



# MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA RELANCE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Ambassade de France à Madagascar  
Service économique de Tananarive

Antananarivo, le 02 juin 2021  
Affaire suivie par : Bruno Taussig

## La logistique à Madagascar : une île enclavée

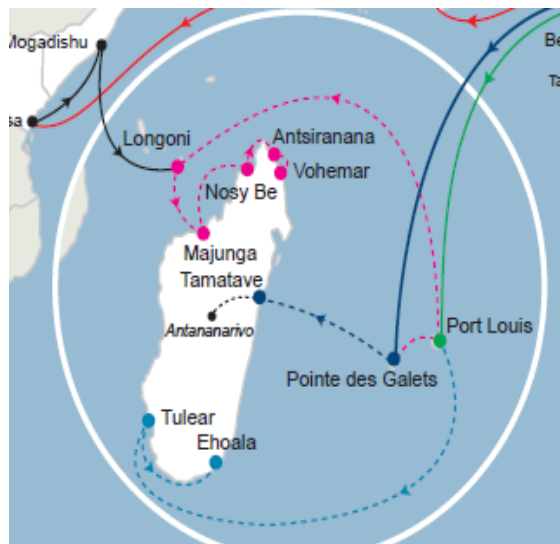
Les problématiques logistiques auxquelles Madagascar fait face sont en grande partie la résultante de son insularité et de son relief montagneux. Le commerce extérieur de Madagascar repose sur le port de Tamatave, qui ne dispose pas des infrastructures nécessaires pour projeter son pays à l'échelle régionale. Les liaisons domestiques sont essentiellement via un réseau routier limité et perfectible. Les principaux projets concernent le port de Tamatave et la réhabilitation des principales routes nationales. Les entreprises françaises se remarquent dans la logistique maritime et portuaire et dans la modernisation des grands axes routiers.

### 1- Des infrastructures de transport internationales et domestiques insuffisantes

#### 1.1. Transport extérieur des marchandises à Madagascar

##### **L'essentiel du transport de marchandises vers et au départ de Madagascar transite par le fret maritime.**

Le port de Tamatave est le premier port du pays avec 76 % du volume (6,8 % Mt en 2020) du commerce extérieur de la Grande Ile. Les infrastructures du port n'étant pas suffisantes pour le relier directement aux grandes lignes internationales, le fret exporté est d'abord véhiculé par des navires de taille réduite jusqu'à Port-Louis ou Saint-Denis de La Réunion. Il est alors enfin transbordé sur les navires des lignes maritimes internationales. Tamatave, port secondaire à l'échelle régionale, est donc tributaire de cette pratique qui allonge les temps de transport et augmente les coûts. Trois armateurs principaux desservent Tamatave et se partagent 92 % du marché : Maersk est leader avec une part supérieure à 40 %, devant MSC (36 %) et CMA-CGM (16 %). Trois compagnies ont ensuite une part moindre : PIL (5,5 %), Hapag Lloyd (0,45 %) et UAFL (moins de 0,40 %). Les routes des principaux armateurs sont les suivantes :



Lignes maritimes CMA-CGM

- Maersk dessert Tamatave via deux lignes passant l'une par Maurice, La Réunion et le Mozambique, l'autre par La Réunion, Maurice, les Seychelles et Oman ;
- MSC dessert Tamatave via une ligne passant par Maurice et la Réunion ; et le nord-ouest de l'île (Diego-Suarez et Majunga) en passant par Maurice et Mayotte ;
- CMA-CGM dessert Madagascar grâce à trois lignes reliant Tamatave à la Réunion, le nord de l'île et le sud de l'île à Maurice et aux Comores.

**Si le volume des échanges internationaux a augmenté ces dernières années à Madagascar (9 Mt de marchandises en 2020 contre en 7,3 Mt en 2015), son essor se trouve aujourd'hui confronté aux limites des infrastructures portuaires de l'île.** Sur les dix-sept ports commerciaux de Madagascar, deux peuvent

accueillir les grands navires échangeant avec Maurice et la Réunion (Tamatave et Fort Dauphin) et quatre ont la capacité d'accueillir des cargos de fret : Diego-Suarez, Tuléar et Vohémar.

Grâce à ses infrastructures et sa position stratégique, le port de Tamatave satisfait pour l'instant la demande nationale. Cependant, l'augmentation des échanges de biens se heurte à des limites structurelles. Son tirant d'eau de 11,5 m (16,5 m à Port Louis) et sa longueur de quai de 150 m ne lui permettent d'accueillir qu'un seul vaisseau à la fois. Son terre-plein à conteneurs est régulièrement congestionné et ses grues mobiles ont une faible capacité comparée à celle des portiques de Port Louis. Le port est ainsi en sursis : 260 000 EVP y étaient traitées en 2019, bien que sa capacité soit estimée à 239 000 EVP/an (1 MEVP/an à Maurice).

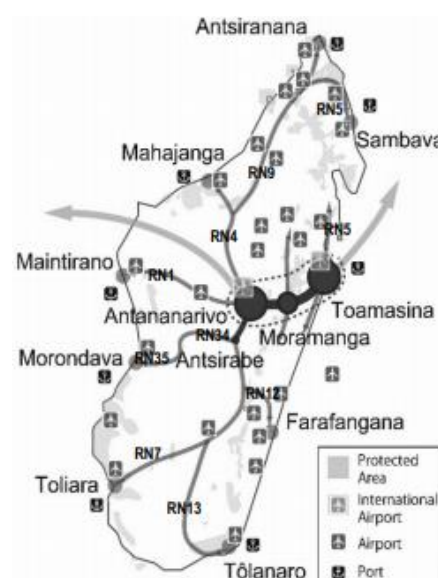
Le port de Fort Dauphin possède des infrastructures de qualité, dont un quai plus profond que celui de Tamatave (15,75m). Edifié en 2009 et exploité par Rio Tinto, principalement pour le transport de l'ilménite de sa filiale Qit Madagascar Minerals, son potentiel est restreint par son éloignement des pôles urbains et le manque de desserte routière.

## 1.2. Un transport intérieur essentiellement routier et par voie de cabotage

**Le réseau terrestre de Madagascar est structuré par des corridors économiques orientés de Tananarive vers les principales villes :**

Tamatave à l'est (premier port et 2<sup>ème</sup> ville du pays), Tuléar et Fort Dauphin au sud, ainsi que Majunga et Diego Suarez au nord.

Le réseau routier, dont le maillage est incomplet, transporte la 98% du fret qui arrive ou part du port de Tamatave (6,6 Mt/an). Dans le même temps, les conditions de transport sur les routes nationales régressent. Selon l'indice de compétitivité globale du Forum économique mondial, l'indice de performance logistique globale à Madagascar était de 2,39 sur 6 en 2018 (126<sup>ème</sup> sur 160 pays) contre 2,72 en 2012. A titre d'exemple, cela prend en moyenne 9h à un transporteur de parcourir les 350 km entre Tananarive et Tamatave. Le réseau routier vieillissant se dégrade progressivement (31 640 km aujourd'hui, 50 000 km en 1960) et les routes nationales secondaires sont souvent impraticables (52% du réseau sont impraticables). La dégradation de l'équipement routier empêche les camions de plus de 15t de circuler sur la majorité des routes nationales.



Axes routiers 2019

**En raison du manque d'infrastructures routières sur les côtes, le cabotage représente 12% des flux totaux (1,6 Mt/an).** Les principales lignes partent de Tamatave vers le nord (Majunga et Diego-Suarez) ou vers le sud (Fort-Dauphin).

En raison du faible tonnage, les compagnies rentabilisent leurs lignes en les faisant transiter par des hubs internationaux. A titre d'exemple, pour rejoindre Fort Dauphin (via Tuléar) de Tamatave, la ligne CMA-CGM transite par La Réunion et Maurice. La ligne nord de CMA-CGM transite par La Réunion, Maurice et Mayotte, avant d'arriver à Majunga, Nosy Be, Diego Suarez et Vohémar.

**En déclin depuis 2011, le fret ferroviaire transite sur un réseau restreint et peu entretenu.** 96 000 t de fret ont transité par chemin de fer en 2019 (environ 1% du fret maritime). Le ferroviaire est pourtant moins cher que le transport routier sur l'île (coût de la t/km 40% inférieur au transport sur route).

A l'est, le réseau ferroviaire de 673 km est concédé à l'entreprise privée Madarail, tandis que l'exploitation est assurée par l'entreprise belge Vecturis. Il relie Tamatave à Tananarive. Cependant, le manque d'investissement dans l'entretien du réseau depuis 2011 a entraîné la



Lignes ferroviaires

détérioration progressive des voies. Ainsi, si 450 000 t de fret étaient transportés en 2011, seulement 60 000 t étaient transportées en 2019.

Le réseau de 368 km au sud-est, exploité par l'entreprise Fianarantsoa Côte Est (FCE) a transporté 10 000 t de fret en 2019. Ce réseau assure également le transport de passagers, qui se révèle plus lucratif que le fret.

**La logistique aérienne reste marginale (16,250 Mt.km en 2018) et réservée aux échanges intra-nationaux.** Les exportateurs y ont recours lorsque les conditions de la voirie induisent des temps de trajet excessifs. Alternative plus rapide, mais plus coûteuse et restreinte, seules les ressources telles que la vanille (20,3% de la valeur totale des exports), peuvent justifier l'usage du fret aérien. Les infrastructures aéroportuaires du pays restent limitées (huit aéroports de province) et à moderniser (l'aéroport de Tamatave, ne peut accueillir que des avions de type ATR).

**La logistique fluviale, une piste envisagée.** L'Agence portuaire maritime et fluviale de Madagascar oriente progressivement les fleuves vers le transport de fret. Grâce à des opérations de réhabilitation, le canal des Pangalanes, qui s'étend sur 640km le long de la côte est navigable à 76%. La réhabilitation des 211 km restants permettra aux producteurs du sud du pays d'exporter plus rapidement leurs produits vers la capitale.

## 2- Des projets d'agrandissement du port de Tamatave et de réhabilitation du réseau routier

**En 2018 ont débuté des travaux d'extension du Port de Tamatave**, financés à hauteur de 65% par l'Agence JICA (coût total de 524 MEUR). Les travaux sont réalisés par les sociétés japonaises Daiho et Penta Ocean. L'objectif est d'allonger d'approfondir le tirant d'eau du quai actuel (à 14 et 16 mètres), de construire un deuxième quai à conteneurs (470 m) et d'agrandir l'aire de stockage (10 ha). La capacité d'accueil sera augmentée à 400 000 conteneurs/an fin 2021, et à 856 000 en 2030.

**Le réseau routier national fait l'objet de réhabilitations ayant vocation à renforcer les flux économiques.** Les RN 6 et 13 qui relient les ports de Diego Suarez au nord et de Fort Dauphin au sud doivent être rénovées, pour un coût total de 238 MEUR (sur financement notamment de la BEI). Les réhabilitations de la RN12 (de Fort-Dauphin vers Tamatave), de la RN5 (région de la vanille) et de la RN 44 (grenier à riz du pays) sont en cours. Ces projets sont financés par la Banque mondiale, la Chine et des dons de l'UE.

**Le bouclage routier de la capitale se poursuit avec la construction de la rocade nord-est.** Le projet est financé par la BEI et l'AFD pour un montant total de 62,8 MEUR. Afin de fluidifier le transit entre la route venant de Tamatave et Tananarive, le gouvernement porte un projet de port sec à l'entrée de la ville.

**Madarail a annoncé une rénovation de son réseau.** Elle visera notamment à augmenter sa capacité de transport de fret de 60 000 t/an en 2019 à 1 Mt/an en 2027. L'opération comprend le remplacement du matériel roulant et la réhabilitation des infrastructures.

**Il existe par ailleurs des projets à long terme** comme celui de la construction en PPP d'une autoroute entre Tananarive à Tamatave pour un coût estimé entre 2,6 et 1,3 Mds EUR pour 260 km.

## 3- Des entreprises françaises présentes sur tous les métiers

L'armateur **CMA-CGM** réalise 25% des parts de marché du transport de fret maritime à Madagascar et est présent sur l'intégralité des ports régionaux. **Bolloré Logistics** a capté 26% de parts de marché du transport multimodal à la demande en 2020. Plusieurs grands opérateurs français des travaux publics sont installés à Madagascar.

**Colas** réalise de nombreux chantiers (réhabilitation de la RN5, 12 et 44, sous-traitant sur le port de Tamatave ...). **Sogea-Satom** achève la construction de la rocade de Tananarive, tandis qu'**Eiffage** a réalisé les ponts de Mananjeba et de Kamoro. **Arterail** intervient comme consultant sur le chemin de fer.