



MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEURE ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE

FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINE,

----- ୧୧୧୧*୧୧୧୧ -----

MENTION GÉOGRAPHIE

୧୧୧*୧୧୧

MÉMOIRE EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE

**L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE FACE AU
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE. CAS DU
DISTRICT DE MAROANTSETRA DANS
LARÉGION ANALANJIROFO**



Présentée par : Sulda RASOALANGE

Sous la direction de : Monsieur Sylvestre TSIRAHAMBA,

Maître de conférences à l'Université de Toamasina

Année 2018



**MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEURE ET
DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

UNIVERSITÉ DE TOAMASINA

FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINE,

----- ❁ -----

MENTION GÉOGRAPHIE

❁ ❁ ❁

MÉMOIRE EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLÔME DE MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE

**L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE FACE AU
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE. CAS DU
DISTRICT DE MAROANTSETRA DANS LA
RÉGION ANALANJIROFO**

MÉMOIRE POUR L'OBTENTION DE DIPLÔME DE MAITRISE EN GÉOGRAPHIE

Présentée par : Sulda RASOALANGE

Les membres du jury :

Président : Monsieur JAORIZIKY, Professeur à l'Université de Toamasina

Examineur : Monsieur Maholy Félicien RABEMANAMBOLA, Maitre de conférences à l'Université de Toamasina

Rapporteur : Monsieur Sylvestre TSIRAHAMBA, Maitre de conférences à l'université de Toamasina

Année 2018

SOMMAIRE

SOMMAIRE	I
REMERCIEMENTS	II
LISTE DES TABLEAUX	III
LISTE DE FIGURE	III
LISTE DES CARTE	III
LISTE DES PHOTOS	IV
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES ACRONYME.....	VI
GLOSSAIRE.....	VII
RÉSUME.....	VIII
INTRODUCTION.....	1
PREMIÈRE PARTIE :	5
CHAPITRE I : PRÉSENTATION GENERALE DE LA ZONE D’ETUDE.....	6
CHAPITRE II: LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DU DISTRICT DE MAROANTSETRA	14
DEUXIÈME PARTIE :	39
CHAPITRE III : LES PROBLÈMES DE L’INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE FACE AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DANS LE DISTRICT DE MAROANTSETRA	40
CHAPITRE IV : LES SUGGESTIONS NÉCESSAIRES SUR LES ACTIVITÉSÉCONOMIQUES ET LES PERSPECTIVES D’AVENIRS DU DISTRICT DE MAROANTSETRA.....	57
CONCLUSION	70
BIBLIOGRAPHIE	72
ANNEXES	73
TABLE DESMATIÈRES	76

REMERCIEMENTS

Avant d'entamer le vif du sujet, nous tenons à préciser que nous sommes reconnaissants à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail. Le présent mémoire n'aurait pu aboutir à sa forme actuelle, sans l'aide et contribution des nombreuses personnes que nous citons ci-après :

Nos premiers remerciements sont adressés à Monsieur Sylvestre TSIRAHAMBA, Maître des conférences à L'Université de Toamasina, notre Encadreur qui nous a orientées, à travers des commanditions et des remarques judicieuses.

Plus particulièrement, notre gratitude va à l'endroit de Monsieur Vérone FORINGA, chef des travaux publics de Maroantsetra.

Nous adressons également nos remerciements au corps enseignants de la faculté des lettres et sciences humaines et plus particulièrement à ceux du département de Géographie qui nous ont permis d'acquérir nos connaissances actuelles.

Une éternelle reconnaissance à tous mes parents et à toute la famille, pour leur soutien morale, financier et matériel durant toutes nos études.

Enfin, dans l'impossibilité de citer ici tous ceux qui ont contribué à la réalisation du présent mémoire, nous leur prions de bien vouloir trouver ici l'expression de nos considérations et de nos profondes gratitude.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau n°I : Température (°C) et Pluviométrie (en mm) en 2013.....	7
Tableau n°II : La répartition de la population globale par commune	10
Tableau n°III : la Répartition de la population par âge et par sexe en 2010.	11
Tableau IV : Répartition de la population globale par activité	11
Tableau n°V : situation des centres médicaux	12
Tableau n° VI : Récapitulation de la situation agricole à Maroantsetra.....	18
Tableau n° VII : Recensement des producteurs girofliers à Maroantsetra	21
Tableau n°VIII : la quantité du girofle de Maroantsetra année 2014 et 2015 en T.....	22
Tableau n° IX: la situation de l'élevage	28
Tableau n° X : Récapitulation de la situation de la pêche et l'aquaculture.....	29
Tableau n° XI : La situation de l'artisanat	30

LISTE DE FIGURE

Figure 1: la quantité du girofle de Maroantsetra année 2014 et 2015 en tonnes.....	23
--	-----------

LISTE DES CARTE

Carte n°1 : localisation de la zone d'étude	4
Carte n°2 : infrastructures routière dans le District de Maroantsetra	55

LISTE DES PHOTOS

Photo n° 1 : plaine d'Andranofotsy.....	15
Photo n° 2 : champ de la canne à sucre à Marogisa	17
Photo n° 3 : culture de girofle à Ambinanitelo.....	19
Photo n° 4 : clou de girofle en plein de maturité dans la CR d'Ambinanitelo.....	20
Photo n° 5 : culture de vanille dans la CR de Rantabe.....	24
Photo n° 6 : la pollinisation de fleur de vanille	25
Photo n° 7 : la vanille verte	26
Photo n° 8 : La vanille sèche	26
Photo n° 9 : photo du filet et le bateau utilisé pour la pêche dans le District de Maroantsetra	29
Photo n° 10 : îlotNosyMangabe	31
Photo n° 11 : grenouille tomate.....	32
Photo n° 12 : hôtel Manga Beach.....	32
Photo n° 13 : bateau de transport relie Maroantsetra-Tamatave MS SAVANNAH V	34
Photo n° 14 : du port fluvial d'Andranofotsy.....	42
Photo n° 15 : le pont Ambodivoangy	42
Photo n° 16 : renversement d'une voiture sur le daleau de Rantabe.....	44
Photo n° 17 : passage d'une voiture sur le fleuve de Rantabe	44
Photo n° 18 : le goudron de Maroantsetra dans le fokontany de Soandrana.....	47
Photo n° 19 : la route en terre AnkiakalavaMaroantsetra	48
Photo n° 20 : axe de l'église catholique Androkarokadans la CU de Maroantsetra	48
Photo n° 21 : état de la route Ivontaka	49
Photo n° 22 : une voiture bloquée lors de son passage à Ivontaka.....	50
Photo n° 23: radeau en bambou à Anandrivola sur la RN5	50
Photo n°24 : radeau Agniribé entre Manambolosy et Tanambé	51
Photo n° 25 : le transport dans la RN5	51

Photo n° 29 la réhabilitations de la route goudronnée axe bureau du District vers école saint Josèphe	69
Photo n° 27 : la réhabilitation de route goudronnée en cours	68
Photo n°28 : la réhabilitation de la route goudronnée axe Bureau de la CU de Maroantsetra vers Anjahanambo en cours	68
Photo n° 26 : en traversant les radeaux les voitures parfois dans l'eau	53

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES ACRONYME

Ar	: Ariary
€	: Euro
APMF	: Agence Portuaire Maritime et Fluviale
BAD	: Banque Africaine pour le Développement
CISCO	: Circonscription Scolaire
CR	: Commune rurale
CSB I	: Centre de Santé de Base niveau I
CSB II	: Centre de Santé de Base Niveau II
CU	: Commune urbaine
FER	: Fond d'Entretint Routier
FIDA	: Fond International pour le Développement Agricole
FTM	: Foibe Tao Sary Malagasy
IDH	: Indicateur de Développement Humain
Km	: kilomètre
MAEP	: Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de la pêche malgache
MTP	: Ministère de Travaux Public
ODD	: Objectif de Développement Durable
ONG	: Organisme Non Gouvernementale
OTIV	: OmbonaTahiry Hifampisamborana vola
PIB	: Produit Intérieur Brute
PMV	: Plateforme National de la Vanille
PK	: Point Kilométrique
PNB	: Produit National Brute
PNEOA	: Programme National d'Entretien d'œuvre des Ouvrages d'Art
PNER	: Programme National d'Entretien Routier
PNUD	: Programme des Nations Unies pour le développement
RN5	: Route Nationale numéro cinq
T	: tonne
TP	: Travaux Publiques
WCS	: Wild life Conservation Society

GLOSSAIRE

Daba lava : Personne payé pour transporter les bagages par dos d'homme.

Fokontany: indication de la Cartier

Kapoka : gobelet

Lakana:pirogue

Lotsero: vannerie sert pour tamiser.

Magnarana: matière première pour la fabrication des chapeaux

Potsa: Etat de la vanille après avoir un peu de séchage

Savoka: Forêt secondaire

Tavy: culture sur brûlis

Rizd'été: Vary taona

Rizd'hiver: Vary ririnina

Vinany : appellation de l'embouchure

RÉSUMÉ

En géographie, le champ de réflexion touche différents domaines, y compris l'infrastructure routière.

La politique de la mise en valeur de l'infrastructure routière est bien placée dans les pays riches et les pays émergents. Cette politique n'est pas réellement appliquée dans les pays du Sud, notamment les pays en développements. Madagascar en fait partie, où la mise en valeur de cette politique ne donne pas un bon résultat pour le développement socio-économique. Face à cette situation, le District et l'Etat jouent le rôle colossal. Le District de Maroantsetra est choisi comme exemple.

L'Etat malgache, investir faible dans le domaine de l'infrastructure routière c'est la raison pour laquelle 10% seulement de route à Madagascar est en bonne état. Puisque la majorité de la population malgache occupe le secteur agricole, la réhabilitation de cette infrastructure est importante pour l'acheminement des produits agricoles.

L'économie du District de Maroantsetra est basée par l'agriculture, notamment les cultures des rentes. Le transport maritime est le seul moyen pour évacuer les produits, alors ce genre de transport est très limité par la raison climatique. La réhabilitation de la route au sein du District et surtout la RN5 est une clé pour le développement socio-économique de ce District.

Mots clés : infrastructure, route, développement, économique, Maroantsetra.

INTRODUCTION

La géographie humaine se consacre pour analyser les cas dans des divers domaines et apporter des solutions convenables pour améliorer la situation socio-économique de la population.

La première infrastructure routière de Madagascar a été le fait de l'administration française. Avant 1895, Madagascar n'a de route que de simple sentier serpentant, ne répondant à aucune règle. Les techniciens des travaux publics, décrivant ces premières routes malgache dans la revue de Madagascar parlent de voies de communication à Madagascar et parlent des sentiers pour piétons. En 1896, le corps expéditionnaire débarque à l'ouest et voulant rejoindre Antananarivo, à poser les premières jalons de la route reliant Antananarivo et Mahajanga à cette ville. Faute de main d'œuvre cependant les soldats ont dû prendre la pelle.

Pour Madagascar, la politique de la mise en valeur de l'infrastructure routière n'est pas encore bien appliquée. L'économie malgache est basée par l'agriculture dont 80% de la population pratique cette activité. Il est important de résoudre les problèmes de cette infrastructure dans tous les Districts de Madagascar, y compris Maroantsetra.

Le District de Maroantsetra se trouve dans la province de Toamasina, Région Analanjirofo. Ce District est situé à 112km au sud de Mananara-nord et à 116km au nord-est d'Antalaha. Le climat chaud et humide permet à vocation agricole, mais son développement économique est freiné par la situation déplorable de l'infrastructure routière. Cette situation nous a poussés à choisir le thème : « L'infrastructure routière face au développement économique. Cas du District de Maroantsetra, dans la Région Analanjirofo ».

La problématique de ce travail est intitulée : dans quelle mesure peut-on résoudre les problèmes de l'infrastructure routière pour contribuer au développement économique du District de Maroantsetra ? Cette question nous a conduit à analyser le cadre géographique de la zone d'étude, les activités économiques de la population qui sont des facteurs de développement du District de Maroantsetra et Les freins au développement économique, suivi par la proposition des solutions et les perspectives d'avenir du District de Maroantsetra.

Choix de la zone d'étude

Le choix du District de Maroantsetra a été fait pour des raisons : à notre sensibilité face aux problèmes socio-économiques causés par l'enclavement de notre District natal et notre volonté d'apporter des solutions face à ces problèmes pour lutter contre la pauvreté.

Méthode de travail

Pour réaliser cette étude, nous avons consultées des centres de documentations, puis nous avons faire des descentes sur terrain, des enquêtes auprès des marchandises, des opérateurs économiques, aux fokontany et organisées des interviews.

Au niveau de collecte des données, cette tâche nous a conduit à nous informer auprès des différents institutions et organisme privé et publique, tel que :

- la Bibliothèque du département de géographie d'Ankatso à Antananarivo ;
- la bibliothèque de l'aumônerie catholique de l'Université de Toamasina ;
- la bibliothèque municipale de Commune urbaine de Maroantsetra ;
- la Commune urbaine de Maroantsetra ;
- le District de Maroantsetra ;
- travaux publics de Maroantsetra ;
- le projet Atongil conservation ;
- le Projet Makira de WCS de Maroantsetra ;
- l'ONGMEDAIR à Maroantsetra.

En plus, nous avons consulté plusieurs sites web afin de pouvoir compléter nos données.

Les travaux sur terrain sont effectués par plusieurs types d'enquêtes élaborés afin de dresser un inventaire socio-économique.

Sur le cadre historique : des enquêtes ont été réalisées au mois de septembre à octobre 2017auprès des notables et Enquêtes auprès des ménages dont nous avons organisées des enquêtes auprès des ménages dans la CU de Marontsetra et dans les milieux ruraux durant 6 mois (Mai à Novembre 2017).

Nous avons prélevé des données monographiques auprès des responsables du District de Maroantsetra. Nous avons fait des entretiens directifs à base de questionnaires. Et nous avons enquêté des responsables communaux, des cultivateurs, des éleveurs, des pêcheurs, collecteurs, des transporteurs, et des voyageurs.

Enquêtes, auprès des responsable de la santé publique, les paramédicaux, les instituteurs et aussi auprès des responsables des airs protégé et au niveau des ONG.

Nous avons aussi prélevé des données auprès des responsables de travaux publics dans la CU de Maroantsetra :

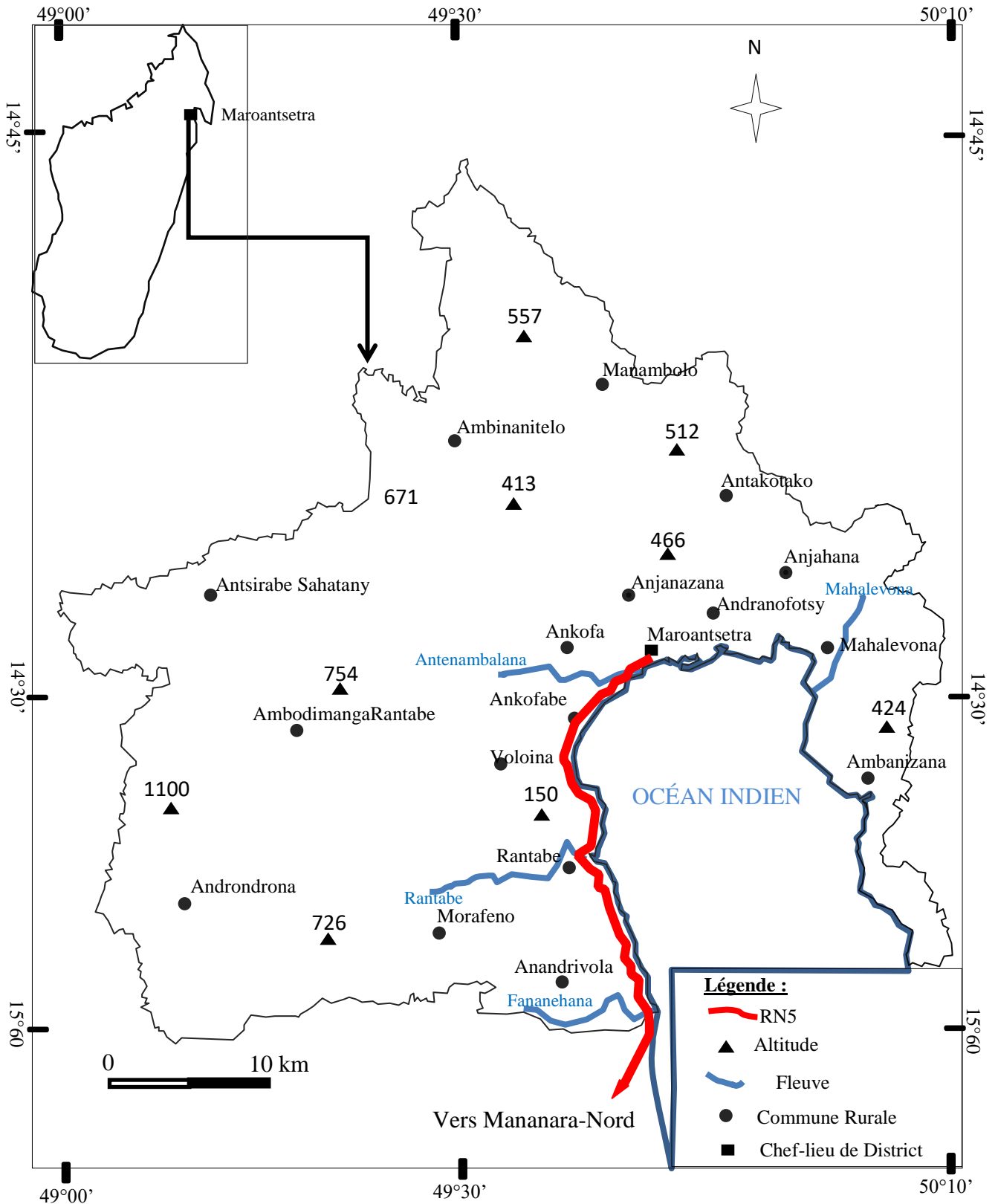
Interview auprès des commerçants, des opérateurs économiques.

Les problèmes rencontrés : nous avons confrontés des problèmes de l'absence des données ou ouvrage spécifiques dans la commune urbaine. Faute de l'absence de service douanier et service de conditionnement nous n'avons pas pu avoir des données chiffrés

exacte concernant les taxes et les impôts. Ainsi, manque de données statistiques fiable et à jours, la difficulté d'accès aux données de certain niveau d'information en raison de l'enclavement.

Après les travaux sur terrain, nous débouchons à l'étape de dépouillement et la rédaction. Cette dernière étape nous a amené à diviser notre recherche en deux parties : dans la première partie, l'analyse se concentre sur le cadre physique, humain et les activités économiques dans le District de Maroantsetra. Dans la deuxième partie l'étude est axée sur les problèmes de l'infrastructure routière et la proposition des solutions relative au développement socio-économique du District de Maroantsetra.

Carte n°1 : localisation de la zone d'étude



Source : FTM et arrangement de l'Auteur, 2017

PREMIÈRE PARTIE :

**LE CADRE GÉOGRAPHIQUE DE LA ZONE
D'ÉTUDE CARACTÉRISTIQUES**

CHAPITRE I : PRÉSENTATION GENERALE DE LA ZONE D'ETUDE

Dans ce premier chapitre, nous allons parler de la présentation de notre zone d'étude et nous permet de comprendre géographiquement le lieu où nous avons fait ce travail.

I-1 : La localisation

Administrativement, le District de Maroantsetra est formé par 18 communes, dont 17 rurales et une Commune urbaine. C'est cette dernière qui est le Chef-lieu du District.

Maroantsetra fait partie des 06 Districts qui forment la région Analanjirofo, figurant dans l'ex-Province de Toamasina. Sur le long de la RN5, elle se situe au Nord du District de Fénériver-Est (Chef-lieu de la région Analanjirofo) et 460 km au Nord de Toamasina. C'est un District enclavé car les routes qui relient ce District avec les autres sont précoces. Il est délimité:

- au Nord, par le District d'Andapa, Région SAVA,
- au Nord -Est, distant de 116 km, par le District d'Antalaha, Région SAVA,
- au Nord-Ouest par le District de Befandriana, Région SOFIA,
- au Sud, distant de 112 km, par le District de Mananara-nord, Région Analanjirofo
- au Sud-Ouest, distant de 120 km, par le district de Mandritsara, Région Sofia,
- à l'Est par l'océan indien.

Le District de Maroantsetra est le plus vaste parmi les autres Districts de la Région Analanjirofo. Il s'étend sur une superficie de 16 876 km². Il compte actuellement 161 Fokontany groupés en 18 communes et 07 arrondissements administratifs. Nous avons autour de la CU de Maroantsetra, les Communes rurales :

- Anjanazana, Antakotako et Manambolo : au Nord,
- Andranofotsy, Anjahana, Mahalevona et Ambanizana : au Nord-Est,
- Ambinanitelo : au Nord-Ouest,
- Ankofabe, Voloina, Rantabe et Anandrivola : au Sud ;
- Ambodimanga, Morafeno et Androndrana : au Sud-Ouest,
- Ankofa, Antsirabe-Sahatany : à l'Ouest.

I-2 : Cadre physique

I-2-1 Le climat

Le climat de Maroantsetra s'agit d'un type tropical chaud et humide et exposé par des cyclones. Les précipitations à Maroantsetra sont importantes et même lors des mois les plus secs, les averses persistent encore. En 2013 la chute totale de pluies atteint 2046,7mm. En termes de précipitations, Maroantsetra est la seule région le plus arrosée de Madagascar dont le mois de janvier au mois d'avril est le plus enregistré. La pluviométrie annuelle moyenne est de 168,8 mm, avec le mois le plus humide en Avril (327,6 mm), et le mois le plus sec en Septembre (57,9 mm).

La température annuelle moyenne est de 25,6°C, et le mois le plus chaud en Février (31,0°C) et le mois le plus frais en Juillet (19,8°C).

Tableau n°1 : Température (°C) et Pluviométrie (en mm) en 2013

Mois	Janv	Fév	Mars	Av	Mai	Juin	Juill	Août	Sept	oct	Nov	Dec	Totale Moyenne
pluie	229,4	204,4	170,5	327,6	262,1	129,7	212,3	88,9	57,9	150,2	61,0	130,7	2046,7
Nb jrs	16	15	18	21	20	23	21	18	14	16	9	16	207
T°max	30,9	31,0	29,9	28,3	27,3	25,9	24,5	25,3	26,3	27,7	29,5	30,5	28,09
T° min	25,6	26,2	25,3	24,1	22,9	21,2	19,8	20,1	21,3	22,2	23,8	24,9	23,11

Source : Service météorologie Ampandrianomby, 2013

D'après le tableau n°1, nous constatons que le mois de décembre au mois de février la température le plus élevé de l'année ce qui atteint de 30,5°C au 31°C, alors que le mois de Juillet et le mois d'août, la température est de 19,8°C et 20°C. L'amplitude thermique est de 11,2. Pour la quantité totale de pluviométrie de 2046,7 mm, la moyenne de cette région est de 168,7 mm. Le nombre de jours dans lequel il pleut varie entre 9 à 23 jours.

I-2-2 La végétation

Maroantsetra est parmi les Districts qui ont la plus vaste forêt dense humide et savoka de Madagascar. Cela nous montre que la localité est très riche en végétation. Vue cette richesse, elle attire beaucoup d'associations Nationale et Internationale. L'ONG et des Projets participent à la conservation de la biodiversité de Maroantsetra. C'est pour cette raison qu'il y a apparition de réserves spéciales à Maroantsetra.

Le Parc Nationale Masoala, s'étend sur une superficie de 270 000 ha dont b la végétation, est incluse à une forêt tropicale humide. Il est le plus grand Parc Nationale de Madagascar. Nous trouvons aussi la réserve spéciale Nosy- Mangabe, dont sa superficie est de 520 ha. Il y a également le Projet Makira, dont la superficie est de 500 000ha, et celle de l'Atongil conservation est de 21 000ha.

Dans le District de Maroantsetra, nous notons quatre types de végétation d'habitants forestière dans la zone de Masoala, qui sont tout de type sempervirente humide.

- La forêt littorale qui abrite parfois des zones de mangroves ;
- la forêt de plaine (inférieur à 400m) ;
- la forêt tropicale de moyenne altitude (400- 800m) ;
- la forêt tropicale de la haute altitude (supérieur à 800m)

Le Parc Nosy-Mangabe est caractérisé par une végétation homogène. Comme dans toute forêt humide sempervirente. Cette île abrite une diversité de plantes importantes acclimatées à la chaleur et à l'humidité. La richesse en biodiversité et la beauté du District de Maroantsetra sont constituées de forêt dense et de savoka.

I-2-3 Le relief

A Maroantsetra fait partie de la région Côte-Est Malgache qui est constitué par le socle dont elle est formée par le granite d'Atongil. Du point de vue tectonique, la région d'étude est caractérisée par deux direction principale notamment direction Côte-Est et direction Bongolava (Dave Pristel IANTILA), 2018. En effet, le relief est très varié. Il est constitué par des différents paysages collinaires (la basse colline, la moyenne colline et la haute colline). Les différences d'altitude du relief contribuent à la diversité biologique de presque l'île. Le sol est de type ferrallitique qui est favorable à l'agriculture. Le podzol est observé un peu partout dans la région. En contrebas de quelques sommets et long de fleuve se forment des sols hydro morphes en raison des dépôts alluvionnaires

Le District est surtout à vocation agricole. La large plaine alluvionnaire des trois grands fleuves (Antenambalana, Manambolo et Andranofotsy) constitue dans le haut Rantabe production peu importante. Partout la fertilité du sol s'apprête aux cultures de rentes ; café, girofle, vanille. Une végétation luxuriante offre aux yeux des visiteurs de beaux paysages dans des sites admirables. Le district possède encor des massifs forestiers les plus importants de l'île et aussi les mieux conservés.

I-2-4 L'hydrographie

La plupart des cours d'eau qui descendent directement vers la mer, ce sont des fleuves. Les fleuves de Maroantsetra le plus remarquable sont : au Sud Fananehana, au centre Rantabe et Antenambalana et Andranofotsy, Manambolo et Mahalevona. Elle est aussi remarquable par des autres cours d'eau essentiels qui traversent la région de Maroantsetra mais le cours d'eau le plus vaste étendue c'est l'Antenambalana. Ce dernier qui se jette directement dans la mer.

Par conséquent, les éléments physiques de Maroantsetra jouent un rôle primordial pour les activités économiques, car ces éléments physiques déterminent l'activité favorable d'un endroit ou l'autre. Ce type de climat non seulement permet d'avantage l'alimentation de ces cours d'eau dans l'arrosage des champs de rizières mais elle assure le développement des autres agricultures notamment cultures de rentes.

I-3 : Cadre humain

I-3-1 L'historique du nom de Maroantsetra

A l'époque il s'appelait Ambatomasina puis il avait un puissant guerrier venu de l'Ouest du nom de Ndavaka qui voulait contrôler le village avec force, il était venu avec de nombreux guerriers pour combattre les autochtones. Mais les villageois qui vivaient à Ambatomasina ne se laissaient pas facilement et ils ont préparés un grand nombre d'armes qui s'appelaient Antsetra, c'est une sorte de lance à tête pointue comme un javalot. Quand Ndavaka a vu le nombre d'Antsetra que les villageois ont fabriqués, il a paniqué et c'est la cause de sa défaite. En Malgache beaucoup ou nombreux signifie maro, alors que les antsetra utilisés par la population d'Ambatomasina étaient nombreux ce qui par la suite a donné Maro veut dire beaucoup et Antsetra veut dire : arme pointue sous forme de javalot d'où le nom du District de Maroantsetra.

I-3-2 La situation démographique

Par définition, la démographie est une science qui étudie la population humaine, sa structure et son évolution du point de vue quantitatif et qualitatif. Le District de Maroantsetra est peuplé, en majorité de Betsimisaraka, appelé « Antimaroa », et de quelques migrants comme les Saint-Mariens ou Antinosy (venant de l'île de Sainte-Marie), les Antaimoro de la partie Sud-Est de Madagascar, les Merina, les Tsimihety et quelques indiens et chinois qui font du commerce.

Tableau n°II : La répartition de la population globale par commune

COMMUNES	Effectifs	Pourcentage(%)	Superficie(Km2)
Ambanizana	8015	3,61	324
Ambinanitelo	26135	11,72	694
Ambodimanga	4526	2,04	200
Anandrivola	4028	1,81	300
Andranofotsy	11450	5,16	249
Androndrona	5210	2,35	1103
Anjahana	18332	8,26	1307
Anjanazana	13606	6,13	296
Ankofa	9915	4,46	347
Ankofabe	9249	4,16	240
Antakotako	19010	8,56	301
Antsirabesahatay	6179	2,78	400
Mahalevona	19905	8,96	428
Manambolo	16588	7,47	306
Morafeno	2133	0,96	18
Rantabe	4800	2,16	1201
Voloina	11673	5,26	650
Maroantsetra	31316	14,0	22
TOTAL	222070	100,00	8386

Source : Service régional de la population à Maroantsetra, 2010

En 2009, Maroantsetra comptait 222 070 habitants, dont 74 022 sont des hommes contre 148 048 des femmes. La taille moyenne des familles est de 8 personnes par ménage. Cette statistique nous donne une proportion de : 33,33% de la population sont de sexe masculin contre 66,67% de la population sont de sexe féminin. Toutefois, les tâches attribuées aux hommes sont largement supérieures à celles de femmes.

Tableau n°III : la Répartition de la population par âge et par sexe en 2010.

Sexe	0-5ans	6-15ans	16-20ans	21-60ans	+60ans	total
Masculin	13 136	19 264	19 500	23 619	1 003	76522
Féminin	26 274	38 028	31 285	43 960	11 001	150548
Total	39 410	57 292	50 785	67 579	12 004	227070

Source : Service de la population à Maroantsetra, 2010

Ce tableau n°3, nous montre que les femmes sont les plus dominants que les hommes de la population du District de Maroantsetra. En 2010, l'effectif des femmes s'élevait à 150548 contre 76522 pour les hommes. L'effectif des femmes est supérieur à celle des hommes. Cette Situation peut s'expliquer par le fait que le taux de natalité des filles est plus élevé que pour les garçons. Cette prédominance de femmes est valable pour toutes les tranches d'âges.

La population du District de Maroantsetra est caractérisée par sa jeunesse ; une structure démographique valable presque dans tout Madagascar.

Tableau IV : Répartition de la population globale par activité

Activité	Nombre	% par rapport à la population
Cultivateur	189 578	83,49%
Pêcheur	3913	1,72%
Pisciculteur	11	0,004%
Epicier- marchandises générales	10534	0,68%
Vendeur de boisson	693	0,31%
Operateur touristique-hôtel	08	0,003%
Transport maritime	12	0,005%
Produits locaux	05	0,002
Total	204763	86,214%

Source : Section pêche et centre fiscal de Maroantsetra, 2010

D'après le tableau n°4, nous avons remarqué que l'économie de Maroantsetra est basée sur l'agriculture ce qui donne un pourcentage de 83,49% ; de la population locale pratique

cette activité. Par contre, le pratique des produits locaux est encore très faible à un pourcentage de 0,02 % de la population est concernée.

I-3-3 L'éducation

L'éducation constitue un facteur de la croissance économique et du dynamisme de développement. Selon l'approche de l'économie américaine K.ARROW, l'éducation permet d'accroître la productivité individuelle. Elle exerce un effet sur l'activité économique et améliore les comportements des individus. L'éducation permet à chaque individu de gérer au mieux les ressources disponibles dans sa région.

Maroantsetra possède un enseignement général et enseignement technique qui constitue des écoles privées et publiques. Actuellement, le CISCO de Maroantsetra compte 423 établissements scolaires, dont 362 pour niveau I, 55 pour niveau II, et 06 niveau III, dont 11 entre eux sont des établissements privés. En 2011, ces écoles contiennent 73 735 élèves de niveau I, 12 106 élèves niveau II et le niveau III contient 1301 élèves. Les taux de réussite des élèves aux examens sont les suivants : 62,99% pour le CEPE ; 24,23% pour le BEPC et 37,09% pour Bac.

I-3-4 L'assistance médicale

Le service « santé » regroupe tous les dispositifs sanitaires y compris les infrastructures et le personnel de soins (médecins et paramédicaux). Ils sont nécessaires pour l'amélioration de l'état de santé des individus.

Tableau n°V : situation des centres médicaux

Année	Infrastructures sanitaire publiques					
	CHU	CHR	CHD2	CHD1	CSB1	CSB2
2007	-	-	01	-	13	10
2008	-	-	01	-	14	09
2009	-	-	01	-	16	07

Source : SDSP Maroantsetra, 2010

En 2009, le district en question possède de 07 CSB I au niveau de Fokontany, 16 CSB II au niveau de chef-lieu de la commune et un bloc opératoire. En plus, le district possède un CHD II public, installé dans le fokontany d'Ambatomasina.

Ces infrastructures de base jouent un rôle important dans le développement socio-économique de la population du District de Maroantsetra. Les établissements scolaires

permettent d'améliorer la capacité des niveaux intellectuels de la population pour pouvoir lutter contre la pauvreté car la faible capacité du niveau intellectuel est un facteur principal de la pauvreté. Ainsi, l'infrastructure sanitaire assure la santé publique, ce qui est important pour la production car seulement une personne en bonne santé est capable de travailler.

CHAPITRE II: LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DU DISTRICT DE MAROANTSETRA

L'agriculture constitue un appoint notable pour le budget familial des habitants de la côte-est de Madagascar comme celui de Maroantsetra. Ainsi, l'exportation de différents produits contribue à l'équilibre budgétaire national car ils constituent une part importante de la valeur des exportations agricoles du pays. Mais son développement est limité par des divers problèmes issus de l'enclavement. Toutefois, avant d'entamer dans les problèmes de l'infrastructure routière nous allons voir d'abord les éléments qui constituent les facteurs du développement socio-économique du District de Maroantsetra. Selon Alfred Sauvy (1952) caractérise que, les pays pauvres souffrent de plusieurs critères liés au sous-développement : à savoir, la structure démographique, en parlant que les pays en développement sont en situation de fort taux de natalité, fort taux de mortalité et d'une alimentation insuffisante. En outre, le problème de l'emploi, puisque, le poids de l'agriculture est hypertrophié, le chômage déguisé rural persiste, le travail des femmes et des enfants existent et enfin ce sont des problèmes d'ordres sociopolitiques du fait que la classe moyenne est absente, et la démocratie est en situation de déficit.

II-1 Les caractéristiques des activités du District de Maroantsetra

II-1-1 Un développement basé sur l'agriculture

Dans le chapitre précédemment nous avons signalée que, la population Betsimisaraka pratique des diverses activités économiques à savoir la prédominance de l'agriculture. Dans cette étude nous avons mis l'accent sur les cultures des rentes.

II-1-1-1 Les cultures vivrières

Parmi toutes les cultures, la riziculture prédomine à Maroantsetra. Pour des raisons de sécurité alimentaire et de la satisfaction en besoin immédiat de trésorerie, la riziculture domine les autres cultures, tant sur la superficie cultivée que sur la production.

Photo n° 1 : plaine d'Andranofotsy



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°1 nous montre l'importance de la plaine par la riziculture irriguée. Nous remarquons ici les paysans utilisent les bœufs pour piétiner la rizière avant le repiquage. Maroantsetra dispose de 48 795 ha de la plaine pour la superficie cultivée, soit 62,02% de la superficie totale, couverte par toutes les spéculations. Cependant, malgré le volume non négligeable de la production, la riziculture rencontre beaucoup de problèmes, à savoir, le manque d'encadrement et des moyens matériels et financiers pouvant améliorer les techniques culturales.

La production rizicole de la région ne satisfait guère les besoins alimentaires du peuple. Pendant les périodes de soudure, l'exportation doit s'imposer. Par conséquent, les habitants pratiquent d'autres cultures. Elles sont très variées. Les produits sont périssables, la récolte s'effectue selon les besoins en nourriture, faute des moyens de conservation. Ces produits sont destinés surtout à la consommation familiale. Ils constituent un aliment d'appoint important, surtout durant la période de soudure et comblent le manque à gagner de la production rizicole. Ils sont entre autres :

- Le manioc qui est cultivé sur les plaines et les plateaux. La plantation se fait par bouture, vers le mois de Septembre au mois de Novembre, et la récolte débute vers le mois d'Avril.
- La patate douce : un tubercule très apprécié par les Antimaroa. La culture débute au mois de Mars à Avril, sur de faibles superficies. Le cycle de production varie de 03 à 04 mois. Ainsi, la récolte se fait le mois d'Août à Septembre.

- Le Saonjo: Le village Ampagno et Anjiabe étaient les principaux producteurs de saonjo. Cependant, depuis le passage du cyclone Huddah et les inondations en Avril 2000, le saonjo fut attaqué par un virus. La superficie occupée par cette culture, ainsi que la production obtenue sont actuellement très faibles.

Les paysans ne se contentent pas seulement des cultures vivrières, mais s'occupent aussi d'autres activités culturelles, en sus de celles qui ont été énoncées ci-dessus.

II-1-1-2 Les cultures fruitières

Les cultures fruitières sont certainement importantes, tant en quantité qu'en qualité. Ce sont principalement l'orange, le litchi, la banane, l'ananas,...etc. La production recouvre uniquement la consommation locale, elle ne procure pas un revenu important aux agriculteurs.

La banane : Les variétés cultivées sont nombreuses à savoir le fontsilahy, le tsiamiandroa, le bitavialava, bitaviafohy, malamaravina, fontsyandatra. Le système de plantation est basé sur le rejet des vieux plants qui laissent pousser des bourgeons.

La culture d'ananas se situe principalement dans les zones littorales formées par des sols sablonneux. Les variétés cultivées sont le Zanzibar et la Victoria. C'est un produit de type saisonnier, dont la campagne commence du mois de Novembre au mois de Mars. Mais le problème réside au niveau des débouchés et de la conservation. Une faible partie de la production est vendue sur le marché urbain, destinée à la fabrication de jus (d'ananas).

La culture de litchi dans le district de Maroantsetra produit 1 840 tonnes de litchis par an, concerne 8 800 litchi figure aussi dans la liste des spéculations les plus répandues. Les produits arrivent à maturité au mois de Novembre et Décembre. Faute de moyens de transport et d'inexistence de sociétés d'exportation, la majorité des produits pourrissent sur place. En effet, l'implantation d'une société d'exportation est très souhaitée par la population. La filière litchis est une activité génératrice de revenus. Les effets attendus sont l'évacuation des produits et l'amélioration du niveau d'emplois au moment de la campagne. Dans la région Analanjirofo, le litchi pourrait être une activité génératrice de revenu fiable et durable dans quelques District à part de Mananara- Nord et Maroantsetra alors que ces deux Districts sont des grands producteurs. Maroantsetra dispose une potentialité énorme sur la filière litchi mais le problème reste au niveau de débouchés. La filière est délaissée à cause de l'enclavement de la zone. L'implantation de l'industrie de fabrication de confiture, existence des sociétés d'exportation et la réhabilitation de l'infrastructure routière sont des moyens efficaces pour le développement de la filière litchi dans le District de Maroantsetra.

II-1-1-3 Culture industrielle

Au niveau de la canne à sucre, la production commence avoir un développement dans le District de Maroantsetra. Avant la plupart de la production est destinée pour la consommation familiale, mais à l'heure actuel cette culture est une source de revenu aux agriculteurs. Cet essor est dû à la multiplication des demandes car la canne à sucre est la matière première pour la fabrication de betsabetsa et la population Betsimisaraka est un grand consommateur de ce jus de canne à sucre.

Photo n° 2 : champ de la canne à sucre à Marogisa



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°2 nous montre que notre région cultive la culture industrielle comme la canne à sucre. Cette canne sucre peut transformer en alcool ou utilisé pour la sucré le café surtout au niveau de CR. C'est pour cette raison que cette culture est une culture très développé dans le District de Maroantsetra. Avant cette culture est réservée pour la consommation familiale, mais à l'heure actuelle elle représente une source de revenu pour les agriculteurs. L'offre n'arrive plus à répondre à la demande, car elle est une matière première pour la fabrication de betsabetsa.

Tableau n° VI : Récapitulation de la situation agricole à Maroantsetra

Cultures	Culture vivrière			Culture intensive			
	Nombre de famille	Surface cultivée en (Ha)	Production annuelle en (T)	Nombre exploitant	Surface cultivée en (Ha)	Nombre personnel	Production annuelle
Riz de saison	23 500	18 460	58 771	2075	415		2365
Riz de cote saison	38 700	24 350	67 920	2 270	340		1 900
Manioc	15 400	2600	26 000				
Patate douce	14 300	2100	16800				
Banane	19500	1650	23100				
Taro	2400	65	110				
Maïs	1800	160	225	40	12		
Maraîchage	8000	400	3300	2300	25		100
Girofle	18700	9330	1450				
Café	17300	5900	1410				
Canne à sucre	25800	2550	51000				
Vanille	16500	2315	580				
Cannelle	1520	305	20	2	08		15
Poivre	1750	75	5				
Ananas	5700	1350	10800				
Litchis	8800	460	1840				
Agrumes	7600	300	450				
Coco	4400	880	1700				
Avocat	2800	195	330				

Source : Service de l'agriculture de Maroantsetra, 2010

Ce tableau n°6 nous montre la situation des cultures vivrières, le riz contre saison est le plus rentable, avec une production de 67 920 T, contre 58771 riz de saison. Alors pour les cultures de rente le girofle est le plus dominant.

Les cultures vivrières dans le District de Maroantsetra représentent deux avantages importants dans le développement socio-économique de la population. Le premier est d'assurer la sécurité alimentaire et le second s'agit la source de revenu paysanne.

II-1-1-4 Les cultures de rentes

Les cultures des rentes La vie économique des Antimaroa repose sur trois principales cultures rentières à savoir : le café, le girofle et la vanille. Mais nous étudions plus particulièrement sur le long de notre étude le cas du girofle et la vanille.

L'exploitation du girofle et de la vanille est une activité de rente la plus dominante dans le District de Maroantsetra. Elle est une source importante de revenu pour les agriculteurs du District de Maroantsetra. Le rendement par hectare en clou de girofle frais est de 6 à 16 kg/arbre/an, soit 900 kg à 2 T/ha de clou de girofle frais

II-1-1-4-a L'exploitation du girofle

À Maroantsetra, le girofler représente la principale culture de rente, aussi bien en termes de revenus que d'importance sociale pour le producteur et chez les opérateurs.

Photo n° 3 : culture de girofle à Ambinanitelo



Clichée : Auteur, 2017

La photo n° 3 : photo nous montre le champ du girofler dans la CR d'Ambinanitelo. La plantation de girofler se fait par le repiquage des jeunes plantes pendant la saison humide, pour favoriser leur croissance. La floraison, nécessite la saison sèche. Les travaux d'entretien reposent sur le nettoyage des alentours du girofler.

Photo n° 4 : clou de girofle en plein de maturité dans la CR d'Ambinanitelo



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°4, nous montre le giroflier qui est en pleine saison de récolte dans la CR d'Ambinanitelo. Cette période incluse entre le mois d'octobre au décembre.

Le tableau suivant, nous montre le nombre des opérateurs du girofle s'évolue de 2009 jusqu'en 2014. Le tableau ci-après enregistre le nombre des producteurs girofliers à Maroantsetra année 2015.

Tableau n° VII : Recensement des producteurs girofliers à Maroantsetra en 2015

COMMUNES	Nombre planteurs ou producteurs
Ambanizana	215
Ambinanitelo	422
Ambodimanga	174
Anandrivola	120
Andranofotsy	110
Androndrona	45
Anjahana	98
Anjanazana	76
Ankofa	203
Ankofabe	174
Antakotako	98
Antsirabe Sahatany	112
Mahalevona	123
Manambolo	96
Morafeno	76
Rantabe	178
Voloina	200
Total	2520

Source : CU de Maroantsetra, Octobre 2015.

Les producteurs dans ce tableau n°7 : ce sont des agriculteurs qui ont des cartes des producteurs enregistrés auprès de la chambre de commerce à Maroantsetra. Ce produit améliore le niveau de vie de la population dans ce District car il génère 2520 employés saisonniers dans une année.

Au niveau du commerce, la commune pratique une taxe forfaitaire sur le kilo de vanille verte ou noire c'est ce que nous appelons ristourne. Les achats effectués permettent facilement aux autorités de gagner de la ristourne pour gonfler la caisse de la commune. Ce marché permet à l'organisme de contrôler la qualité, les catégories et le nombre de girofle vendu. Etant donné que, le montant de ristourne reçu par les communes dépend du tonnage qui sort sur le marché officiel. C'est-à-dire, plus quantité est importante, plus les recettes des communes s'améliorent. Nous voyons sur le tableau ci-après la variation du poids de girofle par commune du District de Maroantsetra.

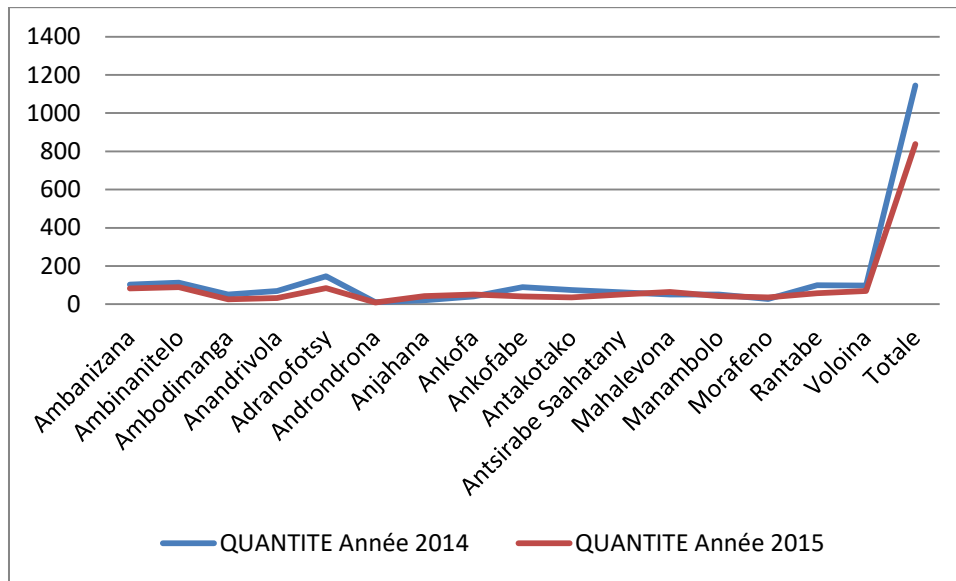
Tableau n°VIII : la quantité du girofle de Maroantsetra année 2014 et 2015 en T

COMMUNES	QUANTITE	
	Année 2014	Année 2015
Ambanizana	103	82
Ambinanitelo	112	90
Ambodimanga	50	25
Anandrivola	70	32
Adranofotsy	147	85
Androndrona	11	9
Anjahana	20	42
Ankofa	40	51
Ankofabe	90	40
Antakotako	74	36
Antsirabe Saahatany	63	50
Mahalevona	50	65
Manambolo	50	42
Morafeno	27	36
Rantabe	100	58
Voloïna	98	70
Totale	1144	838

Source : Chambre de commerce Analanjirofo, 2016

D'après ce tableau n°8 : la production de girofle se fluctue d'une année à l'autre. Ici, on remarque une baisse de 306 tonnes en 2015 par rapport à l'année précédent. Cette situation peut être liée à des différents paramètres.

Figure 1: la quantité du girofle de Maroantsetra année 2014 et 2015 en tonnes



Source : Chambre de commerceAnalanjirofo, 2016

La figure n°1 : figure nous montre, la production quantitative du girofle dans le District de Maroantsetra. Nous avons constaté qu'il y a une baisse de production en 2015 par rapport 2014 s'en doute pour des raisons climatiques.

Au niveau du commerce extérieur, Madagascar est le deuxième producteur de girofle au monde, après l'Indonésie, mais Madagascar en consomme peu. Le girofle est destiné à l'exportation, c'est ce qu'on appelle produit de rente. D'ailleurs, Madagascar est le premier exportateur de girofle, avec une part de 42%3 du marché mondial, et une quantité significative de 16000 tonnes en 2015.

II-1-1-4-b L'exploitation de la vanille

La plantation de la vanille se fait par bouturage, durant les mois humides. Les techniques culturales sont assez difficiles et demandent beaucoup de temps. La tige et les feuilles sont vertes, charnues, gorgées d'un suc transparent ; elles peuvent irriter la peau et provoquer des brûlures et des démangeaisons persistantes.

Au nœud de l'intersection des feuilles et de la tige apparaissent souvent les racines aériennes, ce qui lui permet de s'accrocher à son support, ou le cas échéant, à une bouture de s'enraciner.

Photo n° 5 : culture de vanille dans la CR de Rantabe



Clichée : CR Rantabe, 2017

La photo n°5 nous montre la culture de la vanille dans la CR de Rantabe au moment de la fleur de la vanille. Cette culture se fait dans l'ombre ou sous l'arbre car elle ne résiste pas la haute chaleur et les fleurs sont très fragiles.

La pollinisation des fleurs s'étale du mois d'octobre à novembre. Elle doit se faire dans la matinée, car la forte température, dans la journée, risque de faner les fleurs. La récolte peut s'effectuer dès le mois de Juin, suivant le degré de maturité des gousses.

Le travail de la fécondation est exclusivement réservé aux femmes. La fécondation doit toujours être assurée manuellement, fleur par fleur. Le procédé utilisé est toujours le même que celui découvert par Edmond Albius. On le pratique tôt, chaque matin (car les fleurs ont une vie brève de quelques heures, en début de journée), et par temps sec (car la pluie contrarie la formation du fruit).

La fleur est tenue délicatement d'une main, un doigt servant de point d'appui sous la colonne (la partie centrale de la fleur). Avec un instrument pointu, mais non tranchant, une épine par exemple, on déchire le capuchon qui protège les organes sexuels mâles.

Photo n° 6 : la pollinisation de fleur de vanille



Source: CR Rantabe, 2017

Cette photo n°6 nous montre, la pollinisation de fleur de vanille dans le District de Maroantsetra se fait par l'homme et dans la prudence car elle est très fragile et dans la matinée.

Quant au commerce, comme la vanille est un produit d'exportation, elle joue de rôle important dans le commerce aussi bien national qu'international. Il se fait en deux manières soit la vanille verte départ aux agriculteurs vers les collecteurs. La deuxième manière, la vanille sèche pour les exportateurs.

Photo n° 7 : la vanille verte



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°7 évoque produit de la vanille mais fraîche. Elle est une culture de rente représente le dynamisme de l'économie du District de Maroantsetra. Elle permet d'améliorer le revenu des agriculteurs et aussi la caisse communale, régionale ainsi que nationale. Les cultivateurs ont l'habitude de vendre la vanille verte que de la vanille sèche pour des raisons sécuritaires. En 2017, 1kg de la vanille verte coûte 200 000 Ar à Maroantsetra.

Photo n° 8 : La vanille sèche



Clichée : Auteur, 2017

Photo de n°8 nous montre produite de la vanille en mode sèche. C'est est un produit très rare dans le monde et très recherché par les grands pays dont le premier marché de Madagascar est l'Europe. En 2017, 1kg de la vanille sèche coûte 1 200 000 Ar le premier choix. Cette filière touche beaucoup des acteurs à savoir : les agriculteurs, les collecteurs, et les exportateurs. Les cultures de rentes sont des facteurs de développement socio-économique du District de Maroantsetra.

II-1-2 L'exploitation forestière

Maroantsetra figure parmi les régions les plus boisées de Madagascar. Sa couverture forestière est formée par le bois d'ébène, le bois de rose et le palissandre. Ces produits sont très appréciés dans le commerce régional, servant de matière première pour les travaux de menuiserie ainsi que dans le marché mondial. Par ailleurs, l'exportation de bois d'ébène a créé une polémique dans la Grande Île. La technique d'exploitation reste à l'état de bûcheronnage et demeure irrationnelle.

II-1-3 L'élevage

En matière d'élevage, les bovidés tiennent la première place devant les porcins et les volailles. Le District de Maroantsetra constitue la zone la plus riche en zébus dans la région Nord de l'ex-province de Toamasina.

Dans la vie sociale des Antimaroa, le zébu tient une place importante. Les bœufs constituent un élément de prestige et une richesse thésaurisée. Ils sont nécessaires aux travaux des rizières, notamment pour piétiner. L'élevage bovin demeure une activité secondaire et sous-exploitée, en raison du caractère traditionnel de sa pratique.

L'effectif du cheptel est très régressif, suivant les statistiques disponibles au service de l'élevage de Maroantsetra. Le nombre de zébus est largement inférieur à l'effectif de la population locale.

Quant à l'élevage porcine, il est une activité peu soignée. La nourriture principale est le foin, reste de décorticage. Il procure de l'argent à partir de sa viande. Jusqu'à présent, la race n'a fait l'objet d'aucune amélioration. L'élevage de volailles, pour sa part, reste familial et marginal.

Ainsi donc, le District de Maroantsetra possède de bonnes potentialités d'élevage. Malheureusement, les techniques d'exploitation demeurent traditionnelles et les maladies frappent les cheptels.

Tableau n° IX: la situation de l'élevage

Élevage	Année	Nombre total d'éleveur	Nombre totale de tête
Bovin-porcin-volaille	2007	32930	94230
Bovin-porcin-volaille	2008	29035	48685
Bovin-porcin-volaille	2009	105712	3212869

Source : Service de l'élevage Maroantsetra, 2010

Ce tableau nous montre que le nombre des éleveurs et les animaux élevés ne cessent pas de développer d'une année à l'autre dans le District de Maroantsetra, dont la production en 2008 est de 48685 contre 3212869 en 2009.

II-1-3-1 Les volailles

Les paysans élèvent une dizaine à une vingtaine de volaille, dont les poules sont prédominantes. Les races sont typiquement locales, la production souvent réservée pour la consommation familiale et l'élevage est souvent mélangé à d'autres animaux.

II-1-3-2 L'élevage porcin

L'élevage porcin tient la place important car chaque éleveur possède 1 à 3 têtes de porc en moyenne. Ces animaux sont considérés comme source de revenus pour les paysans vu le prix de leur viande, notamment.

II-1-4 La pêche

Pour combler l'insuffisance des terrains cultivables, les gens du littoral tirent l'essentiel de leurs revenus de la pêche. La pêche touche les 3% de la population active et nourrit bon nombre de ménages. Les techniques de pêche restent généralement au stade artisanal, ils utilisent des lignes à main et des filets, avec des pirogues à pagaie. La production n'est pas encore énorme, mais leurs captures répondent à la demande locale. La pêche maritime est une activité quasi-exclusivement masculine. Quant à la pêche continentale (fluviale), elle est l'œuvre des paysans riverains de cours d'eau. Elle est pratiquée pendant les jours fady. La production est faible, si on la compare avec celle de la précédente. Une faible production est réservée à la consommation familiale, le reste est vendu soit sur place, soit sur le marché urbain.

Photo n° 9 : photo du filet et le bateau utilisé pour la pêche dans le District de Maroantsetra



Clichée : Auteur, 2017

Cette photo n° 9 nous montre : que les matériels utilisés par les pêcheurs dans le District de Maroantsetra restent encore traditionnels, à savoir : le filet et le type de bateau, c'est la raison pour laquelle qui explique la faible production.

Tableau n° X : Récapitulation de la situation de la pêche et l'aquaculture

Année	Pêche			
	Nombre exploitant	Poids total de la production en (kg)	Valeur estimée par unité(Ar)	Valeur estimée totale en (Ar)
2008	660	477330	2000	954660000
2009	660	643840	2000	1287680000
2010	600	599650	2000	1199300000
2011	660	479700	2000	959400000

Source : Service de la pêche Maroantsetra, 2011

Ce tableau n°10 nous montre : la situation la situation de pêche et l'aquaculture dans le District de Maroantsetra. Les vendeurs de poisson ramasse les poissons au bord de la mer et vendent localement ou conservés en poissons fumé ou poissons salé.

II-1-5 L'Artisanat

Même s'il ne représente que 1% des activités de la population, l'artisanat permet à des centaines des ménages de gagner leur vie. C'est un talent traditionnel très développé dans le District. L'art de la vannerie et la menuiserie sont des activités caractéristiques de la région. D'un côté, le tiers des femmes pratiquent la vannerie et la confection des nattes, paniers et chapeaux dont la production s'élève jusqu'à 1 600 unités par an. Les matières premières sont principalement le penja, l'afo-potsy, le magnarana et le raphia. Les débouchés sont incertains et ne stimulent pas la production. Le regroupement de ces producteurs pourra conduire à une meilleure organisation de la production et du commerce.

D'autre côté, les hommes essaient de maîtriser la filière bois. Les charpentiers et menuisier tentent de satisfaire et de répondre à la demande locale. Dans chaque Fokontany de la CR de Maroantsetra, s'implantent de petits ateliers de menuiserie qui se spécialisent dans la fabrication de tables, de lits et de chaises à l'usage des ménages. Les charpentiers de marine, six à Ambatomasina, construisent des bateaux en bois. La richesse du District en ressources forestières explique l'évolution de cette activité.

Tableau n° XI : La situation de l'artisanat

Types d'activités	Année	Situation administrative	Nombre totales des artisans
Menuisier-bijoutier-couturier-vannier	2007	Formelle	08
		Informelle	20
Idem	2008	Formelle	14
		Informelle	20
Idem	2009	Formelle	19
		Informelle	20

Source : Centre fiscale de Maroantsetra, 2010.

Les types d'activités dans ce domaine sont la menuiserie, la bijouterie, et la vannerie. Le nombre des personnes qui se lancent dans ces activités sont encore minimes, de plus les petites entreprises fonctionnent à l'informel.

L'élevage, la pêche et l'artisanat constituent une place importante dans le développement économique du District de Maroantsetra, mais ces exploitations restent encore traditionnelles.

II-1-6 Le Tourisme

Maroantsetra abrite une richesse inestimable en biodiversité. Elle est dotée de plusieurs sites touristiques très intéressants. Nombreux étrangers ainsi que des nationaux se rendent régulièrement dans la localité pour observer la beauté naturelle ou pour des recherches botanique ou zoologique.

Actuellement, plusieurs sites internet vantent la particularité de Maroantsetra en matière de tourisme. Ils sont destinés à promouvoir la destination du District, faire connaître ce merveilleux District, malgré son splendide isolement. Ainsi, le Parc National Masoala et la réserve spéciale de Nosy-Mangabe constituent des sites d'attraction prisés par les touristes, aussi bien nationaux qu'internationaux. Des écosystèmes préservés abritent une biodiversité unique, comme la forêt tropicale, orchidées, les récifs coralliens, lémurien, aye-aye. Par ailleurs, l'écotourisme dans le District est en pleine expansion. Nosy-Mangabe est le lieu de prédilection des touristes étrangers (lieu inexploité), grâce à sa beauté paysagère, si endémique (forêt classée). Ces richesses, offrent le panorama d'un monde où acteurs locaux et organisations internationales œuvrent pour la gestion des aires protégées en alliant protection de l'environnement et le développement de l'écotourisme.

Concernant l'infrastructure hôtelière Maroantsetra offre un large choix selon les besoins. A savoir Masoalaresort trois étoiles, Hipocampe trois étoiles, Manga Beach,

Photo n° 10 : îlot Nosy Mangabe



Source : réseaux sociaux, 2017

La photo n°10 évoque l'îlot de Nosy Mangabe. Il est une réserve naturelle riche en biodiversité endémique se situant à 5km de Maroantsetra et il s'agit de parc National. Il attire beaucoup des visiteurs, des chercheurs nationaux et internationaux. Ainsi, Maroantsetra est riche en biodiversité endémique.

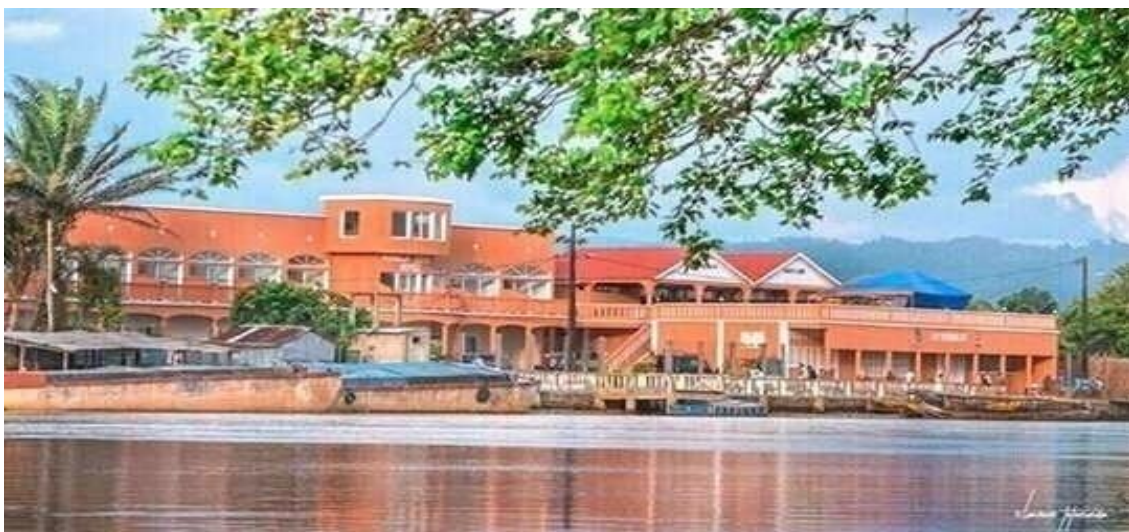
Photo n° 11 : grenouille tomate



Clichée : Auteur, 2017

Cette photo n°11 représente une espèce endémique très appréciée par les touristes qui viennent visiter Maroantsetra car il se trouve partout dans la ville ou à la campagne et surtout dans les parcs.

Photo n° 12 : hôtel Manga Beach



Cliché : Auteur, 2017

La photo n°12 nous présente un grand hôtel de Maroantsetra. Le Manga Beach est un hôtel de trois étoiles qui se situe au bord de la rivière d'Anjanambo. Elle offre un large choix pour les chambres confort, de restaurant et BAR.

Maroantsetra est l'un des plus beaux endroits de la grande ville. Au nord-est de la ville regorge de possibilités touristiques prodigieuses et uniques. Belle plage, paysages contrastés, nature et biodiversité originales.

II-1-7 Le transport

Les distances vers les zones d'influence migratoire permanente du District ne reflètent pas la durée du trajet. Ce dernier est fonction des moyens disponibles. Du point de vue infrastructure routière, Maroantsetra est un endroit très enclavé.

Certes, la présence de vols réguliers de l'Air Madagascar rend pratique et rapide la communication de la population avec les zones d'influence. Cependant, l'absence d'une route carrossable, la plupart du temps, empêche une circulation régulière des biens et des personnes.

Le mode de transport principal qui prédomine demeure la voie maritime et fluviale. D'où le dicton : « Antimaroatsymandehatsy an-dakana » qui signifie littéralement: les gens de Maroantsetra ne voyagent qu'en pirogue. Alors que ce genre de transport est limité par le climat.

II-7-1-1 La voie maritime

Elle est le seul moyen efficace et efficient pour l'évacuation des produits vers l'extérieur ainsi que l'acheminement des produits importés. La capacité d'embarquement intéresse les opérateurs qui veulent transborder des marchandises de quantité énorme, en particulier les commerçants. Le transport des produits est assuré par les petites embarcations comme les lakana ou boutre, pouvant emporter jusqu' à 180 tonnes. Le Port enregistre 82 locataires permanents. Les boutres fonctionnels sont actuellement au nombre de : 03 bateaux métalliques de plus de 80 tonnes ; 05 bateaux de 50 à 80 T et 74 bateaux de moins de 50T et essentiellement des bateaux de 4 à 5 T pour les petites distances.

Photo n° 13 : bateau de transport relie Maroantsetra-Tamatave MS SAVANNAH V



Cliché : Aljou, 2017

La photo n°13 nous évoque le bateau de transport qui fait la ligne de Maroantsetra-Toamasina pendant 6h de temps et pour 300 personnes dont le prix de transport est de 130 000 Ar par personne et 1000 Ar/kg les bagages excédents.

II-7-1-2 Le réseau routier

Les routes vers les villes voisines sont insuffisantes et en mauvais état : Vers le Nord, à Antalaha, il n'existe que des pistes pour les piétons. Vers l'Ouest, dans les villes des Tsimihety de Mandritsara, les pistes pour les piétons sont très boueuses durant la saison de pluie. Et enfin, vers le Sud, la RN5 est une très mauvaise route, entrecoupée par douze bacs et des ponts en bois, praticable seulement pour les voitures de type 4WD. Trois coopératives : KOFIFEN, KOFIMAN et COTRANSU assurent le transport des passagers vers Rantabe Sud et Mananara-Nord, passant par Fénérive-Est, pour joindre finalement Tamatave.

Construire ces routes est indispensable puisqu'à l'heure actuelle, bon nombre de productions sont perdues entre les lieux de production et de consommation, en raison du mauvais état de ces routes.

II-7-1-3 La voie aérienne

Maroantsetra est doté d'un aéroport, sous gestion autonome du GOEM. La piste peut recevoir des avions de type ATR 42 et TWIN OTTER. La compagnie Air Madagascar offre 02 jours de vol régulier, par semaine, reliant Maroantsetra aux autres villes périphériques, notamment Sambava et Antalaha et aux grandes villes comme Toamasina et Antananarivo.

Vu la hausse du frais de transport, la régularité et la sécurité de la voie aérienne se joignent principalement avec les produits éco-touristiques de la région pour satisfaire l'entrée des touristes. Les clients locaux utilisent rarement la ligne, sauf les opérateurs économiques et les fonctionnaires. Pourtant, la réduction du nombre de vol limite le mouvement des passagers.

II-1-8 Le commerce

Les activités commerciales dans le District de Maroantsetra reposent sous le contrôle de la chambre de commerce, de l'industrie et de l'agriculture, qui est nouvellement implanté en 2009, sous tutelle de celle de la région d'Analanjirifo. Le commerce réunit diverses activités et ethnies, allant des petits étalages des betsileo, jusqu'au commerce des biens de luxe destinés aux malgaches aisés, entre les mains des Chinois et Indiens. Le commerce représente 13% de la population active.

II-1-9 Les réseaux téléphoniques

Les réseaux de communication sont presque focalisés dans le District entier, à savoir les trois opérateurs téléphoniques mobiles (Artel, Telma et Orange) et trois radios (deux locales FM et une nationale). Mais ces dernières sont plus favorables au monde paysan en cas d'urgence, en raison de moindre cout de service. La population peut également accéder à l'internet malgré son cout plutôt élevé.

Les moyens de communication tels que les infrastructures de transport, les télécommunications et les médias sont des outils cruciales pour faciliter les échanges avec les autres et permet d'avoir les informations rapide ce qui sont très importantes pour le développement socio-économique du District de Maroantsetra.

II-2 Les avantages de ces activités économiques dans le développement socio-économique du District de Maroantsetra :

Les cultures de rente, au niveau de l'Impacts sur l'environnement, la culture de la vanille et du girofle est une culture qui respecte l'environnement écologique du District de Maroantsetra, car la majorité des cultures se font à l'ombre c'est-à-dire en dessous des arbres. La variation du prix de ces produits a des conséquences sur environnement forestier de la zone étudiée.

II-2-1 Régression de la culture sur brûlis ou le Tavy

Lorsque le prix de la vanille ou du girofle était en hausse, la majorité des paysans ont consacré une partie de leurs surfaces cultivées à la viticulture ou à la culture giroflifère. Par contre à cause de la baisse du prix des produits en question, la majorité des paysans sont démotivés pour pratiquer ces cultures. Du point de vue économique, la vanille et girofle occupent une place importante et enregistrant alors 65% à 78%¹ du taux des revenus des ménages. D'après une enquête menée au niveau des planteurs, la baisse du prix a beaucoup diminué les revenus. Ces planteurs affirment qu'il faut consacrer une partie ou la totalité des surfaces, au profit des autres cultures pour permettre de générer des revenus.

Au niveau de la consommation, l'effet de démonstration se traduit par la réduction des dépenses essentielles, au profit des dépenses d'ostentation ou de consommations ostentatoires; celles-ci sont le plus remarquées souvent dans les pays en voie de développement. Les ménages jouent le rôle de consommateur et épargnant.

La chute du prix de vanille fait baisser de 80 à 90%³ les revenus des ménages. Cette baisse des revenus touche le pouvoir d'achat et affaiblit le niveau de consommation. En tout cas, la baisse du revenu oblige les agents économiques à consacrer une partie de leurs revenus au profit de la consommation de biens inférieurs ou biens de première nécessité. Le tableau ci-après nous montre l'évolution des achats des biens pendant la saison du girofle dans les Communes rurales du District de Maroantsetra en 2013.

Comme la vanille et le girofle sont des produits générateurs de revenus des paysans, Ils représentent alors une part très importante dans le fonctionnement des activités économiques. Le nombre d'achat des biens décroît à la même allure que le prix de vanille.

L'épargne est une partie des revenus destinés à la consommation future. Elle peut être oisive ou active. La baisse du niveau de revenu consacrée à la consommation risque de perturber le niveau d'épargne.

Cette baisse perturbe la spéculation d'intérêt, au niveau du secteur bancaire, pour certains ménages; cela diminue le niveau de placement à la banque. En termes d'actif monétaire, celle-ci va diminuer les actifs des institutions financières, comme le cas de l'OTIV ; c'est-à-dire les paysans retirent leurs épargnes au sein de l'OTIV.

Étant donné que, la maturation du produit agricole comme la vanille et le girofle améliore alors les activités de la micro finance comme l'OTIV, car les producteurs ruraux

décident d'encaisser la part de leurs revenus. Le tableau ci-dessous enregistre le nombre des nouveaux membres de l'OTIVTsimanavaka II, Ambinanitelo en 2015.

Quant à l'Investissement L'épargne active ou créatrice est une partie de l'épargne pour effectuer l'investissement¹. C'est à partir de cette partie de l'épargne que certains ménages investissent ou effectuent des transactions dans d'autres secteurs d'activités. La chute du niveau des revenus oblige certains ménages à toucher le niveau de l'épargne pour l'investissement, dans le but de l'allouer à la consommation finale

II-2-2 Les Impôts

II-2-1-1 L'impact de ristournes dans le budget communal

Les ristournes sont des procédures de suivi des transactions imposées par les autorités locales. C'est une sorte de taxe imposée par les autorités locales sur la quantité des produits achetés. L'arrêté ministériel n°9425/2003 a fixé le taux de ristourne de la vanille comme ci-après : pour la vanille verte, le ristourne est fixé à 500Ar le kilo, contre 2500Ar le kilo pour la vanille vrac (noire) et exportée. Les ristournes sont les ressources financières de la commune rurale, commune urbaine, région, chambre de commerce, de plateforme régionale.

Il est important de dire que la baisse du taux de ristourne est due à la baisse du niveau du prix de la vanille. Cela va ralentir les activités économiques, parce que les autorités avaient pris l'initiative de réduire le taux de ristourne, pour que les acteurs dans la filière vanille puissent les payer. Tout cela contribue à la baisse des recettes financières de la commune, du District et de la Région.

II-2-1-2 L'impact de ristourne dans les finances publiques

Dans le domaine des finances publiques, la vanille et le girofle contribuent pour une part très importante dans l'amélioration des recettes publiques dans le but de financer les dépenses publiques.

Ces produits génèrent non seulement les revenus aux ménages mais aussi du revenu national du pays. Comme elle crée de l'emploi, alors elle crée de l'impôt à payer c'est-à-dire l'impôt sur les revenus des salariés par exemple. Ce type d'impôt participe directement aux recettes fiscales pour soutenir le revenu national.

II-2-1-3 Les produits agricoles et la recette en devises

La vanille et le girofle font partie des produits exportés par Madagascar. Chaque année, le prix pratiqué à l'exportation est le FOB. Elle accroît la recette fiscale qui renforce le

pouvoir de la monnaie nationale. Ces produits participent ainsi à l'amélioration de la balance commerciale. Le tableau ci-dessous montre l'évolution de la valeur et de la quantité de vanille exportée par Madagascar.

Les ministères gagnent des avantages fiscaux provenant des cultures des rentes.

La filière vanille contribue aux recettes financières de l'État, c'est la raison pour laquelle il y a des ministères de tutelle tels que :

- le ministère du commerce ; ce ministère contrôle la transaction commerciale de la vanille au niveau du marché intérieur et extérieur ;
- le ministère de finances et du budget; ce ministère est le responsable du système d'imposition des acteurs dans la filière vanille ;
- le ministère de la sécurité publique; il est le responsable de la sécurisation des acteurs locaux, pendant la campagne ;
- le ministère de l'Agriculture ; il est le responsable du développement de la transmission, de la modélisation de la culture, tout ce qui concerne la quantité et la qualité.

DEUXIÈME PARTIE :

LES PROBLEMES DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE DANS LE DÉVELOPPEMENT SOCIO- ÉCONOMIQUE DU DISTRICT DE MAROANTSETRA ET LES SOLUTIONS PROPOSÉES

CHAPITRE III : LES PROBLÈMES DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE FACE AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DANS LE DISTRICT DE MAROANTSETRA

De nombreux facteurs qui freinent le développement du District de Maroantsetra dont le plus remarquable, il s'agit de problème d'enclavement. Ces problèmes sont causés par la raison climatique, le problème de financement et d'ordre politique de l'Etat Malgache. Le problème d'enclavement persiste dans tous les domaines activités économiques existants dans ce District. Pour analyser le cas, nous avons d'abord évoqué la situation des communes rurales, qui sont les zones productives mais l'évacuation des produits vers la CU la zone de marché. La CU de Maroantsetra est aussi le point de départ de tous les produits avant l'exportation. Puis nous avons analysé le cas de la CU de Maroantsetra. Enfin nous avons étudié la RN5 qui relie Maroantsetra-Tamatave le dangereuse route à Madagascar. Le District de Maroantsetra est composé par des 18 Communes à savoir :

- CU de Maroantsetra, la CR DE :
- Anjanazana, Antakotako, et Manambolo au Nord,
- Andranofotsy, Anjahana, Mahalevona et Ambanizana au Nord-est,
- Ambinanitelo au Nord-ouest,
- Ankofabe, Voloina, Rantabe, Anandrivola au Sud,
- Ambodimanga, Morafeno, Andrndrona au Sud-est,
- Ankofa et Antsirabe-Sahatany à l'Ouest.

Chacune de ces communes à sa spécificité économique dont le produit le plus dominant est le produit agricole mais aucune route entre eux n'est en bonne état. Le monde rural constitue le poumon de l'économie du District de Maroantsetra. Le réseau routier qui relie les zones rurales vers la CR de Maroantsetra est tout dans le mauvais état. Les zones rurales sont des zones productives, il est important que les routes soient en bonnes état. Puisque les routes rurales jouent un rôle de désenclavement des zones de production à l'accès aux marchés. Faute de l'efficacité du transport routier, la population a une habitude de pratiquer le transport maritime ou fluviale. C'est la raison pour laquelle un proverbe Betsimisaraka disait « Antimaroa tsy mandeha tsy andakana ». Ce qui signifie les Betsimisaka ne voyagent qu'en bateau. Alors que ces genres de transports sont très limités par le climat.

III-1 La CR Andranofotsy et son potentiel économique

La CR d'Andranofotsy est une commune à vocation agricole et bénéficie des réserves naturel du parc Farinkaraina qui intéresse beaucoup de visiteurs ainsi que nationaux et internationaux.

Par contre, l'infrastructure routière dans la CR Andranofotsy est dans un état déplorable. Au niveau des fokontany la majorité des routes est réservée pour les piétons. Il y a deux manières pour rejoindre cette CR en question dont le plus praticable est par la voie fluviale d'Anjahamarina jusqu'Andranofotsy pour le transport en ca naute pendant 1h de temps coûte 3000Ar par personne et il y a aussi le transport en lakana. D'autre manière est par la voie terrestre 3 fois traversés par des fleuves dont l'antenambalana Anjahamarina est le plus vaste puis Matsotarihina et le fleuve d'Andranofotsy. Faute de l'absence des ponts, qui relient ces fleuves est l'un des plus grand problèmes de cette commune car durant les mauvais temps et surtout au passage des cyclones le tenambalana est inaccessible car le courant d'eau est très fort, donc dans ce cas la communication est complètement coupée. Ainsi, pour relier la CR Andranofotsy vers les autres fokontany qu'elle compose sont tous dans le mauvais état à savoir : Ambodivasiha la route est boueuse surtout en période de pluies n'accessible qu'en pied. Puis Ambodikotry vers Navana, il y a un pont détruit, entre Andranofotsy et Ambodivoangy la route est étroite boueuse et il y à un pont permanent en mauvaise état. Enfin, Antaiambe vers Ambodibaro et Andranofotsy vers Ampampana, la route est très en mauvaise état et il y un pont en bambou. Tous les réseaux routiers qui relient la CR Andranofotsy vers les voisins et même les autres CR comme Navana, et Anjanazana, Antakotako sont des mauvaise routes. Par conséquent le seul moyen de transport pour évacuer les produits s'agit le transport fluvial alors qu'il est limité par le climat.

PLANCHE 1

Photo n° 14 : du port fluvial d'Andranofotsy



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°14 montre le transport fluvial d'Andranofotsy. Il est la seule moyenne de communication de la CR d' Andranofotsy. La pirogue et le canot sont des moyens de transport commun et pour l'évacuation des produits.

Photo n° 15 : le pont Ambodivoangy



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°15 montre la qualité de ponts Ambodivoangy dans la CR d'Andranofotsy. En saison de pluie, surtout pendant les passages de cyclones cette route est inaccessible.

III-2 La CR de Rantabe

La CR de Rantabe se trouve au Sud de la CU de Maroantsetra à 40 km, traversé par la RN5 en allant vers le Mananara Nord. Rantabe est un grand producteur des cultures de rentes

et la seule commune autorisée à exporter les pierres précieuses et tous les produits d'exportations dans le District de Maroantsetra. La route pour y rejoindre est très mauvaise car pour faire le trajet de 400 km se fait pendant 3h de temps en voiture. Cette route est traversée par des montagnes. Entre fokontany Manambia la CR Voloina il y a une partie difficile et le point noir de cette route est situé à Andeglizy be entre Rantohely et Nandrasana. A Nandrasana il y a un pont très mauvais état parfois inaccessible en voiture, en effet la voiture est traversée directement par le fleuve alors que il est un peu profond. Puis il y a un mauvais pont à Ambodisira et à Mahasoa Rantae il y a un bac métallique.

Le moyen de transport commun il s'agit du 4WD, inaccessible en camion par conséquent seul le transport maritime est le plus efficace pour l'évacuation des produits alors il dépend du climat.

PLANCHE 2

Photo n° 16 : renversement d'une voiture sur le daleau de Rantabe



Source : CR Rantabe, 2017

Cette photo 16 nous montre le renversement d'un 4WD qui fait la ligne Maroantsetra-Rantabe sur le daleau de Rantabe. Cet accident a fait 1 mort, un jeune homme âgé de 35 ans et 3 blessés à cause de la mauvaise route. Selon le rapport de Mr Le maire de la CR de Rantabe, chaque année il y a toujours de perte humaine à cause de problème de la route. En 2015 le bac à Mahasoa Rantabe a causé sept morts et trois disparues.

Photo n° 17 : passage d'une voiture sur le fleuve de Rantabe



Clichée: Auteur, 2017

Cette photo 17 nous montrons le travers d'une voiture de passage à Rantabe pendant le marais haut. Cette situation persiste jusqu'à l'heure actuelle. En plus les autres CR sont aussi presque même cas à savoir : Ambanizana, Ambinanietelo, Ankofa, Anjanazana, etc.

III-3 La CR Ambanizana

La CR Ambanizana est une CR à son potentiel économique car elle fait partie de la CR à une vocation agricole telle que culture vivrière, les cultures de rentes, par exemple la production de girofle de cette CR en 2014 est de 103 t et le premier producteur du produit de pêche maritime dans le District de Maroantsetra. Ainsi, elle est faite partie du cap Masoala riche en réserve naturel. Pour évacuer les produits de la CR d'Ambanizana vers la CU de Maroantsetra il n'y a que le transport maritime le seul moyen d'évacuation des produits alors ce transport est très risqué et limité par le climat. Ce trajet se fait pendant 2h de temps en bateau 5 à 8 t et le frais de transport coûte 10 000Ar. La route qui relie cette CR avec les autres il n'y que la piste réservée pour les piétons. Pour relier Ambanizana avec la ville de Maroantsetra on fait une marche à pied pendant un jour car la route est dévier en passant par Andranofotsy, Navana, Masondrano, Iharaka, Nandrahanana enfin arrivé à Ambanizana. On remarque que ce trajet est traversé par deux grands parcs à savoir le Farinkaraina et Masoala. D'après notre enquête la réhabilitation de cette route est très difficile n'intéresse pas du tout l'Etat car si la route est réhabilitée ça risque des dégradations de ces parcs et la disparation des biodiversités.

III-4 La CR Ambinanitelo et Ankofa

La CR Ambinanitelo et Ankofa : ces deux CR sont des voisines et victime de même problèmes. La route pour rejoindre ces deux CR est très en mauvaise état juste pour la piste des piétons, une part jusque Ankofa accessible en moto en très peu de temps en période de beau temps, alors qu'elles sont très productive en ce qui concerne les produits des rentes tels que le girofle et la vanille et aussi connue pour la production des cultures vivrières. La seule voie de communication pour évacuer les produits est le transport fluvial en ca nauté à un trajet de 2h de temps pour aller jusqu'Ambinanitelo et le frais de transport coûte 5000 Ar. Pour aller Aminanitelo il y a un point noir qui se situe entre Mariarano et Sahamadia un fokontany appelé Ikitrana surtout au moment de pluie la route est très boueuse, profonde et glissée. On remarque aussi ces deux CR fait partie les plus victime de problème de l'inondation dans le District de Maroantsetra. L'évacuation des produits et la circulation reste un grand problème qui empêche le développement de ces communes par le mauvais état routier.

III-5 La CR Anjananazana et Antakotako

La CR Anjananazana et Antakotako : son des voisines presque même cas ce sont des CR productive dont Anjanazana connue par la production de produit de pêche fluviale et les deux CR sont aussi des producteurs des produits agricole et des cultures des rentes. La route est juste une piste et le fleuve d'Antenambalana Anjahamarina et Ambodivoanio reste encore un grand problème car il n'y a pas de pont. L'absence du pont à Anjahamarina est un grand problème de cette route car c'est un plus grand fleuve qui relie la CU de Maroantsetra avec ces deux CR en question, Ambodivoanio il n'y que du pont en bambou. En ce qui concerne la CR Antakotako, entre Ankazomandroro et Antsangambato il y a une très mauvaise route boueuse et glissante, entre Antsangambat et Ankadibe et aussi Ambodiantafana accessible seulement en pied surtout durant la période de pluie. Dans ce cas seul transport fluviale est le moyen d'évacuation des produits existant dans ces CR.

III-6 Les CR Ambodimanga, Morafeno et Andronrona

Les CR Ambodimanga, Morafeno et Andronrona accessible en voiture jusque à Rantabe mais les reste juste pour les piétons. Tous les CR dans le District de Maroantsetra sont victimes de problème d'enclavement à cause de mauvais réseau routier. Cette situation est un grand frein au développement socio-économique.

III-7 La CU de Maroantsetra

Cette Commune est le centre administratif et commercial du District de Maroantsetra. Dans la ville Betsimisaraka les activités économiques sont perturbées par le mauvais état de la route. Tout au long de la ville les routes sont couvertes des nus de poule. La longueur totale de la route dans cette ville est mesurée à 44km en terre, sauf un seul axe goudronné, l'avenue Clemenceau, itinéraire du pont Anjahanambo vers l'aéroport à Soandrona. Cette route est datée de la période coloniale et ne jamais connue de la réhabilitation qu'en cours en ce moment. En effet, tout au long de la route est couvert par les nus de poule et La seule route goudronné elle n'a que goudron qu'à son nom.

Photo n° 18 : le goudron de Maroantsetra dans le fokontany de Soandrana



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°18 nous montre : la mauvaise qualité de la seule route goudronnée à Maroantsetra avant d'arriver sur le pont Soandrana.

L'activité dominante dans la CU de Maroantsetra est basée par le commerce. Cette ville est le point d'arrivé de tous les marchandises venant de l'extérieur et aussi point de départ des produits à exportés. Dans ce cas, la route urbaine joue un rôle important pour la fluidité des activités économiques. Puisque le moyen de transport le plus pratiqué est le bateau, il y a beaucoup de camions, de voitures qui circulent dans la ville pour rejoindre les ports pour l'embarquassions et débarquassions. Ainsi beaucoup des véhicules comme les motos, les bicyclettes et aussi des personnes qui y circulent. Le transport commun est le bus, et il n'y a qu'un seule axe concerné il s'agit de l'avenue Clemenceau pour relier bazar à Ankompy. La moto crosse est le véhicule le plus utilisé à Maroantsetra. Faute de mauvaise route la circulation est restreinte.

PLANCHE N°3

Photo n° 19 : la route en terre AnkiakalavaMaroantsetra



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°19 nous montrons l'état de la route dans la CU de Maroantsetra dont le long de cette route est en état qui nécessite la réhabilitation.

Photo n° 20 : axe de l'église catholique Androkarokadans la CU de Maroantsetra



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°20 nous présente la caractéristique de route dans le Fokontany Androkaroka. Dans la CU de Maroantsetra, les routes sont dans les mauvais états faute de réhabilitation alors que Maroantsetra est une ville très arrosée. Le problème de l'insuffisance des anneaux d'assainissement et des daleaux est des grands problèmes de l'infrastructure routière dans la CU de Maroantsetra car la majorité des canaux existants est bouché par les activités domestiques des riverains. Par conséquent l'eau stagne partout dans la CU de Maroantsetra. L'évacuation des produits venant des zones rurales pour arriver dans la commune urbaine est très difficile dans le District de Maroantsetra, faute de l'infrastructure

routière et plus pire, pour relier Maroantsetra avec les autres comme Maroantsetra – Toamasina.

La RN5, est une route la plus dangereuse à Madagascar. Pour relier Maroantsetra-Tamatave à 400km il faut faire 4à5jours pendant le période de pluie. Puisque, Toamasina est le premier partenaire économique du District de Maroantsetra. Cette route représente un facteur primordial pour le développement socio-économique de Maroantsetra, mais faute de l'absence de la réhabilitation la situation de cette route est dans un état déplorable. Une photo ci-dessous montre état de cette route.

Photo n° 21 : état de la route Ivontaka



Source : CU de Maroantsetra, 2016

D'après cette photo n°21, nous avons constaté que la route est très mauvaise qualité et il n'y a que des 4WD qui peuvent la traverser. Les étrangers donnent une appellation à RN5 : « piste de l'enfer ».

PLANCHE N°4

Photo n° 22 : une voiture bloquée lors de son passage à Ivontaka



Cliché : groupe RN5, 2015

Cette photo n°22 nous montre que la RN5 est dangereux, boueuse, rocheuse et les déformations sont un peu profond.

Entre Maroantsetra-Mananara à 109 km il y a neuf (09) grands fleuves dont six entre eux sont traversés par des bacs normaux en moteur de 25 tonnes et trois autres en radeaux. Mananara-Soanerana-Ivongo sur le PK 162+500.

Photo n° 23: radeau en bambou à Anandrivola sur la RN5



Cliché: groupe RN5, 2016

Cette photo nous montre la situation de transport à travers le long de l'RN5. Entre Maroantsetra et Mananara-nord il y a 9 bacs : 6 bacs normaux métalliques de 25 et 3 radeaux en bambou. Ces radeaux sont le plus dangereux entre eux car il est très proche de vinany dans ce cas le courant d'eau est très fort et par fois le radeau est transporté par le courant vers le vavavinany comme le cas en 2011.

PLANCHE N°5

Photo n°24 : radeau Agniribé entre Manambolosy et Tanambé



Cliché : groupe RN5, 2016

La photo n°24 présente le radeau détruit, la voiture se coulé risque de la destruction totale de cette voiture et entraîne la perte matériel, perte du temps et dépense élevé.

Photo n° 25 : le transport dans la RN5



Source : CU de Maroantsetra, 20015

Cette photo n°25 nous montre le mode transport à travers la RN5 entre Mananara et Toamasina. La route est étroite, boueuse, rocheuse et pleine de lavaka.

Les problèmes de l'infrastructure routière entraînent : l'inflation problème de réseaux routier entraîne des impacts négatifs sur le socio-économiques du District de Maroantsetra.

A Madagascar Maroantsetra est l'un des Districts le plus cher le coût de la vie. Dans la quotidienne Betsimisaraka le prix des PPN est cher par rapport à celle des autres. Dans le mauvais temps la situation est devenue insupportable par la population car les prix sont doublés et même triplés. Nous avons prendre quelques exemples :

- 1 œuf coûte 1 200 Ar par pièce,
- 1 kapoaka du riz coûte 1200 à 1 500 Ar,
- 1kg des légumes comme : carotte, pomme de terre coûte 10 000 à 12 000 Ar,
- 1 bouteille de boisson STAR 1L coûte 5 000 Ar, etc.

Le plus pire dans ce cas, est le prix des carburants car si le prix des carburants monte le coût de transport monte aussi et risque d'inflation.

Pendant le mauvais temps à Maroantsetra souffre de l'épuisement des réserves des carburants au niveau des deux stations TOTAL et SCHEL pendant 2 à 3 semaines parfois, en effet il n'y a plus des carburants sauf chez les marchands illicites. En ce moment le prix est doublé et même triplé comme :

- 1L d'essence coûte 12 000 Ar
- 1L de gazole coûte 8 000 Ar
- 1L de pétrole coûte 6 000 Ar.

Puisque le prix des carburants monte, le prix de transport monte aussi comme :

- Maroantsetra -Rantabé à 40 km coûte 30 000 Ar en voiture et 60 000 Ar en taxi moto,
- Maroantsetra -Voloina à 20 km coûte 15 000 Ar en voiture et 30 000 Ar.

La voiture de transport ici c'est le 4WD seulement car la route est très mauvaise et la moto pour le taxi moto et une moto peut transporter 4 personnes. Cette dernière hors loi car ce n'est pas inscrit dans le carte grise et risque de causé l'accident.

Isolement, faute de la mauvaise route, Maroantsetra est l'un des Districts le plus isolé de Madagascar. Pour communiquer avec les autres est très difficile pour le cas de Maroantsetra comme : Maroantsetra-Tamatave à 400 km dure 3 jours et 5 jours pendant le période de pluie. Ce trajet est la seule accessible en voiture par l'intermédiaire de RN5 mais la route est dans un état déplorable et les étrangers l'ont surnommée : « piste de l'enfer ».

Pour rejoindre le District d'Antalaha région SAVA, il n'existe qu'une piste pour les piétons. D'après notre enquête au sein de la MTP, il est très difficile de faire la réhabilitation de cette route car cette route est traversée par 2 grands parcs à savoir le parc Farinkaraina et parc Masoala. En effet, la réhabilitation de cette route peut entraîner la dégradation environnementale et qui contribue à la disparition des espèces animales et végétales et des pillages. Donc la réhabilitation de cette route n'est pas encore dans le projet de l'Etat

Malgache. Par conséquent la communication est difficile et l'échange entre les deux Districts est bloqué.

Pour relier Maroantsetra-Mandritsara il n'y a qu'une piste pour les piétons pendant 3 jours de marche à pied, alors ces deux Districts pratiquent beaucoup des échanges commerciaux. Par conséquent, les échanges sont très limités car le seul moyen de transport est le dabalava.

Donc, le problème de l'isolement bloc les échanges avec les autres car la majorité é de la population du District de Maroantsetra ne voie pas d'autre District à part de Maroantsetra. Ainsi, limite la circulation de bien, des personnes et des marchandises qui entraînent le ralentissement du développement socio-économique du District de Maroantsetra.

Le transport est devenu restreinte. La route est mauvaise, la majorité des fleuves est traversé par des bacs et des radeaux pour l'RN5 en effet, les transports sont paralysés et la circulation ralentie. Ainsi, à cause de mauvais réseau routier les voitures de transport sont tombées en panne après chaque voyage et même durant le trajet. D'après notre enquête chez les chauffeurs, après le voyage les voitures sont obligatoirement passées au garage pour la réparation et la vérification. Parfois en passant les radeaux les voitures sont écouées car les radeaux sont détruits. La photo ci-après nous allons montrer cette situation.

Photo n° 26 : en traversant les radeaux les voitures parfois dans l'eau



Cliché : groupe RN5, 2017

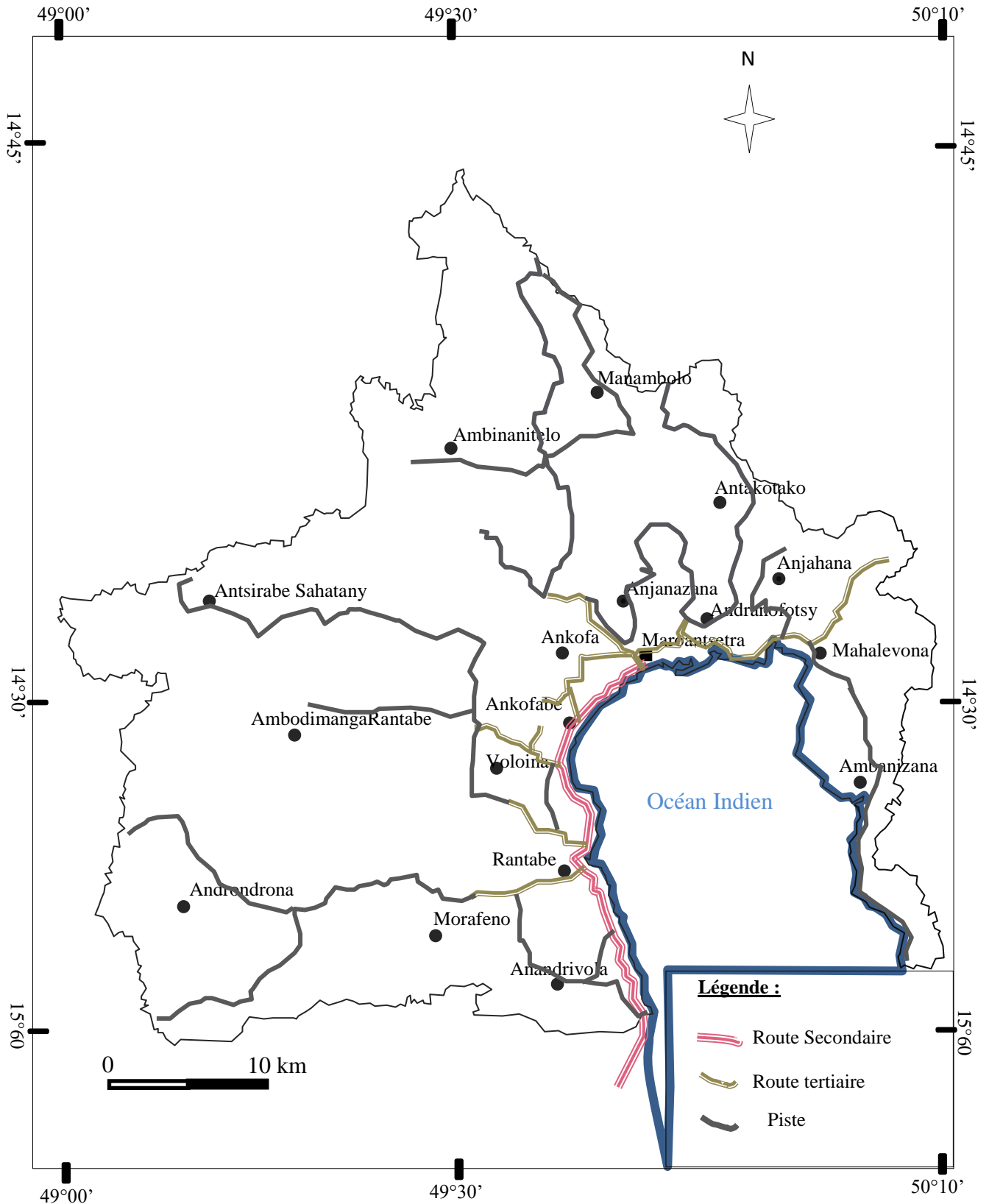
Cette photo n°26 nous montre : les problèmes parfois qui se produisent en traversant les radeaux la voiture est noyée dans la rivière, parfois tous les bagages sont mouillés ce qui

entraîne souvent des dégâts matériels et les voitures sont tombées en panne risquant le maximum de dépense et perte de temps.

Bas prix des produits agricoles et les produits de pêche. Le problème d'enclavement est un facteur primordial de la dégradation des prix de produits. Maroantsetra est un District à vocation agricole et produit de pêche, mais le problème de l'infrastructure routière est un grand fléau qui freine le développement de ces activités. A cause du problème de réseau routier la marchandise des produits connus le problème de débouché. Prenons comme le cas de litchis à Maroantsetra : ce District est parmi l'un des plus grands producteurs de litchi à Madagascar. Dans quelques Districts dans la région Analanjirofo comme, Fenerive-est et Vavatenina la filière litchis représente une valeur importante pour la source de revenu des agriculteurs et tous les acteurs touchés par cette filière. Par contre à Maroantsetra, le litchi ne n'est un fruit réservé pour la consommation familiale, la vente est réservée pour le marché local et à bas prix et la majorité des produits est pourris dans la place. Le problème de réseau routier rend difficile l'évacuation des produits qui décourage les opérateurs économiques ou les exportateurs à installer leur sociétés d'exportation à Maroantsetra. Ainsi, pour les cultures de rentes le problème d'enclavement est un grand facteur de la dégradation des prix et repousse les grands opérateurs car le transport des produits comme : la vanille et le girofle est dans l'insécurité alors ces produits sont très fragiles. Même cas pour les produits de pêche.

Toutes ces problèmes ont des impacts négatifs pour le développement du socio-économique du District de Maroantsetra. Donc, la réhabilitation de l'infrastructure routière est une clé de développement du District de Maroantsetra.

Carte n°2 : infrastructures routière dans le District de Maroantsetra



Source : FTM, Bureau District de Maroantsetra et arrangement de l'auteur

La carte n° 2 nous montre l'infrastructure routière dans le District de Maroantsetra. A Maroantsetra il existe une route goudronnée, le seul axe du pont Anjahanambo vers l'aéroport de Soandrana dans la CU de Maroantsetra.

Dans la CU de Maroantsetra à part de seul axe d'Anjahanambo vers l'aéroport les autres routes sont des routes secondaires. Les différents axes routiers dans la CU de Maroantsetra sont : Varingohitra-Ankompy, Ambatomasina-Ankiakabe, Ankiakandrefana-Anjahamarina, Ambatomasina-Marosoroka, Ankiakandrefana-Marogisa, Marogisa et Androkaroka.

La route secondaire qui relie Maroantsetra avec les CR, il n'y a que la RN5 de Maroantsetra à Fananehana. Les autres routes qui existent sont : des routes tertiaires et les pistes.

Pour relier Maroantsetra avec les autres Districts ; il n'y a aucune route goudronnée, seule route secondaire la RN5 de Maroantsetra vers Toamasina et les autres sont des pistes comme : Maroantsetra vers Antalaha et Maroantsetra vers Mandritsara.

CHAPITRE IV : LES SUGGESTIONS NÉCESSAIRES SUR LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR DU DISTRICT DE MAROANTSETRA

IV-1 les suggestions en agriculture

La géographie en tant que science : ne doit pas seulement se contenter de mentionner des problèmes mais doit aussi proposer des suggestions pour améliorer les conditions de vie de la population

Les objectifs de développement du District de Maroantsetra sont multiples. Ces objectifs ne seraient pas atteints tant que divers paramètres ne soient pas réunis. Ces paramètres sont axés sur deux principaux domaines : social et économique.

L'agriculture constitue un levier de développement économique de Madagascar, ainsi que pour le District de Maroantsetra. Malgré les diverses ressources que Madagascar possède la population Malgache vit dans la pauvreté chronique. Pour sortir de ce fardeau nous avons apportés quelques solutions pour amener au développement. Dans ce cas, il faut mettre l'accent sur l'amélioration de tous les acteurs touchés par l'agriculture.

IV-1-1 Pour les cultures vivrières

La riziculture est la culture la plus dominante du District avec une superficie totale de 42 810 ha de rizières et de rendement annuel 126 691 t. Malgré cette vaste superficie exploitée la production du riz dans le District de Maroantsetra n'arrive pas à répondre au besoin de la population locale. Pour combler les besoins alimentaires nous avons apporté des solutions ci-après.

Le développement du secteur agricole est basé sur l'amélioration des conditions environnementales. En effet, la préservation de l'environnement est un élément inséparable et indispensable à la recherche de développement durable de la riziculture. Actuellement, le changement climatique menace la vie sur terre, à cause de la dégradation environnementale causée par l'action anthropique. Ce changement affecte des impacts négatifs pour la production. Pour résoudre ce problème, il faut faire :

Les reboisements et la protection des bassins de versants, pour protéger les bassins de versants et améliorer les couvertures forestières, la reprise des opérations de reboisement une meilleure solution. Cette action vise à protéger l'environnement, en vue de prévoir l'avenir de la génération future. Elle a pour l'objectif d'élargir la couverture forestière. Ainsi, la lutte contre le développement des lavaka. La dégradation des couvertures végétales aggrave l'évolution de l'érosion lavaka. Il s'agit de la plantation d'arbustes à croissance rapide aux alentours des lavaka.

Encadrement aux agriculteurs : la formation et l'appui technique sont des moyens efficaces pour augmenter la compétence des agriculteurs afin d'avoir un bon rendement et la vulgarisation agricole constitue un outil de facilitation pour le transfert de technologie.

Gestion de l'eau : pour bien gérer l'eau, il faut construire les barrages hydraulique. Pour résoudre le problème agricole, nous suggérons la réhabilitation des canaux d'irrigation afin que les cultivateurs ne souffrent plus de problème d'irrigation. Il faut donc une politique qui vise à améliorer les infrastructures présentes avant de réfléchir sur d'installer d'autres canaux d'irrigation. Et cette politique doit aussi s'accompagner de l'entretien routier pour l'acheminement des produits agricoles. L'essentiel n'est pas de réhabiliter seulement les routes mais de chercher des techniques permettant de renforcer les infrastructures routières. Les revenus des cultivateurs dépendent du local et surtout du régional.

IV-1-2 Pour les autres cultures

La mise en place d'une unité de transformation en confiture comme le District de Maroantsetra est doté d'une énergie nécessaire pour fournir de l'électricité à la grande entreprise grâce à la centrale hydro-électrique Vodiriana gérée par JIRAMA et la société HYDELEC SA. Les responsables devraient inciter les opérateurs locaux et nationaux voire l'internationaux pour se lancer dans cette unité de transformation. Cette initiative résoudra les problèmes de chômage locale, régionale et améliorer la caisse des collectivités et un bon revenu pour les agricultures.

La mise en place d'une coopérative d'exportation pulpe dans le District de Maroantsetra : comme *Fanohana* de Soanierana-Ivongo, le District de Maroantsetra devra imiter aussi la mise en place d'une coopérative d'exportation pulpe. Le but est de valoriser le surplus des fruits comme litchis, ananas à un prix stable et défendre l'intérêt commun.

IV-1-3 Les cultures des rentes

IV-1-3-1-Pour la sécurité

Les cultures des rentes sont des cultures de base de l'économie de Maroantsetra. Les cultures de girofle et vanille constituent les cultures de rente historique de la région du District. Les planteurs ayant réservé les vallées de leurs domaines pour la production et de la vanille, ont planté les girofliers pour mettre en valeur les mamelons latéritiques qui jusqu'à cette culture, étaient restés sans emploi. La productivité de ces plantations issues d'une ressource vieillissante est encore intéressante. Au niveau régional, le giroflier constitue une importante source de revenus pour les producteurs.

Madagascar a le privilège de produire des clous de girofle de bonne qualité mais celle-ci a tendance à se dégrader lors du stockage chez les intermédiaires (ou collecteurs) de la filière.

En effet, l'intensification de cette filière s'accroît de jours en jours pour renforcer la puissance et les capacités de la région depuis la plantation, jusqu'à l'exportation des produits. C'est-à-dire la vanille doit être bien sécurisée que ce soit au niveau de la plantation, de la préparation, et surtout au niveau de l'exportation, car la sécurité doit être assurée, dès le début.

La vanille sèche est un produit agricole à haute valeur marchande, dans le monde entier. En général, il est victime de vol pendant la saison ou la campagne. Selon l'étude de qualité, le vol sur la vanille peut affaiblir la qualité de la vanille exportée, car cela va créer une crise de confiance entre les importateurs et les consommateurs utilisateurs.

Dans ce cas, la mise en place d'un programme de la sécurisation de la vanille nécessite la collaboration et la participation de tous les acteurs de la vanille, les autorités locales, les forces de l'ordre et le gouvernement.

En outre, plusieurs planteurs sont victimes de vol de la vanille immature, lors de notre enquête auprès du bureau de District de Maroantsetra, environ 90% de ce vol. Comme nous le savons, le vol des gousses immatures entraîne la baisse de la qualité ; il est alors nécessaire de sécuriser, la gousse afin de pouvoir produire de la vanille de bonne qualité. L'élaboration de la sécurisation demande des efforts de chaque planteur, et surtout des autorités locales. L'existence de regroupements des planteurs et la possession de carte professionnelle doivent être obligatoires. La mise en place de marque sur la gousse permet d'identifier le nom du planteur.

Tous les renseignements concernant chaque planteur doivent être déposés au niveau du Fokontany, de la Commune et du District producteur. Il ne doit pas avoir l'achat, ni de circulation de gousse verte, qu'en période de campagne officialisée par les responsables. Chaque personne a le droit de porter plainte auprès des autorités les plus proches contre les voleurs de vanille. En ce concerne les cartes, elles doivent être révisées, au sein d'un organisme indépendant, avec présence obligatoire du propriétaire, tous les trois mois. L'échange d'information joue un rôle très important. Pendant la campagne, chaque Fokontany devrait avoir au moins quatre gendarmes pour assurer la sécurité, si un acte de banditisme se produit mais n'empêche pas des populations interviennent à la responsabilité de la sécurité ; lorsqu'un acte de banditisme se produit, dans un lieu. Donc, il est nécessaire d'inventer un

système d'alerte, pour pouvoir transmettre rapidement les informations aux autorités. Chaque Fokontany peut mettre en place un groupe de personnes apte à surveiller, en permanence *andrimasompokonolona*, le village. Les forces jouent donc ici le rôle de force d'intervention spéciale. Du côté des producteurs, les producteurs doivent travailler en équipe, pour surveiller la culture, c'est-à-dire chaque producteur voisin doit avoir un système de signal, en permanence, et surtout échanger des informations pour pouvoir contrecarrer les bandits.

Chaque Fokontany doit mettre en place une politique de contrôle des identités, pour permettre de contrôler les entrées des étrangers dans chaque Fokontany. Il est alors nécessaire, pour chaque Fokontany, de disposer d'un livre relevant l'identité des étrangers passant dans chaque quartier du Fokontany. Le chef de quartier et le chef de famille doivent prendre en charge le relevé des identités des étrangers ; ils doivent chaque jour faire un rapport au chef Fokontany.

Concernant la vente de produit, en 2008, le District est bien marqué par la recrudescence de vol de vanille, que ce soit au niveau de la plantation, de la préparation et de l'exportation. Cela entraîne une instabilité morale au niveau de tous les acteurs dans la filière vanille. Les acteurs vivent dans un état d'insécurité; la sécurisation de la vanille demande la contribution de tous les acteurs et surtout de l'État. Chaque acteur doit disposer d'une carte professionnelle qui lui permette d'identifier la marque de son produit. Les mesures régissant la campagne doivent être appliquées et surtout suivies ; la vente ne peut être conclue que s'il y a facture notifiant la vente ; on doit y trouver le nombre la quantité vendue et l'identification des deux parties. L'exigence de cette pièce permet d'arrêter la vente bradée, la minimisation du vol, et permet aux autorités locales de promouvoir la collecte de ristournes permettant de financer les recettes de la commune, du District et de la région.

Dans le secteur économique, l'État joue un rôle régulateur. Il doit donc assurer la fonction régaliennne c'est-à-dire il doit assurer la sécurisation des activités économiques de sa population. Comme la vanille contribue pour une part très importante dans l'amélioration des devises de notre pays, il doit intervenir dans :

- la promotion de la sécurité de nos produits, surtout pendant la campagne à savoir le renforcement de la sécurité, la réorganisation, le financement et la motivation de la sécurité de la vanille de Madagascar, avec la participation de tous les acteurs,
- le suivi du contrôle de l'affectation des ristournes dans la sécurisation de la filière vanille, au niveau des autorités locales.

IV-1-3-2 Pour la qualification des produits

Il est interdit de vendre, au niveau local, et à l'exportation, des vanilles présentant les caractéristiques définies ci-après :

- Des vanilles immatures ;
- Des vanilles n'atteignant pas le stade de séchage requis potsa ;
- Des vanilles avariées (moisies, mitées, créosotées) ;
- Des vanilles, dans la préparation desquelles est intervenu un produit chimique ;
- Des vanilles recuites ou préparées.

Celles-ci peuvent infecter les gousses répondant aux normes exigées. Elles vont détruire la qualité de nos gousses sur le marché local et international. C'est pourquoi la vente de ces différents types de vanille, ci-dessus, est interdite. Dans ce cas, les agents de contrôle doivent intervenir, pour appuyer l'interdiction de vente des vanilles présentant les caractères ci-dessus.

Pour lutter contre toute les tentatives de fraude des produits à exporter, car la falsification est un des facteurs qui diminue le prix de la vanille de Madagascar, le contrôle de cette falsification nécessite des appuis techniques. Il doit être fait à partir de la mise en place d'un appareil permettant de détecter les métaux insérés dans les gousses, la mise en place d'un appareil qui permet aussi de détecter les gousses qui subissent des traitements chimiques et des retraitements.

Ce contrôle à besoin de la contribution pour chaque préparateur, exportateur et du service de conditionnement.

Ce dernier apporte des atouts non seulement au niveau mondial mais surtout au niveau national parce que si en cas des stocks de vanille sur le marché international. La mévente de la vanille permet à notre État de créer un environnement non favorable à notre produit alors que la majorité des produits d'exportation de notre pays sont des matières premières à savoir la vanille etlegirofle.

Face à cette situation, l'État malgache doit prendre l'initiative, pour mettre en valeur le produit, car la vanille est utilisée dans différentes industries agro-industrielles, telles que les industries agro-alimentaires, la cosmétologie et certaines industries de parfumeries. Les initiatives de notre État doivent converger vers la mobilisation de nos ressources agricoles, disponibles, comme la vanille. L'État doit adopter une politique expansionniste.

Du point de vue économique, cette politique doit appliquer au lancement des investissements afin de pouvoir diminuer le taux de chômage. La mise en place de cette

politique dans le projet de développement à Madagascar permettra au gouvernement de financer son projet, et surtout de créer des entreprises agro-industrielles à base de vanille naturelle. Une fois que ce projet sera mis en place, alors la vanille deviendra des matières pour Madagascar ; les malgaches consommeront les produits finis fournis par leurs propres industries.

La création d'industries agro-alimentaires, de cosmétologie ou de parfumerie demande la contribution et la participation de tous les opérateurs dans la filière vanille. Les planteurs et préparateurs doivent maintenir la qualité du produit, jusqu'au moment de la vente.

En tenant compte de ce projet, dans le développement économique, cette politique favorisera la création d'emploi et le développement de la culture de vanille. Madagascar sera apte à fournir des quantités d'offre importante, sur le marché international, et surtout pour la consommation intermédiaire, pour avoir des produits finis qui seront vendus, partout, dans toutes les régions de Madagascar.

Actuellement, la population du monde a tendance à consommer des produits naturels. Dans le contexte international, Madagascar domine toujours le marché de la vanille au niveau de l'offre, du prix et surtout de la qualité. Dans une gousse de vanille, c'est la vanilline qui tient la valeur la plus importante. Madagascar exporte des quantités très importantes de vanille préparée. Mais, les demandes sur le marché international sont sensiblement constantes, ce qui provoque le gonflement de stocks invendus. Madagascar a beaucoup d'opportunités concernant la vanille, en raison de l'importance de la production. Il est donc capable de mobiliser sa production à travers différents moyens :

- Exportation après préparation
- Transformation des gousses, après préparation
- Consommation de vanille au profit des industries agro-industrielles.

En tenant compte de l'importance de l'industrie de transformation dans la capitale mondiale de la vanille, l'État doit mettre en place un plan relatif aux études de la proportion de quantités exportées, de quantités transformées, et surtout des quantités mises au profit des industries agro-industrielles locales, c'est-à-dire il doit être capable de réorganiser les opérateurs dans la filière, pour pouvoir fixer la proportion correspondante.

L'habilité à mettre en place ce plan en ce qui concerne nos produits, va nous aider à éviter le sur stock, tous les ans. L'existence d'une industrie de transformation contribuera à l'accroissement du PIB venant de l'emploi, et surtout l'augmentation des devises venant de l'exportation de la vanille transformée.

La transformation de la vanille demande, non seulement un capital financier, matériel et compétence mais surtout l'intervention de l'État. L'intervention de l'État consiste à favoriser les dépenses publiques au profit de la création d'industries de transformation, car le problème de la vanille dépend fortement des demandeurs internationaux. C'est pourquoi il est nécessaire que l'État soit conscient de tous les problèmes touchant la vanille. La transformation diminuera la quantité exportée, et surtout qui va permettre d'améliorer le prix de la vanille préparée à l'exportation.

Concernant le secteur élevage, l'étude du climat doit être menée par des spécialistes en climatologie et en collaboration avec des spécialistes en élevage. Il faut donc résoudre le problème sanitaire du bétail qui décourage les éleveurs. Mais aussi, il faut une institution spécialisée en élevage qui doit former des responsables locaux susceptibles de servir leur district. Malgré l'existence des parasites responsables des maladies de bétail, le climat est très favorable à l'élevage en ce qui concerne la nourriture et le produit (les grains de maïs, le manioc et les patates pour l'élevage de porc) et aussi pour les volailles.

En ce qui concerne la pêche, il est temps d'aider les pêcheurs en matériaux de navigation et de filet car la plupart des matériaux sont archaïques. Il faut donc envisager une politique de subvention des pêcheurs pour qu'ils puissent bien exercer leur métier. Toutefois, les matériaux doivent être en conformité de pêche exercée par des pêcheurs commerciaux.

Il serait aussi judicieux de procéder au renforcement de l'installation des débarcadères dans les villes productives comme (Andranofotsy, Ambanizana, Rantohely) pour faciliter le suivi des activités de pêche : assistance technique, recueil de données statistiques. Il faudrait également songer à la réhabilitation de l'infrastructure routière afin d'éviter la difficulté pour l'évacuation des produits.

L'implantation de l'unité de fabrication de glace dont l'accès est facile encouragerait les pêcheurs, les mareyeurs, et les collecteurs à adopter le système de conservation sous glace pour l'amélioration de la qualité des produits vu que le District possède une centrale hydroélectrique d'où l'absence de délestage. L'intensification des actions de sensibilisation auprès des pêcheurs, mareyeurs et des collecteurs est recommandée pour les persuader de l'intérêt de l'utilisation de la glace pour la préservation de la qualité des produits.

La réhabilitation des marchés existants est une nécessité sinon, une condition sine qua non pour la fourniture en produits de qualité aux consommateurs. Un marché couvert et fermé est proposé pour la vente des produits de mer et halieutique. Cette proposition tient compte des conditions climatiques de Maroantsetra qui est la région la plus chaude de

la Province de Toamasina. La transformation du poisson frais en poisson fumé ou en poisson salé.

La mise en place de l'usine de transformation en sardine dans le District de Maroantsetra. Ce District est doté d'une énergie nécessaire pour fournir de l'électricité à la grande entreprise grâce à la centrale hydraulique de Vodiriana dans la commune rurale de Voloina géré par le JIRAMA et la société HYDELEC SA. Les responsables devrait inciter les opérateurs locaux et nationaux voir internationaux pour se lancer dans cette unité de transformation de sardine. Cette initiative résoudra les problèmes de chômage local, régional et amélioré les caisses des collectivités et permet de rentré des devises.

Ainsi, l'exploitation du secteur tourisme par l'installation de l'office nationale du tourisme car le District de Maroantsetra est très riche en éco-tourisme. Maroantsetra possède de nombreux parcs naturels très important comme le parc Masoala, Farinkarina, îlot Nosy Mangabe, riche en biodiversité tels qu'animales et végétales dont la plus part d'entre eux sont des espèces endémiques qui attirent tant des touristes, des chercheurs nationaux et internationaux. En plus Maroantsetra possède des endroits fabuleux, et aussi des belles plages qui pourraient développer le tourisme balnéaire. Il faut donc organiser des festivals pour lancer l'image de ce District pour démontrer les diverses richesses et des cultures qu'il possède au niveau nationale et mondiale pour mieux connaître ce District. Celancement doit accompagner par la réhabilitation des routes au niveau du District et surtout la RN5 pour éviter la perte du temps durant le trajet et pour que tous les routes sont accessibles pour tous les moments.

IV-2 Suggestion pour l'infrastructure routière et les perspectives d'avenir du district de Maroantsetra.

IV-2-1 La part des populations locaux

Les responsabilités de chacun jouent un rôle crucial pour l'amélioration des infrastructures routière dans le District de Maroantsetra. Avant intervention des bailleurs de fond et les investisseurs dans la construction des infrastructures, la prise en charges de la population locale, les autorités locaux et l'Etat sont le moyen le plus important. Dans ce cas, la collaboration entre la zone ciblée par le système HIMO « *tanamaro* » dirigé par les chefs Fokontany, les Maires facilitent la réhabilitation de l'infrastructure. La meilleure façon d'appliquer ce système est le jour de tabous où les paysans ne pratiquent pas leurs propres activités personnelles. L'objectif est d'avoir un bon nombre de la main d'œuvre. Ce jour s'agit parfois le mardi, le jeudi ou le dimanche. Il faut préparer un projet pour montrer la

prioritaire de la population, qui désigne la nécessité de la réhabilitation des routes, envoyer au gouvernement et à la MTP afin de résoudre le problème de l'enclavement.

Ceci n'empêche pas les autorités locales et le gouvernement cherchent des partenaires ou des bailleurs de fond capable d'investir le fonctionnement du budget pour assurer la réhabilitation des réseaux routiers en très bonne état afin de résoudre le problème de l'enclavement du District de Maroantsetra. Puisque la plupart des routes dans le District de Maroantsetra sont des pistes non pas accessible à la voiture surtout en saison de pluie. Donc il est nécessaire d'élargir les routes en système de réhabilitation et construction. On trouve dans la CU les routes sont en très mauvaise état car à l'intérieur de la ville, plusieurs des petit trous sur les route, ce qui signifie de besoin de remblaye et même réhabiliter par l'intermédiaire de goudron. Actuellement, la réhabilitation de la route dans la CU de Maroantsetra de 3,7 km, déjà en cours réalisé par la société SCORS siégé à Tanamborizano Tamatave, financement de 44 000 000 € ou quatre milliard sept cent d'Ariary. Réalisé par le budget Présidentiel, pour durer de 3mois.

IV-2-2 La part de l'Etat

L'Etat est le premier responsable de la réhabilitation des routes qui doit de chercher les bailleurs de fonds pour avoir des financements venant de l'extérieur. Mais là nécessite de la bonne gérance budget pour éviter le détournement de fonds de la réhabilitation.

L'entreprise qu'on a choisir aussi pour assurer la réalisation de la réhabilitation doit entreprise très solide. Si parfois certaines entreprises ne font pas sérieusement leur travail mais juste en vue d'avoir de l'argent. Par conséquent, l'infrastructure réhabilité ne pérenne pas. C'est ainsi, l'Etat faudra-il de choisir un entreprise bien compétant pour donner le marché, mais nécessite toujours des suivis par le contrôle de l'Etat et la sanctionné en cas d'erreur. La MTP doit décentraliser au niveau régional pour assurer et contrôler fonctionnement du projet car il est le premier responsable tous les travaux routiers. L'Etat doit aussi investir dans la construction des daleaux, des ponts des canaux, des faussées dont l'objectif est d'éviter la difficulté des réseaux routière si en cas des passages de cyclones car le bac ne peut transporter les véhicules.

Au niveau de la CR construction de goudron rend moins importants car les routes intra-communale sont majoritairement piste. Nous prénomms comme exemple, la CR d'Ambinanitelo vers Maroantsetra. Cette zone est connu par sa productivité en produit vivrière notamment le riz et aussi bien que en culture de rentes. Par contre la route a besoin de réhabilitation à partir d'Ankompy jusqu'à Ambinanitelo. Cela est le facteur primordiale pour le développement socio-économique de cette commune parce que l'acheminement des

produits issu de cette commune rend plus facile. Entre ces deux lieux, il y a un point noir qui se situe dans le fokontany de Ikitrana, où les la piste très mauvaise état surtout pendant la période de pluie.

De la CR Ambodivoanio vers Maroantsetra, le pont est le plus nécessaire parce que la piste qui relie la CR Ambodimandrofo à Anjahamarina un fleuve qui pose des problèmes majeurs pour l'essor des produits de la commune vers le chef-lieu de District. Donc la construction de pont d'Anjahamarina entraîne non seulement pour le CR Ambodimandrofo mais aussi de Maroantsetra vers toutes la CR de partie Nord-Est du District à savoir la CR d'Anjahana, de Fizonon, Antakotako, Anjanazana.

De CU de Maroantsetra vers la CR Ambanizana où la CR le plus productrice le produit de pêche dans le District de Maroantsetra et elle occupe encore le deuxième rang en produit de la vanille dans le District de Maroantsetra. Par contre, CR agit des grands problèmes des infrastructures routières car la route qui relie cette CR vers la ville est strictement Piste. Dans ce cas, sur le long de cap Masoala, la construction routière va créer un développement de cette CR. Il faut donc élargir les routes et les construire par le HIMO et aussi par l'intervention de l'Etat.

Cette route a besoin de la réhabilitation car elle assiste une grande difficulté pour la communication et l'évacuation des produits tels que la vanille Girofle et les produits des pêches. Cela veut dire que, la réhabilitation et la construction de la route est le moteur pour le développement des activités économique du District de Maroantsetra.

Alors que seule de l'intervention de l'Etat est une solution pour résoudre ces problème car si le budget communale n'arrive pas à réhabiliter cette route. La route secondaire RN5 depuis Maroantsetra ville à Soanierana Ivongo est plus dangereuse même si elle est la route nationale. La durée du voyage par terre de Toamasina à Maroantsetra atteint 4 à 5 jours avec 400km de distance. Voilà le grand obstacle de développement de Maroantsetra pour évacuer les produits, pour attirer les touristes. Le gouvernement détourne le fond de d'investissement qui est destiné à la réhabilitation de la route mais le MTP durant l'ancien ministre de TP RATSIRAKA Roland, proclame sur la télévision que la réhabilitation RN5 de Soanierana-Ivongo à Mananara-Nord, d'ici peu de temps car le contrat est déjà signé en année 2015. Jusque maintenant la route RN5 reste toujours en mauvaise état donc il faut éviter la corruption.

En un mot, la réhabilitation des réseaux routier dans le district de Maroantsetra a besoin de la collaboration entre la population, les autorités et l'Etat pour agir ensemble afin

d'avoir une meilleure infrastructure routière pour assurer le développement socio-économique locale, régionale et nationale.

Pour lutter contre l'eau la construction des fossés canal d'assainissements, certains ouvrages existants décriés et débouchés par les riverains donc Ouvrage des daleaux et augmentation de nombre d'équilibre comme :

- Franchissement des ruisseaux, parcelle
- Daleaux cadre de 2m80/2m80
- Daleaux mixte de 1m80/1m80
- Civisme : Il ne faut pas jeter les ordures dans les anneaux pour éviter les débouchés.
- Renforcement du contrôle fiscal pour éviter les exportations illicites et pour pouvoir améliorer la caisse communale, régionale, ainsi que nationale.

Réinstallation de service de douane et de conditionnement dans le District de Maroantsetra pour assurer le reversement des taxes et des impôts. La douane est une administration fiscale rattachée au ministère du budget, de compte publics, de la fonction publique et de la reformation de l'Etat. Elle assure une mission de lutte contre la fraude et grande trafique nationaux et internationaux. Elle à en charge la protection des intérêts économique et financiers nationaux et communautaire. Lutte contre les fraudes à la politique agricole, l'exportation, commune etc.

- Retransmission des fonctions normale du Ministère de la Travaux Publique direct.
- Embauche personnel cadre et personnel d'appuis au sein du Tavaux publique.
- Dotation de matériel adéquate de service.

Décentralisation pour les réseaux routier au sein régionale et du District. La décentralisation consiste dans le transfert d'attributions de l'État à des collectivités ou institutions différentes de lui et bénéficiant, sous sa surveillance, d'une certaine autonomie de gestion.

IV-2-3 Perspectives d'avenir

Comme le District de Maroantsetra à un potentiel économique, surtout en ce qui concerne les réserves naturelles d'où la biodiversité et des différents parcs, la préparation des dossiers pour l'installation de l'office du tourisme dans le District de Maroantsetra est déjà en cours (ministère de tourisme). Le secteur tourisme est un secteur qui pourrait apporter un développement considérable dans le District de Maroantsetra s'il est bien exploité.

La réhabilitation de la route dans la CU de Maroantsetra de 3,7 km, déjà en cours réalisé par la société SCORS siégé à Tanamborizano Tamatave, financement de 44 000 000 € par le budget Présidentiel, pour durer de 3mois.

Ainsi la réhabilitation de Maroantsetra, Soanerana-Ivongo est en cours pour un budget de 111 000 000 € par le FER.

Financement de 44 000 000 € destiné pour la construction de 2 ponts et 18 daleaux. La réalisation de la réhabilitation des 2 ponts à Mananara est par le COLAS et les 18 daleaux entre Mananara et Maroantsetra par la Société SARA.

PLANCHE N°6

Photo n° 27 : la réhabilitation de route goudronnée en cours



Clichée : Auteur, 2017

Cette photo n° 27 : nous montre la réhabilitation de la seule route goudronnée déjà existé dans la CU de Maroantsetra axe pont Anjahanambo vers l'aéroport Soandra.

Photo n°28 : la réhabilitation de la route goudronnée axe Bureau de la CU de Maroantsetra vers Anjahanambo en cours



Clichée : Auteur, 2017

La photo n° 28 nous montre la réhabilitation de route en goudron l'axe bureau de la CU de Maroantsetra vers Anjahanambo et le matériel utilisé pour la réhabilitation de la route.

Photo n° 29 la réhabilitations de la route goudronnée axe bureau du District vers école saint Josèphe



Clichée : Auteur, 2017

La photo n°29 : nous montre la réhabilitation de route goudronnée dans la CU de Maroantsetra axe de bureau de District vers le collège saint Josèphe en passant devant le tribunal.

La réhabilitation de la route dans la CU de Maroantsetra de 3,7 km, déjà en cours réalisé par la société SCORS siégé à Tanamborizana Tamatave, financement de 44 000 000 € par le budget Présidentiel, pour durer de 3mois.

Ainsi la réhabilitation de Maroantsetra, Soanerana-Ivongo est en cours pour un budget de 111 000 000 € par le FER financé par l'union européenne.

Financement de 44 000 000 € destiné pour la construction de 2 ponts et 18 daleaux. La réalisation de la réhabilitation des 2 ponts à Mananara est par le COLAS et les 18 daleaux entre Mananara et Maroantsera par la Société SARA (MTP).

CONCLUSION

Le District de Maroantsetra dispose d'énormes potentialités économiques, telles que naturelle et humaine qui pourraient apporter un développement local, régionale ainsi que nationale mais son développement est limité par le problème de l'enclavement. Le milieu naturel est constitué par des éléments physiques favorables à l'agriculture qui définisse la base économique de ce District. La structure de la population, caractérisé par sa jeunesse constitue une forte main d'œuvre qui pourrait développer les activités paysanne. L'économie du District de Maroantsetra se repose sur l'agriculture en particulier les cultures de rentes telles que la vanille et le girofle. Les autres activités favorisant le développement de ce District est constitué par les activités extra-agricoles comme l'élevage, la pêche, l'artisanat, l'exploitation des ressources miniers, le transport, le tourisme et le commerce. Ces activités économiques permettent d'améliorer la caisse de tous les acteurs concernés au niveau : communale, régionale et nationale. Face à l'importance de ces activités économiques la collaboration entre la population, les autorités, et l'État est nécessaire pour assurer le développement, afin de sortir de la pauvreté chronique. Cependant, la situation économique de ce District reste encore précaire. Cette précarité se manifeste a travers des divers domaines socio-économiques, tels que l'infrastructure routière, des infrastructures de bases comme : les établissements scolaires, les centres de santé publique, l'eau potable, l'assainissement, l'électricité, sécurité. Ainsi l'absence des infrastructures industrielles et manque des financements. Le problème de l'infrastructure routière qui entraine l'enclavement de ce District est un grand obstacle pour le développement de Maroantsetra car le transport est paralysé, Ces difficultés sont des facteurs de ralentissement au développement socio-économique du District de Maroantsetra. La circulation est restreinte, engendré par les problèmes d'évacuations des produits agricoles, qui contribuent au problème de déboucher et l'isolement. Ces problèmes freinent le développement des activités économiques qui ont des impacts négatifs sur les revenus de la population locale et au niveau de tous les acteurs concernés. Face à ces problèmes, afin de favoriser un véritable développement socio-économique, la collaboration entre la population locale, les autorités, les organismes privées, publiques et l'État agirent ensemble pour lutter contre la pauvreté.

Pour résoudre les problèmes agricole dans le District de Maroantsetra nous suggérons de la protection de l'environnement, la réhabilitation des canaux d'irrigation afin que les cultivateurs ne souffrent plus de problème d'irrigation. Il faut donc une politique qui vise à améliorer les infrastructures présentes avant de réfléchir sur d'installer d'autres. Et cette politique doit aussi s'accompagner de l'entretien routier pour l'acheminement des produits

agricoles. L'essentiel n'est pas de réhabiliter seulement les routes mais de chercher des techniques permettant de renforcer les infrastructures routières.

Pour résoudre les problèmes de l'infrastructure routière dans le District de Maroantsetra, il faut assurer l'amélioration de caisse communale, régionale et nationale par le contrôle fiscal. Dans ce cas il faut réinstaller le service de douane et de conditionnement dans le District de Maroantsetra. Ainsi, la lutte contre l'eau par la réhabilitation des ponts, l'ouvrage des daleaux, augmentation des nombres d'équilibre, des faussées et les canaux d'assainissements afin d'éviter la stagnation d'eau. La décentralisation du pouvoir au sein de la Ministère de TP. L'intervention de l'État pour appliquer la politique de développement routier pour assurer l'évacuation des produits de la zone productive vers la zone de marché car si le budget communal et régional n'arrive pas à réhabiliter les routes dans le District de Maroantsetra et surtout pour le cas de la RN5.

BIBLIOGRAPHIE

1-AHMED (S), JEAN MARIE, 2002, Lexique d'économie, édition DALLOZ, Paris

Pages467.

2-ALAIN (G), Avril 2017, La RN5 en réhabilitation.

3- BASTIANT (G), 1967, FERDINANT (N), Etude géographique économique de Madagascar, Paris, 189 p.

4- BOSCP (M), 2010, « Quelle politique de développement durable au Mali et à Madagascar », Economie Rural, n° 320.

5- DOUESSIN (M), Janvier Juillet, 1975, Madagascar revue de Géographie, Antananarivo

n° XXVI.

6- KHMN (D), 2013, L'infrastructure routière et le développement dans les pays en développements, 264 p.

7- MICHEL (B), MICHEL (D), 1988, Échaudemaïson et al « Sciences économiques et Sociales », édition Nathan, Paris, 458 P.

9- MADIOMANANA (J) (J), 1989, Le transport et le sous-développement : exemple de Madagascar, atelier national répond. Th. Univ. Lille3, 544.

10-SOUSSE (G), YDEMENEY (R), 1985, journal de la recherche scientifique, 467 p.

11- YVE (A), GERMAIN (A), 1972, Les réseaux routiers et le développement du monde rural, Mali, pages 120.

II- Webographie

<http://blogs.worldbank.org/african/pour-que-la-terre-tourne-aussi-a-madagascar-vers-un-agenda-de-reliance-economique>, 17 Septembre 2017, 14h 25 mn

[Madagascar.pnud.org/pnud/docs/RNDH 2000.pdf](http://www.madagascar.pnud.org/pnud/docs/RNDH_2000.pdf), 17 Septembre 2017, 15h 16mn,

<http://www.web-libre.org/dossiers/vanille-madagascar,5616.html>

[w.simicro.mg/sta/Download/dsrp 07 2k3/DSRP.pdf](http://www.simicro.mg/sta/Download/dsrp_07_2k3/DSRP.pdf), 10 Octobre 2017 10h15mn

https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_%C3%A0_Madagascar, 20 Août 2017,

[http://www.fert.fr/publications/pdf/Quel avenir pour les paysans deMadagascar.10h35mn.pdf](http://www.fert.fr/publications/pdf/Quel_avenir_pour_les_paysans_de_Madagascar.10h35mn.pdf)

ANNEXES

ANNEXES I :

District de Maroantsetra (cas du District)

Enquêtes sur la population locale

- Quel est votre nom, prénom, âge ?
- Nombre des personnes au foyer, nombre d'enfant à la charge ?
- La profession ?
- Quels sont les bases économiques ?
- Comment vous avez constatés votre travail face à la qualité de la route ?
- Quels sont les impacts de l'infrastructure routière face à vos activités ?
- Les impacts positifs ?
- Les impacts négatifs ?
- Quels sont vos mesures face à la situation ?
- L'autorité à intervenir pour résoudre les problèmes ou non ?
- Quelles sont les solutions que vous avez proposées pour résoudre les problèmes de l'infrastructure routière dans le District de Maroantsetra afin d'apporter un développement socio-économique ?

Questionnaires pour les autorités locales et le personnel de TP de Maroantsetra

- Quels sont les causes des problèmes de l'infrastructure routière dans le District de Maroantsetra ?
- Quelles sont les causes des problèmes de l'RN5 ?
- Quels sont les problèmes qui empêchent la réhabilitation de l'RN5 ?
- Selon vous quels sont les conséquences de la mauvaise route dans le District de Maroantsetra ?
- Quelles sont les solutions efficaces pour la réhabilitation de l'RN5, afin d'apporter le développement socio-économique dans le District de Maroantsetra ?

ANNEXES II :

Tableau de récapitulation de distance et de frais de transport à travers l'RN5

DISTRICT	Km	Frais de transport en voiture (Ar)	Transport en moto taxi moto (Ar)
Maroantsetra-Mananara	112	130 000	200 000
Mananara-Soanierana Ivongo	121	130 000	200 000

Source : Auteur, 2017

La photo : Mode transport dans la RN5 entre Mananara et Soanierana-Ivongo



Clichée, Auteur, 2017

Photo : mode de transport reliant la ville de Soanierana-Ivongo et Maroantsetra



Clichée : Auteur, 2017

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	I
REMERCIEMENTS	II
LISTE DES TABLEAUX	III
LISTE DE FIGURE	III
LISTE DES CARTE	III
LISTE DES PHOTOS	IV
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES ACRONYME.....	VI
GLOSSAIRE.....	VII
RÉSUMÉ.....	VIII
INTRODUCTION.....	1
PREMIÈRE PARTIE :	5
CHAPITRE I : PRÉSENTATION GENERALE DE LA ZONE D'ETUDE.....	6
I-1 : La localisation.....	6
I-2 : Cadre physique	7
I-2-1 Le climat	7
I-2-2 La végétation.....	7
I-2-3 Le relief.....	8
I-2-4 L'hydrographie	9
I-3 : Cadre humain	9
I-3-1 L'historique du nom de Maroantsetra.....	9
I-3-2 La situation démographique.....	9
I-3-3 L'éducation	12
I-3-4 L'assistance médicale	12
CHAPITRE II: LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DU DISTRICT DE MAROANTSETRA	14
II-1 Les caractéristiques des activités du District de Maroantsetra	14
II-1-1 Un développement basé sur l'agriculture	14
II-1-2 L'exploitation forestière	27
II-1-3 L'élevage	27
II-1-4 La pêche.....	28
II-1-5 L'Artisanat.....	30
II-1-6 Le Tourisme.....	31
II-1-7 Le transport.....	33

II-1-8 Le commerce	35
II-1-9 Les réseaux téléphoniques	35
II-2 Les avantages de ces activités économiques dans le développement socio-économique du District de Maroantsetra :	35
II-2-1 Régression de la culture sur brûlis ou le Tavy	36
II-2-2 Les Impôts	37
DEUXIÈME PARTIE :	39
CHAPITRE III : LES PROBLÈMES DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE FACE AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DANS LE DISTRICT DE MAROANTSETRA	40
III-1 La CR Andranofotsy et son potentiel économique	40
III-2 La CR de Rantabe	42
III-3 La CR Ambanizana	45
III-4 La CR Ambinanitelo et Ankofa	45
III-5 La CR Anjananazana et Antakotako	46
III-6 Les CR Ambodimanga, Morafeno et Andronrona	46
III-7 La CU de Maroantsetra	46
CHAPITRE IV : LES SUGGESTIONS NÉCESSAIRES SUR LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET LES PERSPECTIVES D'AVENIRS DU DISTRICT DE MAROANTSETRA	57
IV-1 les suggestions en agriculture	57
IV-1-1 Pour les cultures vivrières	57
IV-1-2 Pour les autres cultures	58
IV-1-3 Les cultures des rentes	58
IV-2 Suggestion pour l'infrastructure routière et les perspectives d'avenir du district de Maroantsetra.	64
IV-2-1 La part des populations locaux	64
IV-2-2 La part de l'Etat	65
IV-2-3 Perspectives d'avenir	67
CONCLUSION	70
BIBLIOGRAPHIE	72
ANNEXES	73
TABLE DES MATIÈRES	76

