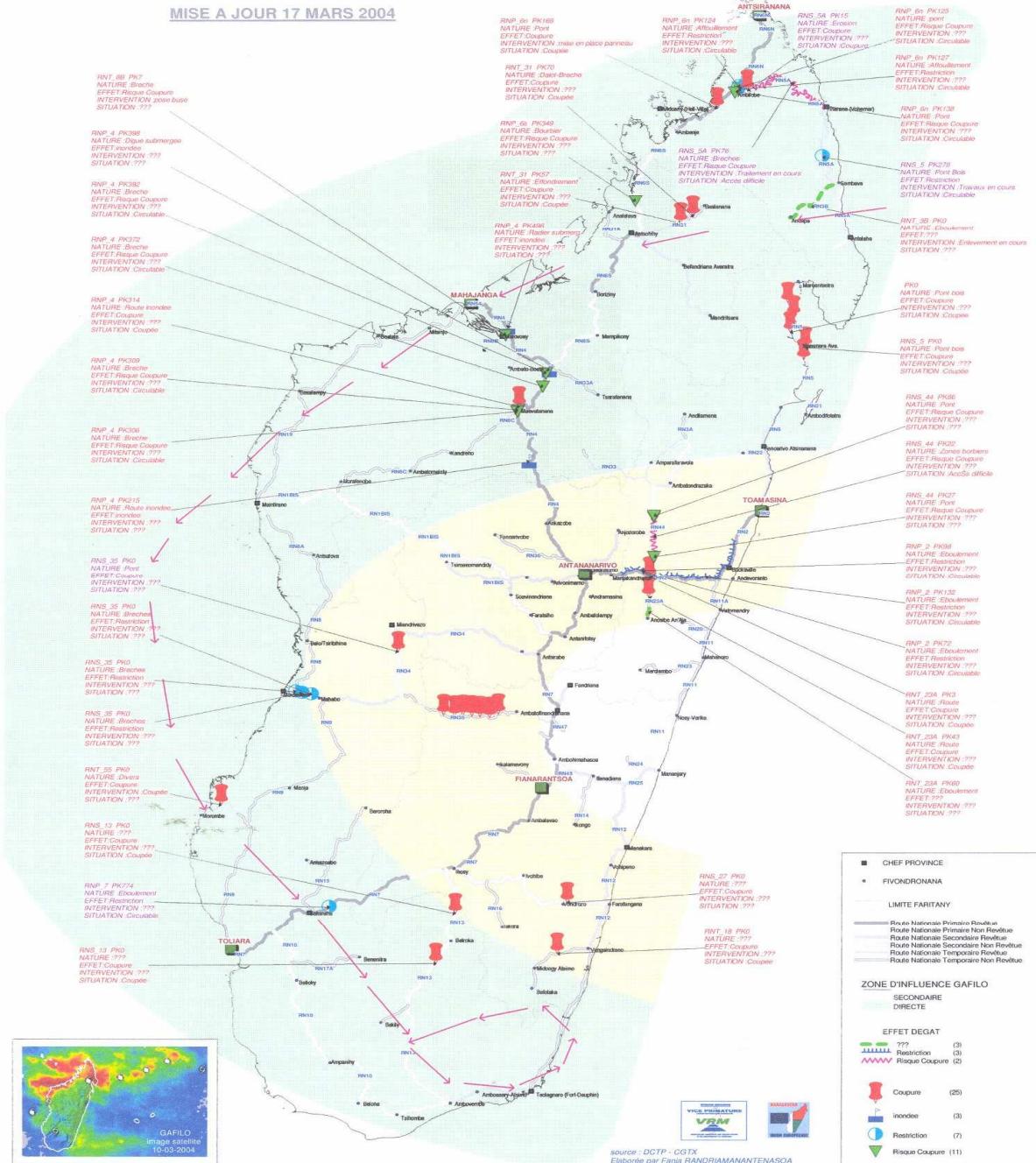
La carte ci-dessous nous donne tous les dégâts occasionnés par le Cyclone «Gafilo»

⁷ DSRP, juillet 2004, page 34

⁸ Les données utilisées sont issues de la carte sur les dégâts cyclonique (Gafilo)

SITUATION ACTUELLE DEGATS CYCLONIQUES GAFILO SECTEUR ROUTIER

MISE A JOUR 17 MARS 2004



3-Les autres causes de la dégradation des routes

La dégradation des routes peut avoir d'autres origines que celles citées précédemment. L'âge, le trafic, instabilité politique sont également à l'origine de la détérioration des infrastructures routières.

a)L'âge

L'âge est important pour les routes revêtues en raison de la courbe que suit leur détérioration. D'une manière générale, les deux tiers des dégradations des routes interviennent dans le tiers final de la durée de vie de la chaussée. La différence d'âge des infrastructures routières entre les différentes régions explique l'état des routes dans les régions. Par exemple la RN 6 reliant Antsiranana et Mahajanga a été construite dans les années 60 et 70. Et depuis, il n'a jamais été entretenu, d'où son état déplorable.

b)L'accroissement du trafic

L'accroissement du trafic sur les routes vieillissantes a pour conséquence d'accentuer la détérioration des routes. Malgré le mauvais état des routes, cela n'a jamais découragé les usagers, mais également ces routes vieillissantes n'ont ni la capacité géométrique ni la portance nécessaire pour supporter l'accroissement du trafic actuel.

c)L'instabilité politique

L'instabilité politique peut également être une cause de la dégradation des routes, car un Président peut avoir l'ambition de développer les infrastructures routières. Mais cela ne peut se concrétiser durant un mandat de 5 ans⁹. Or du fait de l'instabilité politique (changement de Président) le projet de développement des infrastructures routières ne peut être conduit à terme, parce que le nouveau Président a de nouveaux objectifs de développement différents des précédents, donc de nouvelles priorités.

L'instabilité politique peut également entraîner des crises profondes dans le pays. Par exemple la crise 2002 a eu des conséquences énormes sur les infrastructures routières, étant donné que durant cette crise, des insurgés ont dynamité de nombreux ponts et routes qui ont entraîné des coupures de routes.

⁹ le mandat de 5 ans c'est le mandat présidentiel à Madagascar

En plus, de ses nombreuses causes de la dégradation des routes, Madagascar ne dispose pas d'une capacité financière lui permettant de financer elle-même la construction et / ou la réhabilitation de son infrastructure routière.

Section 2: Le coût élevé de la construction et / ou de la réhabilitation des routes

La construction et /ou la réhabilitation d'une route coûte 300 millions Ariary¹⁰ pour un kilomètre de route. Actuellement, la construction et la maintenance des infrastructures routières constituent une des charges les plus importantes de l'Etat malgache, mobilisant des investissements énormes. Et leur réalisation s'étale sur une période qui peut atteindre plusieurs années. Or il est nécessaire de maintenir les routes dans le meilleur état possible pour garantir une rentabilité économique maximum. Surtout quand des dépenses d'entretien relativement modique au moment opportun rendraient la reconstruction inutile. Cependant le réseau routier national est loin d'être suffisant, d'où l'Etat malgache est contraint de financer le coût de la restauration des routes en mauvais état, car le réseau routier national mérite d'être sauvégarde.

A-La mobilisation des ressources financières

En 2004, l'Etat malgache a dépensé 550 milliards Ariary¹¹ pour la construction et /ou la réhabilitation des routes. Cette somme fut en grande partie, financée par la Banque Mondiale et l'Union Européenne, parce que Madagascar n'a pas la capacité de mobiliser et d'affecter des ressources intérieures nécessaires au financement de la restauration des routes. En clair, la capacité financière de Madagascar ne lui permet pas de financer elle-même la construction et /ou la réhabilitation des infrastructures routières.

1-La mobilisation des ressources intérieures

Le coût total des travaux de restauration des routes principalement détériorées est énorme. Cependant ces routes méritent d'être sauvégardees, compte tenu des contraintes budgétaires, l'Etat malgache est incapable de mobiliser des ressources intérieures suffisantes, parce que l'Etat éprouve des difficultés pécuniaires. Cela se traduit par le fait que l'Etat ait décidé de restreindre considérablement ses dépenses, car une amputation budgétaire de 58 milliards Ariary¹² a été opérée pour l'année 2005. En fait, la faiblesse des recettes fiscales et

¹⁰ DSRP, juillet 2004, page 102

¹¹ L'hebdo de Madagascar, N° 0027, du samedi 20 août 2005

¹² L'hebdo de Madagascar, N° 0028, du samedi 27 août 2005

douanières due au ralentissement de la vie économique est la cause de l'insuffisance des ressources intérieures mobilisées.

Le glissement annuel de l'inflation a été de 27% en 2004 (avec une moyenne de 13,8%¹³) par conséquent la consommation recul et l'Etat se contente de faibles taxes et impôts, puisque 30 %¹⁴ seulement de la population malgache payent leurs impôts. Par conséquent la mobilisation des ressources intérieures pour financer la construction et / ou la réhabilitation des routes est impossible pour le moment.

2-Le financement et l'assistance extérieure

L'énormité même de la tâche qui se pose aujourd'hui à Madagascar implique une demande massive de financement extérieur. Le financement extérieur devra couvrir la composante en devise pour préserver l'infrastructure existante. Le financement extérieur porte sur la restauration et l'entretien des infrastructures routières.

Les prêts de la Banque Mondiale se concentrent de plus en plus sur ses aspects, parce que depuis 1975, 53 %¹⁵ du montant des prêts de la Banque Mondiale ont été consacrés à la réhabilitation et à l'entretien des infrastructures routières.

D'autres organismes multilatéraux et bilatéraux, l'Union Européenne ayant une tradition d'assistance au développement des routes, ont également augmenté la part représentée par l'entretien et la réhabilitation des routes dans leur enveloppe de financement des routes.

D'une manière générale, il est logique d'avoir recours au financement extérieur surtout pour accroître le capital fixe du pays.

a)La disparition de l'AGETIPA¹⁶

L'AGETIPA est une entreprise privée à but lucratif qui passe des contrats pour des municipalités, des ministères et d'autres organismes publics. L'AGETIPA a été une initiative de la Banque Mondiale pour gérer les fonds alloués aux travaux d'aménagement du territoire. Ces activités ont été concentrées sur la réhabilitation des routes. Face à l'efficacité du procédé, il a été décidé d'étendre l'AGETIPA dans les autres grandes villes de Madagascar.

¹³ *L'hebdo de Madagascar, N° 0013, du samedi 14 mai 2005*

¹⁴ *Midi Madagascar, 03 septembre 2005*

¹⁵ *Rapport de la Banque Mondiale sur le financement des infrastructures en 2002*

¹⁶ *AGETIPA : Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public.*

En 1994, l'AGETIPA été dotée d'un fonds de 18 millions de dollars¹⁷. Et en 2003, il n'a absorbé que 17 millions de dollars¹⁸.

Cependant, l'AGETIPA cesse ses activités à Madagascar, et il a dû disparaître en juin 2005. Cette disparition réduit le financement extérieur pour la restauration des infrastructures routières à Madagascar. Désormais l'AGETIPA s'occupe de tout ce qui est infrastructure dans le projet Pôles Intégrés de Croissance.

B-Les raisons d'effectuer les dépenses en infrastructure routière

Il est nécessaire de maintenir les infrastructures routières dans le meilleur état possible pour avoir une rentabilité économique maximum. Il ne faut pas laisser les routes se détériorer surtout quand des dépenses d'entretien relativement modiques au moment opportun rendraient la reconstruction inutile. D'ailleurs les travaux de construction et / ou de la réhabilitation des routes constituent l'une des principales doléances de la Communauté par le biais de leurs représentants officiels. C'est pourquoi, l'Etat mobilise des investissements énormes pour le développement des infrastructures routières. Car il est nécessaire de réduire les inégalités en infrastructures routières entre les 22 régions de Madagascar. Mais également parce que, les routes sont la base d'une compétitivité à long terme du secteur privé.

1-Les routes: base d'une compétitivité du secteur privé

Le développement des infrastructures routières est nécessaire pour soutenir la croissance économique mais également afin de promouvoir le secteur privé, car l'existence des infrastructures routières dans un pays permet l'intégration des marchés ruraux aux marchés urbains. De ce fait, les agriculteurs pourront avoir accès à des intrants à prix compétitif. Et l'existence de route permet l'acheminement des produits agricoles (vanille, café, cacao) destinés à l'exportation vers le secteur privé. Donc, l'existence d'infrastructure routière permet un meilleur écoulement des produits agricoles aux exportateurs. Elle permet également aussi un approvisionnement des régions éloignés en produits de première nécessité, et cela entraîne une réduction des marges commerciales au profit des producteurs.

Madagascar se heurte à des obstacles liés à l'offre en raison de la médiocrité actuelle de ses infrastructures routières. Il faut améliorer le réseau routier dans les localisations cibles

¹⁷ *L'hebdo de Madagascar, N° 0012, du samedi 07 mai 2005*

¹⁸ *L'hebdo de Madagascar, N° 0013, du samedi 14 mai 2005*

comme la région de DIANA et SAVA, Fort Dauphin pour accroître la compétitivité du secteur privé, exportateur de produits agricoles.

2-Réduire les inégalités en infrastructure routière entre les régions

Les travaux réalisés dans le cadre des infrastructures routières constituent un grand pas en avant dans le but de réduire les inégalités en infrastructures routières entre les régions. Des priorités sont à faire en tenant compte des potentialités de développement sur le plan économique. Par exemple la région Nord (DIANA, SAVA) est une région à forte potentialité économique. Car c'est une région riche en culture d'exportation (huiles essentielles, vanille, cacao, bois de rose, ...). Mais également c'est une zone minière très riches (or, saphir). Or cette région est caractérisée par une forte déficience en infrastructure routière comparé à la région d'Antananarivo.

Une étude¹⁹ sur l'importance des transports dans le développement rural a révélé que 33 % des communes n'ont pas accès à une route nationale et 30 % n'ont pas accès une route provinciale.

¹⁹ *la voix des clients, Cornell University –INSTAT –FOFIFA, octobre 2002*

Chapitre 2:Relation entre infrastructures routières et développement économique

Depuis le milieu des années 80, le rôle économique de l'infrastructure routière a été dans une grande mesure négligé à Madagascar. D'autres considérations telles que les investissements dans des secteurs directement productifs ont été privilégiés.

L'infrastructure routière est cependant revenue au premier plan en raison de la faible réponse de l'offre aux programmes d'ajustement entrepris. Quel que soit le degré d'ouverture de l'économie au secteur privé, le gouvernement doit continuer à fournir au pays une infrastructure routière adéquate et donc planifier l'affectation de ses ressources. Des décisions peu heureuses sont souvent prises dans ce domaine, en partie du fait que l'on fait intervenir des considérations politiques, mais aussi parce que l'on saisit mal l'interaction de l'infrastructure routière avec le reste de l'économie. Il est indispensable de bien comprendre les liens entre l'infrastructure routière et l'économie, compte tenu des nouveaux enjeux: mondialisation des échanges, rôle accru du marché, lutte contre la pauvreté et l'insécurité.

Section 1: L'impact du manque d'infrastructure routière

L'insuffisance des infrastructures routières à Madagascar est un obstacle majeur aux activités du secteur privé et aux projets de lutte contre la pauvreté. Des problèmes de transport graves sont concentrés dans la région qui relie Fort Dauphin et Toamasina à l'exception du tronçon Manakara –Vangaindrano. C'est aussi le cas dans la majeure partie de la région Nord-Est. Cet enclavement cause de nombreux problèmes comme l'accès aux marchés nationaux est impossible. Cela entraîne un taux d'inflation élevé dans les régions enclavées. Mais également le manque d'infrastructure routière accroît fortement la pauvreté aussi bien en terme de taux que d'intensité, parce que plus la zone est enclavée, plus la pauvreté est élevée avec une forte insécurité. C'est surtout dans la partie sud-ouest de l'île que l'impact du manque d'infrastructure routière se traduit par une insécurité croissante (vols de bovidés)

A-L'accentuation des effets de la pauvreté

1-L'accroissement de l'insécurité

L'insécurité fait partie des facteurs pouvant faire obstacle à l'augmentation de productivité. Cette insécurité se traduit essentiellement par les vols de bovidés qui sévissent

dans le sud-ouest de l'île (comme nous montre la carte ci-dessous). Près de 40952 zébus²⁰ ont été volés jusqu'à ce mois d'octobre 2005, et seulement 20478²¹ ont été retrouvés. Ce sont les consommateurs qui subissent les frais de cette situation et l'inflation n'arrange pas les choses.

Dans d'autres régions (SAVA, DIANA), cette insécurité se traduit par des vols de culture notamment la vanille cacao, ...L'incidence de cette insécurité sur l'activité du secteur privé est importante, dans la mesure où cette insécurité entraîne l'inexistence de la sécurité des personnes et de leurs biens. A cause de cette insécurité, les personnes ne peuvent plus travailler en toute sérénité, et ils ne peuvent plus profiter des bénéfices de leur travail.

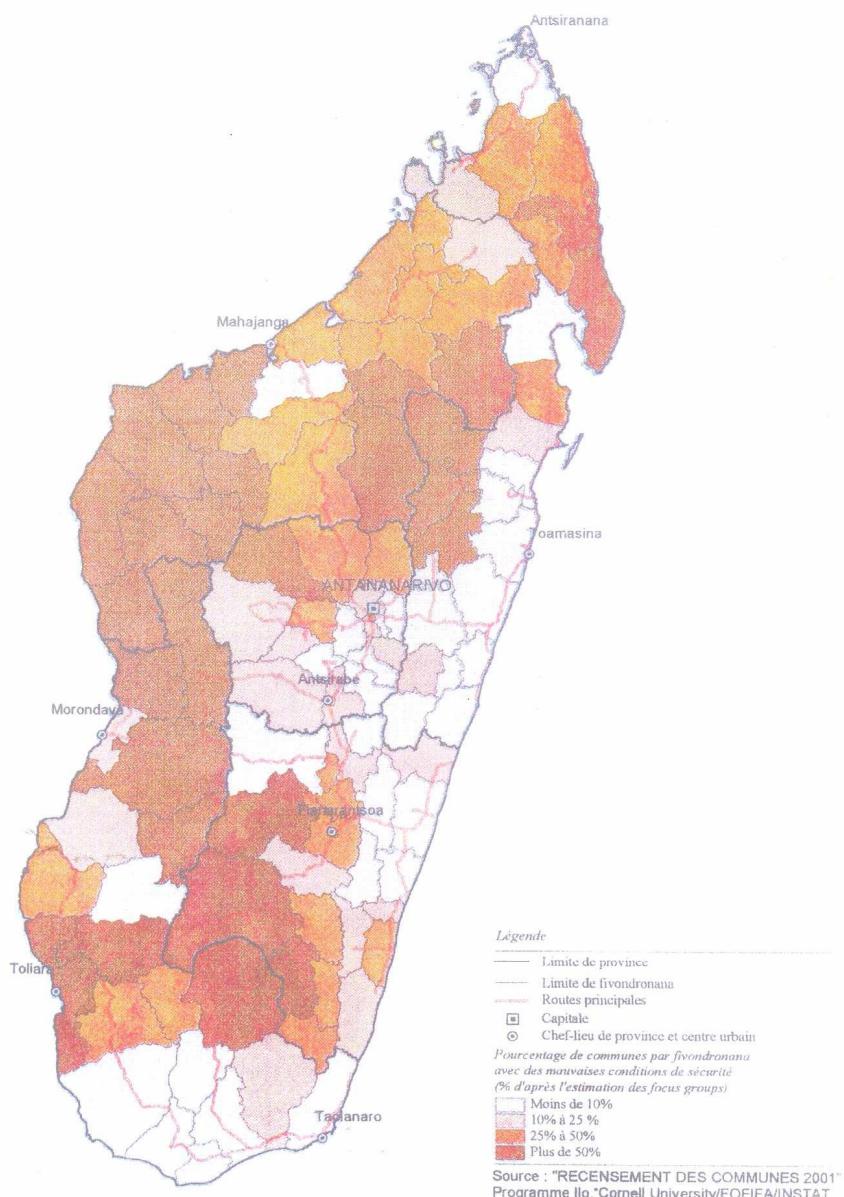
Dans l'ensemble, la sécurité dans les zones rurales s'est quelque peu améliorée, grâce en grande partie aux différentes interventions menées avec succès par le gouvernement, traduisant sa volonté de réduire l'insécurité. Actuellement, il existe 3 policiers pour 7350 habitants et le taux de couverture en poste de police de proximité dans les 60 grandes villes de Madagascar est de 30 sur 192²². Malgré ces efforts, il reste encore beaucoup à faire dans le cadre de la protection civile et la sécurité publique. La carte ci-dessus nous montre les régions les plus touchées par l'insécurité:

²⁰ *La gazette de la Grande île, 10 octobre 2005*

²¹ *La gazette de la Grande île, 10 octobre 2005*

²² *DSRP, juillet 2004,page81*

L'INSECURITE A MADAGASCAR



2- L'accentuation de l'inflation

L'existence d'infrastructure routière favorise l'augmentation de la productivité et donc du niveau de vie des ménages qui y ont accès. Dans la majorité des cas, les produits agricoles viennent des régions où les routes sont en mauvaise état. La plupart des zones riches en produits agricoles sont enclavées. Et les marchandises peuvent être transportées de plusieurs manières: à dos d'homme, en charrette,...Cet enclavement entraîne des distorsions de prix en fonction de l'éloignement de la région et de l'état des routes, car le coût de transport des produits agricoles en véhicule motorisé varie de 100 Ariary par km à 500 Ariary²³ selon les régions et l'état de la route. Ce coût de transport élevé entraîne un taux d'inflation élevé dans les régions enclavées. En effet, le prix à la consommation est variable tant dans l'espace que dans le temps. Les facteurs déterminant le prix à la consommation comprennent: l'accès aux routes, l'éloignement, le prix du carburant, le rôle prépondérant d'une poignée de grossistes ou de collecteurs. C'est pourquoi les produits de première nécessité sont chers à Antsiranana par rapport à l'ensemble des régions de Madagascar. D'après une enquête de l'INSTAT sur les marchés ruraux, le prix au détail le plus élevé se trouve dans les régions de SAVA et de la DIANA avec respectivement 800 Ariary et 1200 Ariary²⁴ le kilogramme pour le riz. L'écart entre les prix est très différent d'une région à une autre. Cela dépend de l'existence d'infrastructure routière dans les régions.

B-La déficience en infrastructures routières: contrainte à l'expansion du secteur privé

Une forte expansion des travaux d'entretien routier s'impose pour améliorer le réseau routier et étendre progressivement la proportion des routes praticables. L'un des buts stratégiques essentiels devrait être de souder le marché national en construisant des liaisons routières fiables en tout temps entre les principaux marchés régionaux, ainsi que les besoins de l'exportation. Toutes les entreprises du secteur privé considèrent l'insuffisance des infrastructures malgaches comme l'obstacle numéro un à leurs activités et à leurs perspectives de croissance.

1-Le coût élevé de l'activité du secteur privé.

Le secteur privé exportateur de produits agricoles voit dans l'insuffisance des infrastructures routières un problème majeur. Le plus grand obstacle à l'expansion du secteur

²³ *Revue d'information, MEFB, N°17, juillet 2004, page 12*

²⁴ *Enquête INSTAT sur les marchés ruraux, Janvier - Février 2004*

privé est le réseau routier qui est vétuste et délabré. Du fait d'un réseau de transport inadapté, cela entraîne un isolement d'importants marchés régionaux les uns des autres, étant donné que la déficience en infrastructure routière empêche une expansion du volume d'exportation à des prix compétitifs, à cause du coût élevé de l'activité du secteur privé.

Les distances qui séparent le secteur privé exportateur de produits agricoles et leurs principaux marchés d'approvisionnement (vanille, cacao, huiles essentielles,...) sont grandes . Et le réseau routier qui relie ses marchés régionaux aux exportateurs est jugé en mauvais état. Par conséquent, les coûts de transport sont très élevés, par exemple, les produits agricoles (vanille, cacao, café) constituent la principale source de revenu dans les régions de la DIANA et de la SAVA (ces deux régions sont pourtant très isolées), or la production agricole de ses régions est destinée à l'exportation. Du fait du coût élevé du transport mais également, de la chute des prix mondiaux, de nombreux agriculteurs se sont repliés sur la culture de produits de subsistances, parce que la production de produits agricoles exportables dans les régions enclavées est devenue une activité dans laquelle on veut investir le moins possible.

2-L'incidence sur la compétitivité du secteur privé.

Le scénario de croissance accélérée (qui vise un taux de croissance à deux chiffres) impliquerait un accroissement massif des volumes d'exportations par rapport à leurs niveaux actuels. Pour atteindre un tel accroissement, Madagascar devra procéder à une importante remise en état de son infrastructure en particulier dans les secteurs de transport et des télécommunications. Mais en réalité, Madagascar est caractérisée par une déficience en infrastructure routière, entraînant dans les domaines de transport des coûts élevés, et à cela s'ajoutent les délais de livraison des marchandises qui ne sont pas respectées. De plus la fiabilité et l'aptitude du secteur privé à brasser d'importants volumes de marchandises sont également remis en cause. Or le respect des délais, la fiabilité et l'aptitude à brasser d'importants volumes de marchandises sont des éléments vitaux de la compétitivité à l'exportation. Donc, l'insuffisance en infrastructure en particulier dans le domaine des transports et des télécommunications entraîne une perte de compétitivité.

Section 2: Les conditions nécessaires au développement du secteur privé exportateur de produits agricoles

Le développement économique d'un pays doit passer par une forte croissance. La relance économique sera plus rapide en développant le secteur privé exportateur de produits agricoles dans la mesure où l'économie de Madagascar repose essentiellement sur

l'exportation de produits primaires. Etant donné que le secteur privé est le moteur de la croissance économique, deux facteurs influencent leur développement: l'existence d'un cadre propice à l'investissement et le développement des entreprises privées.

A-L'établissement d'un cadre propice à l'investissement

Pour une stratégie de développement efficace, il faut non plus protéger l'industrie locale, mais s'efforcer de réduire les coûts de l'activité économique, afin que les entreprises puissent soutenir la concurrence. Dans un monde où l'évolution technologique réduit les coûts de transport et augmente l'intégration mondiale, les entreprises se doivent d'être compétitives sur les marchés mondiaux.

1-L'existence d'infrastructure efficace.

La qualité et l'adéquation des services d'infrastructure (dans les transports, les télécommunications) sont déterminants pour permettre aux entreprises de livrer des produits de qualité à des prix peu élevés dans un laps de temps très court. La médiocrité des infrastructures routières fait augmenter les coûts privés et freine l'efficacité des marchés, dans la mesure où elle accroît les coûts d'investissement et de transaction, réduit la compétitivité et restreint l'accès aux marchés intérieurs et internationaux.

Madagascar est caractérisée par des petites entreprises du secteur informel. Or les petites entreprises du secteur informel en particulier dans les zones rurales sont les plus gravement touchées par le manque d'infrastructure publique, puisque la majeure partie de la population ne peut ni moderniser leur production, ni s'intégrer aux marchés nationaux et internationaux. Par conséquent, l'existence d'une infrastructure efficace est une variable importante dans les décisions d'investissement du secteur privé exportateur de produits agricoles.

2-Concurrence et réglementation simplifiée

L'une des plaintes des entreprises privées a trait aux règlements restrictifs et hautement discrétionnaires qui régissent l'investissement et l'activité économique, les douanes...La simplification des règlements accroît la concurrence et réduit le coût de l'activité économique. Il s'agit d'atténuer les obstacles au commerce et à l'investissement. La réglementation et la politique suivies en matière de concurrence doivent faciliter l'entrée et la sortie des agents économiques sur le marché, accroître la mobilité des facteurs et réduire les coûts de transaction. De ce fait, la concurrence est essentielle si les entreprises veulent conquérir des marchés pour réaliser des bénéfices.

B-Le développement des entreprises privées.

En plus, des investissements publics consacrés à l'infrastructure routière, il est nécessaire de favoriser le développement des entreprises privées. A Madagascar, les grandes entreprises sont soit des entreprises publiques privatisées, soit des entreprises étrangères. La plupart des entrepreneurs locaux exploitent des petites entreprises du secteur formel ou informel.

1-Le secteur informel

Il est souvent difficile d'obtenir des informations sur la taille précise du secteur informel. On sait qu'à Madagascar, il joue un rôle significatif et emploie jusqu' 50 %²⁵ de la main d'œuvre en milieu urbain. Le secteur informel s'acquitte d'un certain nombre de fonction essentielle à la fois pour l'équité et la croissance économique. En créant des emplois et en stabilisant les revenus, il joue un rôle de «souape» de sécurité surtout en période de crise. Le secteur informel aide à endiguer l'exode rural et absorbe les pressions sociales occasionnées par ce type de migration. Il est nécessaire d'encourager l'adhésion des entreprises du secteur informel dans le cadre des entreprises formelles. Car 60 %²⁶ des petites entreprises à Madagascar sont dans le secteur informel.

2-Les Petites et Moyennes Entreprises (PME)

La révolution technologique et organisationnelle dans l'économie mondiale se fait sous l'impulsion des grandes sociétés industrielles à forte intensité de capital, mais également grâce aux PME, car les PME démarrent rapidement et s'adaptent tout aussi rapidement à la transformation des marchés et des technologies. Cependant les PME sont confrontées à des obstacles particuliers à Madagascar, comme par exemple:

-L'accès limité aux services financiers: les entreprises qui n'ont rien à offrir en garantie se voient souvent refuser l'accès au financement nécessaire.

-La difficulté d'accès aux marchés: les PME n'arrivent pas à trouver des débouchés pour leurs produits parce que les infrastructures physiques sont inadéquates. Mais également parce que les coûts de transport sont élevés, et que les informations sur les marchés sont insuffisantes.

Il est nécessaire de faire disparaître ces obstacles pour favoriser le développement des PME.

²⁵ *Midi Madagascar, 08 février 2005*

²⁶ *Midi Madagascar, 08 février 2005*

PARTIE 2:Modernisation et développement des infrastructures routières dans le cadre du projet PIC

Les dépenses publiques sont directement productives et doivent donc être considérées comme un des facteurs de la fonction de production. La contribution du secteur public à la croissance comprend les dépenses d'infrastructure en matière de transport, mais aussi celles d'éducation (afin d'accroître le capital humain) et de recherche développement. Les investissements publics en matière d'infrastructure routière sont nécessaires à la croissance économique car les infrastructures routières sont considérées comme des facteurs endogènes de la croissance, du fait de leurs effets induits. D'où une nécessaire intervention de l'Etat qui doit favoriser la croissance en développant et en modernisant les infrastructures routières.

Dans cette seconde partie, nous focaliserons notre étude sur la modernisation et le développement des infrastructures routières dans le cadre du projet Pôles intégrés de croissance (PIC) . Tout d'abord nous ferons une présentation du projet PIC. Et dans le second chapitre nous verrons les impacts que pourrait avoir le développement des infrastructures routières sur les secteurs économiques de la région DIANA.

Chapitre1:Présentation du projet PIC

Dans la volonté du Gouvernement de rechercher les voies stratégiques à traduire avec plus d'objectivité le choix des décisions de politique économique inscrit dans le DSRP, notamment la lutte contre la pauvreté, le projet Pôles Intégrés de Croissance (PIC) est mis sur pied pour accélérer la croissance et canaliser les fruits de cette croissance vers les zones périphériques à dominante rurale.

Section1:Historique du PIC²⁷

Le Gouvernement de Madagascar a lancé depuis le 1^{er} décembre 2003 la mise en place des trois premiers Pôles Intégrés de Croissance (PIC) sur la base de trois secteurs (tourisme, manufactures et services NTIC en zone franche industrielle, mines) respectivement dans les zones de:

- Nosy Be (Nord),
- Antananarivo – Antsirabe (centre),
- Fort Dauphin (Sud),

En exploitant prioritairement les avantages comparatifs de Madagascar pour développer des avantages compétitifs sectoriels et régionaux, le projet PIC vise non seulement la redynamisation du secteur privé dans la création de la richesse et la croissance, mais aussi le développement de la décentralisation effective et celui de la bonne gouvernance jusqu'au niveau de la commune qui est l'acteur stratégique institutionnel choisi par le développement de proximité.

Ainsi, dans le cadre du projet PIC, le Gouvernement veut faire un levier à partir d'un investissement public pour favoriser et inciter l'investissement privé local et étranger axé vers l'exportation.

Le Projet PIC rentre ainsi dans le cadre du Partenariat Public Privé (PPP) du DSRP et repose sur quatre acteurs clés: le Gouvernement, le secteur privé, la région et la commune

La phase de préparation du projet PIC s'est terminée en mars 2004 et les premiers chantiers de ce projet ont commencé en septembre 2005. Le projet PIC comprend trois volets principaux:

- Infrastructures principales et stratégiques;
- Dispositif incitatif à l'investissement;
- Renforcement de capacité et de productivité locale.

²⁷ les données utilisés sont issus de la présentation du projet PIC

A-Les motifs de la création des pôles

La création des pôles intégrés de croissance ont pour motifs :

- de créer un environnement propice au développement des investissements,
- d'accélérer l'atteinte des objectifs du Gouvernement en matière de croissance économique,
- de réduire de façon tangible la pauvreté.

Le projet PIC vise comme objectif principal à maximiser:

- les effets d'additionnalité (Projet PIC en tant que levier de développement);
- et les effets de diffusion (bénéfices élargis de l'ensemble du tissu socio-économique, des chaînes de valeurs et d'approvisionnement).

1-Le concept du projet PIC:

Le Projet Pôles Intégrés de Croissance consiste à réaliser au niveau de chaque pôle une plate-forme d'infrastructures pour servir de levier au développement rapide des secteurs porteurs en priorité.

Ces infrastructures structurantes sont de trois types:

- Infrastructures physiques (routes, réseaux d'assainissement, ports et aéroports...),
- Infrastructures institutionnelles (notamment des communes en termes de renforcement de capacité: formation et équipement),
- Infrastructures financières et techniques (instruments de financement, renforcement de capacité du secteur privé, accès au crédit ...)

Les zones économiques pilotes, présentant de réelles potentialités économiques et une ouverture vers l'extérieur, sont appelées à disposer d'une réelle capacité d'entraînement ou de diffusion en se constituant comme centres de convergences migratoires.

Dans cette première phase du projet, les pôles de croissance pilotes identifiés sont:

- l'île de Nosy-Be
- l'axe Antananarivo – Antsirabe
- et la Commune Urbaine de Fort Dauphin

2-Indicateurs de résultat :

Ces indicateurs de résultat doivent être des Indicateurs Objectivement Vérifiables:

- Le taux d'accroissement du PIB local au niveau de chaque pôle de croissance identifié;
- Le nombre d'emplois créés au niveau des points des localisations des actions du projet et dans les régions environnantes;

-Le taux d'augmentation de l'investissement privé annuel au niveau des pôles pilotes;

Le Projet PIC est un projet multisectoriel à intégration verticale, et c'est une grande première pour la Banque Mondiale d'avoir accepté de financer un tel projet, à la fois très spécifique et très promoteur (pour mettre en adéquation la dynamique économique et la dynamique sociale dans le souci de préserver et d'améliorer l'environnement).

Ainsi, le projet PIC se définit comme un programme de développement à dimension multisectorielle et régionale où la croissance est générée par les pôles.

Tableau prévisionnel des projets à réaliser (1^{ère} année)

Sites Activités	Nosy-Be	Fort Dauphin	Antananarivo	Antsirabe
<ul style="list-style-type: none"> -Amélioration du système d'adduction d'eau, -Route périphérique -Port commercial et de plaisance -Hôpital -Réseaux d'assainissement (infrastructures urbaines) -Renforcement de la commune -Appui au secteur privé 	<ul style="list-style-type: none"> -Infrastructures portuaires -Infrastructures d'accès à la zone portuaire d'Ehoala -Assainissement (infrastructures urbaines) -Renforcement de la commune -Appui au secteur privé 	<ul style="list-style-type: none"> -Aménagement, viabilisation de deux zones industrielles -ICT business park (parc technologique) -Dispositif de gestion de déchets industriels -Assainissement (infrastructures urbaines) -Renforcement de la commune -Appui au secteur privé 	<ul style="list-style-type: none"> -Centre Agro-technopôle -Zone industrielle -Infrastructures d'accès -Assainissement (infrastructures urbaines) -Renforcement de la commune -Appui au secteur privé 	

Source:MEFB,PIC

B-Présentation des Pôles Intégrés de Croissance²⁸

1- Pôle Fort Dauphin (Tolagnaro)

a)Présentation de la région :

Composantes :

Chef lieu : Tolagnaro

Fivondronana : Amboasary Sud, Betroka, Tolagnaro.

Situation globale : C'est une région à grande diversité humaine et naturelle, et de forte disparité régionale, d'une superficie de 49 000 km², possède une densité de population de 15,8 habitants par km².

Les conditions naturelles et climatiques se conjuguent pour différencier l'activité agropastorale des sous-espaces régionaux.

La côte Est, au climat humide et chaud, est le domaine de cultures tropicales : café, tabac, banane.

L'Androy oriental (sous-région d'Amboasary), aux conditions pédologiques favorables, est le domaine des grandes plantations de Sisal.

La zone cristalline de l'Androy, très peu fertile, est vouée à l'élevage extensif naissant.

La zone méridionale des Hautes Terres est le domaine des savanes, d'élevage, des cultures de maïs, d'arachide .

b)Les atouts de la région

La région d'Anosy est dotée d'énormes potentialités agricoles et halieutiques (langoustes, café, vanille, ...); mais également:

-Tourisme international (sites, plages, forêts, ...);

-Ressources minières : ilménite, bauxite;

-Riche en culture de Sisal.;

La région offre des potentialités certaines grâce à l'existence d'un réseau fluvial assez dense et de surfaces aménageables importantes essentiellement dans la partie Nord, beaucoup de zones à potentialité indéniable toutefois enclavées : Bekily, Nord de Tolagnaro, Ambovombe, Amboasary, Betroka.;

Objectifs du développement régional :

-Maîtrise de l'eau en vue d'augmenter les surfaces rizicoles par la réhabilitation des ouvrages hydro agricoles existants.

²⁸ les donnés chiffrés sont issus de la monographie des région, PIC

-Développement du secteur de la pêche pour diversifier l'emploi et accroître les exportations.

-Promotion et développement du secteur tourisme.

Axes stratégiques :

Le développement du secteur tourisme, nécessite l'aménagement d'une route côtière d'Ambovombe à Toliara, avec des embranchements de la RN 10 vers les villages côtiers : Antaritarika, Faux Cap, Lavanono. Non seulement, les activités touristiques en bénéficieront, mais également, la pêche qui écoulera plus facilement ses produits sur les marchés locaux.

L'équipement et l'élargissement des capacités des infrastructures portuaires, routières, et aéroportuaires de Tolagnaro constituent des conditions urgentes et nécessaires pour le développement rapide de la région.

1- Pôle Antsirabe

a)Présentation de la région :

Composantes :

Chef lieu : Antsirabe

Fivondronana : Antanifotsy (à l'Est), Antsirabe I et II (au centre), Betafo (à l'Ouest), Faratsihio (au Nord Est).

Situation globale :

Antsirabe est le second pôle industriel de Madagascar. Il s'appuie sur une multitude d'entreprises qui constituent les industries motrices (COTONA, STAR, SOCIMEX, TIKO, SMPI, Cimenterie d'Ibity).

Les industries d'Antsirabe constituent la pierre angulaire de l'économie de la ville et les effets d'entraînement dans les zones périphériques.

L'économie est également basée sur l'agriculture :

-Maïs : 18 870 ha (3 récoltes dans l'année)

-Pommes de terre : 11 838 ha avec une production de 140 000 tonnes/an

b)Les atouts de la région :

Sous-espace régional intégré du Faritany d'Antananarivo, Antsirabe a de nombreux avantages du fait que la diversité de ses sols (Est-Ouest), le dynamisme de son peuplement attirent les investisseurs et les organismes de développement. Elle possède également des infrastructures adéquates.

Exemples d'exportation :

150 000 tonnes de produits agricoles

53 400 têtes de bétail

30 000 tonnes de fruits

Objectifs du développement régional :

-Intensifier les cultures de contre-saison, l'élevage laitier et l'extension des cultures céréalières.

-Intégrer l'industrie et l'agriculture au commerce pour assurer un optimum de valorisation des produits locaux.

Axes stratégiques :

-Accroissement de la production agricole pour satisfaire les besoins régionaux et dégager un surplus pour l'exportation.

-Adopter une politique d'urbanisation pour équilibrer les échanges entre les centres urbains et les zones rurales.

-Désenclaver les sous-espaces ruraux pour éradiquer l'isolement des zones productrices.

3-Pôle Antananarivo

a)Présentation de la région :

Composantes :

Chef lieu : Antananarivo

Fivondronana : Antananarivo-Renivohitra, Antananarivo-Avaradrano, Antananarivo-Atsimondrano, Ambohidratrimo.

Situation globale .La région du Grand Antananarivo est composée de quatre Fivondronana identifiées suivant deux sites :

-Le site interne (Antananarivo Renivohitra) ou site d'origine abrite 57% de la population de la région sur 79 km2.

-Le site externe est le développement de la ville en dehors d'Antananarivo-Renivohitra est constitué par :

Antananarivo-Atsimondrano, avec 15% de la population de la région sur 397 km2.

Antananarivo-Avaradrano, avec 14% de la population de la région sur 539 km2.

Ambohidratrimo, avec 14% de la population de la région sur 1'517 km2. La croissance de la ville s'est fait en étoile le long de cinq axes partant du noyau central.

b)Les atouts de la région :

-Les cultures maraîchères et les fruits donnent des productions presque toute l'année.

-Main d'œuvre dynamique et laborieuse.

-Niveau d'équipement des infrastructures important et moderne.

-Étalage de produits de consommation variés, riches et complets.

-Toutes les filières d'enseignement et de formation professionnelle existent dans la région.

-Toutes les institutions administratives et financières sont disponibles pour réaliser rapidement des projets d'affaires.

Axes stratégiques de développement :

-Modernisation du secteur industriel.

-Insertion du secteur informel dans l'économie moderne.

-Adoption de la politique d'urbanisation intégrant les sous-espaces agricoles dans un tissu urbain hiérarchisé encadrant les populations rurales.

-Dynamisme de l'appareil productif : les structures agricoles et industrielles accusent un retard d'équipement aggravant chaque année le déficit alimentaires du Grand Antananarivo, qui fait appel pour ses approvisionnements soit à sa grande périphérique, soit à d'autres régions de l'Ile.

-Recentrage des activités informelles : indispensables à la survie de la population largement privée d'emploi régulier, les activités informelles doivent évoluer vers un secteur micro industriel, car pour le moment , elles ont une très faible capacité d'accumulation et n'ont pas accès aux institutions financières

-la réhabilitation des infrastructures urbaines et commerciales

Section 2:Nosy-Be:un des Pôles Intégrés de Croissance

A-Présentation de la région DIANA²⁹

Composantes :

Chef lieu : Antsiranana

Fivondronana : Antsiranana I et II, Ambanja, Ambilobe, Nosy Be.

Situation globale :Le taux de croissance démographique est de 2,85% et la population est très jeune car moins de 18 ans, représente 55% de la population.

La combinaison des différents paramètres physiques relatifs à la pluviométrie, température, relief, sols, végétation aboutit à l'identification de quatre ensembles sous-régionaux, à savoir :

La partie septentrionale (autour de la ville de Diégo Suarez) formée essentiellement de sols ferrugineux sur basaltes pliocènes, portant une épaisse savane favorable à l'élevage bovin.

Le triangle Nosy Be-Sambirano-Ambilobe formé de terre exceptionnellement riches : sols de deltas et sols noirs de décomposition de cendres volcaniques avec pour vocation les cultures commerciales dont l'activité a induit un haut niveau de circulation.

²⁹Les donnés sont tirés de la monographie de la région DIANA

La zone sous-peuplée du socle et du massif de l'Ankarana : dont le trait de caractère essentiel est le vide humain, en raison de la rareté des bonnes terres et des difficultés d'accès.

Le littoral Est, avec ses quelques 450 km de côte depuis la presqu'île d'Ampasindava jusqu'à Irodo où la pêche représente l'essentiel de l'activité des villages, alors que la riziculture demeure très marginale.

B-Les atouts de la région³⁰ :

La région Antsiranana Ouest dispose d'un certain nombre de leviers, capables en cas de mise en œuvre, de transformer les structures actuelles vers de meilleures conditions de viabilité et de continuité, à savoir :

- un potentiel agricole estimé à 1'000'000 d'hectares dont seulement 20% sont actuellement mis en culture. La mise en valeur de nouvelles superficies aura un impact sur l'emploi, les revenus, la sécurité alimentaire ainsi qu'un effet indirect sur les autres activités de transport, commerce et industrie de transformation.

- une grande richesse des sols et des conditions climatiques spécifiques qui permettent la pratique de cultures d'exportation à haute valeur marchande (huiles essentielles, cacao, vanille, café...) et dont l'impact en termes de rentrées de devises est appréciable pour l'économie nationale et régionale.

- des richesses halieutiques exceptionnelles (crevettes, langoustes, thon, ...) dont la rationalisation et l'intensification de leur exploitation aura un effet sur la capacité d'exportation, source de devises ou encore d'activité industrielle de transformation.

- une tradition commerciale et un savoir-faire dans le commerce interne et l'import-export qui habilitent la région à jouer un rôle de premier plan dans le domaine des échanges (actuellement 30% des exportations malagasy).

- un noyau de production industrielle loin d'être négligeable avec des possibilités réelles d'intégration et de diffusion de l'innovation technique et des méthodes rationnelles d'organisation.

- un début d'urbanisation (30% des habitants vivent dans les villes) et donc, des possibilités nouvelles de rapprocher la population des services et de production, formant un débouché viable à la production agricole de la campagne.

- un fort dynamisme de l'activité portuaire et de transport aérien;

- des potentiels agricoles importants et une grande réceptivité des méthodes culturales améliorées.

³⁰ les chiffres sont tirés de l'étude de la région DIANA par l'équipe du projet PIC

-L'existence d'une tradition de solidarité sociale développée à la base.

Nosy Be fait partie de la province d'Antsiranana Ouest, caractérisée par une terre exceptionnellement riche .Dans la partie Ouest, les activités économiques sont importantes :

-Domination du riz : 43% de la superficie, avec un rendement de 1,1 tonnes/hectare;

-L'importance du café : pratiqué par 23'000 habitants avec une production de 11'000 tonnes et un rendement de 5'000 kg/hectare (valeur productive de 2,2 milliards Ariary). Le problème majeur du café est la grande fluctuation de son prix à l'échelle mondiale et le manque d'infrastructure;

-L'exportation de Cacao : les plantations occupent 10'000 hectares et une production annuelle de 3 500 tonnes et comme valeur productive de 800 millions Ariary;

-La Canne à sucre : un peu plus de 10'000 hectares, avec une production annuelle de 600'000 tonnes pour une valeur d'environ 2,4 milliards Ariary;

-La Pêche : possède un potentiel considérable, le nombre de pêcheurs traditionnels dépassent les 6'000. La production de la pêche artisanale donne plus de 1'000 tonnes, d'où la création de la Pêcherie de Nosy Be.

C-Réorientation des infrastructures routières de Nosy-be

1-Création de nouvelles routes

Une grande partie de la portion sud de la route de ceinture de Nosy-Be a déjà été réhabilitée. La réfection prévue au cours de la première année du projet PIC concerne la portion nord de la route de ceinture de l'île de Nosy Be comprise entre Fascène et Andilana. La réfection de la route de ceinture fait partie intégrante du développement régional basé sur le tourisme. Cette réfection permettra de faciliter grandement l'accès aux parties nord-est, nord et nord-ouest de l'île.

a)État général de la route à réhabiliter³¹

Les reconnaissances de terrain par l'équipe du PIC ont permis de constater que la réhabilitation en chaussée bitumée de l'axe Fascène-HellVille-Andilana (24 km), qui relie l'aéroport à la pointe nord-ouest de l'île en passant par le sud, est aujourd'hui achevée et sa durée de vie est estimée à 15 ans. Par contre du côté nord et est de l'île, l'état actuel de la route est d'une qualité généralement médiocre. La route se transforme souvent en piste accessible seulement aux véhicules à quatre roues motrices dont certaines portions peuvent même devenir impraticables lorsque les conditions météorologiques sont défavorables (pluies abondantes). En effet, l'axe nord qui permet de boucler le tour de l'île présente actuellement

³¹ rapport d'enquête de l'équipe du PIC a Nosy-Be

toutes les caractéristiques de dégradation d'une piste en terre bien qu'une partie de l'itinéraire a été revêtue auparavant. Cette situation est encore aggravée par la topographie très mouvementée et la nature du sol (très sensible à l'érosion de faible portance).

Sur l'ensemble de l'itinéraire, la route est souvent très étroite, la surface de roulement étant souvent limitée à des largeurs de l'ordre de 3 mètres à 4 mètres ne permettant pas le croisement de deux véhicules. L'état de la route et les différents travaux à être réalisés dans le cadre de la réfection de cette route sont décrits dans la section suivante pour 5 tronçons présentant des caractéristiques distinctes, en commençant par Fascène (aéroport) et en remontant vers le nord, puis l'ouest jusqu'à Andilana.

b) Création d'une route ceinture³²

Voie de contournement de l'aéroport de Fascène

Ce premier tronçon de route implique un changement de tracé significatif. Ce changement de tracé est causé par le besoin de remplacer la section de route contournant actuellement la piste d'atterrissage par le côté sud-ouest, afin de garantir la sécurité du domaine aéroportuaire, car cette section de route est actuellement à l'intérieur de l'emprise de l'aéroport. La réinstallation de personnes habitant un petit village le long de cette section de route a d'ailleurs été effectuée dans le courant de l'année 2004 par les autorités aéroportuaires.

La construction de ce nouveau tronçon, dont la longueur est d'environ 1,5 kms. nécessitera toutefois un certain déboisement, de même que l'expropriation d'une partie d'un champ d'ylang ylang et la construction d'un pont de 10 à 15 mètres pour traverser le ruisseau longeant l'extrémité de la piste d'atterrissage.

Tronçon: Fascène – Bemanondrobe

Ce tronçon d'une longueur de 4 km était revêtu il y a une trentaine d'années par une chaussée bitumée. Actuellement il ne reste plus que le vestige de ce revêtement, la chaussée se trouve dans un état de dégradation très avancée et la plate-forme de terrassement est déjà mise à nue presque tout le long du parcours.

Tronçon:Bemanondrobe-Ampasindava

Ce tronçon, long d'environ 8 km, est actuellement à l'état de piste en terre. Le tracé s'appuie en général sur un relief tourmenté, assez boisé sur les quatre premiers kilomètres et moins boisé sur le reste du tronçon. La largeur circulable était très faible en août 2004, variant entre 3 mètres et 4 mètres, mais les travaux de re-profilage (sans compactage) réalisés par le

³² rapport sur la création de route ceinture, PIC

propriétaire d'hôtel à Amporaha ont permis de l'élargir, la voie circulable atteignant 6 à 7 mètres en décembre 2004. Les pluies de décembre et janvier l'ont toutefois rapidement dégradée dans les zones en pente. Les deux ponts recensés sur ce tronçon se trouvent en bon état, sauf qu'il faudra réhabiliter les garde-corps. Les ouvrages d'assainissement tels que buses et dalots sont en nombre insuffisant et ceux existants sont en mauvais état. Les fossés longitudinaux et divergents ne sont pas revêtus dans les zones de fortes pentes.

Un des cours d'eau traversés par ce tronçon de route est l'exutoire étroit d'un des plus grands sous-bassins versants de l'île; ce cours d'eau, dont le sens de l'écoulement est renversé à la hauteur du pont lors des grandes marées, et longe de très près la route au sud du pont, et le passage des véhicules affectent la stabilité d'un talus déjà précaire.

Les travaux sur ce tronçon s'avèrent nécessaires pour assurer la traficabilité en toutes saisons et sécuriser les aménagements.

Tronçon:Ampasindava – Croisement avec route Mont Passot

Ce tronçon, long de 7,7km, est une route en terre, avec une succession de zones à fortes pentes et de zones basses parsemées de toutes sortes de dégradations:

- Érosion des talus de la plate-forme et des fossés longitudinaux;
- Nombreuses traces d'arrivée de trombes d'eau sur la chaussée;
- Destruction de certains ouvrages d'assainissement par manque d'entretien;

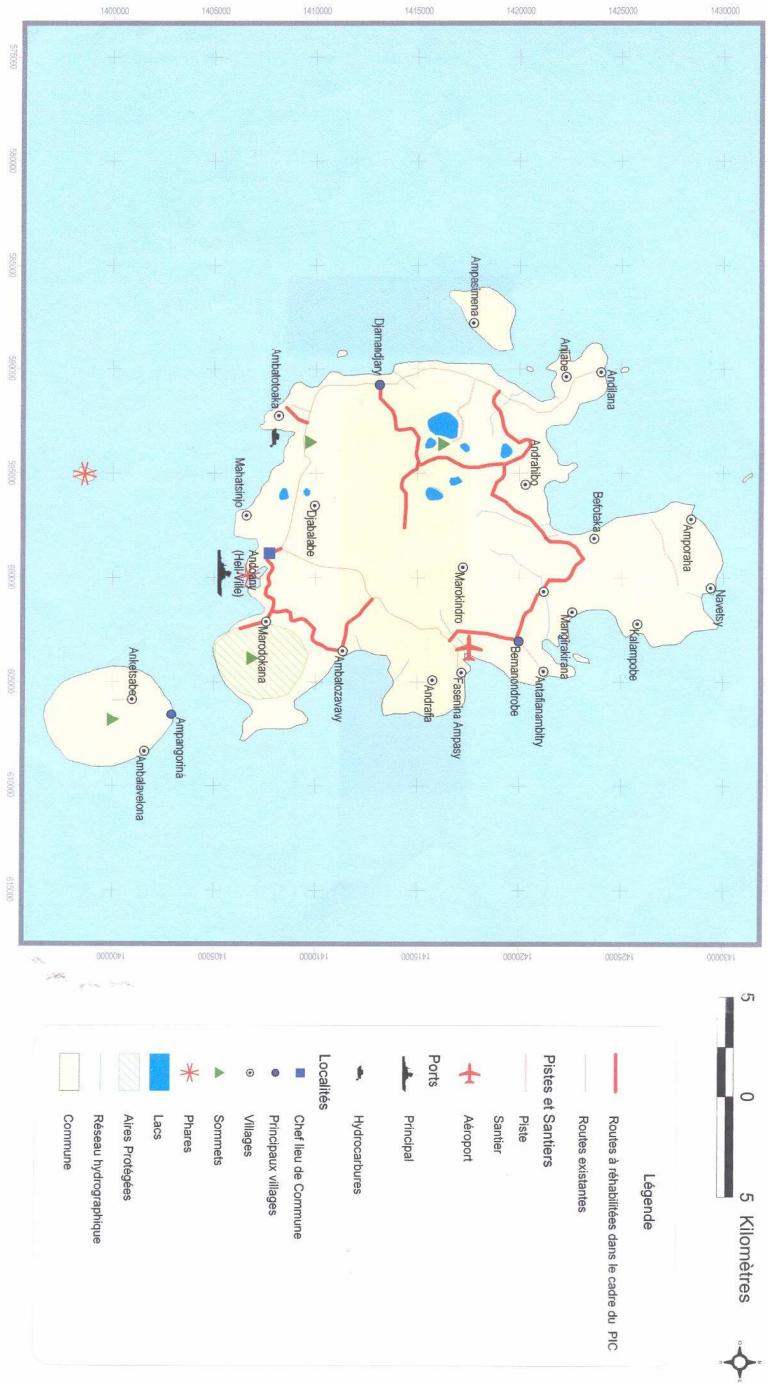
Les ouvrages de franchissement existants sont à réhabiliter au niveau des trottoirs et garde-corps. Les fossés en terre tout le long du tronçon ne sont pas revêtus. L'aménagement de ce tronçon nécessite de gros ouvrages, que ce soit au niveau de la chaussée ou au niveau des ouvrages d'assainissement.

Tronçon:Croisement avec route vers Mont Passot

Ce tronçon de 4 km était revêtu il y a une trentaine d'années, mais il ne reste plus actuellement que le vestige de la chaussée bitumée. Il convient de signaler que pour une partie de l'année 2004 le trafic s'est fait sur une déviation, en très mauvais état, et longue de 2,5 km environ, à cause de la rupture du remblai d'accès d'une buse. Cette buse n'était toujours pas réparée en janvier 2005, mais une déviation beaucoup plus courte était utilisée par les usagers. La chaussée est en mauvais état dans l'ensemble avec des ornières et arrachement. Les ouvrages de franchissement et d'assainissement sont dans un état satisfaisant, sauf que les fossés ne sont pas protégés dans les zones de fortes pentes .

La carte ci-dessous nous montre en détail les travaux d'infrastructure routière à prévoir sur l'île de Nosy-be dans le cadre du PIC:

Infrastructures routières dans le cadre du PIC



Chapitre 2:Les impacts de la réorientation des infrastructures routières sur l'économie de Nosy-be

Section 1:Les secteurs économiques de la région³³

Compte tenu de la pluviométrie, de la présence de vastes plaines fertiles, des fleuves de Sambirano et de la Mahavavy et des sols d'origine volcanique de Nosy-Be et de la montagne d'Ambre, la région de DIANA a une importante potentialité agronomique. Elle dispose d'une large superficie cultivable. Sur 1.322.639 ha de terres cultivables, seules les 112.490 ha (1999) sont cultivées (cultures vivrières, cultures de rente, cultures industrielles) soit 8,5% de la superficie cultivable. Le reste 1.210.149 ha non exploité constitue un potentiel de la région. Parmi ces terres disponibles, 40% sont faciles à exploiter et 60% ont subi une dégradation due aux feux de brousse et à l'érosion.

Cinq zones se partagent l'espace agricole de DIANA: Antsiranana, Anivorano nord, Ambilobe, Ambanja, Nosy Be. Elles se caractérisent par des conditions physiques et pédologiques spécialement favorables aux différents types de cultures.

Répartition des surfaces cultivées par types de spéculations (ha)

Sous préfecture		Surf totale cultivée	Cultures vivrières	Culture de rente	Cultures industrielles	Fruits	Legumes
Nosy-Be	1997	9 622	2 299	3 345	3 320	168	490
	1998	8 990	2 400	3 385	3 205	-	-
	1999	8 845	2 230	3 385	3 230	-	-
	2000		2330	2630	6734		
	2001		3560	2630	5919		

Source: SSA/DPEE du MinAgri - Annuaires statistiques 1998-1999

SSA/DPEE du MinAgri - Annuaires statistiques 2001

Il y a une diminution relative des surfaces cultivées. Par contre celles affectées aux cultures vivrières affichent une hausse. Ceci se traduit par une conquête de nouvelles terres liées à la migration et entraîne en conséquence la dégradation des sols par la pratique intense des cultures sur brûlis.

Se positionnant au second rang après les cultures vivrières, les cultures de rente accaparent environ 19% des surfaces cultivées, suivies de près par les cultures industrielles.

³³ Les chiffres utilisés dans cette section sont issus de la monographie de la région DIANA, enquête PIC

Une grande partie de la population rurale pratique l'activité agricole.

Le tableau ci après montre l'effectif de la population agricole, par sous préfecture, dans le milieu rural

Effectif de la population agricole dans le milieu rural

Sous-préfectures	1984-1985			2003		
	Population Rurale	Population Agricole		Population Rurale	Population Agricole	
		Effectif	% pop. Rurale		Effectif	%pop. rurale
Nosy-Be	19 300	14 100	73,1	13 493	5 989	44,4

Source : MinAgri 2003 .

L'effectif de la population agricole est élevé à Nosy Be où le pourcentage de la population agricole est passée de 73 % à 44 %. La majorité des exploitants agricoles pratiquent l'agriculture traditionnelle, seule une infime partie soit 1,3% pratiquent des techniques agricoles modernes.

A-Les Cultures de rente

← Mise en forme : Puces et numéros

La culture de rente dans la région de DIANA est composée de 4 spéculations: Café, cacao, poivre, vanille. Ces cultures sont pratiquées dans les sous-préfectures d'Ambilobe, Ambanja, et Nosy Be.

Répartition de superficie en ha par spéulation

Sous-préfectures	Café	Cacao	Poivre	Vanille	Total
Ambilobe	5 255	175	820	75	6 325
Ambanja	6 650	4 440	480	280	11 850
Nosy-Be	2 860	-	345	180	3 385
Ensemble région	14 765	4 615	1 645	535	21 560

Source : SSA / DPEE MinAgri 2003

Seules les régions sous l'influence du climat de Sambirano (le long du fleuve de Sambirano), celles de l'Ile de Nosy Be et de l'Idasy sont favorables à la culture de rente. La culture paysanne du cacao connaît un essor considérable dans la région du Sambirano .

1-Le Café

La plupart des cafétiers plantés dans la région d'Antsiranana est la variété Robusta (cafféa canephora). Le Robusta donne un café au goût neutre, mais de plus en plus apprécié pour ses qualités propres, aussi bien pour la consommation directe que pour la fabrication des cafés solubles.

Evolution des superficies (en ha)- rendements – productions(en tonne)

Sous-préfecture		2000	2001	2002	2003	2004
Ambilobe	Superficie	5 220	5 250	5 255	4 020	4 023
	Rendement	0,255	0,276	0,295	0,40	0,41
	Production	1 330	1 450	1 550	1 616	1 649
Ambohika	Superficie	6 610	6 640	6 650	7 895	6 800
	Rendement	0,252	0,273	0,292	0,45	0,34
	Production	1 665	1 815	1 945	3 552	2 312
Nosy-Be	Superficie	2 840	2 860	2 860	2 330	2 330
	Rendement	0,254	0,274	0,336	0,48	0,47
	Production	720	785	960	1 118	1 095
Ensemble région	Superficie	14 670	14 750	14 765	14 248	13 153
	Rendement	0,253	0,275	0,302	0,44	0,38
	Production	3 715	4 050	4 455	6 286	5 056

Source : SPSRE/DRDR Antsiranana 2004

La production de café connaît une fluctuation en dents de scie, elle est surtout en fonction du prix à l'exportation. Le rendement actuel est assez faible, cela s'explique par l'âge des plantations cafétières. Il convient d'ajouter à cette faiblesse de productivité, la baisse de la qualité marchande due à la conduite des plantations cafétières négligées, ainsi que le sous-équipement pour la préparation des récoltes, le marché de collecte étant inadéquat à cause de la defectuosité des pistes d'accès.

2-Le poivre

Cette culture se développe en parallèle avec celle des cafétiers car, d'une part, les conditions écologiques favorables au poivrier sont proches de celles requises par les cafétiers, et d'autre part, le poivre est étroitement associé au cafétier pour ombrage. Etant une liane, le poivre a besoin d'un tuteur. Le poivre se développe essentiellement dans la région cafétière du secteur sud de Sambirano. Il n'y a plus d'extension de culture à cause de la persistance des maladies

de dépérissement et de l'enclavement des zones productives. C'est ainsi que la surface cultivée ne cesse de diminuer.

Le poivrier trouve des conditions écologiques favorables à sa culture dans le Sambirano et à Nosy-Be. Les sols de Nosy-Be, d'origine volcanique, sont particulièrement propices au poivrier.

Evolution des superficies(en ha), rendements et productions(en tonne) par sous-préfectures de 2000 à 2004

Sous-préfectures		2000	2001	2002	2003	2004
Ambilobe	Superficie	795	835	820	244	245
	Rendement	0,377	0,407	0,402	0,40	0,40
	Production	300	340	330	98	98
Ambohika	Superficie	460	485	480	148	151
	Rendement	0,533	0,567	0,563	0,41	0,40
	Production	245	275	270	60	61
Nosy-Be	Superficie	340	355	345	160	160
	Rendement	0,456	0,493	0,493	0,46	0,44
	Production	155	175	170	73	71
Ensemble région	Superficie	1 595	1 675	1 645	552	556
	Rendement	0,439	0,472	0,468	0,42	0,41
	Production	700	790	770	231	230

Source : SPRSE/DRDR/DIANA 2004

La maladie de dépérissement continue de ravager les poivriers dans la région de Sambirano. La superficie était de 1595 ha en 2000 pour descendre à 556 ha en 2004. La cause de cette maladie est encore inconnue.

Une action de recherche devrait être menée pour enrayer cette maladie, car l'exportation du poivre pourrait améliorer le revenu des agriculteurs. Mais également le manque d'infrastructure routière a entraîné une baisse de la production.

En 2000, le prix du kg de poivre vert est de 800 Ariary et celui du poivre noir sec est de 400 Ariary. Pour être exportés, les poivres en grains doivent être classés dans l'une ou l'autre des trois catégories suivantes:

Poivre blanc ou PB: dont la masse volumique doit être de 650 g/litre au minimum (moins de 0,5 % d'impuretés végétales)

Poivre noir ou PN: dont la masse volumique doit être de 480g par litre au minimum (moins de 1% d'impuretés végétales)

Poivre léger ou PL: qui est soit du poivre blanc, soit du poivre noir, soit un mélange des deux. Il est constitué de baies légères, mais dont la masse volumique doit être de 300g par litre au minimum.

3-La vanille

Evolution des superficies, rendements et productions (T/ ha) de 2000 à 2004

		2000	2001	2002	2003	2004
Ambilobe	Superficie	65	65	75	64	65
	Rendement	0,308	0,385	0,400	0,19	0,18
	Production	20	25	30	12	12
Ambohika	Superficie	290	290	280	334	336
	Rendement	0,172	0,190	0,214	0,20	0,20
	Production	50	55	60	66	67
Nosy-Be	Superficie	165	170	180	140	140
	Rendement	0,182	0,206	0,223	0,19	0,19
	Production	30	35	40	27	27
Ensemble région	Superficie	520	525	535	538	541
	Rendement	0,192	0,219	0,243	0,20	0,20
	Production	100	115	130	105	106

Source :SPRSE/DRDR/ DIANA 2004

Une diminution progressive a été remarquée depuis un certain temps. Cette baisse est due au problème de mévente de ce produit. Les collecteurs exigent une certaine qualité à respecter au niveau de la gousse. Techniquement, la culture du vanillier n'est pas très adaptée à cette région, la période de floraison coïncide avec la saison sèche.

Le prix de la vanille au producteur en 2004 est le suivant:

Vanille préparée: 60000 Ariary/kg

Vanille verte: 50000 Ariary/kg

Le volume de la vanille à l'exportation a connu une augmentation de 85,7% par rapport à l'année antérieure quant au prix, il a diminué Dans l'ensemble, la production est destinée à l'autoconsommation, à la commercialisation et au stockage.

Le tableau suivant montre les produits à commercialiser : café, poivre, vanille, cacao, cultures industrielles (canne à sucre)...

Présentation des produits à commercialiser

Organisme	Genre d'activité	Produits concernés	Quantité commercialisée
			Exportation (T)
Opérateurs privés :	Exploitation Production Collecte Collecte - stockage	Bois	204
		Café	11 984
		Poivre	356
		Girofle	26
		Vanille	1 528
		Cacao	3 892
Opérateur - exportateur	Pêche - collecte	Thon	48 012
		Crevette	2 755
CSM	Production	Sel	11 879
CMCS	Plantation de cannes à sucre	Sucre	31 797

Source : DRA Antsiranana - 2003

4- Les Cultures industrielles

Les principales cultures industrielles dans la région de DIANA sont la canne à sucre, l'arachide, le coton.

a) La canne à sucre

La canne à sucre est cultivée pour ses tiges qui contiennent un jus sucré dont on tire le sucre. Elle peut être consommée directement. Suivant les procédés et techniques traditionnels, on peut avoir de «betsabetsa» et du «toaka gasy». Dans l'usine, après différentes opérations, on obtient: le sucre cristallisé, et les sous-produits:

Il existe deux types de plantations: moderne ou familiale. La plantation de type moderne est assurée par une société SIRAMA (Siramamy Malagasy)

La culture paysanne de la canne à sucre tend à stagner. Le niveau de rendement et la qualité de la canne baissent à cause du vieillissement des plantations, manque d'entretien et

fertilisation. L'irrégularité de paiement, l'insuffisance des moyens de transport accentuent la situation ci-dessus.

La production totale villageoise est achetée par la SIRAMA. La société SIRAMA a mis en œuvre d'importants moyens techniques et financiers tant à l'aménagement des plaines de cannes qu'à l'irrigation. Les sous-préfectures d'Ambilobe et de Nosy Be sont dotées de centres de transformations des cannes à sucre. Le tableau suivant montre la production de canne à sucre industrielle par centre de transformation:

production de canne à sucre industrielle par centre de transformation

Centre		2000	2001	2002	2003
Ambilobe	Superficie(ha)	4476	4491	5110	3661
	Nombre planteur	225912	168585	161286	66090
	Canne récoltée(T)	301893	290631	231286	146183
Nosy Be	Superficie(ha)	1793	1331	1636	1536
	Nombre planteur	5013	3947	3025	2528
	Canne récoltée(T°)	100139	59445	67558	51068
Total	Superficie(ha)	6269	5822	6746	5197
	Nombre planteur	230625	172532	164311	68618
	Canne récoltée(T)	402032	350076	298844	19725

Source: Annuaire Statistique Agricole MinAgri 2003

La production de canne à sucre régresse entre 2000 et 2003. La régression est due à la diminution des superficies, du nombre de planteurs, et de la canne récoltée. Du fait qu'une partie de la production de cannes est délaissée par les paysans pour éviter une perte occasionnée par le coût de transport élevé.

b)Plantes à parfum et essence

Moins commun que le café, le cacao et le poivre, la culture et la production des plantes à parfum représentent une des spécialités de la région de Sambirano et Nosy-Be. Les principales essences sont l'Ylang-Ylang, le basilic et la Palma Rosa. Dans cette région, elles sont plantées uniquement à l'échelle industrielle. La plante la plus importante est l'ylan-ylang, qui se développe sur les terres alluviales du delta de Sambirano et surtout dans l'île de Nosy-Be, sur les marges de terres riches volcaniques, non utilisées par la canne à sucre. Le tableau ci-dessous nous montre que la production de l'ylan-ylang à Nosy-be n'a pas cessé d'augmenter depuis les années 2000.

Ylang-Ylang: Production en tonnes (en fleurs)

ANNEE		2000	2001	2002	2003
Ambanja	Superficie (ha)	600	600	625	625
	Rendement (T/ha)	0,551	0,562	0,52	0,54
	Production (T)	331	337	325	338
Nosy Be	Superficie (ha)	1.590	1.590	1.600	1.600
	Rendement (T/ha)	0,536	0,541	0,5	0,515
	Production (T)	852	860	800	824
Ensemble région	Superficie (ha)	2.190	2.190	2.225	2.225
	Rendement (T/ha)	0,540	0,546	0,505	0,522
	Production (T)	1.183	1.197	1.125	1.162

Source: DRA Antsiranana 2004

B-Les infrastructures existantes

1-Trafic routier

La route constitue par sa souplesse, le moyen idéal pour pénétrer la brousse. C'est le seul qui permet d'agir en profondeur sur l'ensemble de l'activité économique du pays. De ce fait, elle reste un support essentiel et indispensable pour désenclaver une région.. Malgré le mauvais état de la route, une forte croissance du trafic est observée dans la région.

2-Infrastructures portuaires

Les 4 ports de la région sont:

- Le port d'Antsiranana, à Antsiranana-Ville,
- Le port Saint-Louis à Ambilobe, et le port d'Antsahampano à Ambanja mais d'une très faible capacité et sous équipé.
- Le port de Nosy-Be à Hell-Ville.

Mise en forme : Puces et numéros

Section 2: Les effets de la modernisation et du développement des infrastructures routières dans la région de DIANA

Le développement des infrastructures routières fera disparaître la fragmentation de l'économie malgache en plusieurs micro marchés isolés, dans la mesure où il permettra d'interconnecter les producteurs malgaches et les marchés régionaux . Le développement et la modernisation des infrastructures routières stimuleront la croissance économique en augmentant l'efficacité des producteurs privés et en accroissant le commerce interrégional et le commerce international.

A-L'augmentaiton de l'activité du secteur privé

Les réseaux de transport donnent l'appui logistique nécessaire au secteur privé pour atteindre de nouveaux débouchés . Il faut s'efforcer actuellement d'atténuer le déséquilibre des investissements consacrés à l' infrastructure routière entre les zones rurales et urbaines, parce que l'existence d'infrastructure routière permet de relier le secteur agricole aux débouchés urbains et aux marchés d'exportation. Et elle permet également aux producteurs agricoles d'avoir accès à des intrants améliorés, à du matériel et à la technologie. Les infrastructures routières sont donc vitales pour la compétitivité et l'accroissement de la production.

1-Incidence sur la production

La modernisation et le développement des infrastructures routières permettront l'amélioration de la production grâce à l'accès à des intrants améliorés et à des prix compétitifs . L'existence d' infrastructure routière entraîne une augmentation permanente de la production, étant donné qu' elle permet l'acheminement des produits d'exportation vers des villes ayant une infrastructure portuaire pour permettre leurs exportations, et accroître leurs marchés d'exportation à d'autres produits exportables. De ce fait, les zones les plus faciles d'accès pourront améliorer leur accessibilité et la qualité de leurs produits. L'infrastructure routière peut influencer la production par le biais de l'offre et de la demande . Elle exerce un effet sur l'offre globale du fait qu'elle est un facteur direct de la production ; qu'elle accroît la productivité du capital privé ou de la main d'œuvre, et qu'elle permet à la région de DIANA de produire davantage en attirant des travailleurs ou du capital privé d'ailleurs. Elle influe sur la demande globale en générant des revenus pour les travailleurs et les entrepreneurs associés à sa construction, en attirant les investisseurs privés par le jeu de la complémentarité

2-Lien vital avec la compétitivité

Sur les marchés mondiaux en rapide mutation des biens manufacturés et des produits agro-industriels, la vitesse, la fiabilité et le coût d'utilisation des infrastructures (en particulier des transports et des communications) sont essentiels à la compétitivité du pays. La compétitivité fondée sur les délais est devenue cruciale pour le succès des exportations : elle implique la livraison régulière dans les délais prévus, des produits de qualité fiable et qui répondent aux exigences du marché. Ces facteurs prennent peu à peu une importance vitale en tant que moyen pour permettre aux producteurs exportateurs de produits agricoles de réaliser des gains de productivité et de gravir les échelons de la hiérarchie du marché, en produisant des produits de plus grande valeur qui sont la clé d'une croissance économique soutenue.

Grâce au développement des infrastructures routières, la région de DIANA pourra ainsi faire face à une expansion de leur volume d'exportation, et à des coûts très compétitifs . En fin de compte, pour les transports, les faibles coûts unitaires, de même que le respect des délais, la fiabilité et l'aptitude à brasser d'importants volumes de marchandises sont des éléments vitaux de la compétitivité à l'exportation. La modernisation et le développement des infrastructures routières amélioreront la performance des exportations du point de vue de la compétitivité des prix et des délais de livraison.

Si les prix restent importants dans le jeu de la concurrence, la qualité , la commercialisation, la rapidité d'adaptation aux variations de la demande sont également décisifs pour conquérir et garder les marchés .

Les infrastructures routières sont indispensables à la progression de la productivité et à la réussite dans le jeu de la concurrence internationale.

B-Les effets sur l'environnement

La construction des infrastructures routières peut avoir des effets sur l'environnement car elle engendre plusieurs problèmes environnementaux. Donc, le concept de développement durable nous impose à prendre en considération les enjeux environnementaux, afin d'atténuer les impacts négatifs et d'accroître les impacts positifs pour avoir un projet respectueux du milieu récepteur.

1-Les impacts probables de la construction de cette route sur l'environnement

a)Sur le milieu physique

Les effets de la construction de cette route sur le milieu physique sont nombreux:

- La modification des caractéristiques et de la disponibilité des eaux de surface et des eaux souterraines ;
- La contamination de la nappe phréatique ;
- L'érosion et la déstabilisation du sol ;
- L'altération de la qualité de l'air par la poussière et les émissions des gaz nocifs.

b)Sur le milieu biologique

Le milieu biologique est également exposé aux effets de la construction des infrastructures routières :

- une augmentation des pressions sur les ressources environnantes
- disparition des espèces végétales rares et de la biodiversité
- destruction ou modification d'habitat faunistique qui entraîne une migration forcée de la faune.

c)Sur le milieu humain

Les impacts probables de la construction de cette route sur le milieu humain de Nosy-Be sont :

- Une augmentation des risques de transmission des maladies d'une communauté à l'autre à cause de l'augmentation des échanges ;
- Une augmentation du risque d'accidents routiers associés à l'augmentation du trafic ;
- Atteinte à la santé des travailleurs et des populations avoisinantes due à l'émission de gaz nocif lors de la construction de la route ;
- Développement du secteur informel à cause de l'effet sur le développement local ;
- Un risque de perturbation ou de disparition des sites sacrés, culturels ;
- Un risque de perturbation des activités culturelles et des coutumes locales et régionales.

2-Les mesures d'atténuation des impacts négatifs

Les mesures d'atténuation se définissent comme l'ensemble des moyens envisagés pour éviter , réduire les impacts négatifs sur l'environnement.

a) Sur le milieu physique

Pour éviter l'altération de la qualité de l'air , il faut :

- Maintenir les véhicules de transport en bon état de fonctionnement afin de minimiser les émissions gazeuses
- Utiliser des abat- poussières et des unités de récupération de poussière.

Pour la protection de la qualité des eaux, il faut :

- contrôler la circulation pour éviter les fuites et les déversements de matières dangereuses à proximité des prises d'eau potable ;
- prévoir des mesures en cas de contamination accidentelle ;
- prendre toutes les dispositions nécessaires (grillage, filet,...) pour éviter que des matériaux de construction tombent dans des cours d'eau.

Pour éviter l'érosion et la dégradation du sol, les mesures à entreprendre sont :

- Stabiliser le sol mécaniquement pour réduire le potentiel d'érosion ;
- A la fin des travaux , niveler les sols remaniés et procéder rapidement à l'engazonnement et à la plantation d'arbres ou d'arbustes afin de contrôler l'érosion des sols ;
- Prévoir des fosses latérales et les revêtir pour éviter l'accélération du ruissellement.

b) Sur le milieu biologique

Pour ne pas détruire ou modifier la végétation, il faut :

- Définir clairement les aires de coupe afin d'y restreindre le déboisement et d'éviter le déboisement et la destruction de la végétation riveraine ;
- Prévoir des aménagements pour protéger les racines des arbres ;
- Restaurer la végétation une fois les travaux terminés.

Il est interdit d'effectuer des travaux dans les aires de reproduction de la faune afin d'éviter la destruction ou la modification des habitats de la faune.

c) Sur le milieu humain

Pour éviter la perturbation des sites culturels, des coutumes et des traditions de la population locale, il faut prévoir des installations s'harmonisant au patrimoine, on doit

également protéger les intérêts des populations, leur dignité, leur droit et prévoir des procédures de consultation et de participation.

Pour les expropriations (déplacement de la population), il convient de tenir compte de la juste et équitable indemnisation des propriétaires, et reloger les expropriés en s'entendant avec eux sur les modalités relatives à la relocalisation et en respectant les engagements de cette entente.

En ce qui concerne la perturbation des activités économiques, il faut effectuer les travaux de façon à nuire le moins possible aux cultures et aux pratiques culturelles existantes en consultant les agriculteurs pour une utilisation (si nécessaire) de leurs terroirs avant les travaux.

CONCLUSION

Madagascar se caractérise par des déficiences importantes au niveau des infrastructures routières, clés de la compétitivité à long terme du secteur privé. Les insuffisances en infrastructure routière se font sentir dans toute l'économie, parce qu'elle est un obstacle majeur aux activités du secteur privé et aux projets de lutte contre la pauvreté. L'enclavement cause de nombreux problèmes comme l'accès aux marchés nationaux est impossible, cela entraîne un taux d'inflation élevé dans les régions enclavées. Mais également le manque d'infrastructure routière accroît fortement la pauvreté avec une forte insécurité. Le plus grand obstacle à l'expansion du secteur privé est le réseau routier qui est vétuste et délabré. Du fait d'un réseau de transport inadapté, on observe un isolement d'important marchés régionaux les uns des autres, or la déficience en infrastructure routière empêche une expansion du volume d'exportation à des prix compétitifs, à cause du coût élevé de l'activité du secteur privé. Le respect des délais, la fiabilité et l'aptitude à brasser d'importants volumes de marchandises sont des éléments vitaux de la compétitivité à l'exportation. Par conséquent, l'insuffisance en infrastructure en particulier dans le domaine des transports et des télécommunications entraîne une perte de compétitivité.

Dans un monde, où l'évolution technologique réduit les coûts de transport, les entreprises se doivent d'être compétitives sur les marchés nationaux et mondiaux. La volonté du gouvernement, à mettre en place un cadre propice à l'investissement, se traduit par la réalisation du projet PIC. Le développement et la modernisation des infrastructures routières feront disparaître les fragmentations de l'économie malgache en plusieurs micro-marchés isolés, dans la mesure où il permettra d'interconnecter les producteurs malgaches et les marchés régionaux. Le développement et la modernisation des infrastructures routières stimuleront la croissance économique, car l'existence des infrastructures routières entraînera une augmentation permanente de la production, étant donné qu'elle permet l'acheminement des produits d'exportation vers des villes ayant une infrastructure portuaire pour permettre leurs exportations. Par conséquent, les zones les plus faciles d'accès pourront améliorer leur accessibilité et la qualité de leurs produits. Grâce au développement des infrastructures routières, la région de DIANA pourra ainsi faire face à une expansion de leur volume d'exportation, à des coûts très compétitifs. En fin de compte, pour les transports, les faibles coûts unitaires, de même que le respect des délais, la fiabilité et l'aptitude à brasser d'importants volumes de marchandises sont des éléments vitaux de la compétitivité à l'exportation. La modernisation et le développement des infrastructures routières amélioreront

la performance des exportations du point de vue de la compétitivité des prix et des délais de livraison. Si les prix restent importants dans le jeu de la concurrence, la qualité, la commercialisation, la rapidité d'adaptation aux variations de la demande sont également décisifs pour conquérir et garder les marchés.

La région DIANA localisée à l'extrême nord de l'île, regroupe les sous-préfectures d'Antsiranana I, Antsiranana II, Ambilobe, Ambanja et Nosy-Be, et l'activité agricole fait vivre plus de 80% de la population. Le surplus monétaire dégagé par le secteur privé exportateur de produits agricoles se trouve de plus en plus réduit à cause de l'importante augmentation du coût des intrants, et du coût de transport, puisque sur des milliers de kilomètres de routes et pistes « praticables », seuls 450 km (soit 22%) se trouvent en bon état. Par conséquent les conditions de vie de la population se trouvent de plus en plus précaires, aggravées par l'inflation, le blocage au niveau de l'emploi due à la faiblesse d'investissement dans la région, alors qu'arrivent tous les ans sur le marché du travail, des milliers de jeunes gens à la recherche d'un premier emploi.

ANNEXES

1-carte des 22 régions de Madagascar

2-realisations travaux ensemble du territoire 2003-2005

3-carte des communes désenclavées fin 2003

4-carte des communes désenclavées fin 2004

5-carte des communes désenclavées fin 2005

6-carte des secteurs manufacturiers et agro-alimentaires

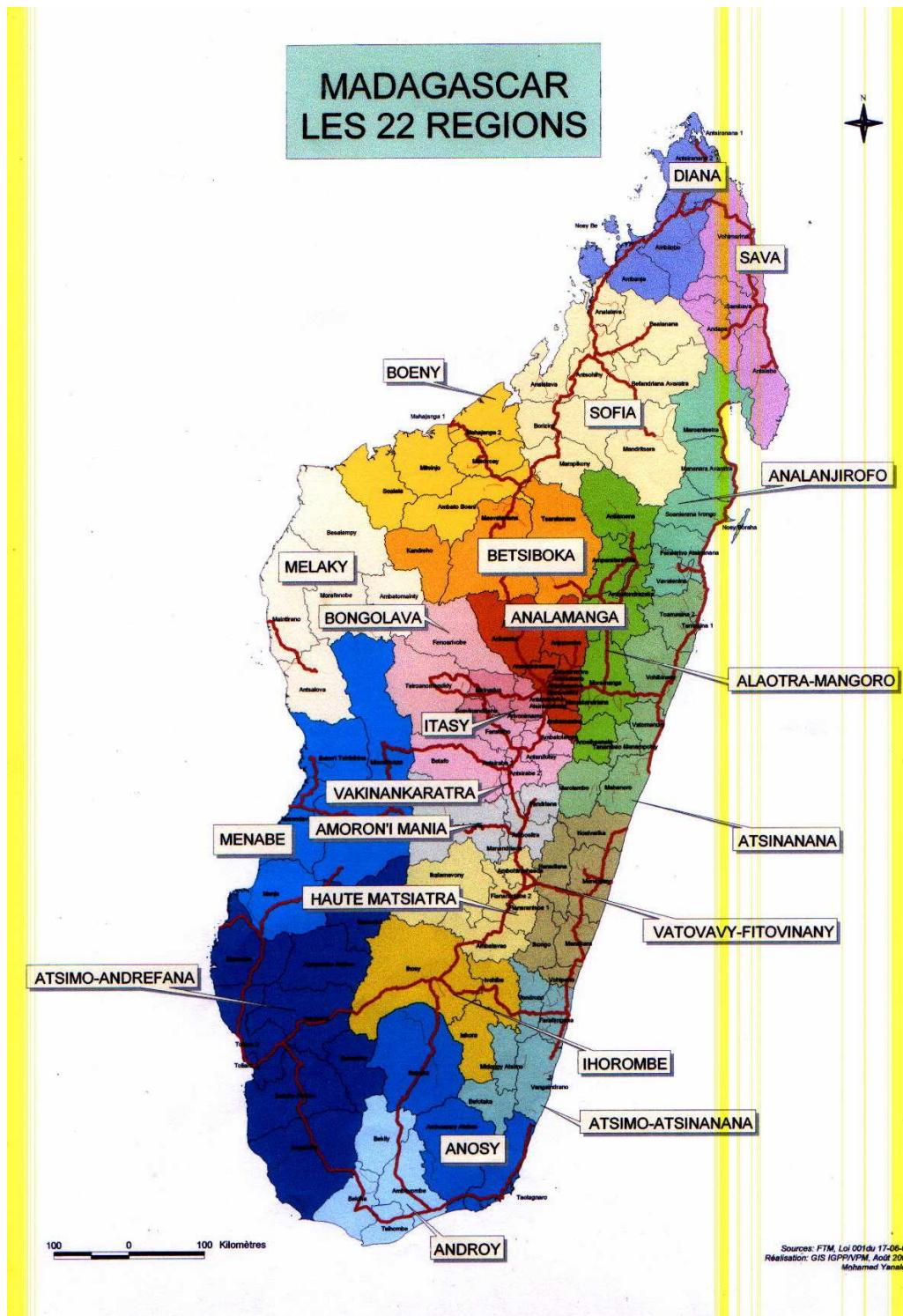
7-carte économique de Madagascar

8-réalisations travaux dans la province d'Antsiranana 2003-2005

9-Coût des transports dans la région DIANA

Supprimé : ¶

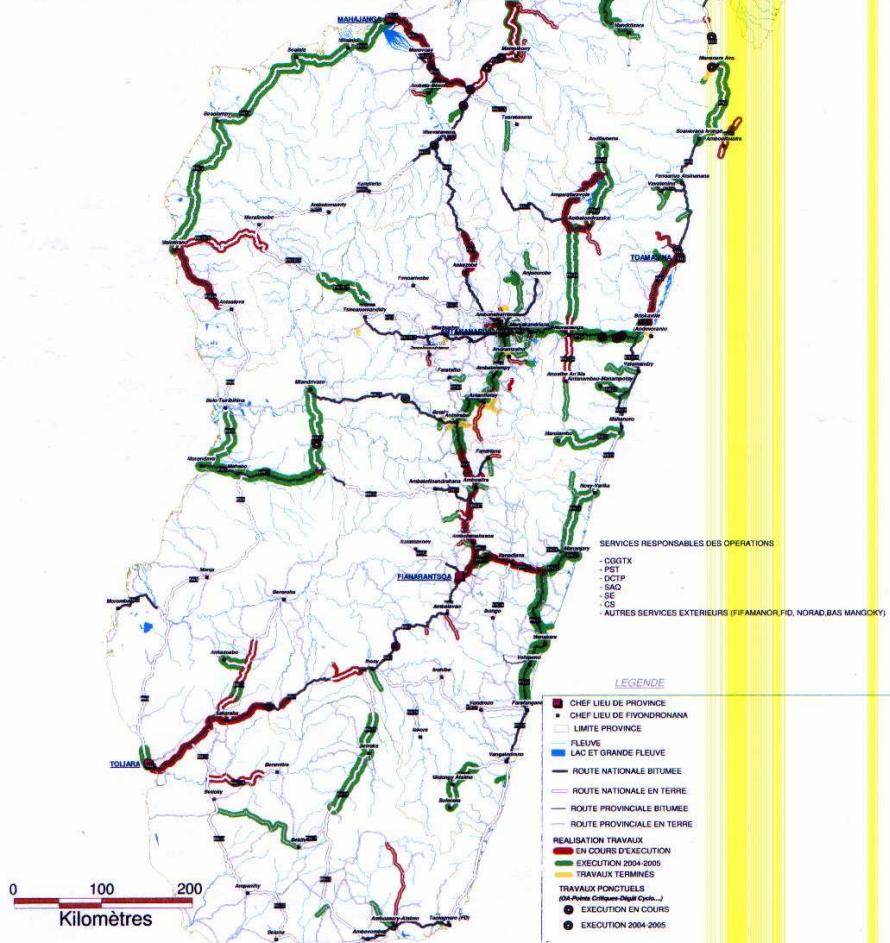
MADAGASCAR LES 22 REGIONS



REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana - Fahafahana - Fandrosoana

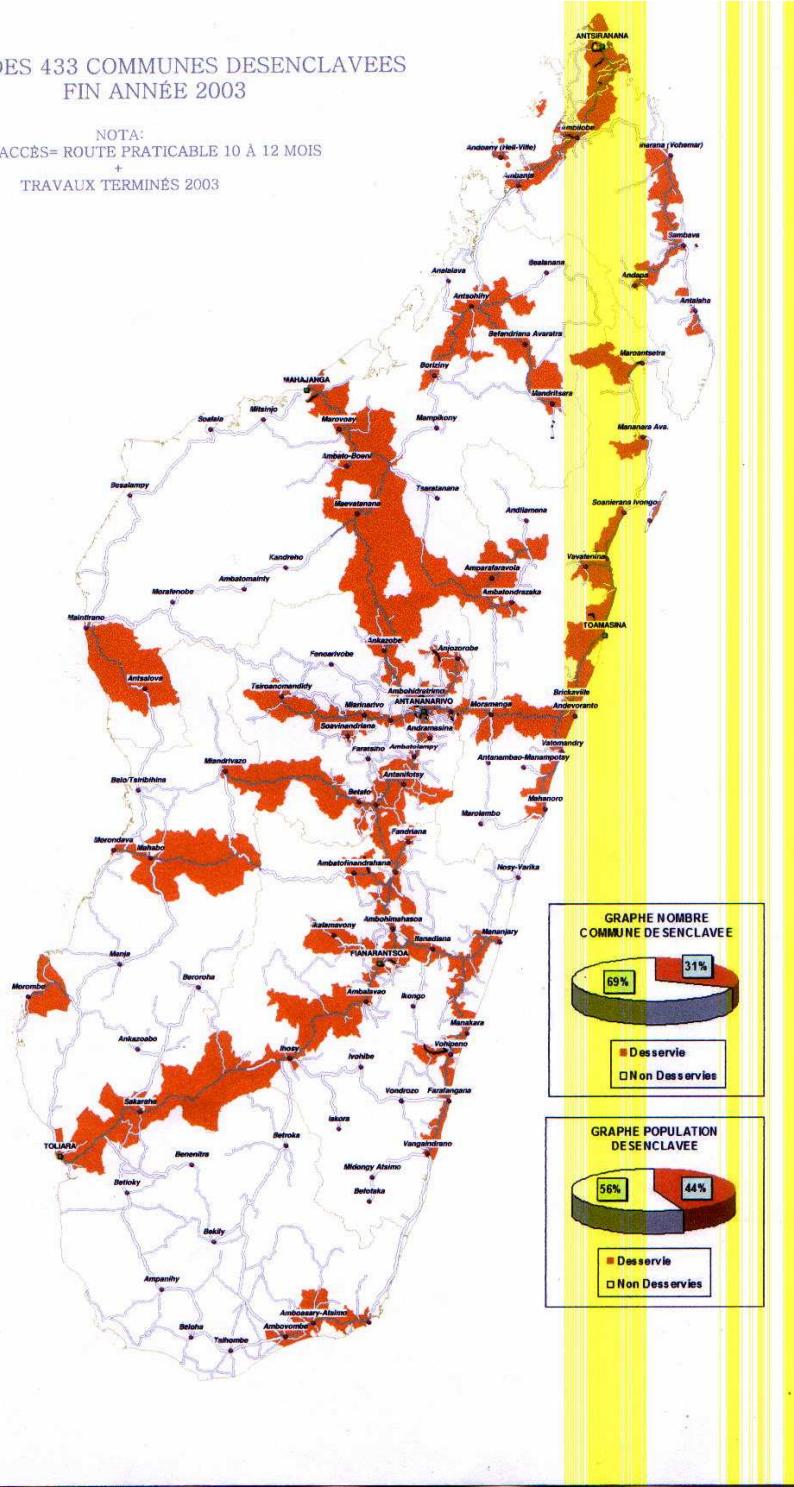


REALISATION TRAVAUX
ENSEMBLE DU TERRITOIRE
(2003-2005)
(TRAVAUX HORS ENTRETIEN COURANT)



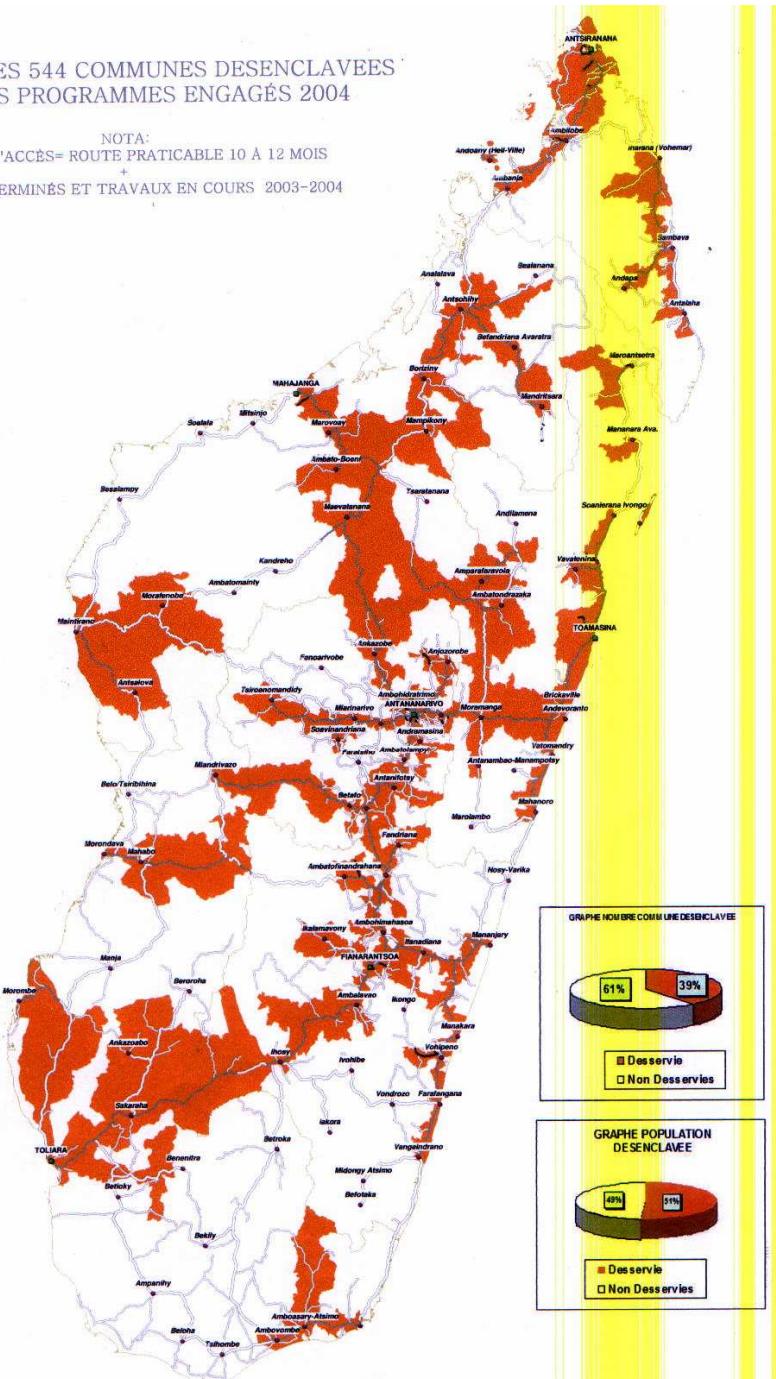
CARTE DES 433 COMMUNES DESENCLAVEES
FIN ANNÉE 2003

NOTA:
RÉSEAU D'ACCÈS= ROUTE PRATICABLE 10 À 12 MOIS
+
TRAVAUX TERMINÉS 2003



CARTE DES 544 COMMUNES DESENCLAVEES APRES PROGRAMMES ENGAGÉS 2004

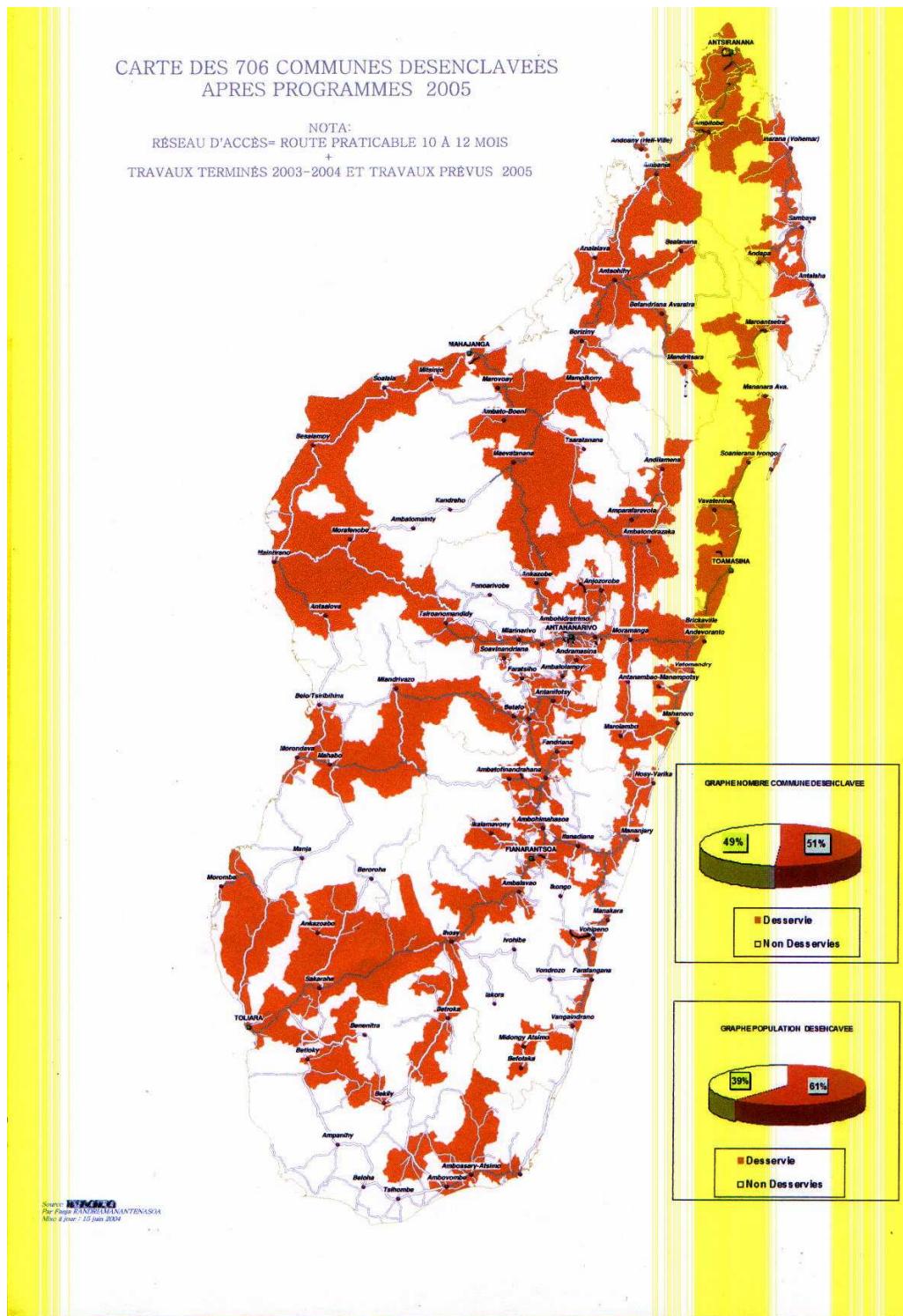
NOTA:
RÉSEAU D'ACCÈS= ROUTE PRATICABLE 10 A 12 MOIS
+
TRAVAUX TERMINÉS ET TRAVAUX EN COURS 2003-2004



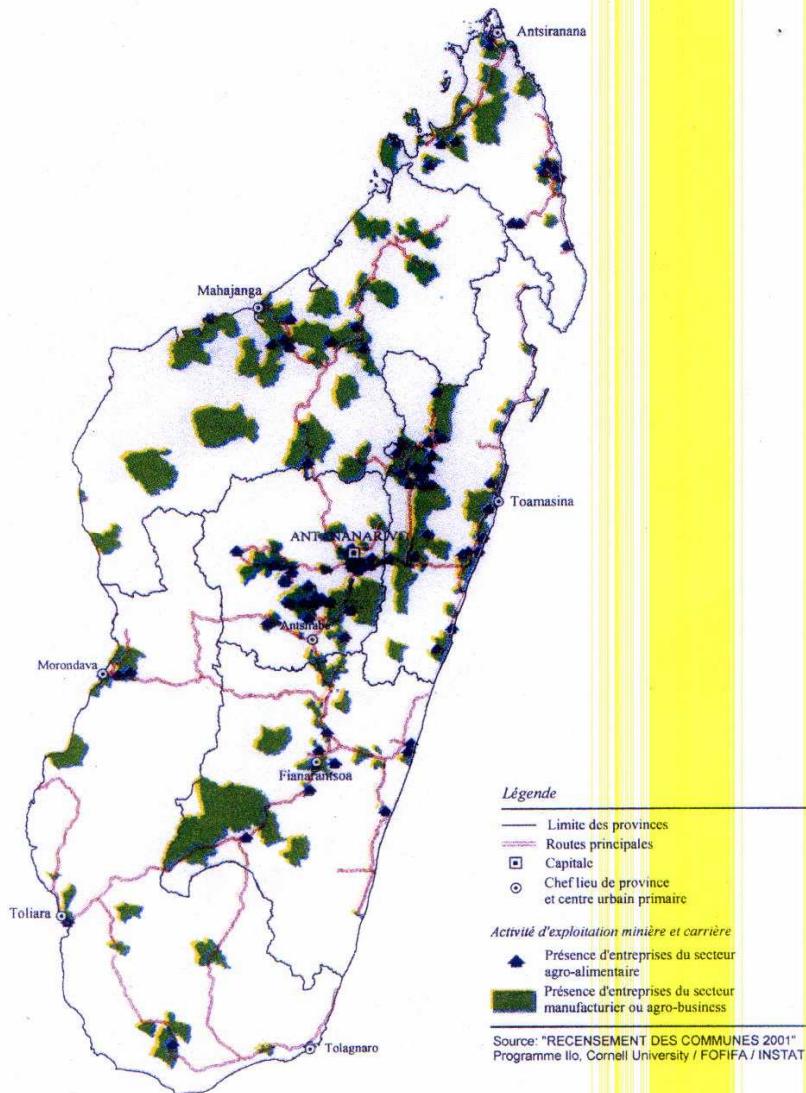
Source : **INSTAT**
Par François RANDRIAMANANTENASOLO
Mis à jour : 16 juillet 2004

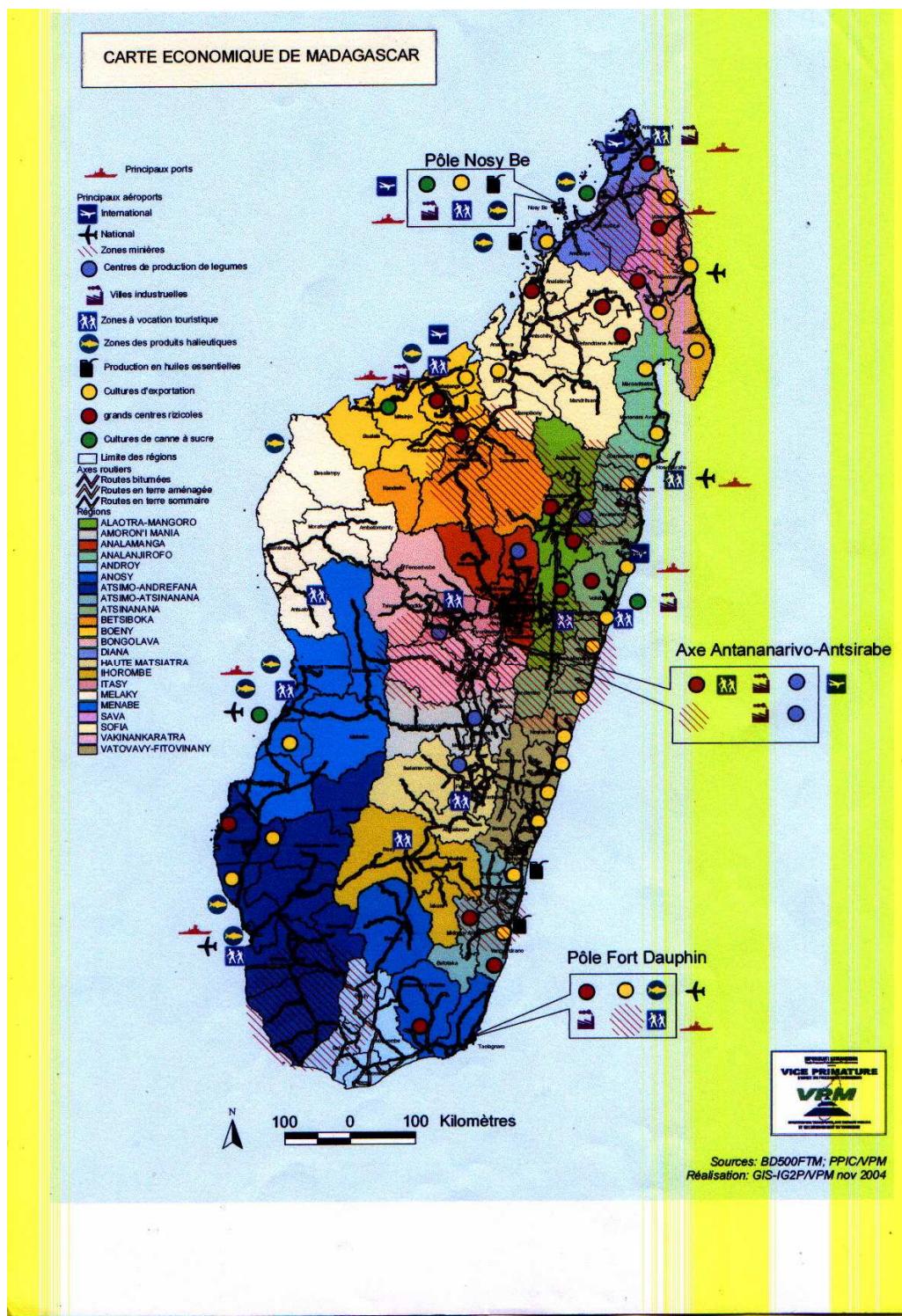
CARTE DES 706 COMMUNES DESENCLAVEES APRES PROGRAMMES 2005

NOTA:
RESEAU D'ACCES= ROUTE PRATICABLE 10 A 12 MOIS
+
TRAVAUX TERMINES 2003-2004 ET TRAVAUX PREVUS 2005



LE SECTEUR MANUFACTURIER ET AGRO-ALIMENTAIRE





REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana - Fahafahana - Fandrosoana



**REALISATION TRAVAUX
PROVINCE AUTONOME D'ANTSIRANANA
(2003-2005)
(TRAVAUX HORS ENTRETIEN COURANT)**

LEGENDE

- CHEF LIEU DE PROVINCE
 - CHEF LIEU DE FEDERATION/PROVINCE
 - CHEF LIEU COMMUNE
 - PROVINCE
 - FLEUVE
 - LAC ET GRANDE FLEUVE
 - ROUTE NATIONALE BITUMEÉ
 - ROUTE NATIONALE EN TERRE
 - ROUTE PROVINCIALE BITUMEÉ
 - ROUTE PROVINCIALE EN TERRE

REALISATION TRAVAUX

 - EN COURS D'EXECUTION
 - EXECUTION 2004-2005
 - TRAVAUX TERMINÉS

TRAVAUX PONCTUELS

(Ex:Police Critiques Déjâgé Cycle...)

 - EXECUTION EN COURS
 - EXECUTION 2004-2005

NB: les travaux d'entretien courant ne figurent pas sur la carte

SERVICES RESPONSABLES DES OPERATIONS

- CGGTX
 - PST
 - OCTP
 - SAQ
 - SE
 - CS

URCE DONNEES : **DEUSTRA**
• **Enzo RANDRIAMANANTENASOA**

9-Coût indicatif de transport (à l' exception de celui des taxi-villes)

Axe	Km	Fmg par personne transportée		Fmg par kg de marchandises	
		Saison sèche	Saison de pluie	Saison sèche	Saison de pluie
ANTSIRANANA					
Anivorano	75	900	9 000	800	800
Ambilobe	137	16 500	16 500	800	800
Ambanja	240	28 000	28 000	800	800
Ankify	260	30 000	30 000	800	800
Antsahampano	240	28 000	28 000	800	800
Vohemar	289	35 000	50 000	1 100	1 100
Sambava	436	50 000	65 000	1 100	1 100
Antalaha	516	60 000	80 000	1 100	1 200
Andapa	537	60 000	75 000	1 100	1 100
AMBILOBE					
Ambakirano	12	5 000	5 500	800	850
Ambatoharanana Nord	26	8 000	9 000	800	900
Ambatoharanana Sud	45	7 500	7 500	800	900
Ambatonankarana	32	10 000	11 000	800	900
Ambodibonara	27	7 500	8 000	800	950
Ambondromifehy	41	5 000	6 000	900	900
Anjiaibe	30	5 000	6 000	900	900
Ankaramy	45	15 000	16 000	900	1 100
Ankazomborona	45	7 500	8 000	800	950
Ankigny	60	6 000	6 500	800	950
Antsaravibe	17	2 500	3 000	800	900
Beramanja	30	5 000	5 000	800	950
Betsiaka	31	5 000	5 000	800	950
Bobatanty	26	3 500	3 500	800	900
Mahamasina	28	5 000	6 000	900	1 100
Marivorahona	15	2 000	2 000	800	900
Sirama	30	4 000	4 000	800	900
Ambanja	103	12 500	12 500	900	950
AMBANJA					
Ankaramibe	50	10 000	11 000	900	1 100
Ankify	30	5 000	6 000	900	1 100
Antsahampano	13	4 000	4 000	800	950
Antsiratsira	50	11 000	11 000	900	1 100
Maherivaratra	40	7 000	7 000	900	950
Nosy Faly	50	10 000	11 000	900	1 100

Source : MTM/SG/DTT/SRTT -2000

Pour les routes en terre, ces tarifs varient d'une saison (sèche) à une autre (de pluie).

Exemple 1 : Pour les transports de marchandises, les tarifs indicatifs sont les suivants :

- 800 Fmg/kg pour les routes bitumées
- 900 Fmg/kg pour les routes en terre.

Mais pendant la saison de pluie, ce tarif arrive jusqu'à 1.100 Fmg/kg pour les routes en terre.

Le mode de calcul varie d'un client à un autre

Exemple 2 : pour un simple client, le tonnage x 800 x distance à parcourir

BIBLIOGRAPHIE

1- Banque Mondiale

« Etude sur la stratégie des transports »
Etude économique de la Banque Mondiale, Washington, 1997

2- Banque Mondiale

« Madagascar :un agenda pour la croissance et la réduction de la pauvreté »
Rapport économique de la Banque Mondiale, Washington, 1999

3- Banque Mondiale

« Stratégie pour une croissance tirée par les exportations du secteur privé »
Nouveaux Horizons, mai 1996

4- Banque Mondiale

« Des emplois pour construire la société »
Etude économique de la Banque Mondiale, Washington, 2000

5-Bental (Jean), Beusch (Andréas), De Veen (Jan)

«Programme d'infrastructure à HIMO »
Département du redressement et de la reconstruction BIT, Genève, 2000

6-Doyen (Jean H.)

« Infrastructure base nécessaire de la relance des économies africaines »
Division Infrastructure, Banque Mondiale, Washington,16 septembre 1996

7-Israel (Arturo)

« La gestion de l'infrastructure :les enjeux »
Document de synthèse de la Banque Mondiale, Washington, 1996

8-Loir (Michel) et Guislain (Pierre)

« Participation du secteur privé dans les infrastructures »
Etude économique de la Banque Mondiale, Washington, septembre 1996

9-Rasolomanana (Herizo) :docteur ingénieur

« Etude Impact Environnemental »
Vice-Primateur

10-Secrétariat Technique de l'Ajustement

« Ajustement Structurel à Madagascar »
Primature : Secrétariat Technique de l'Ajustement Madagascar, mars 2000

11-Stock (Elisabeth A.)

«Programmes routiers à HIMO: Problèmes et Solutions
Division de l'environnement et du développement durable,
Banque Mondiale,Washington , mars 1996

12-Tajgaman(David) et De Veen (Jan)

« Programme d'infrastructure à HIMO :politique et pratique du travail »
Département du redressement et de la reconstruction BIT, Genève, 2000

RESUME ANALYTIQUE :

La longueur totale du réseau routier de Madagascar atteint 31.999 kms. On peut dire qu'elle est de faible importance par rapport à l'étendue du territoire, mais également du fait qu'une partie du réseau est praticable durant seulement une partie de l'année à cause du mauvais état de la route ou des coupures de route à chaque saison de pluie. Pourtant l'existence de route permanente est essentielle au développement économique du pays. L'infrastructure routière de Madagascar est encore faible et entraîne au cours du processus de développement des charges financières considérables. Madagascar se caractérise par des déficiences importantes au niveau des infrastructures routières, clés de la compétitivité à long terme du secteur privé. Les insuffisances en infrastructure routière se font sentir dans toute l'économie en raison de leurs effets sur les coûts de l'activité économique. La détérioration des routes a fait perdre à Madagascar une infrastructure précieuse valant des milliards d'Ariary. C'est pourquoi, l'aménagement, la réhabilitation, l'entretien périodique et courant des infrastructures routières constituent la priorité du gouvernement. Des infrastructures routières performantes sont primordiales pour que Madagascar puisse participer à des phénomènes tels que la mondialisation des échanges et qu'elle puisse en tirer des avantages. Les infrastructures routières sont également importantes pour l'efficacité des programmes de lutte contre la pauvreté. Les défis apparaissent d'autant plus redoutables dans le cadre où l'infrastructure routière de Madagascar est apparemment «en crise». Dans la mesure où la pénurie et la dégradation des routes dans de nombreuses régions, à l'exception d'Antananarivo, entravent gravement la réalisation des objectifs de développement économique du pays.

Comme nous l'avons dit précédemment, la longueur totale du réseau routier à Madagascar atteint seulement 31.999 kms. Sans oublier qu'une partie de ces infrastructures routières est impraticable durant la saison des pluies à cause des coupures de route. Ces coupures sont dues aux éboulements de terrain, aux débordements des fleuves en saison de pluie. La dégradation des routes n'est pas un phénomène propre aux pays en développement. Malgré le mauvais état des routes, cela n'a jamais découragé les usagers ni réduit le volume du trafic. Mais il gonfle le coût des transports routiers, principal mode de transport des hommes et des marchandises à Madagascar. C'est pourquoi nous avons essayé de déterminer les principales causes de la dégradation des routes.

Le manque d'entretien routier fait parti des principales causes de la dégradation des routes, parce que laisser les routes sans entretien équivaut à un désinvestissement, et cela

revient à sacrifier des investissements routiers antérieurs. L'entretien d'un réseau routier est nécessaire. Parce que l'âge, le climat, le trafic ont pour conséquence la dégradation de l'infrastructure routière. A Madagascar, de vastes réseaux routiers construits jadis, ont été sous entretenus. Du fait de cette négligence en matière d'entretien routier, les routes se sont dégradées à un rythme accéléré, parce que les routes revêtues neuves, si elles sont mal entretenues, se dégradent au cours de la première moitié de leur durée de vie. La situation des routes non goudronnées est encore pire puisque nombreuses d'entre elles sont en très mauvais état. La création du FER a grandement facilité les travaux de maintenance du réseau routier. L'Etat malgache a renforcé le Fonds d'Entretien Routier au niveau de sa gestion et de ses ressources financières, car il coûte plus cher de reconstruire une route que ce qu'aurait coûté un entretien.

Les cataclysmes naturels sont également responsable de l'état des infrastructures routières actuelles. Etant donné que Madagascar, est une île située dans une zone tropicale, elle doit faire face chaque année à des cyclones lors de la saison de pluie. Par conséquent une partie du réseau routier est impraticable en saison de pluie à cause des coupures de routes. Ces coupures de routes sont dues aux débordements de fleuves, aux éboulements de terrain causés par des pluies torrentielles.

Les deux derniers cyclones «Gafilo» et «Elita» ont causé d'énormes dégâts sur le secteur routier dans tout Madagascar. La dégradation des routes peut avoir d'autres origines que celles cités précédemment. L'âge, le trafic, instabilité politique sont également à l'origine de la détérioration des infrastructures routières.

L'âge est important pour les routes revêtues en raison de la courbe que suit leur détérioration. D'une manière générale, les deux tiers des dégradations des routes interviennent dans le tiers final de la durée de vie de la chaussée. La différence d'âge des infrastructures routières entre les différentes régions explique l'état des routes dans les régions. L'accroissement du trafic est également à l'origine de la dégradation des routes, car l'accroissement du trafic sur les routes vieillissantes a pour conséquence d'accentuer la détérioration des routes. Malgré le mauvais état des routes, cela n'a jamais découragé les usagers, mais également ces routes vieillissantes n'ont ni la capacité géométrique ni la portance nécessaire pour supporter l'accroissement du trafic actuel.

L'instabilité politique peut également être une cause de la dégradation des routes, parce que un Président peut avoir l'ambition de développer les infrastructures routières. Mais cela ne peut se concrétiser durant un mandat de 5 ans. Or du fait de l'instabilité politique

(changement de Président) le projet de développement des infrastructures routières ne peut être conduit à terme. L'instabilité politique peut également entraîner des crises profondes dans le pays. Par exemple la crise 2002 a eu des conséquences énormes sur les infrastructures routières, étant donné que durant cette crise, des insurgés ont dynamité de nombreux ponts et routes qui ont entraîné des coupures de routes.

En plus, de ses nombreuses causes de la dégradation des routes, Madagascar ne dispose pas d'une capacité financière lui permettant de financer elle-même la construction et / ou la réhabilitation de son infrastructure routière. La construction et /ou la réhabilitation d'une route coûte 300 millions Ariary pour un kilomètre de route. Actuellement, la construction et la maintenance des infrastructures routières constituent une des charges les plus importantes de l'Etat malgache, mobilisant des investissements énormes. Et leur réalisation s'étale sur une période qui peut atteindre plusieurs années. . Cependant le réseau routier national est loin d'être suffisant, d'où l'Etat malgache est contraint de financer le coût de la restauration des routes en mauvais état, car le réseau routier national mérite d'être sauvégarde. En 2004, l'Etat malgache a dépensé 550 milliards Ariary pour la construction et /ou la réhabilitation des routes. Cette somme fut en grande partie, financée par la Banque Mondiale et l'Union Européenne, parce que Madagascar n'a pas la capacité de mobiliser et d'affecter des ressources intérieures nécessaires au financement de la restauration des routes. L'Etat malgache est incapable de mobiliser des ressources intérieures suffisantes, parce que l'Etat éprouve des difficultés pécuniaires. Cela se traduit par le fait que l'Etat ait décidé de restreindre considérablement ses dépenses, car une amputation budgétaire de 58 milliards Ariary a été opérée pour l'année 2005. En fait, la faiblesse des recettes fiscales et douanières due au ralentissement de la vie économique est la cause de l'insuffisance des ressources intérieures mobilisées. L'énormité même de la tâche qui se pose aujourd'hui à Madagascar implique une demande massive de financement extérieur. Le financement extérieur devra couvrir la composante en devise pour préserver l'infrastructure existante. Le financement extérieur porte sur la restauration et l'entretien des infrastructures routières. D'autres organismes multilatéraux et bilatéraux, l'Union Européenne ayant une tradition d'assistance au développement des routes, ont également augmenté la part représentée par l'entretien et la réhabilitation des routes dans leur enveloppe de financement des routes. D'une manière générale, il est logique d'avoir recours au financement extérieur surtout pour accroître le capital fixe du pays. Pour remédier a ce problème de financement sur la restauration et l'entretien des infrastructures routières la Banque Mondiale decide de mettre en place l'

Mis en forme : Couleur de police : Noir

AGETIPA pour gérer les fonds alloués aux travaux d'aménagement du territoire. L'AGETIPA est une entreprise privée à but lucratif qui passe des contrats pour des municipalités, des ministères et d'autres organismes publics. les activités de l'AGETIPA sont concentrées sur la réhabilitation des routes. Cependant, l'AGETIPA cesse ses activités à Madagascar, et il a dû disparaître en juin 2005. Cette disparition réduit le financement extérieur pour la restauration des infrastructures routières à Madagascar. Désormais l'AGETIPA s'occupe de tout ce qui est infrastructure dans le projet Pôles Intégrés de Croissance.

Il est nécessaire de maintenir les infrastructures routières dans le meilleur état possible pour avoir une rentabilité économique maximum. Il ne faut pas laisser les routes se détériorer surtout quand des dépenses d'entretien relativement modiques au moment opportun rendraient la reconstruction inutile. D'ailleurs les travaux de construction et / ou de la réhabilitation des routes constituent l'une des principales doléances de la Communauté par le biais de leurs représentants officiels, car il est nécessaire de réduire les inégalités en infrastructures routières entre les 22 régions de Madagascar. Mais également parce que, les routes sont la base d'une compétitivité à long terme du secteur privé.

Le développement des infrastructures routières est nécessaire pour soutenir la croissance économique mais également afin de promouvoir le secteur privé, car l'existence des infrastructures routières dans un pays permet l'intégration des marchés ruraux aux marchés urbains. De ce fait, les agriculteurs pourront avoir accès à des intrants à prix compétitif. Et l'existence de route permet l'acheminement des produits agricoles (vanille, café, cacao) destinés à l'exportation vers le secteur privé. Madagascar se heurte à des obstacles liés à l'offre en raison de la médiocrité actuelle de ses infrastructures routières.

Les travaux réalisés dans le cadre des infrastructures routières constituent un grand pas en avant dans le but de réduire les inégalités en infrastructures routières entre les régions. Des priorités sont à faire en tenant compte des potentialités de développement sur le plan économique. Par exemple la région Nord (DIANA, SAVA) est une région à forte potentialité économique. Car c'est une région riche en culture d'exportation (huiles essentielles, vanille, cacao, bois de rose, ...). Mais également c'est une zone minière très riches (or, saphir). Or cette région est caractérisée par une forte déficience en infrastructure routière comparé à la région d'Antananarivo.

Depuis le milieu des années 80, le rôle économique de l’infrastructure routière a été dans une grande mesure négligé à Madagascar. D’autres considérations telles que les investissements dans des secteurs directement productifs ont été privilégiés.

L’infrastructure routière est cependant revenue au premier plan en raison de la faible réponse de l’offre aux programmes d’ajustement entrepris. Quel que soit le degré d’ouverture de l’économie au secteur privé, le gouvernement doit continuer à fournir au pays une infrastructure routière adéquate compte tenu des nouveaux enjeux: mondialisation des échanges, rôle accru du marché, lutte contre la pauvreté et l’insécurité.

L’insuffisance des infrastructures routières à Madagascar est un obstacle majeur aux activités du secteur privé et aux projets de lutte contre la pauvreté. Des problèmes de transport graves sont concentrés dans les régions enclavées. Cet enclavement cause de nombreux problèmes comme l’accès aux marchés nationaux est impossible. Cela entraîne un taux d’inflation élevé dans les régions enclavées. Mais également le manque d’infrastructure routière accroît fortement la pauvreté aussi bien en terme de taux que d’intensité, parce que plus la zone est enclavée, plus la pauvreté est élevée avec une forte insécurité. C’est surtout dans la partie sud-ouest de l’île que l’impact du manque d’infrastructure routière se traduit par une insécurité croissante (vols de bovidés). L’insécurité fait partie des facteurs pouvant faire obstacle à l’augmentation de productivité. Cette insécurité se traduit essentiellement par les vols de bovidés qui sévissent dans le sud-ouest de l’île. Dans d’autres régions (SAVA, DIANA), cette insécurité se traduit par des vols de culture notamment la vanille cacao. L’incidence de cette insécurité sur l’activité du secteur privé est importante, dans la mesure où cette insécurité entraîne l’inexistence de la sécurité des personnes et de leurs biens. A cause de cette insécurité, les personnes ne peuvent plus travailler en toute sérénité, et ils ne peuvent plus profiter des bénéfices de leur travail. L’ enclavement entraîne également des distorsions de prix en fonction de l’éloignement de la région et de l’état des routes, car le coût de transport des produits agricoles en véhicule motorisé est élevé selon les régions et l’état de la route. Ce coût de transport élevé entraîne un taux d’inflation élevé dans les régions enclavées. En effet, le prix à la consommation est variable tant dans l’espace que dans le temps. Les facteurs déterminant le prix à la consommation comprennent: l’accès aux routes, l’éloignement, le prix du carburant, le rôle prépondérant d’une poignée de grossistes ou de collecteurs. C’est pourquoi les produits de première nécessité sont chers à Antsiranana par rapport à l’ensemble des régions de Madagascar.

De plus, la déficience en infrastructures routières est une contrainte à l'expansion du secteur privé. Le secteur privé exportateur de produits agricoles voit dans l'insuffisance des infrastructures routières un problème majeur. Du fait d'un réseau de transport inadapté, cela entraîne un isolement d'importants marchés régionaux les uns des autres, étant donné que la déficience en infrastructure routière empêche une expansion du volume d'exportation à des prix compétitifs, à cause du coût élevé de l'activité du secteur privé. Les distances qui séparent le secteur privé exportateur de produits agricoles et leurs principaux marchés d'approvisionnement (vanille, cacao, huiles essentielles,...) sont grandes . Et le réseau routier qui relie ses marchés régionaux aux exportateurs est jugé en mauvais état. Par conséquent, les coûts de transport sont très élevés, par exemple, les produits agricoles (vanille, cacao, café) constituent la principale source de revenu dans les régions de la DIANA et de la SAVA (ces deux régions sont pourtant très isolées), or la production agricole de ses régions est destinée à l'exportation. Mais en réalité, Madagascar est caractérisée par une déficience en infrastructure routière, entraînant dans les domaines de transport des coûts élevés, et à cela s'ajoutent les délais de livraison des marchandises qui ne sont pas respectées. De plus la fiabilité et l'aptitude du secteur privé à brasser d'importants volumes de marchandises sont également remis en cause. Or le respect des délais, la fiabilité et l'aptitude à brasser d'importants volumes de marchandises sont des éléments vitaux de la compétitivité à l'exportation. Donc, l'insuffisance en infrastructure en particulier dans le domaine des transports et des télécommunications entraîne une perte de compétitivité.

Le développement économique d'un pays doit passer par une forte croissance. La relance économique sera plus rapide en développant le secteur privé exportateur de produits agricoles dans la mesure où l'économie de Madagascar repose essentiellement sur l'exportation de produits primaires. Etant donné que le secteur privé est le moteur de la croissance économique, deux facteurs influencent leur développement: l'existence d'un cadre propice à l'investissement et le développement des entreprises privées. La qualité et l'adéquation des services d'infrastructure (dans les transports, les télécommunications) sont déterminants pour permettre aux entreprises de livrer des produits de qualité à des prix peu élevés dans un laps de temps très court. La médiocrité des infrastructures routières fait augmenter les coûts privés et freine l'efficacité des marchés, dans la mesure où elle accroît les coûts d'investissement et de transaction, réduit la compétitivité et restreint l'accès aux marchés intérieurs et internationaux. La révolution technologique et organisationnelle dans l'économie mondiale se fait sous l'impulsion des grandes sociétés industrielles à forte intensité de capital, mais également grâce aux PME, car les PME démarrent rapidement et s'adaptent tout aussi

rapidement à la transformation des marchés et des technologies. Cependant les PME sont confrontées à des obstacles particuliers à Madagascar, comme par exemple:

-L'accès limité aux services financiers: les entreprises qui n'ont rien à offrir en garantie se voient souvent refuser l'accès au financement nécessaire.

-La difficulté d'accès aux marchés: les PME n'arrivent pas à trouver des débouchés pour leurs produits parce que les infrastructures physiques sont inadéquates. Mais également parce que les coûts de transport sont élevés, et que les informations sur les marchés sont insuffisantes.

Il est nécessaire de faire disparaître ces obstacles pour favoriser le développement des PME.

Les investissements publics en matière d'infrastructure routière sont nécessaires à la croissance économique car les infrastructures routières sont considérées comme des facteurs endogènes de la croissance, du fait de leurs effets induits. Dans la volonté du Gouvernement de rechercher les voies stratégiques à traduire avec plus d'objectivité le choix des décisions de politique économique inscrit dans le DSRP, notamment la lutte contre la pauvreté, le projet Pôles Intégrés de Croissance (PIC) est mis sur pied pour accélérer la croissance et canaliser les fruits de cette croissance vers les zones périphériques à dominante rurale. Le Gouvernement de Madagascar a lancé depuis le 1^{er} décembre 2003 la mise en place des trois premiers Pôles Intégrés de Croissance (PIC) sur la base de trois secteurs (tourisme, manufactures et services NTIC en zone franche industrielle, mines) respectivement dans les zones de:

- Nosy Be (Nord),
- Antananarivo – Antsirabe (centre),
- Fort Dauphin (Sud),

En exploitant prioritairement les avantages comparatifs de Madagascar pour développer des avantages compétitifs sectoriels et régionaux, le projet PIC vise non seulement la redynamisation du secteur privé dans la création de la richesse et la croissance, mais aussi le développement de la décentralisation effective et celui de la bonne gouvernance jusqu'au niveau de la commune qui est l'acteur stratégique institutionnel choisi par le développement de proximité.

Ainsi, dans le cadre du projet PIC, le Gouvernement veut faire un levier à partir d'un investissement public pour favoriser et inciter l'investissement privé local et étranger axé vers l'exportation.

Le Projet PIC rentre ainsi dans le cadre du Partenariat Public Privé (PPP) du DSRP et repose sur quatre acteurs clés: le Gouvernement, le secteur privé, la région et la commune

La phase de préparation du projet PIC s'est terminée en mars 2004 et les premiers chantiers de ce projet ont commencé en septembre 2005. Le projet PIC comprend trois volets principaux:

- Infrastructures principales et stratégiques;
- Dispositif incitatif à l'investissement;
- Renforcement de capacité et de productivité locale.

Le Projet Pôles Intégrés de Croissance consiste à réaliser au niveau de chaque pôle une plate-forme d'infrastructures pour servir de levier au développement rapide des secteurs porteurs en priorité.

Ces infrastructures structurantes sont de trois types:

- Infrastructures physiques (routes, réseaux d'assainissement, ports et aéroports...),
- Infrastructures institutionnelles (notamment des communes en termes de renforcement de capacité: formation et équipement),
- Infrastructures financières et techniques (instruments de financement, renforcement de capacité du secteur privé, accès au crédit ...)

Les zones économiques pilotes, présentant de réelles potentialités économiques et une ouverture vers l'extérieur, sont appelées à disposer d'une réelle capacité d'entraînement ou de diffusion en se constituant comme centres de convergences migratoires. Dans cette première phase du projet, les pôles de croissance pilotes identifiés sont:

- l'île de Nosy-Be
- l'axe Antananarivo – Antsirabe
- et la Commune Urbaine de Fort Dauphin

Ainsi, le projet PIC se définit comme un programme de développement à dimension multisectorielle et régionale où la croissance est générée par les pôles.

Compte tenu de la pluviométrie, de la présence de vastes plaines fertiles, des fleuves de Sambirano et de la Mahavavy et des sols d'origine volcanique de Nosy-Be et de la montagne d'Ambre, la région de DIANA a une importante potentialité agronomique. Elle dispose d'une large superficie cultivable. Sur 1.322.639 ha de terres cultivables, seules les 112.490 ha (1999) sont cultivées (cultures vivrières, cultures de rente, cultures industrielles) soit 8,5% de la superficie cultivable. Le reste 1.210.149 ha non exploité constitue un potentiel de la région. Parmi ces terres disponibles, 40% sont faciles à exploiter. La culture de rente

dans la région de DIANA est composée de 4 spéculations: Café, cacao, poivre, vanille. Ces cultures sont pratiquées dans les sous-préfectures d'Ambilobe, Ambanja, et Nosy Be.

Seules les régions sous l'influence du climat de Sambirano (le long du fleuve de Sambirano), celles de l'Ile de Nosy Be et de l'Idasy sont favorables à la culture de rente. La culture paysanne du cacao connaît un essor considérable dans la région du Sambirano . Quant à la production de café, elle connaît une fluctuation en dents de scie, elle est surtout en fonction du prix à l'exportation. Le rendement actuel est assez faible, cela s'explique par l'âge des plantations cafétières. Il convient d'ajouter à cette faiblesse de productivité, la baisse de la qualité marchande due à la conduite des plantations cafétières négligées, ainsi que le sous-équipement pour la préparation des récoltes, le marché de collecte étant inadéquat à cause de la défectuosité des pistes d'accès.

Par contre les principales cultures industrielles dans la région de DIANA sont la canne à sucre, l'arachide, le coton. La culture paysanne de la canne à sucre tend à stagner. Le niveau de rendement et la qualité de la canne baissent à cause du vieillissement des plantations, manque d'entretien et fertilisation, l'irrégularité de paiement, l'insuffisance des moyens de transport. La production de canne à sucre a régressé entre 2000 et 2003. La régression est due à la diminution des superficies, du nombre de planteurs, et de la canne récoltée. Du fait qu'une partie de la production de cannes est délaissée par les paysans pour éviter une perte occasionnée par le coût de transport élevé .

Moins commun que le café, le cacao et le poivre, la culture et la production des plantes à parfum représentent une des spécialités de la région de Sambirano et Nosy-Be. Les principales essences sont l'Ylang-Ylang, le basilic et la Palma Rosa. Dans cette région, elles sont plantées uniquement à l'échelle industrielle. La plante la plus importante est l'ylan-ylang, qui se développe sur les terres alluviales du delta de Sambirano et surtout dans l'île de Nosy-Be. la production de l'ylan-ylang à Nosy-be n'a pas cessé d'augmenter depuis les années 2000.

La modernisation et le développement des infrastructures routières dans la région de DIANA pourraient avoir des impacts positifs sur les secteurs économiques de la région. Le développement des infrastructures routières fera disparaître la fragmentation de l'économie malgache en plusieurs micro marchés isolés, dans la mesure où il permettra d'interconnecter les producteurs malgaches et les marchés régionaux . Le développement et la modernisation des infrastructures routières stimuleront la croissance économique en augmentant l'efficacité des producteurs privés et en accroissant le commerce interrégional et le commerce

international. Dans la mesure où, les réseaux de transport donnent l'appui logistique nécessaire au secteur privé pour atteindre de nouveaux débouchés . Il faut s'efforcer actuellement d'atténuer le déséquilibre des investissements consacrés à l' infrastructure routière entre les zones rurales et urbaines, parce que l'existence d'infrastructure routière permet de relier le secteur agricole aux débouchés urbains et aux marchés d'exportation. Et elle permet également aux producteurs agricoles d'avoir accès à des intrants améliorés, à du matériel et à la technologie. Les infrastructures routières sont donc vitales pour la compétitivité et l'accroissement de la production. La modernisation et le développement des infrastructures routières permettront l'amélioration de la production grâce à l'accès à des intrants améliorés et à des prix compétitifs . L'existence d' infrastructure routière entraîne une augmentation permanente de la production, étant donné qu' elle permet l'acheminement des produits d'exportation vers des villes ayant une infrastructure portuaire pour permettre leurs exportations, et accroître leurs marchés d'exportation à d'autres produits exportables. De ce fait, les zones les plus faciles d'accès pourront améliorer leur accessibilité et la qualité de leurs produits. L'infrastructure routière peut influencer la production par le biais de l'offre et de la demande . Elle exerce un effet sur l'offre globale du fait qu'elle est un facteur direct de la production ; qu'elle accroît la productivité du capital privé ou de la main d'œuvre, et qu'elle permet à la région de DIANA de produire davantage en attirant des travailleurs ou du capital privé d'ailleurs. Elle influe sur la demande globale en générant des revenus pour les travailleurs et les entrepreneurs associés à sa construction, en attirant les investisseurs privés par le jeu de la complémentarité.

La modernisation et le développement des infrastructures routières est essentiel pour accroître la compétitivité du pays. Etant donné que sur les marchés mondiaux en rapide mutation des biens manufacturés et des produits agro-industriels, la vitesse, la fiabilité et le coût d'utilisation des infrastructures (en particulier des transports et des communications) sont essentiels à la compétitivité du pays. La compétitivité fondée sur les délais est devenue cruciale pour le succès des exportations : elle implique la livraison régulière dans les délais prévus, des produits de qualité fiable et qui répondent aux exigences du marché. Ces facteurs prennent peu à peu une importance vitale en tant que moyen pour permettre aux producteurs exportateurs de produits agricoles de réaliser des gains de productivité et de gravir les échelons de la hiérarchie du marché, en produisant des produits de plus grande valeur qui sont la clé d'une croissance économique soutenue. Grâce au développement des infrastructures routières, la région de DIANA pourra ainsi faire face à une expansion de leur

volume d'exportation, et à des coûts très compétitifs . En fin de compte, pour les transports, les faibles coûts unitaires, de même que le respect des délais, la fiabilité et l'aptitude à brasser d'importants volumes de marchandises sont des éléments vitaux de la compétitivité à l'exportation. La modernisation et le développement des infrastructures routières amélioreront la performance des exportations du point de vue de la compétitivité des prix et des délais de livraison. Les infrastructures routières sont indispensables à la progression de la productivité et à la réussite dans le jeu de la concurrence internationale.

Cependant la construction des infrastructures routières peut avoir des effets sur l'environnement car elle engendre plusieurs problèmes environnementaux. Donc, le concept de développement durable nous impose à prendre en considération les enjeux environnementaux, afin d'atténuer les impacts négatifs et d'accroître les impacts positifs pour avoir un projet respectueux du milieu récepteur. Il faut donc définir les mesures d'atténuation afin d'éviter ,et de réduire les impacts négatifs sur l'environnement.

MOHAMED YASSE

Né le 26 Août 1980 à Diégo Suarez (ANTSIRANANA)

Adresse : « C.U »Ankatso 1 ch.101 Antananarivo 101

Thème : « L'apport des infrastructures routières au développement économique »

Sous la direction de :Mme RAJAOSON LALAO

Nombre de page :49

Tableaux :12

Graphiques :0

Cartes :11

FAC DEGS :ECONOMIE

RESUME :

L'existence d'infrastructure routière dans un pays permet l'intégration des marchés ruraux, aux marchés urbains. De ce fait les agriculteurs pourront avoir accès à des intrants à prix compétitif. Et l'existence de route permet l'acheminement des produits agricoles (vanille, café, cacao) destinés à l'exportation vers le secteur privé. Elles permettent également un approvisionnement des régions enclavées en produit de première nécessité, et cela entraîne une réduction des marges commerciales au profit des producteurs. Il faut améliorer le réseau routier dans les localisations cibles comme la région de DIANA et SAVA, Fort Dauphin pour accroître la compétitivité du secteur privé exportateur de produits agricoles, parce que l'enclavement est source de nombreux problèmes, car il entraîne un taux d'inflation élevé dans les régions enclavées. Mais également le manque d'infrastructure routière accroît fortement la pauvreté aussi bien en terme de taux que d'intensité : plus la zone est enclavée, plus la pauvreté est élevée avec une forte insécurité.

La modernisation et le développement des infrastructures routières dans le cadre du projet Pôles Intégrés de Croissance (PIC) traduit la volonté du Gouvernement de rechercher les voies stratégiques à traduire avec plus d'objectivité le choix des décisions de politique économique inscrit dans le DSRP. Etant donné que sur les marchés mondiaux en rapide mutation des biens manufacturés et des produits agro-industriels, la vitesse, la fiabilité et le coût d'utilisation des infrastructures (en particulier des transports et des communications) sont essentiels à la compétitivité du pays. La compétitivité fondée sur les délais est devenue cruciale pour le succès des exportations : elle implique la livraison régulière dans les délais prévus, des produits de qualité fiable et qui répondent aux exigences du marché. Ces facteurs prennent peu à peu une importance vitale en tant que moyen pour permettre aux producteurs exportateurs de produits agricoles de réaliser des gains de productivité, en produisant des produits de plus grande valeur, qui sont la clé d'une croissance économique soutenue.

MOTS CLES :compétitivité, enclavement, intégration des marchés, infrastructures routières, Pôles Intégrés de Croissance (PIC), secteur privé exportateur de produits agricoles .